



COMUNICATO STAMPA 8/2025

Il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie e di AlpTransit di nuovo al centro dell'attenzione

Le ristrettezze finanziarie della Confederazione riportano alla ribalta la questione del finanziamento delle grandi infrastrutture dei trasporti. Un folto gruppo di esperti nazionali e internazionali, provenienti dagli ambienti accademici, finanziari, imprenditoriali e politici, ne ha discusso oggi a Lugano. La conclusione: si auspica che le grandi infrastrutture dei trasporti, e quindi anche AlpTransit, vengano di nuovo concepite come progetti di portata nazionale e internazionale con finanziamenti a cui concorrano non solo la Confederazione ma consorzi che integrino mezzi di terzi, fra cui l'Unione Europea.

In un seminario organizzato dalla ProGottardo-ferrovia d'Europa in collaborazione con la Facoltà di Scienze economiche dell'USI e il Dipartimento economia aziendale, sanità e sociale della SUPSI, esperti del mondo accademico si sono incontrati con rappresentanti del mondo finanziario, imprenditoriale e politico per discutere la questione del finanziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie e il futuro di AlpTransit. Obiettivo: sondare possibilità che vadano oltre il finanziamento esclusivo da parte della Confederazione, come avvenuto negli ultimi decenni in Svizzera con i fondi FIF (Fondo per l'infrastruttura ferroviaria) e il FOSTRA (Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato), e si aprano a forme nuove che integrino, come previsto dalla Costituzione e dalla Legge il ricorso a risorse di terzi. In verità, l'attuale situazione è paragonabile a quella degli anni Novanta, quando, a fronte di una congiuntura negativa e grazie ad uno sforzo di creatività politica, si trovò un pacchetto di risorse specifiche per avviare la realizzazione di AlpTransit con le tre gallerie di base del Gottardo, del Ceneri e del Lötschberg.

La questione è di assoluta attualità, ancor più dopo la pubblicazione, avvenuta ieri, del rapporto Weidmann commissionato dal Consigliere Federale Albert Rösti (Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e della comunicazione / DATEC) al Politecnico di Zurigo in ragione del preoccupante aumento dei costi dei progetti in pianificazione e realizzazione per i prossimi decenni. Attenendosi scrupolosamente al mandato, il rapporto si limita ad affrontare tecnicamente, entro il quadro finanziario indicato dal Consiglio Federale, la ridefinizione delle priorità delle opere già in pianificazione fino al 2045 (quindi AlpTransit non era all'ordine del giorno...). Si rivela invece semplicemente incapace di aprire alcun orizzonte, come ci si sarebbe potuti attendere da un rapporto accademico, né nell'ottica di una nuova progettualità, aperta anche alla dimensione europea, né nella prospettiva di nuove formule di finanziamento, in grado di superare i limiti dell'attuale FIF. Tutto sommato, un rapporto cautelativo che poco o nulla offre alla necessità di inaugurare una nuova stagione della politica dei trasporti.

La conferenza di Lugano ha invece proposto significativi elementi di apertura, con gli interventi e la discussione a mettere in luce proprio l'esigenza di tornare, come è già stato il caso storicamente

nell'Ottocento, quando venne costruita la prima galleria del Gottardo, ma anche nei recenti anni Novanta, ad una visione e a un progetto di portata internazionale. Dal punto di vista specificamente finanziario, si sono prospettate opzioni di finanziamento condiviso fra gli attori pubblici che non escluda a priori i privati, opzioni senz'altro realistiche a condizione che vi sia una corrispondente volontà politica. Esperienze, idee e proposte per nuove architetture finanziarie capaci di affiancare e integrare l'attuale sistema con il FIF, peraltro valido e invidiato all'estero, non mancano di certo, anche se, per essere praticabili, necessiteranno di approfondimenti e di adattamenti alle condizioni specifiche dei vari progetti.

Di eminente interesse la posizione dell'Unione Europea che avverte, non da ultimo per ragioni geopolitiche e militari, l'importanza fondamentale delle infrastrutture dei trasporti e ha deciso un sostanziale incremento dei mezzi a disposizione del programma CEF (Connecting Europe Facility) che passeranno a 51 mld. per il periodo 2028-2034, dai 27 mld. del periodo precedente. Ciò apre alla Svizzera a livello europeo nuove possibilità e nuovi mezzi per realizzare le tratte incompiute di accesso ad AlpTransit. Ma anche per i grandi progetti come ad esempio quelli delle stazioni di Basilea e Lucerna, entrano in discussione modalità finanziarie che potrebbero accelerarne la realizzazione, senza precludere la sovranità dell'ente pubblico sulle infrastrutture. Sono stati presentati numerosi esempi di finanziamento misto pubblico privato e di project financing tanto in Europa quanto a livello mondiale che dimostrano, date determinate condizioni, la realizzabilità con successo di grandi opere di interesse pubblico di questo genere.

Mendrisio, 10 ottobre 2025

Informazioni:

- Gianni Ghisla, vicepresidente e coordinatore, + 41 79 247 49 55

www.progottardo.ch