



Associazione ProGottardo–Ferrovia d’Europa

RESOCONTO

Attività 2025

(giugno 2025-agosto 2026 / all’attenzione dell’Assemblea annuale 2026,
Locarno, 12 settembre 2026)

Sommario

Sintesi

- 1. La nostra strategia**
- 2. L’organizzazione interna**
- 3. Attività e risultati**
- 4. Conto economico e bilancio**

Mendrisio, settembre 2026 (GG)

Sintesi

La precedente Assemblea annuale l'abbiamo tenuta nel maggio 2025 a Mendrisio dove abbiamo messo l'accento sulla dimensione transfrontaliera, in particolare sulle prospettive di sviluppo legate all'area metropolitana della Città dei Laghi. Già allora si era preso atto di alcuni eventi che hanno modificato significativamente le condizioni del dibattito sul futuro della rete ferroviaria elvetica e della trasversale alpina. Nel rapporto 2024 annotavamo:

"Fra questi (eventi) emergono sia il repentino raddoppio dei costi previsti per i progetti avviati o in progettazione avanzata – da ca. 16 a ca. 30 miliardi di CHF – sia il rifiuto popolare dei previsti ampliamenti delle autostrade (nov. 2024). Di fronte a questa situazione, il CF A. Rösti (DATEC) ha lanciato l'operazione "Traffico 2045", commissionando al Politecnico di Zurigo uno studio per una valutazione d'insieme dei progetti di ampliamento dei diversi vettori della mobilità."

Per un giudizio complessivo della situazione attuale derivata da questo contesto occorre un breve inquadramento dei diversi livelli, nazionale, cantonale e internazionale.

A **livello nazionale** il **rapporto Weidmann del Politecnico** ha determinato quanto avvenuto nel frattempo. Pubblicato nell'ottobre 2025, ha fornito le basi dapprima per la pubblicazione da parte del Consiglio Federale (CF) di nuovi orientamenti a fine gennaio 2026 e poi, nello scorso mese di giugno, della **consultazione sul progetto "Trasporti '45"**. I risultati della consultazione (scadenza 9 ottobre 2026) forniranno le basi per il **Messaggio 2027** (originariamente previsto per il 2026) che permetterà al Parlamento di iniziare il lavoro nelle commissioni a gennaio, prendere le decisioni nel corso del 2027 e, eventualmente, andare in votazione popolare nel 2028.

Due implicazioni della perizia del Politecnico risultano fondamentali.

Primo. Il rapporto Weidmann è stato allestito per definire delle priorità rispettando i vincoli imposti dal CF, ossia la valutazione tecnico-finanziaria dei progetti già avviati (**senza il completamento di AlpTransit!**) entro un tetto di spesa massimo di 24 miliardi. Il Fondo Infrastrutture Ferroviarie (FIF) è in grado di finanziare tali progetti fino al 2030, grazie ad un prelievo transitorio dello 0.1% sull'IVA, poi verrebbero a mancare ca. 10 miliardi. Questo ammanco è realistico solo tenendo conto di una riduzione significativa dei progetti e senza considerare i problemi di finanziamento della manutenzione che le FFS hanno quantificato nel frattempo a 9.5 miliardi entro il 2045. Diversamente, l'ammanco sarebbe ben superiore. Con il prolungamento dello 0.1% sull'IVA il "buco" di 10 miliardi potrebbe comunque essere compensato ed è ciò che propone il Progetto "Trasporti '45".

Secondo. In un secondo **rapporto di approfondimento**, questa volta commissionato dai Cantoni (!) e pubblicato nel mese di aprile 2026 (solo in tedesco), il Politecnico, libero dai vincoli del primo mandato, dice "pane al pane e vino al vino". Sulla scorta di una critica ampia e articolata della politica dei trasporti degli ultimi anni, della governanza della rete ferroviaria e del progetto "Trasporti '45", conclude: *"... si constata che attualmente manca una strategia concernente gli assi/un piano generale coerente e di lungo termine. Nella perizia si raccomanda pertanto di elaborarla e di integrarla in modo coerente nella pianificazione."* (p. 13)

Quanto la ProGottardo–Ferrovia d'Europa e molti altri stanno affermando da anni, trova ora in buona misura una conferma su basi scientifiche da parte del Politecnico: **il CF non ha un progetto di lungo periodo, fondato sull'analisi dei problemi e dei bisogni e non ha una strategia che permetta sia una selezione dei progetti di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria mirata e coordinata con gli altri vettori sia una realistica previsione dei costi.** In buona sostanza: naviga a vista, proiettando lo statu quo nel futuro prossimo. Questa situazione ha suscitato ampie e forti reazioni. A titolo esemplificativo citiamo quella della Consigliera di Stato zurighese Carmen Walker

Späh: *“Mai come oggi nel campo delle infrastrutture del traffico, in particolare quello pubblico, regna così tanta incertezza.”* Il Canton Zurigo ha già pubblicato la sua presa di posizione nella consultazione con cui rivendica *“una revisione approfondita del progetto «Trasporti '45», affinché consenta uno sviluppo dei trasporti sostenibile nel lungo periodo e coerente con i principi di pianificazione territoriale e di economia nazionale.”*

Per il **livello cantonale** occorre dapprima prendere atto del fatto che, senza se e senza ma, il Ticino ferroviario nel progetto “Trasporti ‘45” è stato messo da parte. E questo anche per i pochi e mirati progetti di ottimizzazione che il DT aveva chiesto venissero inseriti nella pianificazione. Occorre pertanto essere realisti: **al di là della rivendicazione minima di recupero di questi progetti, una considerazione delle esigenze del Sud delle Alpi, identificate nel contesto della trasversale alpina non solo cantonale, ma transfrontaliero e quindi internazionale, sarà pensabile solo nell’ambito di una rielaborazione radicale del progetto “Trasporti ‘45” e quindi della politica dei trasporti e della mobilità.** Le premesse a che tale ripensamento possa attuarsi si stanno delineando, con una crescente pressione da più parti, in particolare anche dai Cantoni (benché non manchino palesi contraddizioni) e con una consistente dose di argomenti forniti dalla perizia di approfondimento del Politecnico. Tuttavia è solo il Parlamento che in definitiva ha la facoltà di ridefinire tale politica. Da parte del Canton Ticino occorre sottolineare un chiaro e positivo riposizionamento. Il DT sta predisponendo il progetto cantonale “Prospettiva Ferrovia 2050” che, mettendo legittimamente l’accento sugli interessi regionali, in particolare sull’esigenza di connessioni ogni quarto d’ora, ha anche accolto la necessità urgente di inserire le relative misure in un discorso a medio-lungo termine, comprensivo della dimensione internazionale. In questo modo la “Prospettiva Ferrovia 2050” del Cantone si appoggia su un doppio discorso: recuperare sul corto termine (Messaggio 2027) entro il 2035 ca. 400 milioni per progetti urgenti stralciati da Berna e predisporre sul medio termine, quindi orizzonte 2050 (Messaggio 2031), un pacchetto di progetti modulabili per un valore di ca. 5.5 miliardi quali passi necessari per l’ampliamento di AlpTransit sul lungo periodo. Questo rinnovato modo di procedere potrà avere due effetti importanti: legittimare la richiesta al CF di uno studio di ampio respiro, quale base per il Messaggio 2031, e, soprattutto, proporsi come base condivisibile per trovare in Ticino una posizione comune e permettere così al Cantone – Consiglio di Stato, Deputazione, società civile – di presentarsi a Berna con una posizione rafforzata. La nostra Associazione ha manifestato alle autorità dipartimentali la propria volontà ad assumere un ruolo propositivo e di supporto. Senza dimenticare la necessità di mettere in evidenza aspetti critici, prevale il giudizio positivo. Dobbiamo fare la nostra parte per approdare a un atteggiamento condiviso e convinto, al di là dei confini politici e degli interessi di parte e di corto termine.

A livello internazionale abbiamo fatto uno sforzo notevole, soprattutto nell’area transfrontaliera e in Lombardia, ottenendo un’attenzione e un riconoscimento notevoli. Grazie ai numerosi contatti si è portata a compimento dapprima l’Alleanza sud delle Alpi, cui aderiscono con il nostro Cantone, la Lombardia, il Piemonte e la Liguria. Poi il Consiglio della Regione Lombardia ha votato all’unanimità una risoluzione richiedente il completamento della trasversale alpina. Da mettere in rilievo poi la collaborazione con il gruppo europeo **“Alleanza interregionale per il Corridoio Reno-Alpi GECT”**. Se da un lato è evidente l’interesse per la necessità di completare l’asse transalpino sul corridoio Rotterdam-Genova (NSRM) sia da parte italiana che europea, risulta dall’altro lato molto difficile tradurre le diverse iniziative in un impatto tangibile che lasci delle tracce sulla realtà svizzera. Sarà comunque questo uno degli impegni importanti nei prossimi mesi in vista del dibattito in Parlamento.

1. La nostra strategia

L'Assemblea del 2025 aveva confermato gli orientamenti strategici proposti dal Comitato, con l'obiettivo principale di *“sviluppare il massimo di pressione a livello regionale, nazionale e internazionale affinché la progettazione di massima possa entrare nel prossimo Messaggio 26/27 del CF, così da puntare ad una realizzazione a tappe a partire dal 2045.”*

Alcuni aspetti sono da mettere in evidenza:

- fino all'anno scorso si era pensato che il Gotthard-Komitee potesse assumere, come da suo retaggio storico, un ruolo chiave nella promozione del completamento di AlpTransit. Purtroppo gli sforzi in questa direzione (tra l'altro con l'organizzazione dell'Assemblea annuale del GK a Bellinzona nel 2024) non hanno dato risultati tangibili. I pochi segnali dati negli ultimi mesi dal GK (cfr. il sito ufficiale) sono di indifferenza per AlpTransit e per il Sud delle Alpi o contraddittori, come ad esempio il commento alla consultazione: *“Das Gotthard-Komitee begrüsst die Botschaft 2027 als wichtigen Schritt für eine starke Nord-Süd-Achse.”* («Il Gotthard-Komitee accoglie con favore il messaggio 2027 come un passo importante verso un forte asse nord-sud.») (sic!) Difficile capire un commento del genere, quando proprio “Trasporti '45” esplicitamente non considera l'Asse nord-sud e neanche quello est-ovest...
- A livello cantonale si constata una sorta di mutamento di paradigma effettuato dal DT. Nell'ambito degli approfondimenti alla base del progetto “Prospettiva Ferrovia 2050” si è passati a una considerazione del lungo periodo con l'allestimento di progetti a formula modulare (ad esempio il passante sotterraneo della Stazione di Lugano in sostituzione alla circonvallazione prevista originariamente) che si propongono come elementi necessari per il completamento di AlpTransit. Si tratta di un riorientamento che può favorire una posizione cantonale condivisa e quindi dare maggiore peso alle rivendicazioni a Berna. In quest'ottica, e stante la progettualità delineata sinora, la nostra Associazione intende assumere un ruolo strategico di chiaro supporto alle posizioni del Cantone.
- La nostra Associazione ritiene che una visione e un progetto a lungo termine siano necessari per sostanziare la politica dei trasporti e che ciò vada di pari passo con un ripensamento del FIF e quindi dell'architettura di finanziamento sia delle grandi opere di ampliamento sia dei crescenti costi di manutenzione. In quest'ottica abbiamo promosso un seminario coinvolgendo USI, SUPSI e l'Università Bocconi. La necessità di fornire a un rinnovo del FIF basi scientifiche e provenienti dalle numerose esperienze di finanziamento a livello mondiale su basi di partenariato pubblico-privato (PPP) è evidente. Tuttavia abbiamo dovuto constatare che la ricerca delle risorse per promuovere uno studio della Bocconi in questa direzione si è rivelata più difficile del previsto.



ProGottardo-Ferrovia
d'Europa

Seminario

**Il futuro di
ALPTRANSIT**

**Prospettive e alternative di finanziamento delle
grandi infrastrutture ferroviarie**

Lugano,
10 ottobre 2025 – ore 13.30 – 17.30

Campus

Università della Svizzera Italiana (USI)/Scuola universitaria professionale della
Svizzera italiana (SUPSI),

Via Giuseppe Buffi 13

Aula A 31 / edificio rosso

In
collaborazione
con



Università
della
Svizzera
Italiana

Facoltà di scienze economiche

Scuola universitaria professionale
della Svizzera italiana

SUPSI

Dipartimento economia aziendale, sanità e sociale

2. L'organizzazione interna

Attualmente il Comitato si compone di 7 membri: Michele Guerra e Simone Gianini (co-presidenti), Gianni Ghisla (vicepresidente e coordinatore), Giuditta Botta (segretaria), Federica Colombo, Giovanni Lombardi, Bernardino Regazzoni.

Nel periodo tra maggio 2025 e agosto 2026 il Comitato ha tenuto 8 riunioni.

L'Associazione conta attualmente 70 membri, di cui 60 persone, 13 comuni e 4 enti.

Dal punto di vista delle finanze, abbiamo potuto contenere le spese al minimo assoluto. Come risulta dal Conto economico, grazie ai contributi dei membri le risorse sono risultate sufficienti e il al 31.12.2025 abbiamo chiuso con un saldo attivo di CHF 5'798.03. Anche in vista di maggiori uscite per l'importante fase che ci aspetta nei prossimi mesi rendono in ogni caso indispensabile la conferma delle quote associative.

Sullo sfondo della strategia e tenendo conto di dover agire ai tre livelli, regionale, nazionale e internazionale, il Comitato ha predisposto 4 aree di attività: area Ticino, area tecnica, area nord e area sud/internazionale. Di seguito si sintetizzano le principali attività nelle diverse aree.

3. Attività e risultati

3.1 Area Ticino

Attività

- Organizzazione dell'assemblea ordinaria a Mendrisio (24.5.25), in collaborazione con la città di Mendrisio e l'Accademia di architettura che ha presentato il progetto Città dei Laghi. L'Assemblea ha finalizzato il **Memoriale 2024**, sottoscritto in definitiva da oltre 200 personalità, 33 Comuni e da numerosi enti, fra cui le associazioni dell'economia ticinese. (Cfr. la documentazione dell'evento di Mendrisio sul sito <https://progottardo.ch/it/eventi-e-relativa-documentazione>)
- Partecipazione al **Tavolo di condivisione strategica sull'Aggiornamento della strategia cantonale a lungo termine**. Presa di posizione (7.11.2025) sulla consultazione promossa dal Cantone sul progetto **Prospettiva Ferrovia 2050**. Diversi incontri con i rappresentanti della Divisione dello sviluppo territoriale e mobilità (da ultimo il 24.6.2026).
- Collaborazione con il **Gruppo Ticino con AlpTransit / Città dei Laghi**, tra l'altro alla stesura di una lettera sottoscritta dai Sindaci dei principali Comuni della Regio Insubrica indirizzata al CF Albert Rösti e al ministro Matteo Salvini.
- Numerosi contatti con il Consiglio di Stato, i membri del Parlamento, con Comuni ed Enti regionali.
- Sono stati inviati 8 comunicati stampa, pubblicati numerosi articoli e tenute diverse conferenze.



MEMORIALE 2024

ALPTRANSIT:

completiamo l'asse ferroviario transalpino del Gottardo,
opera indispensabile per la mobilità delle persone e delle merci, voluta dal popolo e valore aggiunto
per le nuove generazioni.

All'attenzione

delle autorità politiche elvetiche e italiane, del mondo economico, della società civile e dei 13
Cantoni del Comitato del San Gottardo,

Chiasso, nel 150 anniversario della Stazione internazionale, maggio 2024
(VERSIONE DEFINITIVA 24.9.2025)

*Con l'apertura delle due gallerie di base, Alptransit al San Gottardo non è ancora ultimata. Senza
linee di accesso rimarrà un'opera incompiuta, incapace di esprimere pienamente i suoi effetti quale
sistema di trasporto ecologico e omogeneo.*

(Comitato del San Gottardo, Dichiarazione di Bellinzona, 2011)

3.2 Area tecnica

Attività

- Organizzazione del Convegno “Il futuro di ALPTRANSIT. Prospettive e alternative di finanziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie” a Lugano il 10 ottobre 2025 con la collaborazione dell’Università della Svizzera Italiana (USI)/Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (SUPSI) e dell’Università Bocconi di Milano. Si vedano programma, relazioni e documentazione sul sito (<https://progottardo.ch/it/eventi-e-relativa-documentazione>)
- Contatti con l’Università Bocconi (Prof. O. Baccelli e Prof. C. Secchi) per l’avvio di uno studio di approfondimento su nuovi modelli di finanziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie. Ricerca in Svizzera e in Italia delle risorse finanziarie necessarie per realizzare il progetto. Purtroppo non abbiamo avuto successo nella ricerca dei fondi e attualmente il progetto è fermo.
- Stesura di diversi documenti, fra cui in particolare un testo di base (work in progress) in italiano tedesco e inglese con l’essenziale delle informazioni a disposizione degli interessati sul sito (documentazione di sintesi).

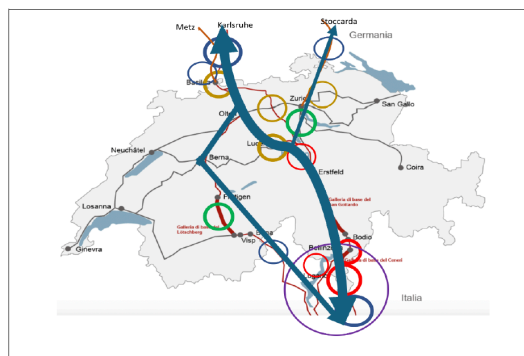


Pro Gottardo–Ferrovia d'Europa / www.progottardo.ch

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)

3.3 Area nord

Attività

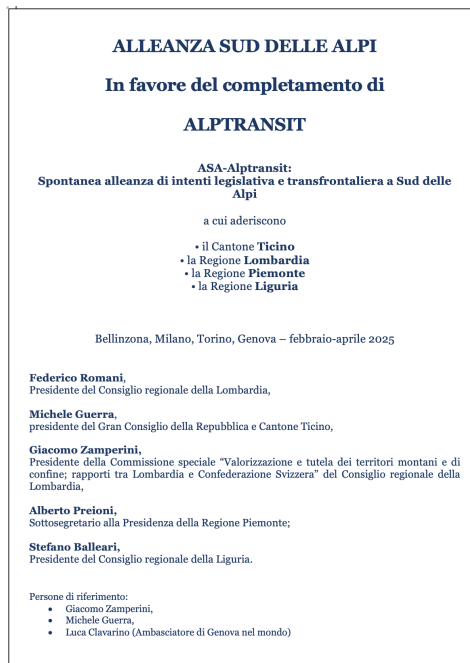
- **Parlamento.** Numerosi contatti con deputati al Parlamento soprattutto con la deputazione ticinese. Contributo alla stesura di atti parlamentari.
- **SwissRailvolution.** Attualmente è presieduta da Alex Farinelli e vede la presenza di Gianni Ghisla nel comitato. Diversi interventi, da ultimo per la stesura della presa di posizione nell’ambito della Consultazione e per la redazione di un appello, idealmente da sottoscrivere da parte delle diverse organizzazioni della società civile a livello svizzero, che dovrà essere indirizzato ai membri del Parlamento.
- Partecipazione al convegno **Bahn 24**, organizzato a Basilea il 16 gennaio 2026 che ha visto il lancio di una risoluzione di 6 Cantoni, fra cui il Ticino, per il potenziamento dell’offerta e delle infrastrutture ferroviarie.
- Contatti con numerose personalità della Svizzera tedesca con l’obiettivo di costruire una rete di rapporti utili alla causa.

3.4 Area sud/internazionale

Attività

A livello internazionale, soprattutto nei rapporti con l'Italia vi è stata un'attività molto intensa.

- **Regio Insubrica:** abbiamo aderito formalmente a Regio Insubrica e siamo membri presenti nel gruppo di lavoro mobilità. Partecipazione a diversi incontri e presentazione nel gruppo mobilità.
- **Associazione Alta Capacità Gottardo Milano:** collaborazione con l'ACG e presenza a diversi incontri, tra l'altro con una relazione al convegno "Ferrovie oggi e domani" al Centro svizzero di Milano il 28 ottobre 2025.
- **Associazione nazionale Comuni italiana / Lombardia:** si sono tenuti due incontri con i rappresentanti di ANCI/Lombardia che rappresenta le entità locali, ottenendo una disponibilità ad operare sia nel contesto lombardo e nazionale sia in collaborazione con noi a favore del completamento dell'asse transalpino.
- **OeustRail:** partecipazione a Milano ad un convegno organizzato in occasione dei 120 anni della linea del Sempione.
- **Italia:** costituzione nel 2025 dell'**Alleanza Sud delle Alpi** quale alleanza spontanea legislativa transfrontaliera cui aderiscono il Canton Ticino e le Regioni Lombardia, Piemonte e Liguria. Dopo essere stata presentata alle autorità cantonali a Bellinzona e a quelle nazionali a Berna (24 settembre 2025), la risoluzione è pure stata sottoposta alle autorità italiane a Roma e a quelle europee a Bruxelles.
- **Lombardia.** Una nostra delegazione si è incontrata con il Presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana (30.3.2026). Dall'incontro è nata un'iniziativa che ha portato il Consiglio della Regione ad approvare il 5 maggio 2026 all'unanimità una mozione a sostegno del completamento della trasversale alpina.
- **Europa: "Alleanza interregionale per il Corridoio Reno-Alpi GECT".**
È continuata presenza quali membri dell'advisory board nel gruppo europeo sia in presenza agli incontri (**Torino 22/23.10.2025**) sia in videoconferenza, soprattutto nei due gruppi di lavoro concernenti le connessioni internazionali e la collaborazione transfrontaliera.



3. Conto economico e bilancio

CONTO ECONOMICO 2025

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
	chf	chf
Ricavi d'esercizio		
Quote sociali	5'500.00	5'780.00
Contributi privati	1'000.00	2'000.00
	<u>6'500.00</u>	<u>7'780.00</u>
Costi d'esercizio		
Costi amministrativi	-110.00	-164.60
Costi per eventi e manifestazioni	-3'862.15	-2'371.55
Costi trasferte rappresentanze	-1'641.30	-878.40
Costi sito internet	-113.51	-113.08
	<u>-5'726.96</u>	<u>-3'527.63</u>
Utile (- Perdita) operativo	773.04	4'252.37
Costi finanziari	-62.44	-64.04

BILANCIO AL 31.12. 2025

ATTIVI	<u>31.12.25</u>	<u>31.12.24</u>
	chf	chf
liquidità	5'798.03	5'087.43
TOTALE ATTIVI	<u>5'798.03</u>	<u>5'087.43</u>
PASSIVI	<u>31.12.25</u>	<u>31.12.24</u>
	chf	chf
Capitale sociale	5'067.43	899.10
Utile (Perdita d'esercizio)	730.60	4'188.33
TOTALE PASSIVI	<u>5'798.03</u>	<u>5'087.43</u>