



ProGottardo–Ferrovia d’Europa

Assemblea generale ordinaria Verbale

Locarno, Palazzo Marcacci, 12 settembre 2026, ore 9.00-9.45
(Parte tematica, ore 10.00-12.00)

Iscritti / Presenti / Scusati: cfr. lista allegata

Ordine del giorno

1. Approvazione ordine del giorno e verbale ultima assemblea
2. Rapporto annuale, conto reso e scarico
3. Nomina dei revisori per il 2026
4. Rinnovo delle cariche / membri del Comitato
6. Quote associative
7. Strategia 2026-2027 / Presa di posizione “Trasporti ‘45”
8. Varia

I presidenti di giornata Michele Guerra e Simone Gianini aprono la riunione ringraziando la Città di Locarno per l’ospitalità e la collaborazione e i numerosi soci presenti.

Michele Guerra, nel suo saluto introduttivo, sottolineando il ruolo storico della ferrovia per il Ticino, richiama l’attenzione sul fatto che oggi con la consultazione del Consiglio Federale su “Trasporti ‘45” siamo arrivati al dunque per quanto riguarda il futuro. È giunto il momento per il Ticino di fare sentire la propria voce, sulla base di un chiaro mandato del Gran Consiglio, del Memoriale 2024 e dell’Alleanza Sud delle Alpi.

Il Ticino e i suoi vicini stanno facendo squadra, il lavoro preparatorio è stato fatto. Ora spetta ai nostri rappresentanti a Berna far valere le nostre ragioni. Saluta infine il prof. Carlo Secchi e augura buon lavoro.

Simone Gianini, dopo aver ringraziato il Comitato e in particolare il coordinatore Gianni Ghisla per il lavoro svolto, passa alle trattande previste dall’ordine del giorno.



Un momento dell’assemblea.

1. **Approvazione ordine del giorno e verbale ultima assemblea**

L'ordine del giorno viene approvato all'unanimità così come il verbale dell'ultima assemblea.

2. **Rapporto annuale 2025, conto reso e scarico**

Il coordinatore Gianni Ghisla presenta il rapporto annuale che si estende al periodo tra maggio 2025 e agosto 2026 e ne riassume alcuni punti essenziali:

- l'organizzazione dell'Assemblea a Mendrisio con l'accento messo sulla "Città dei Laghi",
- la finalizzazione e diffusione del **Memoriale 2024**,
- numerosi contatti e collaborazioni a livello cantonale, nazionale e internazionale.
- l'organizzazione del **convegno sulla questione del finanziamento delle grandi opere ferroviarie** con USI/SUPSI e Bocconi,
- la realizzazione dell'«**Alleanza Sud delle Alpi**» e della **Mozione Consiglio regionale Lombardia**,
- l'aumento aderenti e i conti in positivo ,
- la stesura di numerosi documenti (in italiano tedesco e inglese), articoli e comunicati stampa.

Federica Colombo illustra il conto economico per il 2025 che si chiude con un utile di esercizio di CHF 730.60, grazie a entrate di 6'500.00 CHF. A bilancio risulta al 31.12.2025 un attivo di CHF 5798.03. Da poi lettura del rapporto del revisore signor Enrico Sassi.

Rapporto e conto reso vengono approvati all'unanimità, dando così scarico al comitato.

3. **Nomina del revisore 2026**

Il signor Enrico Sassi si mette di nuovo a disposizione quale revisore e viene confermato all'unanimità.

4. **Rinnovo delle cariche / membri del Comitato**

Il Comitato si ripropone per una conferma con Michele Guerra e Simone Gianini quali co-presidenti, Gianni Ghisla vice-presidente e i membri Giuditta Botta, Federica Colombo, Gianni Ghisla, Giovanni Lombardi, Bernardino Regazzoni.

Non vi sono altre candidature. La conferma avviene all'unanimità e per applauso.

5. **Definizione delle quote associative**

Il Comitato propone di mantenere le quote associative attualmente in vigore, ossia

Persone fisiche: Fr. 100.-

Giovani (<25 anni): Fr. 20.-

Persone giuridiche: Fr. 250.-.

Le quote vengono approvate all'unanimità.

6. **Strategia 2026-2027 / Presa di posizione "Trasporti '45"**

Simone Gianini contestualizza brevemente l'importante trattanda della presa di posizione su "Trasporti '45" nell'ambito della consultazione del Consiglio Federale. Richiama le note introduttive di Michele Guerra ed evoca l'ampio documento messo a disposizione in preparazione dell'assemblea che contiene anche una sintesi delle principali richieste. Da poi da la parola a Gianni Ghisla affinché le illustri.

Gianni Ghisla rileva dapprima che vi sarà nella seconda parte tematica dell'assemblea ancora la possibilità di entrare nel merito. Chiede però che l'Assemblea si esprima sulla presa di posizione in linea di massima, dando al Comitato la facoltà di procedere a eventuali correzioni e adattamenti che si rendano opportuni prima della data d'inoltro, ossia il 9 di ottobre.

Presenta poi la sintesi contenuta nel documento con le richieste di carattere generale e quelle specifiche inerenti alla realtà regionale. Di seguito si riprende lo schema contenuto nel documento.



Entra poi nel merito della strategia. Ricorda che purtroppo una delle scelte strategiche adottate in precedenza, ovvero di puntare al ruolo e alla collaborazione del Gotthard-Komitee è stata vanificata dal fatto che lo stesso GK è, per così dire, "cl clinicamente morto" e non da segnali di volersi significativamente impegnare a favore di AlpTransit. Ciò non significa comunque che non si debba cercare il contatto e il supporto dei Cantoni che ne fanno parte. Sottolinea che d'altro canto da parte del Dipartimento del Territorio vi è stato un significativo riorientamento che, accanto alle essenziali rivendicazioni di corto termine, punta altresì a un discorso di lungo termine. Chiede pertanto che venga confermata la strategia adottata in precedenza con un importante adattamento: il sostegno alla progettualità manifestata dal DT, da intendersi anche quale contributo ad un minimo comun denominatore cantonale.

Nella discussione vi sono diversi interventi che tematizzano

- l'opportunità di agire e cercare attivamente sostegno al nord delle Alpi e anche di aver nel nostro Comitato un rappresentante della politica d'oltralpe (Giordano Zeli),
- l'importanza della dimensione internazionale per cercare di ottenere attenzione in Parlamento (Simone Gianini),
- il ruolo della nostra associazione quale ente qualificato e credibile nella politica dei trasporti che dovrebbe ottenere un riconoscimento formale. L'opportunità di istituire un tavolo di trattativa internazionale (Renzo Respini).
- L'importanza della rete di contatti costruita da PG soprattutto in Italia, ma anche a livello europeo (Remigio Ratti).

- IL ruolo delle FFS che tendono a lasciare inattive risorse infrastrutturali, in particolare nell'area di Chiasso, e in ragione dei limiti del tracciato tra Lugano e Milano (Bruno Arigoni)

L'Assemblea approva all'unanimità la presa di posizione su "Trasporti '45" e la strategia come da proposta del Comitato.

7. Varia

A nome del Comitato, Simone Gianini ringrazia i presenti e invita tutti, dopo una breve pausa, alla seconda pare dell'Assemblea.

SECONDA PARTE

Saluti ufficiali

Claudio Franscella (Vicesindaco di Locarno) porta il saluto della Città, ricordando il valore secolare dei collegamenti internazionali come la ferrovia Centovallina (Locarno-Domodossola), ponte concreto tra nazioni. Afferma che la politica dei trasporti non può limitarsi a logiche contabili o contingenti, ma deve saper anticipare il futuro, posizionando il Ticino quale cerniera e ponte tra il nord e il sud delle Alpi.

Raffaele De Rosa (Consigliere di Stato capo ad interim Dipartimento del Territorio – messaggio letto da Gianni Ghisla): esprime il proprio sostegno ai lavori della conferenza, sottolineando che la consultazione «Trasporti '45» tocca argomenti vitali per il Ticino. Ringrazia ProGottardo per l'apporto rigoroso di competenze e visione a lungo termine, fondamentale in vista delle decisioni federali del 2027.

Conferenza

prof. Carlo Secchi, Università Bocconi

L'ASSE TRANSALPINO E LA RETE FERROVIARIA SVIZZERA AL CENTRO DEL SISTEMA EUROPEO DEI TRASPORTI TEN-T

Nel suo intervento il prof. Secchi fa il punto a numerose questioni che toccano il ruolo della rete ferroviaria svizzera, inquadrandole nell'ampio contesto dell'evoluzione del sistema dei trasporti europeo nei prossimi anni. Di seguito si accenna, senza pretesa di completezza, ad alcuni aspetti ritenuti essenziali per il dibattito su "Trasporti'45":

- **Parallelismo CH-UE.** Sussiste un parallelismo tra il dibattito svizzero ed europeo attualmente in atto: nel 2027 l'UE approverà il quadro finanziario di 7 anni per il periodo 27-34 che, su un importo complessivo di ca. 2000 miliardi, dovrebbe dedicarne una quarantina alle infrastrutture ferroviarie. Facendo leva su numerosi fattori (mobilità sostenibile, resilienza, ...), ma in particolare sul concetto di dual use e sulla mobilità militare è stato richiesto il raddoppio di questo importo. Sarà da vedere se verrà accettato.
- **Alta Velocità.** In ragione di numerosi rapporti e perizie, fra cui quelli di Enrico Letta e di Mario Draghi, la nuova Commissione ha approvato un documento di politica operativa che mira alla realizzazione di connessioni ad alta velocità fra tutte le capitali europee.

- **Finanziamenti.** Sul fronte del finanziamento si stanno intensificando, grazie ad un tavolo strategico con i potenziali interessati, la ricerca di risorse private. Vista l'importanza della questione si citano per esteso alcuni passaggi dell'intervento: *"... la vera via da imboccare è quella di un maggiore coinvolgimento delle risorse private, cioè rendere l'investimento in infrastrutture, soprattutto quelle a redditività più prolungata nel tempo come quelle ferroviarie, interessante per gli investitori privati. Non solo gli aeroporti, non solo le autostrade a pedaggio, non solo certi porti, non tutti, ma anche e soprattutto le ferrovie, perché le ferrovie hanno la condanna di essere quelle più interessanti per l'interesse pubblico nel produrre economie esterne positive, riducono l'inquinamento, migliorano l'efficienza, eccetera, e tutto ciò non viene riconosciuto, tutto ciò viene considerato come un dono del cielo e non... il risultato di investimenti molto molto importanti. Come coinvolgere gli investitori privati? Allora a questo scopo il 25 giugno c'è stata una importante riunione (...) per dare il via a un dialogo strategico tra la Commissione europea e i grandi fondi di investimento in infrastrutture, i grandi fondi pensione interessati a investire a lungo termine, i grandi compagni di assicurazione e così via. Tutti coloro che nel settore privato hanno l'esigenza di investimenti più proiettati nel medio-lungo termine che nel breve e che faticano a trovare progetti adatti ai loro bisogni e la Commissione europea che questi progetti li deve finanziare."*
Questo matching richiede la revisione delle normative vincolanti (come Solvency e Basilea) ed è agevolato dalle rendite da *dual use* (stazioni come centri commerciali/logistici, produzione solare lungo i binari, posa di cavi digitali, ecc.).
- **Connessioni cross-border.** *"Le parti più difficili da finanziare e più in ritardo sono i cross border. Se la Svizzera, come paese di transito ha una visione organica del problema, o dovrebbe averla..., gli altri stati, soprattutto i grandi stati membri, Francia, per fare un esempio, ma un po' anche l'Italia e fino all'altro ieri anche la Germania di sicuro, guardano molto di più le esigenze interne. Ai collegamenti transfrontalieri qualcuno provvederà... (...) È chiaro che paesi come l'Italia focalizzeranno l'attenzione su quelle che sono le vie d'accesso all'asse del Gottardo, all'asse del Sempione-Lötschberg, alla Torino-Lione, al Brennero e al collegamento con Slovenia e Croazia. E quindi ci sarà, in aggiunta a quello in atto (...), uno sforzo aggiuntivo. (...) Sarebbe ovviamente auspicabile che questo avvenga anche dall'altra parte del confine. Questo è un auspicio, da intendersi anche come suggerimento e incoraggiamento (...)."*

Presentazioni

Le due presentazioni di

- **Maurizio Giacomazzi:** La strategia cantonale a lungo termine e il progetto "Trasporti '45" della Confederazione,
- **Gianni Ghisla,** «Trasporti '45» Consultazione del Consiglio Federale. Le ragioni della presa di posizione della ProGottardo-Ferrovia d'Europa,

sono disponibili sul sito ww.progottardo.ch.

Tavola rotonda

Con la partecipazione di **Giacomo Zamperini** (Consigliere Regionale della Lombardia, Presidente della Commissione Speciale Rapporti Lombardia-Svizzera – in collegamento remoto), **Nara Valsangiacomo** (Dep. al GC e presidente di ProAlps), **Bruno Storni** (Dep. al CN) e **Simone Gianini** (Dep. Cn, co-presidente PG. Moderazione: Gianni Ghisla

Giacomo Zamperini: nel suo intervento sottolinea come AlpTransit non sia un'infrastruttura della Svizzera, AlpTransit è l'infrastruttura dell'Europa e del continente. È quindi in quest'ottica che dobbiamo

muoverci, valorizzando il grande lavoro che è stato fatto e i risultati già ottenuti con l'Allenza a sud delle Alpi che ha coinvolto Lombardia, Piemonte, Liguria e Ticino. Possiamo fare di più pre sfruttare queste carte e giocarle a Berna, Roma Bruxelles. Dobbiamo muoverci con voce comune a tutti i livelli istituzionali. La Lombardia è disponibile e lo è lui personalmente per continuare sulla strada tracciata.

Nara Valsangiacomo: sottolinea l'evoluzione preoccupante del trasferimento modale che quest'anno tenderà a peggiorare sfiorando il milione di passaggi degli autocarri pesanti, a fronte dell'obiettivo legale di 650'000. Sussiste un problema di affidabilità nel traffico di transito delle merci, a causa dei molti cantieri, della mancanza di tracce in Germania, della mancanza di ridondanze, di condizioni che possano assicurare costi concorrenziali per la ferrovia. Purtroppo, con la chiusura dell'autostrada viaggiante ma anche con le decisioni delle FFS Cargo sul traffico a carri singoli, c'è una reale penalizzazione delle ferrovie. Problematico risulta il tergiversare sull'aggiornamento della tassa sul traffico pesante, con il Parlamento intenzionato a peggiorare le proposte del CF. Il nostro Cantone come Cantone alpino è molto toccato e ha bisogno che la Svizzera faccia la propria parte, ma chieda anche ai paesi vicini di farla, per una questione di solidarietà.

Bruno Storni: alla domanda "di che cosa abbia bisogno, come Presidente della Deputazione a Berna, per dare determinazione e coesione alla scena dei deputati nelle commissioni e in Parlamento?" dice che non darà *"risposta perché la deputazione..., io sono presidente di un gruppo che si trova qualche volta all'anno e cerca di far passare alcune posizioni comune."*

Lamenta poi che la tassa sul traffico pesante, dopo le battute di arresto subite, non serve più come incentivo al trasferimento ma solo come fonte per il FIF. Ai problemi del trasferimento modale contribuisce l'eliminazione dell'autostrada viaggiante, ovvero 70'000 camion che tornano sulla strada. Aggiunge che lasciamo passare, non senza un po' di masochismo, qualsiasi camion senza nessuna regolamentazione. Abbiamo anche il problema delle colonne sulle autostrade. Quindi in ogni caso dobbiamo mettere più gente sul treno attraverso il Gottardo, i margini di miglioramento ci sono. Vi è un lavoro da fare a livello di trasporto pubblico regionale, per questo si dice non così critico sul "Progetto Trasporti '45" e su quello che si sta facendo, anche con le priorità stabilite dal rapporto Weidmann. Va bene anche che d'ora in poi vengano presi in considerazione solo progetti già avanzati e con un margine da variazione sui costi di un massimo del 20%, altrimenti i costi debordano.

In questo senso bisogna darsi da fare per mettere i progetti ticinesi nel Messaggio 2031.

Simone Gianini: rileva positivamente il cambio di paradigma del Cantone e il fatto che sia stato percepito dalla nostra Associazione quale scelta importante in vista dell'obiettivo principale, il completamento di AlpTransit. Ricorda le regole del gioco e la necessità di essere realisti: occorre modulare le richieste sulla scorta dei prossimi step, 2027 e 2031. È giusto chiederle per il 2027, ma le opere in progettazione non ancora avanzata, segnatamente quelle in Ticino per 500 milioni, realisticamente entreranno nel Messaggio 2031, mentre quelle di lungo termine per 5 miliardi dovranno far parte della progettazione.

Per ottenere tutto ciò, vi è da sperare che il Ticino ritorni autorevole – dopo le battute d'arresto degli ultimi tempi –, e che il Parlamento non agisca più in base al principio della lista della spesa. Infine occorre curare i con le FFS perché sono loro che in definitiva ci diranno che cosa è veramente utile al loro esercizio.

Il limite del progetto "Trasporti '45" è di non essere lungimirante, di non guardare oltre, di limitarsi in buona parte al traffico regionale e di essere succube di richieste regionali che si fanno molto pressanti e organizzate, come quelle provenienti dalla Romandia. Se il secondo rapporto Weidmann mette l'accento sull'asse est-ovest, è altresì essenziale che l'asse nord-sud debba tornare al centro

dell'attenzione. In quest'ottica è ovviamente importante che i vicini a Sud e soprattutto a Nord facciano la loro parte.

Nella discussione intervengono:

- **Piero Solcà** (Hupac) osserva il traffico merci sia in calo ormai da anni, indipendentemente dall'autostrada viaggiante. Per le aziende di trasporto i problemi sono reali e urgenti. La disponibilità di 260 tracce resta infatti un dato teorico che si scontra con la difficoltà quotidiane nel pianificare i treni verso l'Italia, vuoi per l'accresciuta importanza del traffico passeggeri, vuoi per le continue interruzioni legate alla manutenzione, alle chiusure notturne, ecc.
- **Nicolò Salvioni** (presidente Locarno-Milano-Venezia) chiede al prof. C. Secchi quale potrà essere l'impatto dell'apertura del Brennero sull'asse del Gottardo. Lamenta poi la negligenza della navigazione lacustre nella discussione e nella pianificazione del cantone.
- **Carlo Secchi** risponde che l'apertura del tunnel di base del Brennero (2032) avrà un impatto significativo sul *modal shift* delle merci tra il Nord-Est italiano, l'Austria e la Germania. Tuttavia, in condizioni ordinarie, l'asse del Gottardo e quello del Brennero servono bacini economici differenti e, in situazioni straordinarie, rappresentano una ridondanza sistemica fondamentale per l'Europa.

Conclusioni

Nelle sue conclusioni **Bernardino Regazzoni** mette l'accento sui seguenti punti:

- Vi è motivo di soddisfazione per un documento, la presa di posizione adottata dall'Assemblea, poderoso e circostanziato nell'argomentazione che, in un qualche modo, testimonia delle competenze acquisite dal Comitato della ProGottardo.
- Il progetto "Trasporti '45" non si fonda su una visione d'insieme, ma è piuttosto la giustapposizione di pretese regionali. Emblematico al riguardo è la prevista galleria del Grimsel.
- Attorno a noi incombono le realtà internazionali, soprattutto in Italia con le tre opere del Terzo Valico dei Giovi, del Brennero e della Torino Lione: Come dire che la Svizzera è a rischio di aggiramento.
- Tre sono le richieste prioritarie che emergono dalla presa di posizione e dalla discussione: mantenere e inserire nel Messaggio 2027 la progettazione delle opere richieste dal Cantone per un importo di 500 milioni di CHF, promuovere uno studio per il completamento dell'asse nord-sud in vista del Messaggio 2031 e sviluppare una proposta innovativa per il finanziamento infrastrutturale che includa l'apporto di capitale privato e terzi.
- Va sottolineata molto positivamente la rinnovata progettualità del Dipartimento del Territorio che si posiziona con una strategia a corto, medio e lungo termine. È fondamentale che il Consiglio di Stato la assuma con una posizione chiara e forte. Zurigo docet.
- Essenziale è pure la configurazione dell'Alleanza sud delle Alpi che esprime l'unità al sud delle Alpi con la convergenza del Ticino e delle tre importanti regioni Lombardia, Piemonte e Liguria. Si tratta di un punto di forza da far valere a Berna.

Per il verbale

Il vice-presidente e coordinatore
Gianni Ghisla

Allegata: Lista presenze / scusati



ProGottardo – Ferrovia d'Europa

Assemblea annuale 2026 e conferenza

**Locarno, Palazzo Marcacci,
12 settembre 2026, ore 9.00 – 12.00**

Lista iscritti, scusati

Nome	Cognome	Funzione	Ruolo
Bruno	Arrigoni	Sindaco, Chiasso, PG	
Leonardo	Boffini		
Fiorenzo	Bongiasca	Presidente Provincia di Como	
Giuditta	Botta	Arch., PG	
Marco	Cameroni	Già console generale a Milano, PG	
Federica	Colombo	Arch., PG	Relatrice
Denis	Dell'era	Autorità Bacino lacuale Ceresio	
Sara	Demir	Dep. Gran Consiglio, PG	
Agostino	Dumadam	Ass. européenne des Cheminots Italia	
Ferdinando	Farba	Giornalista, comitato ACG	
Loris	Fedele	Giornalista	
Massimo	Ferrari	Ass. italienne des Cheminots Italia/Utenti trasp. pubblico Milano	
Claudio	Franscella	Vicesindaco, Locarno	Relatore
Gianni	Ghisla	PG	Relatore
Maurizio	Giacomazzi	Dip. Territorio	Relatore
Simone	Gianini	Cons. Nazionale, PG	Relatore
Thomas	Giedermann	Sindacato del personale dei trasporti (SEV)	
Giorgio	Giovannini	Dic. Pianificazione, Mendrisio, PG	
Michele	Guerra	Dep. GC, PG	Relatore
Fabio	Kaeppli	Vicesindaco Bellinzona, PG	
Kaj	Klaue	Verdi del Ticino	
Christoph	Kölble	TILO	
Filippo	Lombardi	Municipale Lugano, PG	
Giovanni	Lombardi	PG	
Francesco	Moghini	Sindaco Comano	
Giuliano	Montanaro	Alius consulting	

Rino	Porini	Vice Presidente Provincia VCO	
Marzio	Proietti	Municipale Comune Val Mara, PG	
Remigio	Ratti	Prof., PG	
Bernardino	Regazzoni	Ambasciatore emerito, PG	Relatore
Renzo	Respini	Già Cons. di Stato, PG	
Denis	Rossi	Direttore TILO	
Pier Giorgio	Rossi	Off. Ghidoni, PG	
Giovanni	Saccà	ACG	
Niccolò	Salvioni	Pres. Ass. Locarno-Milano-Venezia	
Luca	Scarpellini		
Carlo	Secchi	Università Bocconi	Relatore
Pietro	Solcà	HUPAC	
Bruno	Storni	Cons. Nazionale	Relatore
Daniel	Stocker	Arx Group SA	
Chiara	Trincheno	Autorità Bacino lacuale Ceresio	
Nara	Valsangiacomo	Dep. GC, pres. ProAlps	Relatrice
Diego	Vassena	Vice-Sindaco, Balerna, PG	
Giacomo	Zamperini	Cons. Regione Lombardia, pres. Comm. Speciale Lombardia-Svizzera	Relatore
Giordano	Zeli	Pavv., PG	

Lista scusati

Renzo Ambrosetti, Céine Antonini, Mirko Baruffini, Sara Beretta Piccoli, Gennaro Bernardo, Sergio Bernasconi, Mario Branda, Matteo Luigi Bianchi, Regina Bucher, Bixio Caprara, Remy Cohen, Maddalena Ermotti, Alex Farinelli, W. G. Finkbohner, Giorgio Fonio, Luigi Legnani, Daria Lepori, Carlo Lepori, Davide Lurati, Rinaldo Gobbi, Cristina Maderni, Veronica Marcacci-Rossi, Pietro Marrapodi, Piero Martinoli, Giovanna Masoni Brenni, Giovanni Merlini, Francesco Quattrini, Giancarlo Rè, Giò Rezzonico, Luca Paolo Salvadori, B. Savary-Borioli, Stefano Tibiletti, H.P. Vetsch, Tiziano Zanetti

Comuni / Province

Biasca, Brissago, Cadenazzo, Cernobbio, Lecco, Minusio, Savosa, Tenero-Contra, Tresa, Varese