



Università
della
Svizzera
italiana

Scuola universitaria professionale
della Svizzera italiana

SUPSI

Rassegna stampa

RSI (10.10.25)

<https://www.rsi.ch/play/tv/il-quotidiano/video/il-quotidiano?urn=urn:rsi:video:3145035>

Teleticino (10.10.25)

<https://www.teleticino.ch/ticinonews/ticinonews-sera-del-10-ottobre-2025-8736>

RESI (20.10.25)

<https://www.rsi.ch/play/tv/il-quotidiano/video/il-quotidiano?urn=urn:rsi:video:3174153>

Prof. U. Weidmann (intervista radio, 10.10.25)

https://www.srf.ch/audio/tagesgesprach/ulrich-weidmann-das-verkehrsnetz-der-zukunft?id=AUDI20251010_NR_0029

Albert Rösti (rsi, intervista, 17.10.25)

<https://www.rsi.ch/info/ticino-grigioni-e-insubria/R%C3%B6sti-su-AlpTransit-verso-sud-mezzi-limitati-e-costerebbe-moltissimo--3207507.html>

Corriere del Ticino (11.10.25)

Corriere del Ticino
Sabato 11 ottobre 2025

ECONOMIA

19

Ripensare i modi di finanziamento per garantire il futuro di AlpTransit

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE / L'associazione ProGottardo, in collaborazione con USI e SUPSI, ha dedicato un simposio al tema Tali riflessioni sono ancor più d'attualità rispetto al rapporto del Politecnico federale di Zurigo presentato giovedì dal Consiglio federale

«Siamo nel tempo delle scelte. La Svizzera ha investito miliardi nelle gallerie di base. A sud e a nord mancano ancora accessi ad alte prestazioni. Oggi non discutiamo "se" completare, ma "come" e "con quali mezzi". E la risposta è che servono architetture innovative e complementari». Michele Guerra, co-presidente della ProGottardo - Ferrovia d'Europa, ha proposto questa fotografia per descrivere il momento delle grandi infrastrutture. Lo ha fatto ieri, al campus dell'Università a Lugano, all'indomani di quanto comunicato da Albert Rösti sulla base della perizia del Politecnico federale di Zurigo. Come è noto, tra le priorità del Consiglio federale non ci sarebbe spazio per il completamento di AlpTransit a sud di Lugano. Il seminario di ieri, però, organizzato con USI e SUPSI, era stato pensato ben prima di queste comunicazioni. Ma sin dai propositi si riconosceva: «Il finanziamento delle grandi infrastrutture, fra

cui quelle del trasporto ferroviario, costituisce una delle grandi sfide delle società moderne». Proprio così. E infatti Simone Gianini, l'altro co-presidente dell'associazione, nel suo discorso introduttivo ha fatto riferimento proprio al rapporto dell'ETH: «Quanto qui discuteremo - ha detto - acquisisce un valore ancora più importante, oggi, per tenere accessi i riflettori sulle opere essenziali per il futuro della mobilità, qual è il completamento di AlpTransit, che permette un collegamento nei trasporti da Genova al Nord Europa, passando attraverso la Svizzera». Ma non solo: l'accento deve rimanere anche sulla ricerca di sistemi di finanziamento innovativi, che permettano di superare le attuali ristrettezze economiche statali e di realizzare quelle grandi opere che i nostri avi sono riusciti a fare e a completare in passato.

Le prospettive

Le odierne gallerie di base di AlpTransit, componente es-

senziale del corridoio tra il Mare del Nord e il Mediterraneo - è stato ricordato sempre ieri -, sono state finanziate esclusivamente con capitali pubblici e svizzeri, ovvero 23 miliardi di franchi attinti dal Fondo per il finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. «Così, la Svizzera ha costruito una cattedrale nelle Alpi, con tre gallerie a cui mancano in misura considerevole accessi ad alte prestazioni a nord come a sud, venendo meno, nonostante l'onere finanziario considerevole anche fuori dei propri confini, all'impegno di dare continuità alla connessione con la rete europea. Italia, Germania ed Europa dal canto loro sono state più o meno alla finestra, ritrovandosi in uno stato analogo». La ProGottardo ricorda che il futuro delle infrastrutture - e del Paese nel suo insieme, inclusi i rapporti con l'Europa - «non può dipendere da quanto denaro ci sia al momento in cassa, con le regioni e i Cantoni in lotta per accaparrarsi una fetta del

Per Remy Cohen
modalità alternative
con capitale privato
possono attivare
il sostegno politico

la torta, lasciando in secondo piano gli interessi nazionali e internazionali sovraordinati. Non può quindi che essere saggio porre la questione del finanziamento. Finanziamento che, proprio come introdotto da Gianini, è alla ricerca di forme innovative, previste dalla stessa Costituzione, laddove all'art. 84 indica che «la legge può prevedere un finanziamento complementare da parte di terzi». Vi sono quindi anche i presupposti normativi affinché si possano prendere in considerazione architetture finanziarie improntate alla partnership pubblico-privato e che possano attingere al livello internazionale.

I possibili scenari

Ieri pomeriggio, invitati dalla ProGottardo, si sono alternati vari relatori, a cominciare da Remigio Ratti, tra le anime dell'associazione. Ha ricordato le nuove sfide della cosiddetta ferrovia d'Europa, disegnando poi due scenari per la Svizzera e i suoi assi transalpini: «Un ripiegamento su una strategia nazionale, oppure una piena integrazione nella rete AC/AV (alta capacità, alta velocità, ndr) europea». L'avvenire, ha ricordato Ratti, «dipende dai nuovi assetti del mercato del trasporto transalpino e da una strategia politica multicriterio: economica, ambientale e di sicurezza». E comunque, «per ogni scenario, occorre una nuova ingegneria finanziaria». Remy Cohen, CEO della società Cohen&Co e professore di finanza internazionale, ha ribaltato, addirittura, la prospettiva: «Senza il sostegno politico, affrontare la giusta strategia di finanziamento è un esercizio significativo sia nel caso di finanziamenti pubblici sia pri-

vati. Tuttavia, l'interazione con modalità di finanziamento alternative e solidi studi di fattibilità tecnica e finanziaria possono attivare o stimolare il sostegno politico necessario». Insomma, trovare alternative che solletichino la politica. Lo stesso Cohen ha individuato i principali problemi da affrontare per quanto riguarda il completamento di AlpTransit. Tra questi, proprio la mancanza di finanziamenti da parte del Governo nazionale, ma anche le priorità governative incerte; per non parlare dell'effetto della concorrenza del Brennero e della TAV. Insomma, la questione del finanziamento rimane centrale. E quel che è ancor più chiaro è che, dal rapporto presentato dal Consiglio federale, a non emergere è proprio la capacità di «aprire orizzonti, né nell'ottica di una nuova progettualità né nella prospettiva di nuove formule di finanziamento, in grado di superare i limiti dell'attuale Fondo per l'infrastruttura ferroviaria».