

Ad esempio **BaselTransit**

Accelerare i progetti di una generazione con PPP e cofinanziamento privato

Daniel Wiener

Lugano | 10 Ottobre 2025 |
Seminario ProGottardo | USI | SUPSI

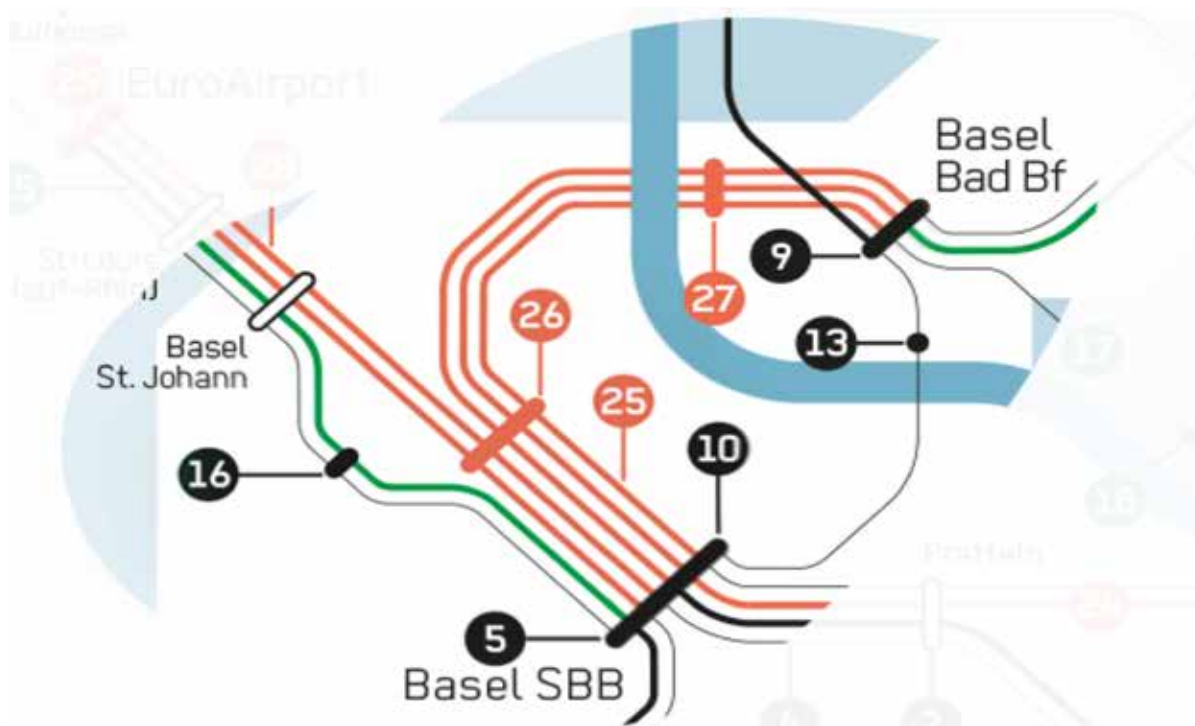


Colli di bottiglia in Svizzera: Basilea – Lucerna – Ticino

- È noto che le tratte di accesso nord e sud ad AlpTransit, fuori dai confini, restano incomplete.
- Meno noti sono i colli di bottiglia in Svizzera: a Lucerna, a Basilea e tra Biasca-Chiasso, ovvero le parti incomplete della NFTA.
- Grazie alla disaggregazione del traffico regionale e internazionale, questi ampliamenti potranno accelerare l'asse nord-sud di ben oltre un'ora, ma sono anche progetti di supporto al traffico regionale stradale.
- Ma: tutti e tre i progetti rischiano di fallire a causa dei limiti nei finanziamenti federali (essendo anche in concorrenza con molti altri progetti).
- Ma ci sono alternative per il finanziamento: ecco l'esempio di **BaselTransit**.

Il cuore, «Herzstück», di Basilea diventa...

Dal punto di vista del trasporto regionale, il prossimo grande passo di ampliamento della ferrovia a Basilea è lo «**Herzstück**» della **S-Bahn Regio**.



- **Sette linee ferroviarie** si incontrano a Basilea.
- Le **linee rosse** indicano il progetto con la nuova offerta.
- Oggi, l'orizzonte di realizzazione temporale è fissato al **2080**, cioè fra due generazioni
- **Un orizzonte temporale inaccettabile**, in ragione delle esigenze di tutti gli interessati.

... «BaselTransit» secondo il modello AlpTransit

- L'analogia con AlpTransit: si tratta di un "progetto digitale".
- Ciò significa: fino al completamento di **BaselTransit**, solo il 20% del servizio previsto sarà possibile, anche solo per il trasporto regionale.
- Per contro: con la realizzazione completa del progetto, il vantaggio passa dal 20% al 100%.
- **Il finanziamento a tappe, tipico del FIF, ha quindi poco senso come per la NFTA, il cuore di AlpTransit.**
- Con un costo di 14 miliardi di franchi svizzeri, BaselTransit non si concilia con l'attuale progettazione dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

L'accelerazione impone una diversa organizzazione

- Il rapporto Weidmann valuta positivamente il rapporto costi-benefici di BaselTransit.
- Tecnicamente, sarebbe verosimilmente possibile accelerare il progetto di una generazione. La Confederazione ha già commissionato uno studio per la realizzazione parallela di diverse tratte.
- Un finanziamento di 14 miliardi di franchi da parte del solo settore pubblico sarebbe oggi possibile su un periodo estremamente lungo.
- Per contro: un partenariato pubblico-privato (PPP) offrirebbe un finanziamento più flessibile, non basato esclusivamente sul fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF).

L'accelerazione impone un diverso finanziamento

- Una PPP sarebbe un sorta di «**AlpTransit Plus**».
- Il vantaggio sta nel fatto che le nuove infrastrutture ferroviarie non verrebbero finanziate solo dai soldi del contribuente.
- Una società specifica assumerebbe la titolarità per ognuno dei progetti evocati, vi potrebbero partecipare la Confederazione, i Cantoni, i Comuni e i privati.
- Il prerequisito è che l'opera realizzata, ad esempio lo «Herzstück» a Basilea possa essere gestito in modo redditizio.
- Infatti gli investimenti dei prestatori privati dovrebbero ottenere interessi e ammortizzarsi tramite il pagamento delle tracce.

Il metodo di project financing

- Lo «Herzstück» di Basilea può essere realizzato sulla base del project financing.
- Finanziamenti analoghi su basi private esistono in molti paesi.
- Ad esempio, la linea ferroviaria Parigi-Bordeaux è stata costruita dall'investitore francese Meridiam, che dispone di una concessione dello Stato di 30 anni.
- Di norma, il capitale proprio proviene da tali fondi, ma anche da fondi pensione, family offices e dallo Stato. Il capitale di terzi è assicurato dalle banche.
- Il presupposto per il finanziamento del progetto sono le garanzie d'acquisto da parte dei futuri clienti. Garanzie fornite dallo Stato tramite un'offerta preordinata.
- Nel caso dello «Herzstück», le FFS ed eventualmente altri clienti garantirebbero l'utilizzo e il pagamento dei prezzi di fruizione delle tracce.

Prerequisito per il cofinanziamento privato

- Secondo la legge vigente, (pre-)finanziamenti dei Cantoni e dei Comuni possono già contribuire ad accelerare un progetto approvato dalla Confederazione.
- Secondo l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), l'inclusione dei privati richiede una modifica della legge.
- Ciò è tuttavia realistico solo se tutte le regioni interessate al cofinanziamento privato uniscono le loro forze.
- Una maggioranza parlamentare è possibile in quanto alleggerirebbe la pressione sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria FIF, per il quale oggi tutti sono in competizione.

Conclusione: altre forme di finanziamento sono possibili

- Forse è necessario un rilancio del Comitato del San Gottardo (Gotthard-Komitee).
- L'approvazione dell'Assemblea federale è necessaria sia per il nuovo finanziamento che per le singole tratte / i singoli progetti.
- La sovranità della Confederazione in materia di pianificazione rimane quindi invariata.
- Ma l'incentivo è allettante: in questo modo la realizzazione dello «Herzstück» di Basilea potrebbe essere accelerata di una generazione, ca. 30 anni.
- Con una concessione di 30 anni a favore di **BaselTransit**, nel 2080 l'impianto passerebbe alla Confederazione e alle FFS. Esattamente nel momento in cui, secondo l'approccio attuale, l'opera verrebbe a compimento.

L'esigenza di nuove forme di finanziamento è reale!

Per ulteriori informazioni

Daniel Wiener
d.wiener@bluewin.ch
+41 79 33 55 464

Imprenditore, manager culturale e membro di consigli di amministrazione
(tra cui Cargo sous terrain CST, l'infrastruttura logistica finanziata privatamente).