



**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),**

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

Il finanziamento delle grandi infrastrutture, fra cui quelle del trasporto ferroviario, costituisce una delle grandi sfide delle società moderne. Lo è oggi come lo è stato nell'Ottocento, quando la realizzazione della galleria del San Gottardo fu possibile grazie ad una convergenza di interessi da un lato pubblici internazionali, nazionali e regionali dall'altro lato privati. Ciò condusse a un finanziamento equamente distribuito tra risorse private (in azioni e obbligazioni) e pubbliche, con l'Italia a fare la parte del leone (ca. il 50%) e la Germania e la Svizzera (compreso il Ticino) a distribuirsi il resto in parti eguali, dei costi complessivi di 227 milioni dell'epoca.

Differentemente, le odierne gallerie di base di **AlpTransit**, componente essenziale del corridoio NSRM tra il Mare del Nord e il Mediterraneo, sono state finanziate esclusivamente con capitali pubblici e svizzeri, ovvero 23 miliardi di CHF attinti dal Fondo per il finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Occorre ricordare che questo meccanismo finanziario si è dimostrato efficace ed equilibrato, permettendo di assicurare un elevato livello di qualità e di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria elvetica, ma d'altro canto, anche se con ragioni per certi versi plausibili, ha pure affrancato gli stati confinanti e l'UE dall'assunzione di responsabilità e impegni diretti. 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.

Oggi la Svizzera si trova in una situazione finanziariamente non facile, spira il vento del risparmio e fa presa il freno all'indebitamento. I costi dei progetti di ampliamento delle infrastrutture ferroviarie previsti dalle fasi di ampliamento 2025 e 2035 – dopo avere già rimandato il completamento di AlpTransit a oltre il 2050 –, sono pressoché raddoppiati e le risorse del FAIF (ca. 6 miliardi annui, distribuiti per $\frac{3}{4}$ sulla manutenzione e $\frac{1}{4}$ sull'ampliamento) non sono di gran lunga più sufficienti. Questa è una delle ragioni – assieme al no popolare all'ampliamento delle autostrade – per cui il Consiglio Federale ha dato mandato al Prof. U. Weidmann del Politecnico di Zurigo di procedere a una valutazione d'assieme che permetta di definire nuove priorità.

Ma... Ma se da un lato ridefinire le priorità può essere operazione saggia, dall'altro lato 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 della torta, lasciando in secondo piano gli interessi nazionali e internazionali sovraordinati.

Non può quindi che essere saggio porre la questione del finanziamento, alla ricerca di forme innovative (peraltro con buoni esempi storici), 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 (PPP) e che possano attingere al livello internazionale.

Su queste basi, e nella consapevolezza che i grandi progetti infrastrutturali, in particolare il completamento di AlpTransit con le linee di accesso a sud e a nord, ma anche i progetti di ristrutturazione sull'insieme delle linee della "Croce federale della mobilità", possano essere affrontati solo ripensando le modalità di finanziamento e all'interno di un concetto e di una strategia e di lungo periodo, la **ProGottardo-Ferrovia d'Europa**, d'intesa con la **Facoltà di scienze economiche dell'Università della Svizzera Italiana (USI)** e con il **Dipartimento di economia aziendale, sanità e sociale della Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana (SUPSI)**, organizza un seminario di approfondimento che consenta, con il supporto della necessaria perizia scientifica, di mettere in discussione le questioni chiave, in un primo confronto e senza la pretesa e la necessità di dover indicare le soluzioni.

Programma

13.00 **ACCOGLIENZA**

13.30 **SALUTI**

- **Michele Guerra**, Dep. Gran Consiglio / **Simone Gianini**, Consigliere Nazionale, co-presidenti ProGottardo–Ferrovia d'Europa
 - **Prof. Giovanni Pica USI** / **Prof. Luca Crivelli SUPSI**
-

13.45 **RELAZIONI**

IL FINANZIAMENTO DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE: OPZIONI PER IL COMPLETAMENTO DI ALPTRANSIT

1. Il finanziamento di AlpTransit: il quadro storico e politico-istituzionale. Annotazioni introduttive

Remigio Ratti, prof. di economia dei trasporti, già Consigliere nazionale

2. Nuovi modelli di finanziamento

Remy Cohen, esperto di Project Financing infrastrutture ferroviarie

3. Il finanziamento dei grandi progetti infrastrutturali a livello europeo

Carlo Secchi, prof. Università Bocconi, già Coordinatore del Corridoio TEN-T Atlantico

4. Mezzi privati per le infrastrutture ferroviarie in Svizzera

Daniel Wiener, Presidente Global Infrastructure Basel Foundation

Karin Bühner, Direttrice Entwicklung Schweiz

5. Valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie: l'esperienza della Torino-Lione

Oliviero Baccelli, prof. ord. economia dei trasporti, Università Bocconi

15.30 **PAUSA**

16.00 **TAVOLA ROTONDA e CONCLUSIONI**

Moderazione: Generoso Chiaradonna, giornalista CdT

Con la partecipazione di:

- **Barbara Antonioli Mantegazzini**, Prof. ord. di economia pubblica, SUPSI
- **Alex Farinelli**, Cons. nazionale, membro delle commissioni finanze e trasporti/telecomunicazioni
- **Mario Jametti**, Prof. ord. Facoltà di scienze economiche, IRE (USI)
- **Marco Meneguzzo**, Prof. ord. di management pubblico (USI)
- XX (da stabilire)

Conclusioni: ProGottardo

17.30 **APERITIVO**

Partecipazione: su invito personale

Lingue di lavoro: italiano, inglese, tedesco (con slides in inglese)

Associazione ProGottardo–Ferrovia d'Europa,
c/o Studio Botta architetti, via Beroldingen 26, 6850 Mendrisio-Svizzera
Tel. +4179/2474955 /E-Mail: info@progottardo.ch Web: www.progottardo.ch