

Rete dei trasporti in Svizzera, una partita che riguarda anche la provincia di Varese

Le scelte svizzere sulle infrastrutture fino al 2045 rischiano di ricadere direttamente sulle province italiane di confine: senza nuovi interventi ferroviari in Ticino, pendolari e merci rischiano di tornare sulla strada

Meno ferrovie e più strade. Rischia di essere questo l'effetto del piano di investimenti della Svizzera nei prossimi vent'anni. Così la Regio Insubrica ha preso posizione sul **rapporto di perizia del Politecnico federale di Zurigo (qui il documento integrale)** inerente al futuro **sviluppo delle infrastrutture di trasporto** scrivendo al Consigliere federale Albert Rösti, Capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni.

Le priorità fissate da Berna per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto fino al 2045 incidono infatti in modo diretto anche sulle province italiane di confine. Il rapporto di perizia elaborato dal Politecnico federale di Zurigo su mandato del DATEC, e anticipato nel dibattito pubblico dell'autunno 2025, **non prevede interventi ferroviari di rilievo a sud delle Alpi. Una scelta che preoccupa la Regio Insubrica perché rischia di trasformare il Ticino in un punto debole del corridoio nord-sud**, proprio nel tratto più sensibile per i collegamenti con l'Italia.

Per territori come Como, Varese, Lecco e il Verbano-Cusio-Ossola, la rete ferroviaria ticinese non è un'infrastruttura "estera", ma una componente essenziale della mobilità quotidiana. **Ogni giorno migliaia di lavoratori frontalieri e pendolari transfrontalieri utilizzano il treno per raggiungere il Ticino e il resto della Svizzera.** Senza un rafforzamento delle tratte di accesso

meridionali ad AlpTransit, diventa difficile aumentare frequenze e affidabilità del servizio, con il rischio di un progressivo ritorno all'auto privata.

Le conseguenze non riguardano solo il traffico passeggeri. L'assenza di nuovi interventi ferroviari strategici contraddice anche l'obiettivo condiviso di trasferire il traffico merci dalla strada alla rotaia. Per le province italiane questo significa un rischio concreto che vede più camion sugli assi alpini, maggiore pressione sulle infrastrutture stradali locali e un impatto ambientale crescente nelle aree prealpine e lacustri.

Come sottolineato anche dalla **stampa svizzera nell'ottobre 2025**, la "scaletta" degli ampliamenti fissata a Berna privilegia interventi interni, rinviando quelli con una forte dimensione transfrontaliera. È proprio questo il **nodo politico sollevato dalla Regio Insubrica: senza una visione integrata, i benefici di AlpTransit rischiano di fermarsi al confine, lasciando irrisolte le fragilità del sistema a sud delle Alpi.**

Da qui il richiamo alla Dichiarazione d'Intenti firmata nel 2023 da Svizzera e Italia, che impegnava entrambi i Paesi a potenziare l'infrastruttura ferroviaria entro il 2035, e **ribadita nel confronto tra il Consigliere federale Albert Rösti e il ministro italiano Matteo Salvini**. Per le province italiane di confine, il rispetto di questi impegni non è solo una questione diplomatica, ma una condizione concreta per garantire mobilità, competitività economica e qualità della vita.

Le decisioni che il DATEC presenterà a breve al Consiglio federale diranno se la pianificazione dei trasporti svizzeri saprà davvero guardare oltre i propri confini. In caso contrario, il rischio è che i costi della mancanza di una strategia comune ricadano, ancora una volta, sui territori italiani di frontiera.

Trasporti in Svizzera: nuove priorità dopo lo stop alle autostrade

Dopo la bocciatura popolare del 24 novembre 2024 della fase di potenziamento delle strade nazionali e le difficoltà finanziarie emerse nel Programma d'offerta ferroviaria 2035, la Confederazione ha avviato una profonda revisione delle

priorità infrastrutturali nel settore dei trasporti. Il DATEC ha incaricato il **Politecnico federale di Zurigo** di ridefinire, su basi strategiche, **l'ordine di realizzazione dei principali progetti stradali, ferroviari e d'agglomerato per il periodo 2025–2045.**

L'analisi ha riguardato **circa 500 progetti, per un valore complessivo di oltre 112 miliardi di franchi**, suddivisi tra strade nazionali, ferrovie e programmi d'agglomerato. La procedura di valutazione, di tipo comparativo e semiquantitativo, ha portato alla definizione di sei livelli di priorità, tenendo conto di rilevanza strategica, benefici per la rete, costi, fattibilità e interdipendenze tra progetti.

Il quadro che ne emerge conferma l'elevata qualità complessiva del sistema dei trasporti svizzero, ma anche un dato chiave: l'utilità marginale dei grandi ampliamenti infrastrutturali tende a diminuire, mentre crescono i costi e la complessità. Per questo, **la strategia raccomandata privilegia interventi mirati**, capaci di eliminare colli di bottiglia critici, rafforzare la resilienza della rete e migliorare la gestione operativa, piuttosto che un'estensione generalizzata delle capacità.

Un elemento centrale è il vincolo finanziario: 9 miliardi per le strade nazionali, tra 14 e 24 miliardi per le ferrovie (a seconda della variante di finanziamento) e 7,5 miliardi per i progetti d'agglomerato. Tutti i progetti di massima priorità risultano sostenibili, ma solo grazie a semplificazioni progettuali, rinvii oltre il 2045 e, in alcuni casi, rinunce complete.

Focus sulla Svizzera meridionale e sul Canton Ticino (punto 7.5)

Nella Svizzera meridionale, e in particolare nel Canton Ticino, i flussi di traffico si concentrano su pochi assi strategici che svolgono contemporaneamente una funzione nazionale, internazionale e intracantonale. Le criticità della rete autostradale si ripercuotono direttamente sugli agglomerati urbani, compromettendo la funzionalità complessiva del sistema dei trasporti.

Sul fronte ferroviario, l'entrata in esercizio di AlpTransit – con la galleria di base del Ceneri – ha rappresentato una svolta decisiva, migliorando radicalmente i collegamenti regionali, in particolare tra Lugano e Locarno. Tuttavia, **la prosecuzione di AlpTransit a sud di Lugano non è prevista nelle pianificazioni attuali**: ciò significa che, per i prossimi decenni, l'infrastruttura esistente resterà sostanzialmente invariata. Gli interventi ferroviari prioritari si limitano quindi all'ampliamento della stazione di Locarno, con la realizzazione di un marciapiede supplementare, giudicato opportuno e urgente.

La vera priorità strategica per il periodo 2025–2045 nel Ticino riguarda però la rete autostradale. Il potenziamento degli assi A2 e A13, in particolare il collegamento Bellinzona–Locarno e il tratto Lugano Sud–Mendrisio, è considerato altamente prioritario nonostante gli elevati costi. Secondo lo studio, queste opere non solo risolvono i problemi di capacità, ma contribuiscono anche a decongestionare i centri abitati, migliorare la sicurezza stradale e rafforzare la resilienza della rete, inclusa la gestione della manutenzione futura. Per il tratto attraverso il Piano di Magadino, le condizioni quadro sono ormai definite e ulteriori analisi di variante non sono ritenute utili.

Accanto alle grandi infrastrutture, trovano spazio anche i progetti d'agglomerato, con un approccio più orientato alla mobilità locale e sostenibile. Possono essere approvati, secondo la nuova graduatoria, la viabilità del Basso Malcantone (con le varianti in galleria di Magliaso e Pura), il progetto Agglobus Lugano Centro–Pian Scairolo e l'ampliamento della rete di percorsi pedonali e ciclabili nel Locarnese. Particolarmente valorizzati sono gli investimenti a favore del trasporto pubblico su gomma, soprattutto per il potenziamento delle infrastrutture dedicate agli autobus.