



COMUNICATO STAMPA 4/2026

Trasporti '45: chiusura al futuro e Ticino al palo

Il Consiglio Federale ha oggi messo in consultazione il progetto “Trasporti ‘45” che costituisce la base per il Messaggio con cui nel 2027 si deciderà del futuro della mobilità e dei trasporti in Svizzera e nelle relazioni con l’Europa. La scadenza è di quelle cruciali. In gioco vi è lo sviluppo della mobilità del nostro Paese nel suo insieme e a lungo termine. Eppure il Consiglio Federale si conferma nella sua visione miope, limitata ai progetti per l’orizzonte 2045, in particolare per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie. Dimostra così di non voler o di non essere in grado di delineare una prospettiva con un progetto, comprensivo di un concetto d’offerta e di una strategia a lungo termine, che vada oltre i 2050. A farne le spese, per intanto, ancora una volta il Ticino che, vedendo negletto il completamento dell’asse transalpino con le tratte di accesso ad AlpTransit, deve accontentarsi delle proverbiali briciole e si ritrova in crescente difficoltà nell’affrontare i problemi del traffico, del carico ambientale e dello sviluppo economico e territoriale.

Il documento messo in consultazione ha quale obiettivo uno *“sviluppo mirato e coordinato di ferrovia, strade e traffico d’agglomerato”* tramite i progetti di ampliamento fino al 2045 che per la prima volta integrano i diversi vettori del traffico. Si basa sul cosiddetto rapporto Weidmann, commissionato dal Consiglio Federale al Politecnico di Zurigo (PFZ) quando nel 2024 si è visto confrontato con una situazione nel campo della mobilità e dei trasporti difficile e incerta, dovuta al forte superamento dei costi preventivati, alla problematicità di molti progetti, ma anche alla bocciatura popolare dell’ampliamento delle autostrade. Il mandato chiedeva di valutare da un punto di vista strettamente tecnico-finanziario i progetti già pianificati entro il 2045, senza entrare nel merito di una visione d’insieme e a lungo termine. È quindi venuta meno la riflessione sul futuro della mobilità svizzera e, per ora, ha prevalso una visione miope e di corto raggio a scapito di un progetto e una strategia in grado di guardare oltre il 2050. L’attuale consultazione si limita a questo perimetro, indicando che si sono stralciati, rispetto alla pianificazione originaria, 68 progetti per 2.5 miliardi di CHF ed elencando, in base alle priorità Weidmann, quelli da realizzare, fra cui la linea diretta Neuchâtel–La-Chaux-de-Fonds, l’ampliamento della stazione ferroviaria di Ginevra Cornavin, l’ampliamento della stazione ferroviaria di Basilea FFS, la galleria di base II dello Zimmerberg, il quarto binario della stazione di Zurigo-Stadelhofen, la prima tappa della stazione di transito di Lucerna e la galleria del Grimsel. E il sud delle Alpi? Nulla! Il documento si limita ad osservare in maniera lapidare e stucchevole che *“gli ampi progetti ferroviari sanciti nel Piano settoriale dei trasporti e collegati ad AlpTransit non sono stati oggetto di verifica da parte del PFZ”* e quindi non sono stati presi in considerazione. Ma nemmeno sono oggetto di attenzione per il futuro, e ciò è ancora più grave. Infatti per il passaggio politico susseguente, ossia il Messaggio previsto per il 2031, il completamento dell’asse transalpino nord-su con la realizzazione delle linee di accesso al Ceneri e al Gottardo non viene evocato, e ovviamente non vi è traccia della necessità di un progetto e di una strategia a lungo termine.

Ancora una volta, ma era realisticamente prevedibile e previsto, il Ticino si ritrova al palo e subisce sia lo strapotere delle Regioni forti del Nord delle Alpi sia la mancanza di una prospettiva d’insieme a lungo termine

in grado di considerare gli interessi sovraordinati nazionali e internazionali, e in particolare l'esigenza fondamentale di realizzare i raccordi con la rete europea per evitare, tra l'altro, l'isolamento della Svizzera. Sarà in grado il Ticino, il Consiglio di Stato e la Deputazione alle Camere in primis, di trovare una posizione coesa, oltre gli steccati partitici e strategicamente ben congegnata, per far sentire le buone ragioni del sud delle Alpi nel dibattito politico dei prossimi mesi? E ciò affinché si apra un confronto che non si limiti alla miope conferma dei progetti contenuti nel Messaggio messo in consultazione, ma si apra ad un ripensamento della politica dei trasporti. Questa è verosimilmente la condizione necessaria affinché le legittime esigenze del Ticino e della Regio Insubrica possano rientrare in discussione. Alcuni presupposti positivi in questa direzione ci sono.

Da rilevare anzitutto il recente rapporto della **Commissione della gestione del Consiglio degli stati** che attira l'attenzione sulla delicata **questione finanziaria**, sia per il continuo e preoccupante superamento dei preventivi nei progetti di ampliamento e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie sia sul fatto che il relativo fondo (FIF) non dispone più dei mezzi sufficienti per pagare i progetti già pianificati. Con un **postulato** (26.3527) chiede pertanto al Consiglio Federale di rivalutare la situazione finanziaria, andando ben oltre quanto viene ora proposto nella consultazione.

Il secondo segnale positivo viene dal Parlamento. Si è recentemente costituito un **Gruppo interpartitico** che intende affrontare l'annosa questione delle **connessioni internazionali e quindi dell'inserimento nella rete dei trasporti europea**. Il documento messo in consultazione conferma appieno il vuoto creatosi negli ultimi anni su questo fronte, e quindi è possibile che dal Parlamento possa giungere una correzione di rotta.

Infine per il Ticino la nota positiva vien dalla **Deputazione alle Camere**. Il CN **L. Quadri ha depositato un'interpellanza** (26.4027) che, aggiungendosi a numerosi altri atti parlamentari dei vari deputati ticinesi, chiede di integrare nella progettazione delle infrastrutture il **completamento dell'asse ferroviario nord-sud** con la realizzazione degli accessi ad AlpTransit per evitare pesanti ripercussioni sul Canton Ticino a lungo termine.

La ProGottardo–Ferrovia d'Europa farà tutto il possibile per promuovere, in maniera critica, la richiesta di un ripensamento politiche inteso all'elaborazione di un progetto sovraordinato di lungo termine, comprensivo di un concetto d'offerta e di una strategia, che permetta di rispondere alle esigenze regionali e integri la dimensione internazionale. Lo farà fornendo il proprio supporto alle istanze cantonali che sono ora chiamate ad assumere un ruolo di responsabilità storica.

Informazioni:

- Gianni Ghisla, vicepresidente e coordinatore, + 41 79 247 49 55

Mendrisio, 19 giugno 2026

www.progottardo.ch