



## COMUNICATO STAMPA 1/2026

### **Il Consiglio Federale si conferma: politica dei trasporti senza strategia e senza Svizzera Italiana**

**Come preannunciato, il Consiglio Federale ha presentato il 28 gennaio 2026 quelli che chiama “i punti chiave per l’ampliamento dell’infrastruttura di trasporto fino al 2045”, con l’obiettivo di sviluppare in modo coordinato ferrovia, strade e traffico d’agglomerato. Nota positiva per il principio del coordinamento. Per il resto è tutto un déjà vu: promozione del traffico regionale, soddisfazione delle pretese delle più potenti regioni d’Oltralpe, eclissi delle connessioni con l’Europa e delle esigenze del Sud delle Alpi.**

**Infine: mancanza di una visione e di una strategia a lungo termine.**

Dopo l’esplosione dei costi previsti per i progetti di ampliamento dell’infrastruttura ferroviaria e dopo il no popolare ai progetti autostradali, il Consigliere Federale Albert Rösti, commissionando al Politecnico di Zurigo uno studio che ridefinisse le priorità, ha ottenuto quanto cercava: una legittimità scientifica per una politica dei trasporti tutto sommato chiusa entro i confini nazionali, succube degli interessi regionali e priva di una visione e di una strategia a lungo termine. A farne le spese gli interessi nazionali sovraordinati, fra cui quelli legati all’emergenza ecologica e al trasferimento del traffico dalla strada ai binari, alla capacità concorrenziale della ferrovia, alle connessioni con l’Europa e, non da ultimo, alle esigenze del Ticino e di tutta l’area metropolitana a sud delle Alpi.

Se è vero che gli orientamenti e le priorità presentati dal CF si riferiscono al periodo fino al 2045, è altrettanto vero che l’unico principio espresso in relazione alle infrastrutture ferroviarie risiede nella volontà di svilupparne gradualmente l’offerta, ma nulla si dice su quali siano le scelte che hanno portato alla definizione delle priorità e nulla su quali siano gli indirizzi oltre il medio termine, quando sappiamo che le grandi infrastrutture richiedono orizzonti di pianificazione di diversi decenni, in particolare se i mezzi finanziari sono misurati.

#### **Interessi regionali dominanti**

Gli interessi regionali di chi ha potere contrattuale stanno di nuovo prevalendo, nonostante la critica nel merito sia ormai un mantra nazionale. Lo esemplifica l’imponente progetto della stazione sotterranea di Basilea. Declassato dal rapporto Weidmann, è bastato un ridimensionamento e un mese di pressione per farlo rientrare nella progettazione. Che il progetto di Basilea abbia una sua ragione d’essere è fuori di discussione, anche perché è un nodo essenziale sulla trasversale alpina che porta da Rotterdam a Genova attraverso le Alpi. Ma qui vi è una questione di approccio e di metodo.

La ProGottardo-Ferrovia d’Europa auspica che a livello politico, gli orientamenti presentati dal CF possano portare, al di là delle evidenti carenze, a un dibattito aperto e costruttivo. A giugno verrà mandato in consultazione il Messaggio 2026 sull’ampliamento delle infrastrutture ferroviarie. Vi è quindi il tempo necessario per alimentare la discussione anche sull’importanza degli assi est-ovest e nord-sud, con il completamento di AlpTransit, quale opera essenziale per il futuro del Paese e per il Ticino. Il Cantone, forte delle reiterate richieste del Gran Consiglio e della società civile, ha molto da dire, deve far valere le proprie

buone ragioni e cercare, nel limite del possibile, alleanze con gli altri Cantoni sull'asse gottardiano e fuori dai confini, soprattutto in Italia.

### **Ticino e Sud delle Alpi hanno molto da dire**

Il completamento di AT ha buone possibilità di rientrare in discussione, a quattro condizioni:

1. Occorre, il Consiglio di Stato *in primis*, trovare una posizione condivisa sul progetto a lungo termine e sulle tappe di realizzazione. L'idea, apparsa recentemente, di superare il collo di bottiglia di Lugano tramite una stazione passante sotterranea può essere il "game changer". Farebbero seguito la tratta a sud o la circonvallazione di Bellinzona, in funzione di ulteriori perizie e della discussione.
2. La questione delle risorse finanziarie è, accanto ai vincoli logistici, territoriali e al problema della manodopera, il tallone d'Achille dell'ampliamento delle infrastrutture. Occorrono pertanto nuove proposte praticabili e convincenti di modalità di finanziamento che facciano ricorso al partenariato pubblico-privato, peraltro previsto dalla Costituzione, e già oggetto di approfondimento da parte della ProGottardo–Ferrovia d'Europa con un seminario organizzato con USI e SUPSI dell'ottobre scorso.
3. È indispensabile il supporto internazionale, proveniente *in primis* dall'Italia, ma anche dalla Germania e dall'Europa. In quest'ottica si è già costituita, su sollecitazione della presidenza del Gran Consiglio, l'Alleanza Sud delle Alpi a cui hanno aderito il Ticino, la Lombardia, il Piemonte e la Liguria, una significativa testimonianza del grande interesse esistente in Italia e in Europa.
4. Il Ticino, possibilmente con altri Cantoni dell'asse gottardiano, la Regio Insubrica e la Città dei Laghi, deve promuovere un'azione di presenza e di lobbying a livello nazionale che non permetta più al resto della Svizzera di rimuovere il problema e le esigenze a sud delle Alpi.

Il completamento degli accessi ad AT è un progetto nazionale ed europeo, il Ticino che non vuole ripiegarsi su sé stesso ne ha bisogno per il futuro, per le nuove generazioni, per l'economia, per la cultura. E per offrire un'alternativa al soffocamento del transito stradale. Siamo all'ultima chiamata.

Mendrisio, 29 gennaio 2026

### **Informazioni:**

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

[www.progottardo.ch](http://www.progottardo.ch)