

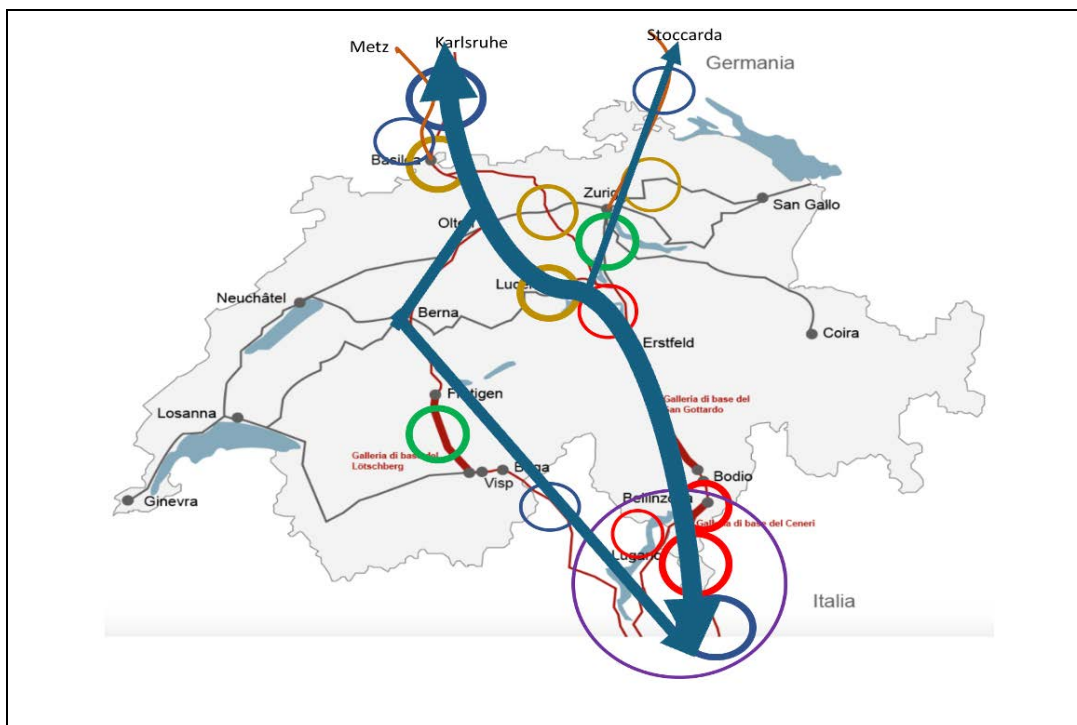


Pro Gottardo–Ferrovia d’Europa / www.progottardo.ch

Il completamento della trasversale alpina sul corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (NSRM)

Sintesi e documentazione

Destinatari:
persone impegnate a livello politico e stakeholder



Work in progress / Versione V (giugno 2026 / GG)

Sommario

ProGottardo–Ferrovia d’Europa. Chi siamo?

1	Obiettivi della documentazione.....	4
2	Breve istoriato della trasversale alpina.....	4
3	I principali problemi.....	5
3.1	Contesto svizzero	5
3.2	Italia, Germania ed Europa	6
3.3	Regio Insubrica / Città dei Laghi: area metropolitana transfrontaliera policentrica	8
4	Colli di bottiglia sul corridoio NSRM e progetti in Svizzera	9
5	La questione finanziaria	11
6	L’agenda politica svizzera e le possibili linee di azione.....	13

Documenti allegati

(i documenti sono disponibili sul sito www.progottardo.ch)

1. Memoriale 2024
2. Alleanza Sud delle Alpi
3. Mozione del Consiglio della Regione Lombardia del 5.5.2026
4. Sintesi del seminario sulla questione del finanziamento (Lugano, 10.10.2025)
5. Memorandum of Understanding (MOU) Italia-CH 2023
6. 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).

Memoriale 2024

Postula il completamento di AlpTransit con le tratte di accesso alle gallerie di base del Lötschberg, del Ceneri e del Gottardo, quale componente integrale del corridoio europeo TEN-T Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (NSRM). Il Memoriale, sottoscritto da oltre 30 Comuni, dalle Associazioni economiche e da 200 personalità della Società civile, costituisce una sorta di “magna carta” dell’Associazione ed è stato sottoposto alle autorità elvetiche, italiane ed europee nell’autunno 2025. (cfr. doc. allegato)

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

Basi legali

- **Costituzione. Art. 84:** 1. La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. (...) 2. Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia.
- **Legge federale concernente la costruzione di una ferrovia transalpina. Art. 1:** La Confederazione realizza un progetto di grande portata per tutelare la sua posizione in Europa nell’ambito della politica dei trasporti e per proteggere le Alpi da nuove immissioni dannose all’ecologia. Il progetto deve garantire la costruzione di un corridoio ferroviario efficace, che alleggerisca la strada dal traffico merci su grande distanza, serva al trasporto viaggiatori e riduca gli eccessivi carichi ambientali preesistenti. **Art. 3:** Il programma NFTA si prefigge di fare in modo che la Svizzera diventi una piattaforma del traffico viaggiatori europeo ad alta velocità. **Art. 9:** La Confederazione assicura in tempo utile il potenziamento delle vie d’accesso alle trasversali alpine (...).

Legittimazione e sostegno

- **Risoluzione del Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino** votata all’unanimità il 23 maggio 2023 a favore di un avvio immediato della progettazione di massima delle linee di accesso ad AlpTransit.
- **Mozione del Consiglio della Regione Lombardia**, votata all’unanimità il 5 maggio 2026, che impegna il Presidente e la Giunta regionale ad attivarsi nelle sedi istituzionali nazionali e internazionali a sostegno del completamento di AlpTransit.
- **Alleanza Sud delle Alpi:** costituitasi nel 2025 quale alleanza spontanea legislativa transfrontaliera a sud delle Alpi in favore del completamento di AlpTransit. Vi aderiscono il Canton Ticino e le Regioni Lombardia, Piemonte e Liguria.
- **Appello ProGottardo-Ferrovia d’Europa:** sottoscritto nel 2016, con la collaborazione dei movimenti giovanili dei Partiti in Gran Consiglio, da oltre 11 mila persone in favore del completamento di AlpTransit.
- **Atti parlamentari** a livello cantonale e nazionale, fra cui: nel 2017 una mozione (Dittli) richiedente un concetto di rete ferroviaria nel senso di una *croce federale della mobilità*; nel 2018 la mozione (Romano e parlamentari ticinesi) con rivendicazione analoga; nel 2022 nuova mozione (Olivier/Romano/ Wicki). Tutte le mozioni accettate dal Parlamento ad ampia maggioranza.

1 Obiettivi della documentazione

La presente documentazione di sintesi intende fare da supporto alle persone (politici, stakeholders, cittadini interessati, ...) interessate al completamento delle trasversali alpine e di AlpTransit. Dato l'incalzare del momento politico decisionale (2026/2027), le informazioni si concentrano sulla situazione elvetica, ma 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. La ferrovia fu subito un successo e divenne 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 avviò il lento declino. La consapevolezza per il crescente carico ambientale contribuì poi a segnare il rilancio negli anni Ottanta. Così, anche in risposta alle sollecitazioni della Commissione



europea, nel **1992**¹, su proposta di Governo e Parlamento, il popolo svizzero si esprime 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 AlpTransit, 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 previsti dalla legge e la connessione con l'Europa (cfr. nota 1, LTAIp), 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

¹ Legge federale concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (LTAIp) del 4 ott. 1991 (742.104), votata dal popolo nel 1992, stato 1 dic. 2019. (Cfr. il testo degli articoli rilevanti nel riquadro a p. 3)

3 I principali problemi

Le conseguenze: sulla trasversale alpina rimangono numerosi colli di bottiglia legati alla linea ottocentesca (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 la Svizzera e per l'Europa. Ma anche i problemi del traffico regionale e transfrontaliero nell'area metropolitana ticinese e della Città dei Laghi a Nord di Milano restano pressoché irrisolvibili.

3.1 Contesto svizzero e Ticino

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 AlpTransit, 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 però 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 ha inteso tracciare 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 è stato 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 a medio termine, nell'ambito 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. Carenza che ha trovato puntualmente conferma dapprima 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 20250².

Tutto ciò ha trovato l'ennesima e inequivocabile conferma nell'ultimo essenziale documento "Trasporti '45", messo in consultazione il 19.6.2026 dal Consiglio Federale quale base per le decisioni politiche attese nel 2027³: **il documento, in base al rapporto Weidmann, si limita a un'operazione di semplice risparmio con lo stralcio di numerosi progetti già previsti, ribadisce l'esclusione dell'asse nord-sud e del completamento di AlpTransit, non entra nel merito delle connessioni con TEN-T e dei rapporti l'Europa e non contiene alcun progetto o strategia a medio-lungo termine.** Fatalmente, in questo modo il Consiglio Federale non ha potuto che incrementare lo scontento dei forti poteri regionali, dell'economia dei trasporti, degli ambientalisti, ecc. accentuando lo stato di generale incertezza⁴. Ma forse proprio questa destabilizzazione può rivelarsi il punto di partenza per un ripensamento politico che abbia come conseguenza la discussione di un progetto e una strategia sovraordinati per lo sviluppo futuro dei trasporti così come delle sue basi di finanziamento. Una vera e propria occasione per sbloccare l'impasse in cui si trova la politica dei trasporti. Al **Parlamento** si presenterà una sorta di imperativo: o trova le idee e la forza per conferire alla politica dei trasporti nuovi orizzonti che tornino a valorizzare una visione d'assieme a lungo termine, con un'apertura alle connessioni internazionali e all'Europa e con nuove modalità di finanziamento, per le quali esiste una base costituzionale⁵, oppure si vedrà imbrigliato in un continuo, asfissiante gioco delle parti e degli interessi, paralizzato nel tentativo di dar seguito al mandato costituzionale e agli obiettivi di protezione ambientale e di sviluppo economico con una Svizzera vieppiù ripiegata su sé stessa.⁶

In ogni caso un tale riorientamento politico è una sorta di *conditio sine qua non* per il rilancio della trasversale alpina con il completamento delle linee di accesso. Molto dipenderà dalla capacità del **Canton Ticino** di intervenire in maniera decisa per far valere le proprie esigenze regionali, indissolubilmente legate a quelle transfrontaliere dell'area metropolitana italo-svizzera (cfr. infra, cap. 3.3). Confrontato con la preoccupante indifferenza della politica federale dei trasporti palesata con il citato documento "Trasporti '45", il Cantone sta delineando una strategia intesa a rivendicare il reinserimento dei progetti a sud delle Alpi nelle prossime fasi realizzative. In questo modo si risponderebbe alle urgenze sul corto periodo, creando nel contempo, secondo una logica modulare, le necessarie basi per il completamento dell'asse nord-sud a lungo termine con le linee di accesso, quindi a partire dal 2050. Da notare che anche la Deputazione ticinese alle Camere sta dimostrando di voler affrontare attivamente la situazione con due atti parlamentari che, aggiungendosi quelli precedenti, chiedono sin d'ora al Consiglio Federale di rivedere la progettazione di "Trasporti '45"⁸.

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. Come dimostrato storicamente, è quindi anche indispensabile 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: terzo Valico dei Giovi, Torino-Lione e tunnel di base del

² 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>

³ I documenti sono disponibili su: <https://www.uvek.admin.ch/it/trasporti-45>

⁴ In un comunicato (<https://www.zh.ch/de/news-uebersicht/medienmitteilungen/2026/06/verkehr-45-regierungsrat-kritisiert-bund-beim-bahnausbau.html>) del Canton Zurigo, la direttrice del dipartimento dell'economia Carmen Walker Späh si è espressa senza mezzi termini: "Mai come oggi nel campo delle infrastrutture del traffico, in particolare quello pubblico, regna così tanta incertezza."

⁵ 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.*

⁶ Il Parlamento sta comunque segnalando la volontà di non subire passivamente la situazione. Così ad esempio la Commissione della Gestione del Consiglio degli Stati chiede al Consiglio Federale (Postulato 26.3527) di valutare il meccanismo di finanziamento FIF, inoltre fra i parlamentari si è costituito un gruppo interpartitico che intende affrontare l'annosa questione delle connessioni internazionali e quindi dell'inserimento nella rete dei trasporti europea.

⁸ Cfr. Le interpellanze 26.3666 di L. Quadri (NEAT: il Consiglio Federale intende rinviare tutto oltre il 2050?) e 26.3759 di F. Regazzi (Asse ferroviario del San Gottardo: il Consiglio Federale intende correggere le lacune emerse nella preparazione del Messaggio 2027?)

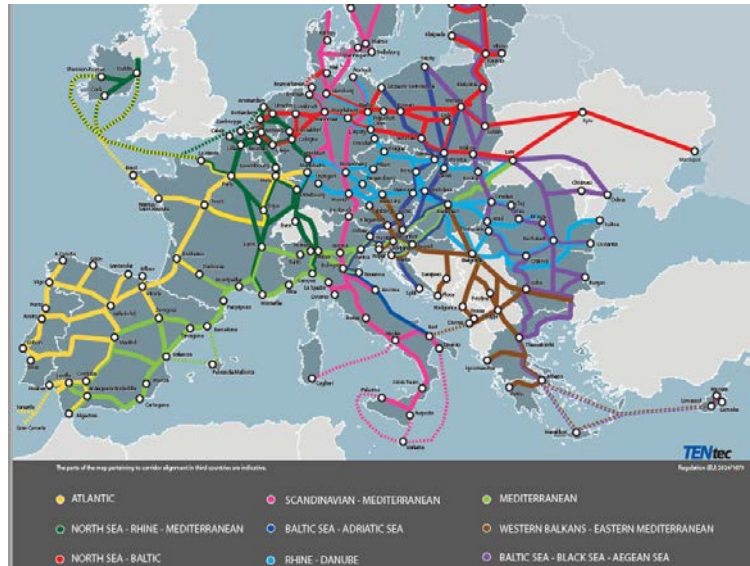
Brennero. Restano comunque i colli di bottiglia sull'asse del Gottardo tra Milano e Como/Chiasso e sull'asse del Sempione/Lötschberg con le gallerie elicoidali di Iselle; nonostante gli accresciuti sforzi di ottimizzazione degli ultimi tramite gli accordi tra Italia e Svizzera, da ultimo il MOU del 2023⁹. 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.

Una dimostrazione esplicita del rinnovato interesse strategico da parte dell'Italia e soprattutto dalle Regioni del Nord per lo sviluppo dell'asse centrale attraverso il Gottardo e il Sempione/Lötschberg è subentrata con la costituzione nel corso del 2025 dell'**Alleanza Sud delle Alpi** in favore del completamento di AlpTransit, cui

aderiscono Lombardia, Piemonte, Liguria e il Canton Ticino (cfr. www.progottardo.ch). Un interesse confermato appieno da parte della Regione Lombardia con l'approvazione unanime da parte del Consiglio della Lombardia il 5.5.2026 di una **mozione che impegna il Presidente e la Giunta lombarda** ad attivarsi nelle sedi nazionali e internazionali opportune per il potenziamento delle linee di accesso meridionale alle gallerie di base. Un impegno dovuto anche alla rilevanza strategica 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 effetti 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 quaranta¹⁰. Tuttavia gli sforzi germanici 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 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



⁹ 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" (concluso 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

¹⁰ 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://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.

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)¹¹. Sul piano 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 transeuropee¹². 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 storicamente¹³ 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), 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.

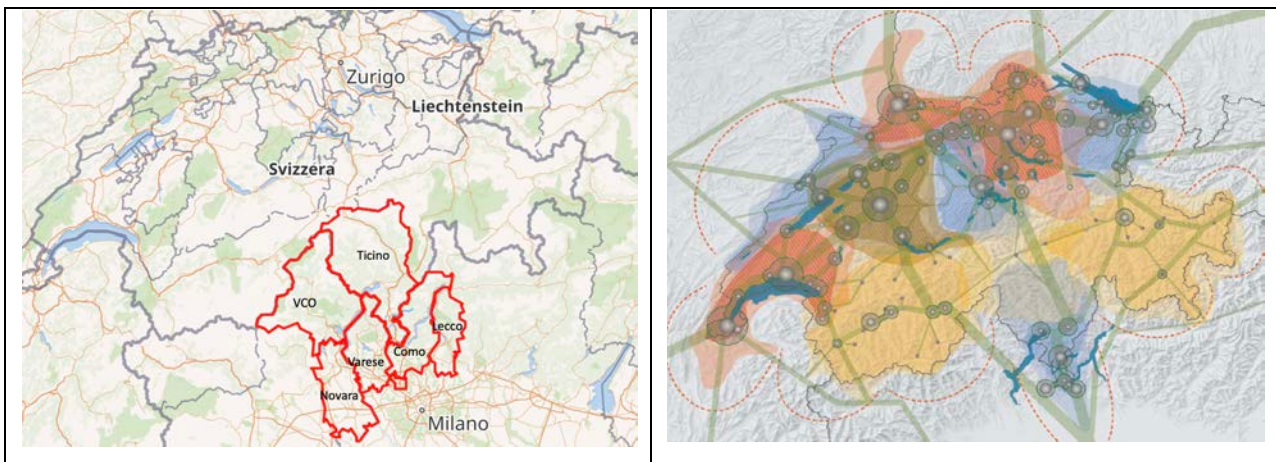


Fig. 1: Regio Insubrica/Città dei Laghi / aree metropolitane (rosso) e centri economici (blu) (Fonte: elab. propria, Progetto territoriale Svizzera, 2024)

¹¹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-rhine-mediterranean-corridor_en (corridoio NSRM in verde scuro nell'immagine)

¹² 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>

¹³ Cfr. <https://insubricahistorica.ch/svizzera/29/09/2025/cosa-significa-regione-insubrica/>

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 mld., la Regio Insubrica/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.

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 alla ferrovia, 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 Svizzera

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.

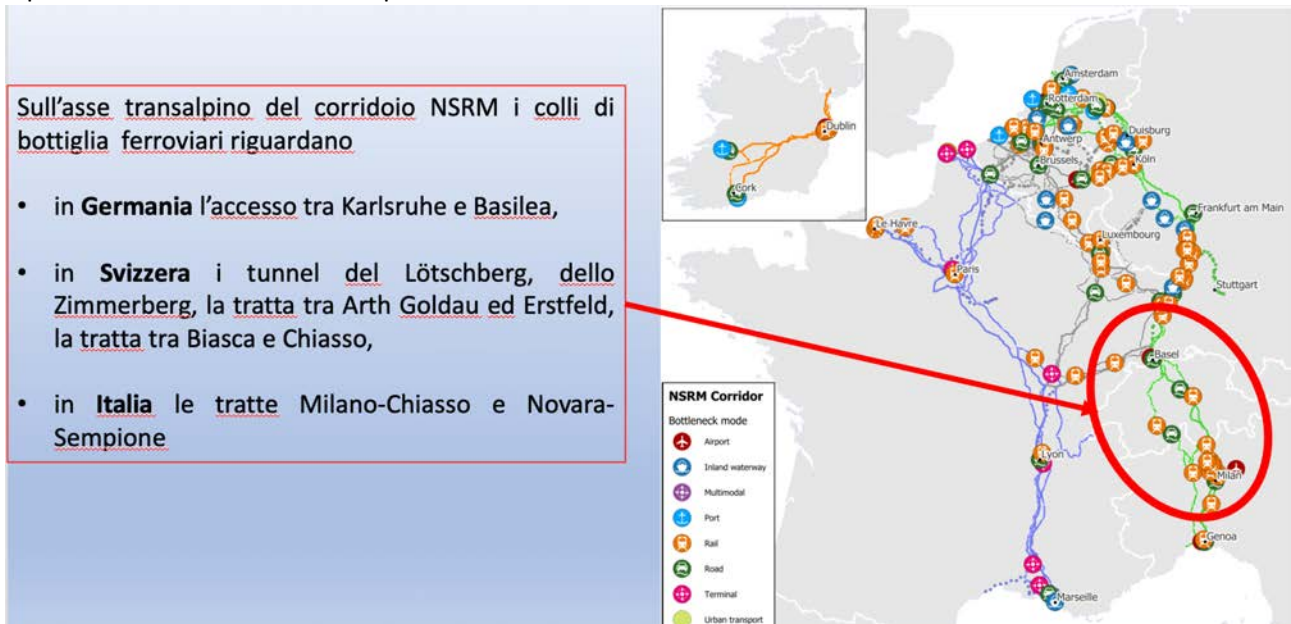


Fig. 2: Colli di bottiglia sul corridoio NSRM (Fonte: Presentazione ESPON, 23.10.2025, Torino)

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 allo studio e devono entrare nella progettazione a medio e lungo termine. Va ricordato che i progetti mirano anche all'esigenza fondamentale della separazione dei flussi tra

merci e passeggeri, soprattutto nelle aree urbane densamente abitate, per aumentare il grado di sicurezza, creare ridondanza e contenere il carico fonico.

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:

Legenda

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

WP: Weidmann-Priorità / scala: 1 alta – 6 bassa

MIS: messa in servizio

Lo spessore del cerchio indica la verosimile importanza sul corridoio NSRM

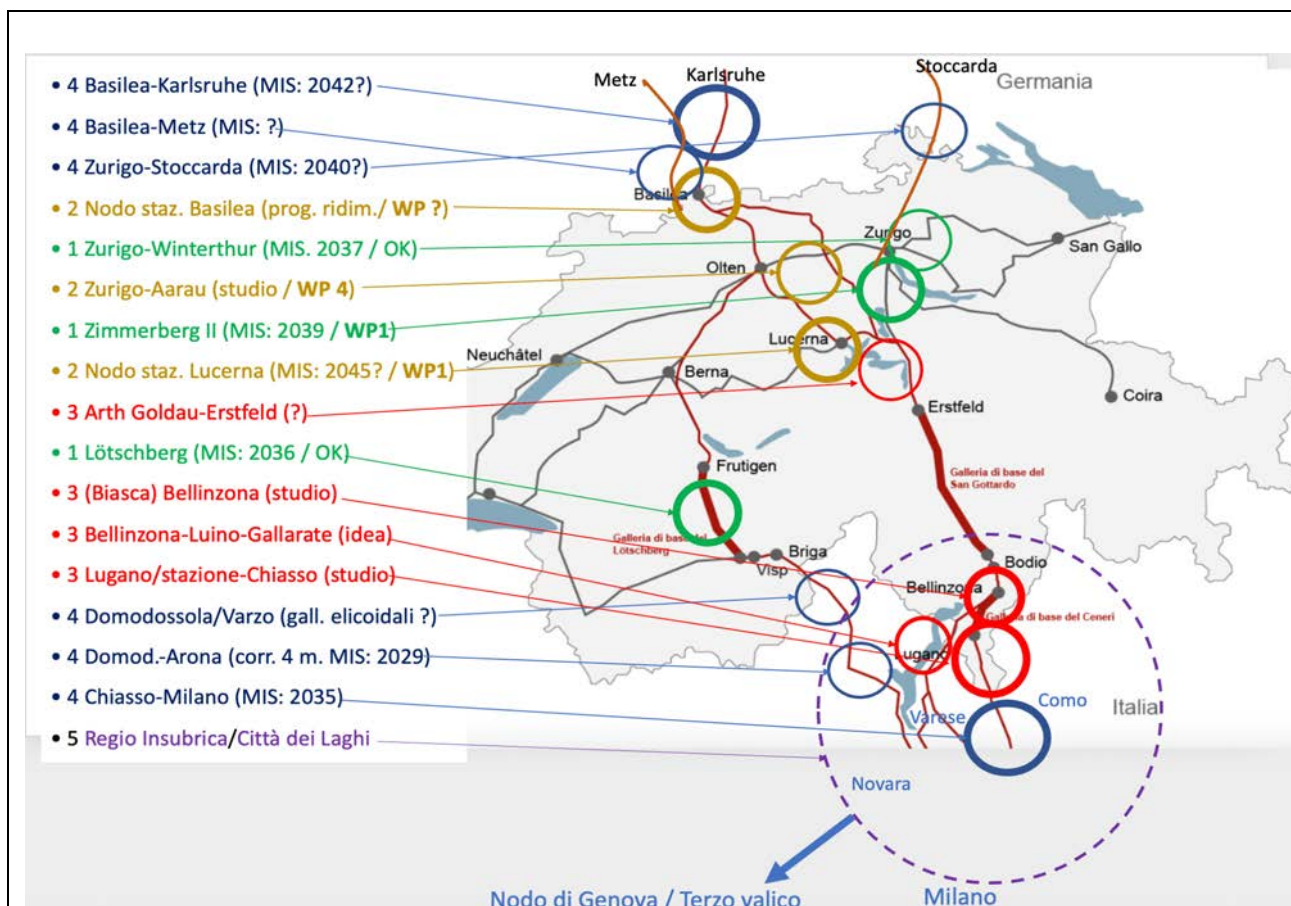


Fig. 3: Progetti sull'asse transalpino in Svizzera e nelle zone transfrontaliere (Fonte: elab. propria)

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, anzi all'orizzonte si sta profilando un vero dissesto finanziario. Tant'è che le carenze nella gestione e nel controllo della pianificazione finanziaria sono state lamentate a più riprese e considerate tali da poter "compromettere l'offerta ferroviaria a medio e lungo termine"¹⁴.

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.”¹⁵

Ma una recente cattiva notizia ha aggravato ulteriormente questa situazione: le FFS hanno infatti annunciato che *“nel 2025, il ritardo nel mantenimento dell'infrastruttura è cresciuto del 12%, raggiungendo quota 9,5 miliardi di franchi, più della metà dei quali è relativa ai binari”*.¹⁶ Per assicurare una sufficiente manutenzione nei prossimi anni questo importo dovrà in un qualche modo essere recuperato. Di conseguenza, è verosimile che l'ammancio complessivo aumenti in proporzione e raggiunga cifre assolutamente preoccupanti.

Uno sguardo all'evoluzione dei costi conferma appieno questo quadro a tinte fosche. Sulla scorta delle previsioni e della pianificazione dell'epoca, il 15 marzo 2024 il Parlamento aveva deciso un pacchetto di finanziamento per tutti i programmi di ampliamento già in realizzazione e in preparazione per il periodo 2025-2045 di ca. 28 mld. di CHF, non comprensivi della manutenzione (!). Ancora nel 2024 ricerche giornalistiche e il dibattito nella società civile avevano portato alla luce un aumento imprevisto di ca. 14 mld. In sintesi:

¹⁴ Si veda in particolare il rapporto della Commissione della gestione del Consiglio degli Stati del 19.5.2026 con la relativa documentazione: <https://www.parlament.ch/press-releases/Pages/mm-gpk-s-2026-05-19.aspx?lang=1040>

¹⁵ 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>

¹⁶ Cfr. 17.4.2026: <https://news.sbb.ch/it/019d90cf-96f4-7d10-985c-cf344b00292a/il-mantenimento-dellinfrastruttura-come-presupposto-dellampliamento>

		CHF in mld. Cifre arrotondate	
1	Il Parlamento decide il 15 marzo 2024 un pacchetto per l'ampliamento	28	
2	Ricerche giornalistiche e il dibattito pubblico mettono in luce a fine 2024 un ammanco	14	
3	Totale dei costi prevedibili per il periodo 2025-2045	42	
4	Il FIF (base attuale) mette a disposizione per il periodo 2025-2045		22.5 ¹⁷
5	AMMANCO per i progetti di ampliamento periodo 2025-2045		Ca. 20
6	Le FFS annunciano il 17.4.2026 un deficit per il mantenimento	9.5 ¹⁸	
7	AMMANCO totale manutenzione e ampliamento 2025-2045		Ca. 30

Già nel 2024, quindi ben prima che fosse noto lo scopenso per la manutenzione, di fronte alla situazione Il DATEC ha lanciato la citata operazione "Trasporto '45". Dapprima ha selezionato e "messo in sicurezza" i progetti di ampliamento già approvati e dotati di un'autorizzazione edilizia. I progetti restanti sono invece stati affidati per una valutazione tecnica 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. (rispetto ai 28 mld decisi dal Parlamento e tolti i progetti sicuri) e l'altra maggiorata a 24 mld.. Diversi atti parlamentari²⁰ hanno già avviato la discussione affinché questi 10 mld. supplementari vengano recuperati prorogando a tempo indeterminato l'attuale uno per mille dell'IVA e i proventi dagli oli minerali destinati al FIF, oggi validi solo fino al 2030. Ciò richiederà quindi una **decisione del Parlamento e una modifica costituzionale da sottoporre a votazione popolare**.

Ora, anche questo orizzonte viene messo drasticamente in discussione dal citato ammanco di 9.5 mld. per la manutenzione. Essendo acquisito che la manutenzione debba avere priorità, realisticamente per i progetti di ampliamento verrebbe a mancare l'importo equivalente e si tornerebbe alla variante di base con ca. 14 mld. Con un superamento dei costi preventivati di questa portata alla politica non restano verosimilmente che due opzioni: o, come si suol dire, fare lo struzzo e lasciare che le cose si trascinino con conseguenze imprevedibili, o promuovere un ripensamento urgente dell'impostazione strategica della politica dei trasporti e finanziaria. Un ripensamento che apra nuove prospettive, muovendo dalle necessarie verifiche delle ragioni che hanno portato al dissesto. In questo modo potrebbe puntare a un concetto strategico a lungo termine (oltre il 2050) che sia sovraordinato e parta quindi dalle esigenze di interesse generale (trasferimento modale e contenimento del carico ambientale, connessioni con l'Europa/TEN-T, sviluppo economico e territoriale, ecc.), così da delineare i contorni dell'offerta auspicata e permettere una seria definizione delle priorità.

Ci troviamo in una situazione analoga agli anni '90, confrontati con l'esigenza di affrontare congiuntamente e in modo innovativo il progetto di politica dei trasporti e l'insieme del suo finanziamento. Le due questioni, trasporti e mobilità da un lato e risorse finanziarie dall'altro lato, non sono più disgiungibili o affrontabili in sequenza, né nella realtà né sul piano della strategia politica, visto tra l'altro che l'attuale meccanismo del FIF sembra arrivato al capolinea.

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, e ciò anche in considerazione della notoria ritrosia rispetto al ricorso a risorse che in un qualche modo mettano in discussione il freno all'indebitamento²².

¹⁷ Stante la situazione attuale: 2025-2030: 5x1.5 mld = 7.5 mld. 2031-2045: 15x1.0 mld = 15 mld. Totale: 22.5 mld.

¹⁸ Secondo le indicazioni dell'UFT questo deficit va rapportato a una spesa per il periodo 2025-2045 prevista in 88 mrd. Cfr. il rapporto del Controllo delle finanze del 3.3.2026: <https://www.efk.admin.ch/it/verifica/pianificazione-finanziaria-del-fondo-per-linfrastruttura-ferroviaria/>

²⁰ 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, Postulato Commissione della Gestione Consiglio degli Stati 26.3527

²² Per il preventivo 2027 il Consiglio Federale aveva infatti proposto di ridurre i contributi annuali nel FIF di 200 mil.. Il Parlamento ha limitato la riduzione a 100 mil. nella sessione di marzo 2026. Anche se l'importo è relativamente ridotto, si tratta di un segnale esplicito sia per la gravità della situazione sia per l'atteggiamento intransigente sul freno all'indebitamento.

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, devono essere parte integrante di una pianificazione strategica a più livelli – europea, nazionale e macroregionale – di lungo termine, comprensiva della necessaria impostazione finanziaria.

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

Il dibattito politico sul futuro dei trasporti e della mobilità 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 Consiglio Federale ha presentato i lineamenti essenziali e le priorità della politica dei trasporti, riferita specificamente alla strada e alla ferrovia – progetto “Trasporti ‘45”.
- **Giugno 2026:** il Consiglio Federale ha messo in consultazione il documento “Trasporti ‘45” 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 relativo **Messaggio 2027** dovrà contemplare anche la questione del finanziamento come pure la progettazione di massima dei progetti per la fase susseguente, quindi a partire dal 2045, che saranno oggetto del Messaggio 20231.
- **2027:** Messaggio all'attenzione dell'Assemblea federale. Decisioni e probabile votazione popolare nel 2028.
- **2031:** prossima scadenza politica con un nuovo Messaggio del Consiglio Federale.

“Trasporti ‘45” prefigura un Messaggio 2027 fondato sulle priorità contenute nel rapporto del Politecnico di Zurigo (prof. Weidmann) e improntato al contenimento dei costi, senza un progetto e una strategia di lungo periodo, senza i collegamenti internazionali e quindi senza AlpTransit. Come già evocato, le reazioni alle proposte del Consiglio Federale sono forti e negative, il che corrobora la prospettiva di un ripensamento politico, soprattutto in vista del Messaggio susseguente del 2031.

Affinché ciò possa avvenire vi sono alcune condizioni da soddisfare.

A livello nazionale

1. Un progetto di sviluppo nazionale, sovraordinato e di lungo periodo, comprensivo di un concetto di offerta, e una strategia che, integrando il concetto di “croce federale della mobilità” e la dimensione internazionale con la connessione a TEN-T, permetta una pianificazione dal generale al particolare, dalle lunghe distanze al traffico regionale e una definizione razionale delle priorità.
2. Un progetto di finanziamento innovativo che possa fare ricorso a mezzi sia privati sia pubblici a livello europeo a complemento delle risorse della Confederazione e dei Cantoni.

A livello internazionale

3. Un piano preliminare di orario/offerta passeggeri e merci sulle lunghe distanze che prefiguri il traffico sull'asse nord-sud del corridoio NSRM.
4. Una presenza propositiva e un coinvolgimento attivo nella progettualità delle nazioni vicine, in particolare dell'Italia e della Germania, e dell'UE che permetta di rilanciare e aggiornare gli accordi esistenti.

A livello regionale/cantonale

5. L'ampia condivisione di un progetto (attualmente in fase di definizione) che, in risposta agli interessi cantonali e regionali transfrontalieri a Sud delle Alpi, dia conto delle esigenze di corto e lungo termine considerando la connessione di AlpTransit al sistema TEN-T, con tappe realizzative modulabili.
6. Una strategia e un'azione di lobbying convinta e di alto profilo che permetta di dare voce alle esigenze del Sud delle Alpi nell'ambito della politica federale dei trasporti.