



Procedura di consultazione

avviata dal Consiglio Federale il 19 giugno 2026 con scadenza d'oltro al 9 ottobre 2026
sul

“Progetto per soddisfare le esigenze di mobilità sulla base di tutti i vettori di trasporto: Trasporti '45”

Presa di posizione della ProGottardo-Ferrovia d'Europa

(approvata all'unanimità in occasione dell'Assemblea ordinaria,
Locarno, 12 settembre 2026)

Sommario

Sinottica.....	2
1 Introduzione: la legittimità della ProGottardo-Ferrovia d'Europa	4
2 Domanda 1: Siete d'accordo con l'impostazione generale del progetto?	5
2.1 Scarsa considerazione della realtà attuale, dei problemi che la caratterizzano e vi si delineano	6
2.2 La Svizzera: isola all'interno di un sistema dei trasporti continentale	7
2.3 Violazione delle disposizioni normative vigenti.....	8
2.4 Mancato rispetto di atti e decisioni parlamentari.....	9
2.5 Mancanza di un progetto e di una strategia di lungo periodo	11
2.6 Situazione finanziaria fuori controllo e modello di finanziamento carente e obsoleto	12
3 Domanda 2: Ritenete che vi siano aspetti non presi sufficientemente in considerazione?	13
4 Domanda 4: Siete d'accordo con la ridefinizione delle priorità relative al Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (ampliamento graduale e connessione con lo sviluppo dell'offerta)?.....	17
5 Domanda 5: Siete d'accordo con la decisione di principio «progetti chiave strutturanti» anziché «ottimizzazione su piccola scala»?	17
6 Domanda 12: Siete d'accordo con una proroga dell'uno per mille dell'IVA, attualmente limitato al 2030, a favore del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria?.....	17
7 Domanda 22: Altre osservazioni. Conclusioni e richieste	18

Sinottica

La questione di fondo

Il Consiglio Federale ha messo in consultazione il progetto “Trasporti ‘45” che determinerà le sorti del servizio ferroviario nei prossimi decenni. Se il Parlamento nel 2027 ne seguirà le indicazioni, sceglierà di fatto di investire nel passato piuttosto che nel futuro e il completamento di AlpTransit slitterà verso la fine del secolo. Le conseguenze per il sud delle Alpi, ma anche a livello nazionale ed europeo, saranno gravi, soprattutto per le nuove generazioni. Per il Ticino uno smacco storico.

L'analisi critica

“Trasporti ‘45”

(dettagli e spiegazione nel testo, cfr. le p. indicate)



1

è privo di un progetto e di un'impostazione di medio e lungo termine, che siano sovraordinati agli interessi regionali e che, integrando i livelli regionale, nazionale e internazionale, traccino un concetto d'offerta fondato sull'analisi delle risorse e dei bisogni. Di conseguenza si limita a una navigazione a vista fragile che proietta semplicemente lo statu quo sui prossimi decenni. (p. 11)



2

non considera il completamento dell'asse transalpino con le linee di accesso di AlpTransit a nord e a sud, le connessioni verso Milano e le circonvallazioni in Ticino (pp. 15 sg)



3

è completamente disgiunto dalla dimensione europea e non prevede le connessioni con la rete ad alta velocità e capacità europea TEN-T. (p. 7)



4

è dimentico del Sud delle Alpi, segnatamente della Regio Insubrica/Città dei Laghi quale area metropolitana transfrontaliera multicentrica. (pp. 14 sg)



5

viola le disposizioni della Costituzione Federale e delle Leggi vigenti, fondate sulla volontà popolare e sulle decisioni del Parlamento (pp. 8, 9)



6

non affronta la questione finanziaria con una nuova concezione del Fondo per le Infrastrutture ferroviarie (FIF), ma si limita a proporre una proroga del finanziamento tramite una conferma dello 0.1 % dell'IVA (pp. 12, 17)

Le nostre richieste



La nostra strategia

Solo le Commissioni del Parlamento e poi il Parlamento stesso hanno ancora la facoltà di modificare le scelte proposte dal Consiglio Federale. Ciò presuppone tuttavia una volontà inequivocabile di ripensare la politica dei trasporti e aprirla al futuro, su basi ecologiche, economiche, territoriali e geopolitiche, ovviamente muovendo dal potenziale e dalla qualità della rete ferroviaria oggi esistente. Ma anche con il coraggio di andare oltre gli interessi regionali che finora hanno dominato la scena.

Il Ticino non si può accontentare delle briciole, deve rivendicare decisioni che assicurino lo sviluppo a medio e lungo termine. Quindi si tratta strategicamente

1. di ottenere una **posizione condivisa di tutti gli interessati a livello cantonale e di Regio Insubrica / Città dei Laghi**. Sosteniamo in modo esplicito le proposte più recenti del Dipartimento del Territorio che mirano a una progettualità di lungo periodo che preveda il completamento di AlpTransit a tappe con le circonvallazioni e le tratte verso Milano. **Questa è la base per l'azione del Consiglio di Stato e della Deputazione alle Camere.**
2. di far sì che il **Messaggio 2027** si limiti allo stretto necessario (garantire la manutenzione e il finanziamento dei principali progetti già avviati), mentre vanno preparate le basi per una nuova progettualità con il **Messaggio 2031**.
3. di ottenere una **valutazione del finanziamento e un nuovo concetto del Fondo per l'Infrastruttura Ferroviaria (FIF)** che faccia se del caso ricorso a mezzi di terzi come previsto dalla Costituzione.



1 Introduzione: la legittimità della ProGottardo-Ferrovia d'Europa

Nel progetto “Trasporti ‘45” la Svizzera meridionale è sostanzialmente negletta, soprattutto per quanto riguarda la rete ferroviaria. Di conseguenza la ProGottardo-Ferrovia d'Europa, in quanto organizzazione che rappresenta la società civile, ritiene opportuno sottolineare la propria ampia legittimità nell'intervenire con una presa di posizione nella presente consultazione. La nostra Associazione ha svolto dal momento della sua costituzione nel 2016 un'intensa attività a sostegno del completamento di AlpTransit con le linee di accesso come previsto dal Decreto Federale approvato in votazione popolare nel 1992. Essa si rifà

- in ambito cantonale
 - alla **Risoluzione del Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino** votata all'unanimità il 23 maggio 2023 a favore di un avvio immediato della progettazione di massima delle linee di accesso ad AlpTransit.
 - al **Memoriale 2024** sottoscritto da oltre 30 Comuni, dalle Associazioni economiche e da 200 personalità della Società civile,
 - all'**Appello ProGottardo-Ferrovia d'Europa** sottoscritto nel 2016 da oltre 11000 cittadini,
 - a numerosi **atti parlamentari** depositati alle Camere Federali da deputati ticinesi,
- in ambito regionale/transfrontaliero e internazionale
 - all'**Alleanza Sud delle Alpi**: costituitasi nel 2025 quale alleanza spontanea legislativa transfrontaliera a sud delle Alpi in favore del completamento di AlpTransit. Vi aderiscono il Canton Ticino e le Regioni Lombardia, Piemonte e Liguria.
 - alla **Mozione del Consiglio della Regione Lombardia**, votata all'unanimità il 5 maggio 2026, che impegna il Presidente e la Giunta regionale ad attivarsi nelle sedi istituzionali nazionali e internazionali a sostegno del completamento di AlpTransit.
 - all'**Iniziativa unitaria della Regio Insubrica e del Gruppo Ticino con AlpTransit / Città dei Laghi** che ha inviato il primo ottobre 2026 una lettera sottoscritta dai Sindaci dei principali Comuni della Regio Insubrica al CF Albert Rösti e al ministro italiano Matteo Salvini.
 - alla **presa di posizione di EUSALP (EU Strategy for the Alpine Region)** che ha inserito ufficialmente nel 2020 AlpTransit Sud, segnatamente la linea tra Vezia e Chiasso, tra i progetti europei in grado di contribuire agli obiettivi della strategia UE per la regione alpina.
 - alla presa di posizione del **Gruppo Reno-Alpi (European Group of Territorial Collaboration / EGTC)** che ribadisce l'urgenza di superare i colli di bottiglia sul corridoio ferroviario Nord-Sea-Rhine-Mediterranean Corridor / NSRM, compresi quelli su territorio elvetico.



2 Domanda 1: Siete d'accordo con l'impostazione generale del progetto?

“Trasporti ‘45” muove per la prima volta da una visione d’assieme che considera i diversi vettori dei trasporti. E questo è un fatto positivo, ma resta l’unico e pertanto del tutto insufficiente per compensare gli aspetti problematici che sono di una portata e di una gravità tali da rendere impensabile un consenso.

Il progetto si basa su due pilastri principali: da un lato, la “Prospettiva Ferrovia 2050” pubblicata nel 2022 – e facente seguito alla “Prospettiva a lungo termine per la ferrovia” del 2012 – di carattere politico-programmatico; dall’altro lato la perizia tecnico-scientifica che il Consiglio Federale ha richiesto al Politecnico di Zurigo in ragione dell’impasse creato dalle difficoltà nel finanziamento dei progetti previsti e dal rifiuto popolare dell’ampliamento delle autostrade. Il relativo “Rapporto Weidmann” è stato pubblicato nell’ottobre 2025.

Dalla “**Prospettiva Ferrovia 2050**” il progetto deriva orientamenti e scelte strategiche che il Parlamento ha implicitamente accettato, senza comunque procedere a una discussione specifica e una decisione formale. La visione è sostanzialmente ecologico-ambientale e mira a sfruttare la ferrovia per realizzare la Strategia climatica 2050

- a) favorendo l’aumento della quota della ferrovia nella ripartizione modale del traffico merci e viaggiatori a livello sia nazionale che transfrontaliero
- b) privilegiando il traffico interno e regionale con i collegamenti sulle brevi e medie distanze, con una logica che va dal locale al globale,
- c) mettendo in secondo piano i collegamenti sui lunghi percorsi, soprattutto per i passeggeri e, di conseguenza, le connessioni con la rete europea.

Questi elementi qualificanti hanno trovato implicitamente conferma nel “**Rapporto Weidmann**” che, come da mandato, si è limitato a fornire una legittimazione esclusivamente tecnico-finanziaria per il contenimento dei costi e la ridefinizione delle priorità, giustificando la rinuncia a un numero consistente di progetti già previsti e decisi dal Parlamento per l’orizzonte 2045. Va sottolineato che l’analisi di una progettualità a lungo termine, ad esempio sulla base di un concetto come la “Croce federale della mobilità”, così come progetti specifici quali il completamento di AlpTransit non facevano parte del mandato. Di fatto, la perizia non esce (non può uscire) dal circolo vizioso che proietta in avanti, seppur con priorità diverse, lo statu quo dei progetti concepiti sulla base della “Prospettiva Ferrovia 2050” e già avviati. Va tuttavia dato atto al “Rapporto Weidmann” di aver sollevato non poche questioni e stimoli critici, ad esempio in relazione alla necessità di una strategia più orientata a progetti strutturali con un impatto complessivo e un valore aggiunto per tutta la rete ferroviaria, alla necessità di valorizzare maggiormente l’asse est-ovest e allo sfruttamento delle nuove tecnologie. Critiche e stimoli hanno trovato poi conferma in un **ulteriore studio di approfondimento**, eseguito su mandato congiunto della Conferenza dei delegati cantonali dei trasporti pubblici e della Conferenza svizzera dei direttori cantonali delle opere pubbliche, del territorio e dell’ambiente pubblicato il 30 aprile 2026 e su cui si tornerà più oltre (Weidmann, U. & Nold, M. Verkehr 2045. Vertiefungsfragen BPUK KÖV, ETH Zürich 2026).

Non essendo però manifestamente negli intenti del Consiglio Federale, la perizia non ha portato “Trasporti ‘45” ad alcuna valutazione critica complessiva della situazione, ad un’analisi dei bisogni e della domanda e tantomeno a veri e propri riorientamenti strategici rispetto alla linea adottata in precedenza. Di conseguenza, e in termini generali, “Trasporti ‘45” si profila per una parte analitica decisamente fragile e inconsistente e una parte progettuale miope e incapace di aprirsi agli sviluppi e alle esigenze future. Resterà da vedere se, in base alla presente consultazione, il Parlamento vorrà procedere ad un ripensamento dell’attuale politica dei trasporti.

Le ragioni alla base di questa valutazione dell’impostazione generale del progetto vengono sinteticamente esposti di seguito.



2.1 Scarsa considerazione della realtà attuale, dei problemi che la caratterizzano e vi si delineano

La realtà attuale del sistema ferroviario svizzero, inteso come componente della rete dei trasporti e della mobilità, si caratterizza per numerosi aspetti e problemi che, che in un'ottica analitica, dovrebbero costituire la base essenziale di partenza per correggere errori e sviluppare visioni e strategie per il futuro. In realtà "Trasporti '45" non procede ad una tale analisi o considera i problemi in modo trascurabile e senza che vi siano ripercussioni tangibili.

Trasporti pubblici e trasferimento modale. La rete ferroviaria, disponendo di vantaggi comparativi riconosciuti, è un pilastro della politica della mobilità e dei trasporti che negli ultimi decenni si è data quale obiettivo di incrementare significativamente il ruolo del trasporto pubblico e quindi contribuire ad affrontare numerosi problemi, in primis il carico ambientale. Di fatto, nonostante considerevoli investimenti, la quota parte del traffico pubblico nel periodo 2004-2024 ha denotato una crescita minima del 2.9%, raggiungendo il 23%, con le previsioni dell'UFT ad indicare per il futuro progressi poco più che insignificanti. Parallelamente lo split modale, merci e passeggeri, dopo un miglioramento significativo si è dapprima appiattito ed è addirittura entrato, per il traffico merci, in una fase di regresso che rischia di perdurare sul lungo periodo. Infatti, pur sussistendo opportunità di ottimizzazione del potenziale esistente, grazie soprattutto a risorse tecnologiche, la conclusione secondo cui ci si possa limitare allo sfruttamento della rete esistente è manifestamente ingannevole: trascura, segnatamente per l'asse transalpino (ma non solo), i limiti di una rete in parte ancora costruita nell'Ottocento, la cui manutenzione e i continui correttivi causano interferenze importanti al traffico corrente, passeggeri e merci, mettono a repentaglio l'affidabilità della ferrovia e generano danni economici ragguardevoli.

Finanziamento (cfr. infra cap. 2.6). Le prospettive di finanziamento del mantenimento e dell'ampliamento delle infrastrutture ferroviarie tramite il FIF sono preoccupanti. L'ammanto entro il 2045 è valutato tra i 20-30 miliardi, a seconda dei progetti presi in considerazione, e ciò rimanda a verosimili problemi di progettazione a medio e lungo termine. Eppure questa situazione non sembra suscitare particolari reazioni e avere conseguenze significative.

Carenze nella pianificazione a livello nazionale. Numerosi grandi progetti di investimento nazionali degli ultimi 10-15 anni si trovano confrontati con problemi notevoli o sono addirittura fallimentari (fra gli esempi: l'orario nella Svizzera romanda, l'acquisto dei veicoli, la stazione di Losanna, il tunnel Aarau-Zurigo, il tunnel dello Zimmerberg, ...). Si tratta di aspetti fondamentali della gestione del sistema ferroviario e se tali carenze non sono state anticipate né dalle FFS né l'UFT la situazione è quantomeno allarmante.

Governanza e interessi regionali. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è responsabile della gestione strategica, del finanziamento e dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. La pianificazione delle infrastrutture avviene attraverso sei grandi regioni, che raggruppano le esigenze regionali e le sottopongono all'UFT. Allo stesso tempo, queste regioni esercitano un'influenza considerevole sul processo decisionale politico. Ogni regione difende legittimamente i propri interessi. La dinamica politica che ne è derivata ha portato a un crescente predominio degli interessi regionali con l'effetto di far lievitare i costi, di portare all'esclusione di progetti finanziabili a livello regionale, di favorire le regioni più forti minando la parità di opportunità tra le regioni. Tutto ciò ha tra l'altro comportato la negligenza dei collegamenti con la rete europea, soprattutto sui due assi principali nord-sud e ovest-est. A subire le conseguenze più pesanti di questa governance è il Ticino che, in quanto regione a sé stante, non dispone della forza economica e politica per far valere le proprie ragioni. Di fatto, questo fondamentale problema di governance non viene preso in considerazione da "Trasporti '45".

Digitalizzazione. Il trasporto pubblico potrà essere competitivo solo se si riuscirà a integrare e a gestire il cambiamento tecnologico (mobilità elettrica, guida autonoma, mobilità connessa, nuove tecnologie di propulsione, ecc.), sia nella sua funzione strumentale sia come parte integrante di nuovi modelli comportamentali, quale componente costitutiva



della mobilità. Per il settore ferroviario il potenziale di miglioramento e di valorizzazione è notevole (automazione, utilizzo innovativo delle infrastrutture e dei veicoli, nuove soluzioni relative ai materiali e all'energia, nuovi sistemi di controllo, ecc.) eppure le critiche concordano nel rilevare un crescente ritardo. E nemmeno ci si può limitare a prendere in considerazione la parte strumentale con l'applicazione di nuove tecnologie quali ERTMS e ETCS L2 (RAP, p. 30).

Sviluppo territoriale / aree metropolitane (cfr. cap. 2.2. e 2.5). Che "Trasporti '45" si concentri sulle esigenze delle aree urbane e degli agglomerati in Svizzera è legittimo. Tuttavia, sorprende la manifesta mancanza di un riferimento diretto e concreto agli sviluppi oltre confine, tanto più che un sistema di mobilità efficace è concepibile solo in una prospettiva più ampia, transfrontaliera ed europea. Tale mancanza di attenzione è tanto più degna di nota in quanto proprio nel traffico internazionale, come peraltro documentato da "Prospettiva Ferrovia 2050", sia sulle lunghe distanze che nelle aree metropolitane transfrontaliere, esiste un potenziale di sviluppo ampio e proficuo.

L'omissione è particolarmente grave per la Regio Insubrica/Città dei Laghi che nel suo sviluppo quale "area metropolitana policentrica transfrontaliera" è paragonabile alle aree di Ginevra e di Basilea.

Quadro geopolitico/dual use (cfr. cap. 2.2). Il quadro geopolitico è mutato considerevolmente e sta spingendo l'Europa verso una ridefinizione della propria posizione a più livelli. Fra questi quello economico e quello militare, entrambi strettamente dipendenti dalle infrastrutture dei trasporti e quindi dalle trasversali al cui centro vi sono la Svizzera e le Alpi. L'importanza delle linee ferroviarie per la doppia fruizione, civile e militare, riscontra in Europa un'attenzione crescente. Nel progetto "Trasporti '45" non viene nemmeno presa in considerazione.

2.2 La Svizzera: isola all'interno di un sistema dei trasporti continentale

Se si scorre il rapporto esplicativo per la consultazione "Trasporti '45" le nozioni di Europa e di asse nord-sud non appaiono, mentre la nozione di asse est-ovest è evocata una volta (RAP, p. 37). Laddove vengono discussi gli elementi strategici per l'orizzonte 2045 (RAP 26) e l'orizzonte di pianificazione a lungo termine da definirsi nel Messaggio 2031, l'ottica è esclusivamente nazionale e regionale, la dimensione internazionale per contro completamente inesistente. Sintomatico è il fatto che grandi progetti come lo Zimmerberg II oppure le stazioni di Lucerna, Basilea o Ginevra vengono affrontati esclusivamente per il loro contributo al traffico regionale, ignorando che sono delle componenti essenziali per le connessioni internazionali, in particolare per il corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (NSRM).

Siamo di fronte ad una palese contraddizione: per integrarsi nella rete europea, la Svizzera ha investito oltre 23 mld. nelle gallerie di base e nel miglioramento delle linee di accesso all'estero, e ora nemmeno si fa cenno alla trasversale alpina... Ciò è platealmente in contrasto con le scelte del popolo svizzero. La Legge federale sulla costruzione della trasversale ferroviaria svizzera (cfr. infra 2.3) richiede infatti la trasformazione della Svizzera in una piattaforma della rete europea ad alta velocità.

Così, le linee di accesso ad AlpTransit al Nord e al Sud delle Alpi non godano di alcuna dignità progettuale e risultino di fatto irrilevanti per le scelte e gli orientamenti futuri del sistema ferroviario elvetico. L'ottica è in tutto e per tutto svizzero-centrica e circoscritta al traffico locale e regionale, il che non solo denota un'incomprensibile miopia di fondo nel concepire mobilità e trasporti, che per definizione sono parte di un sistema continentale, ma rivela una visione riduttiva della problematica ambientale e si scontra con la necessità di una pianificazione del servizio ferroviario che parte dall'alto e procede verso le necessità regionali e locali. Le linee di accesso, pure previste dalla legge, sono state eliminate dalla pianificazione a medio e lungo termine. L'attuale incertezza riguardo al ruolo e ai tempi di percorrenza sul corridoio NSRM complica inoltre la cooperazione e il coordinamento europei e



ostacola l'elaborazione di un piano generale di sviluppo e di offerta. A farne le spese da un lato i collegamenti a lunga percorrenza, essenziali dal punto di vista dello split modale e della strategia ambientale e dall'altro lato le prospettive di sviluppo a livello del Canton Ticino e della Regio Insubrica/Città dei Laghi.

2.3 Violazione delle disposizioni normative vigenti

Gli atti normativi derivano direttamente o indirettamente dalla volontà popolare e sono per loro natura vincolanti. Per questa loro importanza vengono di seguito riportati in esteso le disposizioni esplicitamente non rispettate in generale e non prese in considerazione dal progetto "Trasporti '45".

- A livello di **Costituzione Federale** è evidente il mancato rispetto delle imposizioni relative alla protezione delle Alpi, alla limitazione del traffico inquinante e al trasporto delle merci.

Art. 84: 1. La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. Limita il carico inquinante del traffico di transito a una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali. 2. Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia. (...)

D'altro canto, numerose sono le disposizioni di **Leggi** che, pur tenendo presente i tempi necessari per la realizzazione, non vengono osservate nello spirito e nella lettera.

- Anzitutto la **Legge federale sulle ferrovie (Lferr)** del 20 dicembre 1957 (Stato 1° settembre 2023) che impone il miglioramento con le aree metropolitane svizzere ed europee:

Art. 48. L'ampliamento dell'infrastruttura persegue i seguenti obiettivi:

- a) traffico viaggiatori:
 - 1. migliorare i collegamenti con le aree metropolitane europee,
 - 2. migliorare i collegamenti tra le aree metropolitane svizzere e al loro interno,
 - 3. migliorare i collegamenti all'interno della rete urbana svizzera e con i centri delle aree metropolitane,
 - 4. ampliare il traffico regionale e il traffico d'agglomerato,
 - 5. migliorare i collegamenti con le regioni di montagna e le regioni turistiche;
- b) traffico merci:
 - 1. trasferire il traffico pesante transalpino dalla strada alla ferrovia,
 - 2. migliorare il traffico interno, nonché il traffico di importazione e di esportazione,
 - 3. migliorare la disponibilità delle tracce.

- Assolutamente centrale è poi **Legge federale concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (LTAI)** del 4 ott. 1991, votata dal popolo nel 1992, stato 1 dic. 2019. Questa legge è inequivocabile nel mettere al centro la dimensione europea di AlpTransit e nella richiesta del potenziamento delle vie di accesso.

Art. 1: La Confederazione realizza un progetto di grande portata per tutelare la sua posizione in Europa nell'ambito della politica dei trasporti e per proteggere le Alpi da nuove immissioni dannose all'ecologia. Il progetto deve garantire la costruzione di un corridoio ferroviario efficace, che alleggerisca le strade dal traffico merci su grande distanza, serva al trasporto di viaggiatori e riduca gli eccessivi carichi ambientali preesistenti. **Art. 3:** Il programma NFTA si prefigge di fare in modo che la Svizzera diventi una piattaforma del traffico viaggiatori europeo ad alta velocità. **Art. 9:** La Confederazione assicura in tempo utile il potenziamento delle vie d'accesso alle trasversali alpine nell'Altipiano centrale e nelle parti meridionali del Paese e ne regola il finanziamento.

- Infine va evocata la **Legge federale sul trasferimento del traffico merci (LTrasf)** del 19 dicembre 2008 (Stato 1° gennaio 2024). La legge non solo fissa gli obiettivi precisi per il trasferimento modale, ma evoca pure l'opportunità di una "Borsa dei transiti alpini".



Art. 1 Scopo. 1. Per proteggere la regione alpina, il traffico merci pesante attraverso le Alpi è trasferito in modo sostenibile dalla strada alla ferrovia. 2. Il rapporto tra i diversi mezzi di trasporto del traffico merci pesante attraverso le Alpi deve essere equilibrato dal punto di vista ecologico e corrispondere alle esigenze dell'economia.

Art. 3 Obiettivo del trasferimento. Per il traffico merci pesante attraverso le Alpi sulle strade di transito nella regione alpina (...) l'obiettivo da raggiungere è di al massimo 650 000 viaggi annui. L'obiettivo deve essere conseguito al più tardi due anni dopo l'avvio dell'esercizio della galleria di base del San Gottardo. L'obiettivo deve essere rispettato in maniera duratura e può essere superato soltanto in singoli anni caratterizzati da uno sviluppo dell'economia e del traffico particolarmente forte. (...)

Art. 6 Borsa dei transiti alpini. Il Consiglio federale può concludere trattati internazionali concernenti una borsa dei transiti alpini coordinata con l'estero. Ai fini dell'attuazione sottopone all'Assemblea federale un disegno di legge con il relativo messaggio. (...)

A livello **internazionale** sono determinanti soprattutto gli accordi con l'Italia e la Germania. Che il loro mancato rispetto sia in buona parte responsabilità dei partner non esonera la Svizzera dal fare tutto il possibile, nel proprio interesse, affinché vengano resi operativi.

Fra questi accordi vanno citati la Convenzione del 1999 che prevede una linea ad alta capacità tra Lugano e Milano e l'accordo del 1996/2021 con la Germania per l'ampliamento a quattro corsie della linea Basilea-Karlsruhe.

Con l'Italia:

1999 "Convenzione tra il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) alla rete italiana ad alta capacità (RAC)" del 2 novembre 1999. L'accordo prevede tra le varie misure: *"costruzione di una nuova linea ad alta capacità da Lugano verso Milano che colleghi la NFTA alla RAC."*

Con la Germania:

2021 Accordo concernente la garanzia della capacità delle linee degli accessi nord ad AlpTransit che riprende e conferma il primo accordo (Accordo di Lugano /1996) e la susseguente dichiarazione di Lipsia (2019). L'accordo del 2019 già prevedeva l'ampliamento a quattro binari della linea di accesso ad AlpTransit tra Karlsruhe e Basilea.

2.4 Mancato rispetto di atti e decisioni parlamentari

Il Consiglio Federale è tenuto a tradurre operativamente tanto lo spirito quanto le scelte politiche concrete del Parlamento. Innumerevoli sono stati nell'ultimo decennio gli atti e le decisioni parlamentari che manifestamente si sono scontrati con la reticenza del Consiglio Federale e non hanno trovato riscontro nella politica dei trasporti. Molti di essi vengono proposti per uno stralcio (RAP 13 sg) anche se la realtà evidenzia come poco o nulla sia stato fatto per dar seguito a esortazioni e richieste specifiche. Di seguito vengono elencati in esteso quelli ritenuti più significativi, per il livello sia nazionale che ticinese.

Livello nazionale:

2017 il postulato della Comm. dei trasporti e delle telecomunicazioni (CS), a firma Dittli (17.3226), richiedente un concetto di rete ferroviaria nel senso di una *croce federale della mobilità* e adottata dal Parlamento.

2022 la mozione della Comm. dei trasporti e delle telecomunicazioni (CN), a firma Olivier, Romano e Wicki (22.458), a favore della *croce federale della mobilità*, accettata dal Parlamento (126 voti a favore, 27 contrari).

2022 il postulato Christ (22.4069), richiedente una tabella di marcia per un'integrazione efficiente della



Svizzera nella rete ferroviaria europea ad alta velocità.

2022 la mozione Comm. dei trasporti e delle telecomunicazioni (CN), a firma Wicki (22.4858), richiedente di orientare la “Prospettiva Ferrovia 2050” al principio della *croce federale della mobilità*.

2023 il postulato Pointet (23.3722) richiedente di sfruttare la posizione geopolitica centrale della Svizzera, la nostra rete ferroviaria e la *Croce federale della mobilità* nei rapporti con l'Unione europea.

2024 la mozione Broulis (CS / 24.4037) e Tuosto (CN / 24.4042) richiedente lo sviluppo di un programma d'offerta 2050 su scala nazionale e internazionale.

2025 la mozione della Comm. dei trasporti e delle telecomunicazioni (CS), a firma Gmür (25.3953), richiedente di garantire l'alimentazione e la liquidità per l'infrastruttura ferroviaria.

2025 l'interpellanza Herzog (25.3143) richiedente informazioni sullo stato dell'ampliamento ferroviario e del FIF.

2026 il postulato della Commissione della gestione del CS (26.3527), richiedente una valutazione del FIF quale sistema duale per il finanziamento, così come della gestione e della vigilanza dei progetti di infrastruttura ferroviaria.

Livello ticinese:

2021 mozione Romano (21.4600) richiedente di fare riferimento al PNRR dello Stato italiano per le opere infrastrutturali transfrontaliere e per progetti essenziali anche per la Svizzera. Opposizione CF, nessun esito.

2023 interpellanza Marchesi (23.1041) richiedente il completamento di AlpTransit a sud di Lugano con i collegamenti a Milano e Genova. Opposizione CF, nessun esito.

2023 mozione Marchesi (23.4383) richiedente che il completamento di AlpTransit a sud di Lugano diventi finalmente una priorità. Ancora pendente.

2024 interpellanza Gianini (24.1052) richiedente informazioni sulle Opere necessarie su territorio estero per favorire il trasporto ferroviario (di passeggeri e merci) in Svizzera. Risposta CF evasiva, nessun esito significativo.

2025 interpellanza Marchesi (25.3476) richiedente informazioni sul completamento di AlpTransit sud e sui passi concreti necessari per dar seguito alla volontà delle Autorità ticinesi e italiane? Risposta CF evasiva, nessun esito significativo.

2025 interpellanza Farinelli (25.3536) richiedente informazioni sul potenziamento del traffico ferroviario nei Cantoni di confine. Risposta CF evasiva, nessun esito significativo.

2025 interpellanza Farinelli (25.4560) richiedente informazioni sul posto per le agglomerazioni svizzere nel rapporto "Trasporti '45". Risposta CF evasiva, nessun esito significativo.

2026 interpellanza Quadri (26.3666) chiede se per la NEAT il Consiglio Federale intenda rinviare tutto a dopo il 2050. Risposta CF evasiva, nessun esito significativo.

2026 interpellanza Regazzi (26.3750) chiede se per l'Asse ferroviario del San Gottardo: il Consiglio federale intende correggere le lacune emerse nella preparazione del Messaggio 2027. Risposta CF evasiva, nessun esito significativo.

L'analisi degli esiti di questa serie di atti e di decisioni parlamentare è complessivamente piuttosto sconcertante, nella misura in cui sono rimasti perlopiù lettera morta, avendo il Consiglio Federale dato risposte evasive o parziali o mancato di tradurle in scelte operative come appare manifestamente dal progetto “Trasporti ‘45”.

A titolo esemplificativo se ne riprendono alcuni in ragione della loro centralità. Da menzionare sono le due mozioni chiave relative alla “Croce federale della mobilità” (Dittli, 17.3226) e Olivier, Romano e Wicki (22.458). Nel rapporto esplicativo si afferma sì che il Consiglio Federale “indica in che modo la ferrovia deve svilupparsi a lungo termine e quali sono le sue priorità” (RAP 13), ma non si dice che il “modo” non corrisponde affatto a quanto richiesto dalle mozioni, peraltro accettate a larga maggioranza dal Parlamento. Da menzionare sono poi il postulato Christ (22.4969) e la mozione Broulis (24.4037)/Tuosto (24.4042) che richiedono l'allacciamento alla rete europea e l'elaborazione di un programma d'offerta su scala nazionale e internazionale. Nel testo si rimanda alla “Prospettiva Ferrovia 2050” che conterrebbe “un piano a lungo termine per il traffico viaggiatori a lunga distanza, inclusi i collegamenti con l'estero” (RAP 15), cosa che contrasta palesemente con contenuti e orientamenti della prospettiva. Atti più recenti, in particolare riguardanti la questione delle finanze e il ripensamento dell'impostazione del FIF, non vengono proposti per lo stralcio dall'itinerario parlamentare, ma non se



ne trova nemmeno traccia significativa nel progetto. Significativo è il fatto che il CF, dando risposta al postulato della Commissione della Gestione del CS e ai relativi rapporti (26.3527 / <https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20263527>) ammette l'esistenza dei problemi sollevati, prefigura alcune misure di ottimizzazione per contenere i costi e snellire le procedure, ma sul FIF non fa alcun passo e si limita ad accettare il postulato.

Sorte analoga è toccata agli atti parlamentari specifici della Deputazione ticinese. Sono prevalentemente caduti nel vuoto e non hanno dato riscontri tangibili. Benché, come accennato, il Parlamento si sia espresso nel 2022 a grande maggioranza (126 sì, 27 no) in favore della Croce federale della mobilità (mozione Olivier/Romano/Wicki), quindi comprensiva dell'asse nord-sud e, di conseguenza, delle rivendicazioni relative ad AlpTransit, Il Consiglio Federale ha sempre dato risposte sostanzialmente evasive e ripetitive, non promuovendo alcuna decisione che in un qualche modo avesse denotato una seria volontà di far rientrare il completamento della trasversale alpina e le esigenze dell'area metropolitana transfrontaliera a sud delle Alpi nell'agenda della politica dei trasporti e territoriale.

In sintesi:

siamo confrontati non solo con un grave pregiudizio nei confronti della Svizzera italiana, ma pure con evidenti miopie, penalizzanti di fronte alle esigenze dello sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti a livello nazionale e internazionale e rispetto alla questione finanziaria.

2.5 Mancanza di un progetto e di una strategia di lungo periodo

“Trasporti ‘45” annuncia un cambiamento di strategia, in quanto i mezzi finanziari e le risorse di pianificazione disponibili non sarebbero sufficienti per mettere in atto obiettivi e progetti finora previsti. (RAP, p. 21) su sollecitazione del “Rapporto Weidmann”, con il cambiamento, *“anziché (puntare a) un miglioramento minimo senza un sostanziale valore aggiunto strutturale, l'attenzione deve essere focalizzata su grandi progetti strutturalmente efficaci e su ampliamenti mirati nei settori della rete critici in termini di capacità. Parallelamente si dovranno sfruttare con maggiore forza le potenzialità della digitalizzazione.”* (ibid).

In realtà, l'innovazione strategica annunciata si riduce a ben poco, ovvero alla definizione di *“nuove priorità per i progetti di ampliamento”* e alla rinuncia di alcuni progetti già approvati dall'Assemblea federale (ibid) con cui si intende passare ad *“ampliare gradualmente la rete ferroviaria con orizzonti di offerta e realizzazione scaglionati”* (Rap. 22). Beninteso che *“l'orientamento strategico a lungo termine dell'ulteriore sviluppo della ferrovia è determinato dalla prospettiva a lungo termine FERROVIA 2050.”*, anzi ciò dovrà essere il caso *“in modo più intenso e concreto a quanto fatto finora”*. (ibid)

Essendo queste le affermazioni chiave del progetto “Trasporti ‘45”, risulta arduo intravedere anche solo i contorni di una nuova strategia, e ancora meno di una nuova visione e di un piano generale, sovraordinato, di ampio respiro e a lungo termine, analogamente a quanto elaborato all'epoca per «Ferrovia 2000». «Ferrovia 2000» è stato un modello di successo perché si è fondato sull'analisi dei bisogni e su una corrispondente visione di lungo termine, da cui sono scaturiti i potenziamenti infrastrutturali. Questo approccio ha consentito il dibattito politico sui modelli di offerta, così che le infrastrutture venissero poi realizzate in modo mirato laddove garantivano il massimo beneficio e non dove veniva esercitata la maggiore pressione politica.

I progetti ferroviari hanno orizzonti di pianificazione a lungo termine, molti ampliamenti si completano a distanza di 2-3 decenni per poi dispiegare i loro effetti a lunga scadenza. Non si può pertanto affidare la progettazione a una visione carente e contraddittoria qual è “Prospettiva Ferrovia 2050”, peraltro mai veramente discussa in Parlamento sebbene numerosi atti parlamentari ne avessero fornito lo spunto. Ad esempio: recentemente il CEO delle FFS Vincent Ducrot ha sollevato pubblicamente la questione se il collaudato sistema a nodi debba essere mantenuto (cfr. cap. 3). È evidente che questioni fondamentali di questo genere vanno chiarite e affrontate a livello politico, ma ciò presuppone un dibattito fondato su basi consistenti.



In sintesi:

oggi il rischio è reale che si investa nella ferrovia di ieri piuttosto che in quella di domani. Nella migliore delle ipotesi si tenta come cerca di fare “Trasporti ‘45” di proiettare lo statu quo nel futuro. Molti dei vantaggi della ferrovia rispetto all’auto, elencati da «Prospettiva Ferrovia 2050», finiscono in gran parte per essere sacrificati sull’altare di investimenti politicamente corretti o mal congeniati. Le ipotesi alla base della pianificazione attuale devono pertanto essere ridefinite e sostenute da una visione lungimirante sovraordinata agli interessi regionali e da una relativa strategia, che tengano conto accanto alle problematiche ecologiche, delle connessioni con la rete europea, dello sviluppo economico, della crescita demografica, dello sviluppo tecnologico, delle esigenze territoriali transfrontaliere, ecc.

2.6 Situazione finanziaria fuori controllo e modello di finanziamento carente e obsoleto

Il finanziamento della manutenzione e dell’ampliamento delle infrastrutture ferroviarie è in grave e preoccupante difficoltà. L’aumento dei costi è massiccio, tanto per la manutenzione quanto per i progetti di ampliamento. È assodato che i fondi del FIF, ca. 6 mld. annuali di cui ca. 4.5 per la manutenzione e 1.5 per l’ampliamento, non sono per nulla sufficienti, in aggiunta le previsioni sui costi dell’UFT e delle FFS risultano incerte. A seconda dei progetti presi in considerazione, fino al 2045 l’ammanto si aggira tra i 20 e i 30 miliardi.

Già due anni fa era emerso che per i progetti di ampliamento entro il 2035 sarebbero stati necessari 14 miliardi in più, quindi quasi il doppio dei 16 previsti. A metà aprile 2026 le FFS hanno presentato il loro rapporto sulle infrastrutture, con risultati altrettanto allarmanti, poiché il solo ritardo nella manutenzione fino al 2040 è stimato in 9,5 miliardi di franchi. Anche se queste previsioni fossero sovrastimate per ragioni tattiche, è noto che i costi della manutenzione stanno crescendo in maniera importante, anche in ragione delle nuove infrastrutture messe in servizio, con previsioni che oscillano tra il 2 e il 5% e costituiscono pertanto un’incognita molto seria.

Per i progetti di ampliamento, il Consiglio Federale ha imposto, dopo aver isolato quelli con un finanziamento già assicurato, un tetto massimo di 24 miliardi di franchi fino al 2045. Di questi 10 sono scoperti e andranno recuperati con un adattamento del FIF da parte del Parlamento da sottoporre a votazione popolare. Ma a questo importo vanno aggiunti anche i 9,5 miliardi di franchi per la manutenzione, anch’essi provenienti dal FIF.

La precarietà della situazione ha chiamato in causa diversi membri del Parlamento e anche la Commissione della Gestione del Consiglio degli Stati che tramite diversi atti parlamentari hanno esortato il Consiglio Federale ad affrontare la questione con una valutazione del FIF quale sistema duale per il finanziamento (cfr. supra mozione Gmür, interpellanza Herzog, postulato CS). Due sono i problemi principali: da un lato le difficoltà della politica, dell’Ufficio federale dei trasporti (UFT) e delle FFS nel prevedere, pianificare e affrontare a medio e lungo termine il finanziamento e dall’altro lato la struttura e l’impostazione stesse del FIF che, concepito negli anni ’90, risulta obsoleto e in ogni caso non è più in grado di rispondere alle esigenze attuali e future.

In sintesi:

Di fronte a una situazione fuori controllo il Consiglio Federale si limita a proporre una sorta di “upgrade” del FIF con la proroga dell’1 per mille dell’IVA (RAP, p. 67, cfr. domanda 12). Una proposta che non affronta il problema, che non assicurerà la liquidità sul lungo periodo e che si dimostra chiusa a nuove architetture finanziarie. Urge pertanto non solo fare chiarezza sui problemi di gestione finanziaria, ma anche porre mano ad una concezione innovativa del finanziamento delle infrastrutture ferroviarie e dell’insieme dei vettori dei trasporti.



3 Domanda 2: Ritenete che vi siano aspetti che non sono stati presi sufficientemente in considerazione?

Sulla base di quanto esposto alla domanda 1, per la ProGottardo-Ferrovia d'Europa risulta evidente come il progetto “Trasporti ‘45” si caratterizzi per gravi omissioni a quattro livelli:

1. L'impostazione generale (analisi, concetto, aree metropolitane transfrontaliere, connessioni con l'Europa, finanziamento)
2. L'asse transalpino nord-sud con il completamento di AlpTransit
3. La situazione specifica del Canton Ticino
4. La situazione regionale comprendente Regio Insubrica/Città dei Laghi quale area metropolitana transfrontaliera multicentrica.

Ad 1. Per l'argomentazione a supporto del primo livello si rimanda anzitutto a quanto esposto alla domanda 1.

Per sottolineare la portata delle problematiche sollevate e l'urgenza delle relative richieste si evocano inoltre le argomentazioni esposte nel **rapporto di approfondimento** del Politecnico di Zurigo citato in precedenza (di seguito **PoliApp**).

Rapporto di approfondimento del Politecnico di Zurigo

Gli estensori rispondono in modo rigoroso alle domande sollevate dalle due Conferenze dei Cantoni e contenute nel mandato. Ne emergono affermazioni centrali che mettono radicalmente in discussione l'insieme del progetto “Trasporti ‘45” :

- *“.. si constata che attualmente manca una strategia concernente gli assi/un piano generale coerente e di lungo termine. Nella perizia si raccomanda pertanto di elaborarla e di integrarla in modo coerente nella pianificazione.” (p. 13)*
- *Dal punto di vista politico “in futuro, la ferrovia sarà l'unico collegamento a lunga percorrenza veloce ed efficiente della Svizzera, sia in direzione ovest-est che nord-sud.” (PoliApp, p. 14)*

Sullo sfondo di queste considerazioni il rapporto specifica alcune linee di intervento (cfr. anche p. 51 sg):

- Per quanto riguarda gli ampliamenti mette anzitutto un accento pressoché esclusivo sull'asse est-ovest, ritenuto decisivo per lo sviluppo del Paese e per il rafforzamento del sistema del trasporto pubblico. La sua realizzazione va pertanto accelerata, in vista di una gestione flessibile con connessioni ogni quarto d'ora e superamento del sistema a nodi. (pp. 5, 15) Per la realizzazione va prevista una nuova forma organizzativa, sulla scorta ad es. della AlpTransit San Gottardo SA. (p. 22) *“L'asse Ovest-Est potenziato può costituire il punto di partenza per un potenziamento generale di tutti gli assi principali di lungo raggio, ad esempio Basilea – Lucerna/Zurigo – Lugano – Milano, Basilea – Zurigo – Coira, Basilea – Bienne – Ginevra, Zurigo – Bienne – Ginevra, Ginevra – Briga – Milano. Si creerebbe così una rete di servizi accelerati di livello A, collegata alle reti internazionali ad alta velocità, con ricadute positive sull'intero sistema di trasporto pubblico svizzero.” (p. 15)*



- I problemi emersi negli ultimi anni in relazione alla pianificazione e alla realizzazione dei progetti ferroviari sono evidenti. Pertanto occorre analizzarne le cause e ideare una nuova governance del sistema ferroviario che implichi una ridefinizione delle strutture e dei processi decisionali e di pianificazione come pure una ridefinizione dei ruoli degli attori (fra cui i Cantoni) con un rafforzamento dei livelli nazionale e internazionale e un contenimento della rincorsa alle risorse finanziarie. (PoliApp 6, 36) Inoltre, a livello di amministrazione occorre rivedere il rapporto tra UFT, USTRA e ARE. (ibid)
- Per l'ampliamento sono da distinguere *progetti strategici* e *progetti complementari*. La realizzazione dei progetti strategici va suddivisa in tappe per garantirne l'effettiva realizzabilità ed è necessario un approccio modulare sin dalle fasi iniziali di pianificazione. (p. 6)
- Le strutture e i processi di pianificazione devono essere orientati maggiormente verso una prospettiva a lungo termine (p. 36) con un approccio olistico che integri strade nazionali, infrastrutture ferroviarie e progetti di agglomerazione. A tale scopo sono necessari studi di approfondimento, ad es. per i corridoi di lunga percorrenza e sui grandi spazi, così come una chiarificazione delle implicazioni finanziarie. Anche per il finanziamento, oltre alla chiarificazione dei problemi sopraggiunti negli ultimi anni, occorre prevedere flessibilità e osmosi tra le diverse fonti.

Non si può non rilevare criticamente che, a fronte di un quadro analitico lucido e lungimirante, il rapporto di approfondimento del Politecnico tocchi tre aspetti fondamentali solo in modo marginale e ne sia pertanto carente:

- se implicitamente il rapporto rimanda ai collegamenti con l'Europa e con la rete TEN-T, resta comunque svizzero-centrico senza considerare l'ottica della Svizzera come piattaforma della mobilità europea. Eppure, soprattutto sugli assi est-ovest e nord-sud, sia il servizio sia gli sviluppi futuri delle infrastrutture dipendono in tutto e per tutto da una integrazione organica con i sistemi europei.
- In questo senso mal si comprende la mancata discussione delle implicazioni dell'asse nord-sud che, anche solo dal punto di vista delle esigenze interne, non è certo da meno dell'asse est-ovest. Addirittura si ritiene che delle risorse future a disposizione degli ampliamenti, da metà a due terzi dovrebbero essere riservate per l'asse est-ovest, e anche in questo caso il suo completamente si allungherebbe per buona parte della seconda metà del secolo. (p. 16) Quindi per l'asse nord-sud non rimarrebbero che briciole... A questo punto sorgono alcune domande: non è che anche il Politecnico soggiaccia (inconsapevolmente?) alle pressioni regionali che si sono condensate nel mandato? E quindi: perché le Conferenze cantonali hanno posto solo la questione dell'asse est-ovest tralasciando il nord-sud?
- La problematica e le esigenze delle aree metropolitane (art. 48 Lferr), fra queste ovviamente la Città dei Laghi, non vengono nemmeno sfiorate, anche se si ribadisce l'importanza della componente territoriale e dei relativi sviluppi.

Ad 2. Per l'omissione dell'asse transalpino si rileva quanto segue.

Al capitolo sulle "prospettive relative al Messaggio 2031 e all'orizzonte di pianificazione a lungo termine" (RAP, pp. 35 sg), "Trasporti '45" indica quali progetti di importanza strategica le stazioni di Lucerna e di Basilea, senza comunque inquadrarle sul corridoio nord-sud. Menziona poi anche l'ampliamento delle capacità tra Losanna e Ginevra (Morges-Perroy) e rimanda ad un auspicato sviluppo ulteriore da realizzarsi sulla base della "Prospettiva Ferrovia 2050", per concludere con l'affermazione:



“In una fase successiva verrà presentata la concretizzazione relativa al traffico, in cui sarà descritta una possibile offerta per il traffico merci e a lunga distanza che sfrutti le potenzialità illustrate nelle fasi precedenti. In questo modo sarà disponibile anche una base importante per la concezione a lungo termine dell’asse ferroviario ovest-est (...).”

Come si vede, l’asse est-ovest trova quantomeno una menzione, anche se di fatto circoscritta alla dimensione nazionale, mentre l’asse nord-sud, e quindi nell’insieme anche il concetto di “Croce federale della mobilità” passano sotto silenzio. Salvo un riferimento marginale alla nuova ferrovia transalpina (NFTA) (RAP 19) che viene definita come conclusa ed entrata in funzione.

Occorre sottolineare che l’omissione dell’asse transalpino nord-sud nella sua dimensione internazionale e nella sua portata complessiva non sia razionalmente comprensibile. La linea ferroviaria che attraversa le Alpi, via Lötschberg e via Gottardo/Ceneri, è una componente vitale del corridoio europeo Rotterdam-Genova (NSRM) e pertanto di importanza strategica a livello europeo, nazionale e regionale: come è dunque possibile che “Trasporti ‘45”, la cui pretesa è di tracciare gli sviluppi futuri, risulti bandita anche da un orizzonte a medio e lungo termine. Eppure la sua importanza per gli obiettivi ambientali, economici e geopolitici è indiscussa. In aggiunta, fatto non proprio secondario, il suo completamento con adeguate vie di accesso che eliminino i colli di bottiglia viene imposto dalla legge e rispecchia lo spirito della Costituzione. A fronte dell’incompiutezza di un’opera considerata epocale, l’omissione è di una gravità tanto inaudita quanto sintomatica della fragilità e dell’inconsistenza del progetto “Trasporti ‘45”, incapace di una visione complessiva che tenga conto, assicurando la necessaria continuità, delle opere realizzate negli ultimi decenni. Giova ricordare che la Svizzera ha investito ca. 23 mld. nelle gallerie di base di AlpTransit, inteso proprio quale componente vitale di portata nazionale e internazionale dell’itinerario transalpino e quale piattaforma del traffico europeo ad alta velocità. Risulta pertanto difficile intravedere anche solo una parvenza di razionalità in una tale scelta.

Una plausibile chiave di lettura la si può trovare nella dinamica degli interessi politici legata alle pretese regionali, dato che contribuiscono all’eclissi di una visione sovraordinata e al prevalere di interessi e progetti specifici. Pure plausibile, anche se indiretto, è l’argomento avanzato dal rapporto di approfondimento del Politecnico, quando ricorda che, avendo i progetti strategici delle ferrovie una dimensione pianificatoria, finanziaria e di attuazione di lunga durata, la gestione adottata dall’UFT negli ultimi anni è risultata del tutto inadeguata e ha portato a grossolani errori di progettazione. *“Storicamente, ciò ha riguardato ad esempio «Ferrovia 2000», con la seconda fase non più realizzata secondo i piani, oppure la «NEAT ridotta», con diversi ampliamenti che attualmente non vengono portati avanti.”* (PoliApp 43)

Ma una spiegazione va pure ricercata più oltre, in un meccanismo culturale e psicologico più profondo rispetto ai problemi di management e alle scelte politiche esplicite. Dopo l’inaugurazione delle gallerie di base del Lötschberg (2007), del Gottardo (2016) e del Ceneri (2020), tenutasi con le fanfare europee, su AlpTransit è calato il silenzio. Nella politica dei trasporti così come nell’opinione pubblica a nord delle Alpi si è velocemente radicata la narrazione di un progetto concluso, definitivamente consegnato alla storia con lo scioglimento della società costruttrice AlpTransit San Gottardo SA nel 2023. Parimenti si è diffusa l’idea che il Ticino, grazie al miglioramento sia delle connessioni con il nord sia del traffico regionale (cfr. TILO), avesse avuto la sua parte e che le linee di accesso mancanti andassero semmai sul conto dell’Italia e della Germania, inadempienti rispetto agli accordi stipulati. Ma, lo so voglia o no, l’incompiutezza del grande progetto, profondamente legato al valore fondante della storia e del mito del Gottardo è rimasta. Dolorosa spina nel fianco dell’orgoglio e dell’identità nazionali: un’opera finita a metà, con investimenti miliardari che frustrano le aspettative e con un’Europa sorniona che sta a guardare, perché, se del caso, può anche fare a meno della Svizzera, aggirabile ad est e a ovest.

Così è scattata la rimozione: una sorta di negazione dell’esistenza dell’asse transalpino, stralciato in toto dall’agenda della politica dei trasporti e scomparso dall’attenzione dell’opinione pubblica. E così ci si può sottrarre dall’onta di un’opera incompiuta, perché se il problema è negato e non esiste, non lo si deve nemmeno affrontare. Singolare anche il modo di attuare la rimozione: il Consiglio Federale ha fatto fare al Politecnico di Zurigo la perizia che escludeva a priori progetti riguardanti il completamento di AlpTransit, per poi, nel rapporto esplicativo di “Trasporti ‘45” (p. 79), candidamente e in perfetta

ambiguità affermare 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*”. Dunque una classica argomentazione circolare: AlpTransit non viene preso in considerazione perché non è stato preso in considerazione. L’incompiutezza di AlpTransit è tuttavia reale e come tale pesa e peserà su tutta la rete dei trasporti, in particolare però sul Sud delle Alpi. Gli indubbi effetti positivi per il Ticino dovuti al miglioramento dei collegamenti con il nord grazie al tunnel di base del Gottardo e del traffico regionale grazie al Ceneri sono ben presto arrivati ai loro limiti. Non solo AlpTransit si ferma oggi prima di Lugano, ma lascia in sospeso sia la tratta fino a Milano sia le circonvallazioni nel Sopraceneri. Queste carenze hanno un impatto grave sul Ticino, tanto per la soluzione dei problemi urgenti legati al traffico e al carico ambientale quanto per gli sviluppi futuri, economici, territoriale e culturali, legati all’area metropolitana della Regio Insubrica/Città dei Laghi.

Per i livelli di omissione 3 e 4 la constatazione è lapidare: il Ticino e la Regio Insubrica / Città dei Laghi sono fuori dai giochi di “Trasporti ‘45”. Per il Sud delle Alpi non appare nessun elemento che abbia una portata strategica regionale, nazionale e ancor meno internazionale. (RAP, p. 27 sg.). Il grafico contenuto nel documento alla base di “Trasporti ‘45” è disarmante (RAP, p. 29):

Figura 5 Elementi di rete strategici con efficacia nazionale e regionale nell’Orizzonte di realizzazione 2045



Se è vero che elementi strategici del genere mancano anche per altre regioni e nelle connessioni verso l’Europa, è difficile, in assenza di una qualsiasi argomentazione, non qualificare l’omissione nei termini di un affronto storico per il Sud delle Alpi. Le uniche opere previste per la fase di ampliamento e il Messaggio 2027 sono due ampliamenti dell’offerta regionale entro il 2035 (frequenza quattoraria Bellinzona-Locarno e frequenza semioraria Lugano-Rivera-Bellinzona) (p. 26). Nessun accenno ad altri importanti potenziamenti richiesti dal Cantone per EC e IR su Milano e RE su Malpensa, peraltro previsti dal MoU del 2023 tra Svizzera e Italia, come pure per l’IC su Zurigo. Le richieste avanzate dal Ticino, comprendenti anche misure minori di ottimizzazione in diverse stazioni, sul corto periodo fino al 2035 avrebbero richiesto costi complessivi per ca. 500 mio., quindi di fatto molto contenuti.

In questo ambito è peraltro da evocare la necessità di prendere in considerazione l’evoluzione della rete autostradale che si avrà dopo l’apertura della seconda canna della galleria del San Gottardo. Dalle riflessioni non può essere esclusa la possibilità che a lungo termine con una modifica di legge vigente il traffico venga aperto sulle due corsie nelle due direzioni, con il conseguente rischio di vanificare gli sforzi di trasferimento modale. Il ruolo della linea ferroviaria in questo orizzonte deve in ogni caso essere valutato.

Come peraltro già evocato alle domande 1 e 2, alle esigenze regionali della Regio Insubrica / Città dei Laghi derivanti dai gravi problemi del traffico transfrontalieri, dal carico ambientale, ma ovviamente anche dagli auspicati sviluppi futuri che coinvolgono l’insieme della regione metropolitana transfrontaliera (RAP 30) non vi è nessun cenno. Quindi: *omissis* nel pieno senso del termine.

Ciò vale anche per gli sviluppi sul medio e lungo periodo che, in termini di studio, andrebbero già predisposti nel Messaggio 2027 in modo da poter entrare nella progettazione con le fasi di ampliamento 2031 e 2035.



4 Domanda 4: Siete d'accordo con la ridefinizione delle priorità relative al Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (ampliamento graduale e connessione con lo sviluppo dell'offerta)?

Quanto esposto in precedenza al riguardo del cambiamento di strategia (RAP, p. 21 sgg), evidenzia che la ridefinizione delle priorità per la Fase di ampliamento 2027 (Messaggio), ma anche per la fase susseguente 2031 e per gli sviluppi a lungo termine, rispecchi in realtà una semplice correzione dell'attuale approccio. Di fatto si procede a una selezione di progetti che permetta in primis il contenimento dei costi. Che poi si perori una gradualità, peraltro imposta da numerosi vincoli reali legati alla gestione delle risorse in termini sia di capitale umano che di mezzi finanziari, ben difficilmente può essere considerato alla stregua di una nuova strategia. Ciò vale anche per la connessione con lo sviluppo dell'offerta, di per sé ovvio

Non sussistono pertanto gli elementi per dare una risposta positiva alla domanda no. 4.

5 Domanda 5: Siete d'accordo con la decisione di principio «progetti chiave strutturanti» anziché «ottimizzazione su piccola scala»?

Anche per la domanda no. 5 si rimanda alle argomentazioni di dettaglio esposte in precedenza. I cosiddetti “progetti chiave strutturanti” non sono altro che una selezione dovuta sostanzialmente a criteri di fattibilità tecnico-finanziaria e non riflettono un cambiamento reale di strategia.

Non sussistono pertanto gli elementi per dare una risposta positiva alla domanda no. 5.

6 Domanda 12: Siete d'accordo con una proroga dell'uno per mille dell'IVA, attualmente limitato al 2030, a favore del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria?

Come esposto in precedenza, la gravità della questione finanziaria non trova nel progetto risposte adeguate. La proroga dell'attuale uno per mille di prelievo sull'IVA oltre il 2030 non è che un tentativo illusorio di uscire dall'impasse finanziaria prolungando la situazione attuale sui prossimi due decenni.



In questo modo si evita di porre il problema nella sua reale portata, come peraltro era stato fatto nel corso degli anni '90 e di confrontarsi con la ricerca di un nuovo modello innovativo di finanziamento all'altezza delle esigenze soprattutto future. La questione finanziaria non può che essere parte integrante di un ampio progetto di lungo periodo e della relativa strategia. Quindi la revisione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), per altro richiesto da più parti, è un'esigenza impellente anche a fronte della delicata situazione finanziaria con cui si trova confrontata la Confederazione in ragione ad es. delle esigenze dei settori sociale e militare e della necessità di rispettare il freno all'indebitamento. Il finanziamento con il prelievo dell'0.1 % sull'IVA è assicurato fino al 2030. L'urgenza non sta quindi nel prolungamento del prelievo con una votazione popolare, ma in una nuova concezione del FIF come parte del progetto alla base del Messaggio 2031.

Di conseguenza, anche in questo caso non sussistono i presupposti per dare una risposta affermativa alla domanda.

7 Domanda 22: Altre osservazioni. Conclusioni e richieste

Di fronte alle problematiche evocate alla domanda 1, ma anche alle critiche radicali del rapporto di approfondimento del Politecnico, il progetto "Trasporti '45" non può convincere. È fragile, inconsistente nella parte analitica povero e senza aperture in quella propositiva. I problemi che caratterizzano la situazione attuale e si delineano per il futuro sono interdipendenti, riguardano le scelte di governance (rispetto del quadro normativo e delle scelte politiche, rapporti con l'Europa e connessioni con la rete europea TEN-T, finanze, predominio di interessi particolari, considerazione delle realtà metropolitane transfrontaliere) così come la parte operativa (priorità degli investimenti in rapporto ad una visione d'assieme e a una relativa strategia). "Trasporti '45" è inserito in un orizzonte di scelte, la "Prospettiva Ferrovia 2050", manifestamente unilaterale, paradossalmente contraddittorio e limitante nell'offrire i necessari strumenti per l'elaborazione di soluzioni adeguate ai problemi sul corto termine e, nel contempo, incapace di aprirsi con continuità sulle esigenze di lungo periodo. D'altro canto il progetto soffre delle limitazioni dei mezzi finanziari dello Stato, ma non promuove in alcun modo la ricerca di soluzioni valide e innovative che permetterebbero al FIF di superare i suoi limiti ed evolvere verso una nuova architettura di finanziamento. L'ampia e differenziata analisi del **rapporto di approfondimento del Politecnico** documenta per esteso l'insieme di queste carenze e formula proposte per un ripensamento complessivo e radicale della politica dei trasporti e della sua traduzione operativa a lungo termine, quindi pensando all'evoluzione oltre i prossimi due decenni.

Occorre pertanto evitare il rischio reale che la politica, adottando con il progetto "Trasporti '45" sostanzialmente misure difensive e di contenimento, resti succube di interessi di parte, di un atteggiamento titubante e timoroso e perda di vista le sfide complessive della mobilità e del sistema dei trasporti e del loro finanziamento. A questo rischio è solo il Parlamento che può dare risposte. Sulla base di un dibattito aperto e critico, ma determinato e consapevole delle proprie responsabilità, procedendo ad un esame di realtà coraggioso e alla ridefinizione degli orientamenti della politica dei trasporti capaci di offrire soluzione per il futuro.

In quest'ottica la ProGottardo-Ferrovia d'Europa, cosciente che i problemi attuali e gli sviluppi futuri dell'asse transalpino del Gottardo, sono affrontabili solo in una visione d'assieme che integri il livello regionale con quello nazionale e internazionale formula le proprie richieste, fiduciosa, vista anche l'ampia legittimazione politico-sociale e scientifica, che possano entrare nel dibattito che si terrà in vista delle decisioni sulle prossime fasi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria quale parte dell'intero sistema di trasporti.

Le proposte sono suddivise in due parti: una generale e una riguardante il Ticino e la Regio Insubrica/Città dei Laghi.



Richieste Generali

1. Risulta indispensabile elaborare un concetto di sviluppo e di offerta a medio e lungo termine che, andando oltre la “Prospettiva Ferrovia 2050”, risponda a criteri ecologici, territoriali, economici e geopolitici, si ponga in un’ottica sovraordinata agli interessi regionali e integri in una visione coerente i tre livelli regionale, nazionale e internazionale.
2. Il concetto ha da riferirsi al principio della “Croce federale della mobilità” approvato dal Parlamento e quindi avere come struttura fondante necessariamente i due assi principali, quello est-ovest e quello nord-sud con i collegamenti al sistema dei trasporti europeo TEN-T ad alta velocità e capacità, in particolare sul corridoio NSRM. Ciò implica pure una concezione della rete e del servizio ferroviario che muova dalle lunghe verso le medie e brevi distanze, quindi dall’alto verso il basso.
3. Gli studi relativi al concetto devono essere predisposti quale base per le consultazioni, per il coinvolgimento della società civile e soprattutto per il dibattito in Parlamento in vista del Messaggio 2031 e dei programmi strategici di ampliamento a seguire.
4. Oggetto di questi studi devono essere imperativamente i due corridoi est-ovest e nord-sud, così come la questione del finanziamento. Quest’ultima va affrontata in una prospettiva nuova e innovativa che, prendendo in considerazione modelli in grado di affiancare e supportare con mezzi terzi l’impegno dell’ente pubblico come previsto dalla Costituzione, metta in campo una nuova concezione del FIF.
5. Indispensabile è pure la costituzione di un tavolo di trattative con l’Italia, la Germania e l’UE per riattivare gli accordi esistenti e affrontare da subito la pianificazione e il finanziamento delle opere di completamento delle linee di connessione con l’Europa, in particolare di AlpTransit.

Richieste relative al Cantone Ticino e alla Regio Insubrica/Città dei Laghi

1. Per le opere da realizzare sul breve periodo, vale a dire nell’ambito della Fase di ampliamento 2027, è indispensabile la presa in considerazione delle richieste formulate dal Cantone – 4° binario con marciapiede a Locarno, raddoppio Ponti Ticino e Verzasca sulla tratta Cadenazzo-Locarno, adeguamento binari e marciapiedi nodo Mendrisio e aumenti capacità e flessibilità nodi Bellinzona e Lugano –, visto che costituiscono un primo passo verso la garanzia di un significativo miglioramento della stabilità dell’esercizio ferroviario e dei principali collegamenti transfrontalieri. Inoltre sono una condizione essenziale per dare concreta attuazione agli impegni reciprocamente assunti con l’Italia nell’ambito della Dichiarazione di intenti Italia-Svizzera del 2023.
2. In coerenza con le richieste 3 e 4 di ordine generale e con le richieste del Cantone, si realizzi, in vista del Messaggio 2031, uno studio che affronti in una visione d’assieme il completamento dell’asse di transito internazionale nord sud con le linee di accesso fuori e dentro i confini e con i principali nodi, come le stazioni di Basilea, Lucerna e Zurigo, e permetta di definire le tappe realizzative le priorità di completamento modulare delle infrastrutture di AlpTransit al Sud delle Alpi.
3. Le proposte del Cantone relative alle tappe di realizzazione del completamento delle infrastrutture per la Fase di ampliamento 2031, sono da considerare integralmente e da inserire nell’orizzonte 2045 quali tappe modulari per il completamento di lungo termine come il punto 2.
4. Si promuova uno studio, in collaborazione con le Regioni e le Province italiane interessate, che muovendo sia dagli urgenti problemi attuali sia dalle prospettive di sviluppo future definisca le esigenze a medio e lungo termine della Regio Insubrica / Città dei Laghi. Parimenti la regione è da promuovere allo stato di area metropolitana transfrontaliera e policentrica.