



Il futuro di ALPTRANSIT: Prospettive e alternative di finanziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie / 10 ottobre 2025 / Campus USI/SUPSI

CONCLUSIONI

di

Bernardino Regazzoni

1. Premessa

La Svizzera ha costruito la NEAT con tre gallerie di base, Lötschberg, Gottardo, Ceneri, finanziando l'opera con ca. 23 mld. di CHF: ha creato il cuore, ma ora mancano le arterie, vale a dire le tratte di accesso a sud come a nord, dentro e fuori i confini.

2. Visione

Oggi occorre una visione, che ci permetta di guardare lontano, senza dimenticare le opere da realizzare nei prossimi due decenni. La ProGottardo–Ferrovia d'Europa ha lanciato

- il **Memoriale 2024**, e favorito la costituzione
- dell'**Alleanza Sud delle Alpi**,

proprio per aprire un orizzonte che pensi a realizzare domani, dopo il 2045, ciò che non è possibile fare oggi.

3. Il finanziamento

Già le opere previste fino al 2045 si scontrano con le risorse limitate, Questa la ragione principale per cui si è dato mandato al Politecnico di Zurigo, prof. U. Weidmann, di procedere ad una valutazione che permettesse di ridefinire le priorità.

Per realizzare le grandi infrastrutture è oggi essenziale **non pensare solo alle finanze pubbliche**, ma anche a risorse che permettano **partenariati tra pubblico e privato**.

A questo scopo vi è consenso sul fatto che sia indispensabile una **forte motivazione politica**.

In questo seminario abbiamo discusso di

modelli di finanziamento (financial engineering)

forme nuove, creative che siano praticabili, che rendano possibili ad esempio il cofinanziamento di attori diversi quali gli Stati interessati e l'UE, debiti non statali o l'emissione di ETS (Emission of Trade System).

4. La Svizzera: siamo agli esordi

Manifestamente in Svizzera questa discussione è appena iniziata. Va portata avanti tenendo conto del fatto che le risorse del FIF (Fondo per le infrastrutture ferroviarie) sono limitati e come tali (alimentazione tramite tasse, flussi trasversali) non possono assicurare l'insieme delle opere che vanno realizzate per assicurare i trasporti in futuro. Occorre pertanto, tra l'altro,

a) una visione strategica di lungo respiro che consideri la dimensione europea e l'uso multiplo delle infrastrutture, ad esempio per esigenze geopolitiche (finalità militari), per la collocazione di fibre ottiche, il trasporto di energia, ecc.

b) una mappatura che permetta di individuare i segmenti della rete passibili di una realizzazione con un finanziamento PPP

5. I prossimi passi

Il seminario ha avuto un carattere tecnico-accademico. Due sono le piste di lavoro:

a) **associare la politica**, anche in vista della discussione che vi sarà nei prossimi mesi sulle proposte e sul Messaggio che verrà verosimilmente messo in consultazione da parte del Consiglio Federale.

In questa prospettiva la ProGottardo-Ferrovia d'Europa sta pianificando una conferenza che si terrà a Lugano, con il patrocinio della città il 23 gennaio 2026.

b) realizzare uno **studio di fattibilità** di forme di finanziamento su base PPP.