

Al Consiglio federale, il 16 gennaio 2026

Risoluzione dei Cantoni di Basilea Campagna, Basilea Città, Ginevra, Ticino, Vallese, Vaud:

## Sei Cantoni chiedono un potenziamento dell'offerta e delle infrastrutture per una rete ferroviaria solida

I Cantoni di Basilea Campagna, Basilea Città, Ginevra, Ticino, Vallese e Vaud dipendono in modo particolare da una rete ferroviaria efficiente. Si trovano su assi di trasporto nazionali e internazionali centrali, sono regioni importanti per i pendolari e l'economia e sono zone di confine strettamente legate all'estero.

Già oggi l'infrastruttura ferroviaria di questi Cantoni raggiunge i suoi limiti di capacità nei nodi e nei corridoi centrali, in particolare nelle ore di punta. Il previsto aumento della popolazione, del traffico pendolare, del turismo e del trasporto merci aggrava ulteriormente la situazione. Numerose linee sono utilizzate sia dal traffico viaggiatori che dal traffico merci, con conseguente perdita di qualità del traffico ferroviario.

Senza capacità supplementari, il trasferimento alla ferrovia, l'approvvigionamento del Paese e il raggiungimento degli obiettivi climatici sono minacciati. I Cantoni hanno quindi bisogno di segnali chiari da parte della Confederazione in merito alle priorità, alle tempistiche e al finanziamento, al fine di pianificare in modo lungimirante le stazioni e le loro aree, le vie di accesso e lo sviluppo urbano.

I Cantoni firmatari rivolgono quindi richieste comuni al Consiglio federale:

### A) Stabilire le priorità e garantire il finanziamento

#### 1. *Dare la priorità all'offerta prima dell'infrastruttura*

Lo sviluppo delle infrastrutture deve essere sistematicamente derivato dagli obiettivi di offerta e domanda. Solo così è possibile garantire che gli investimenti rispondano alle esigenze ed evitare errori di pianificazione.

#### 2. *Rafforzare gli obiettivi in materia di offerta per il 2035*

Gli obiettivi in materia di offerta per il 2035 (CO35) elaborati contengono elementi centrali per il futuro dei trasporti pubblici. La deprioritizzazione non deve compromettere i miglioramenti previsti in materia di offerta.

#### 3. *Garantire un finanziamento sufficiente*

Per il necessario ampliamento occorre stanziare 24 miliardi di franchi (secondo lo scenario alto dello studio del Politecnico federale di Zurigo sul traffico nel 2045). I Cantoni sostengono quindi la strada scelta dal Consiglio federale.

### B) Rafforzare la dorsale della rete ferroviaria

#### 1. *Creare capacità sulle principali linee est-ovest e nord-sud*

Queste linee costituiscono la spina dorsale del traffico ferroviario nazionale e internazionale. È necessario eliminare le strozzature esistenti per garantire stabilità, capacità e qualità a lungo termine.

#### 2. *Rafforzare il traffico regionale negli agglomerati*

Lo sviluppo di un traffico regionale attrattivo deve essere una priorità al fine di gestire efficacemente i flussi pendolari e ridurre gli ingorghi, il rumore e le emissioni.

#### 3. *Promuovere il trasporto internazionale di persone e merci*

La Svizzera ha bisogno di collegamenti ferroviari internazionali efficienti. Il trasporto internazionale di passeggeri e merci su rotaia deve essere rafforzato in modo mirato sui corridoi interessati.

Le seguenti esigenze regionali sono sostenute da tutti i Cantoni firmatari, poiché la loro attuazione è essenziale per l'efficienza dell'intero sistema di trasporto svizzero e del traffico ferroviario transfrontaliero.

**Cantoni di Basilea Campagna e Basilea Città: finanziare la linea diametrale di Basilea con stazione sotterranea di Basilea FFS.**

Il nodo ferroviario di Basilea è un crocevia nazionale e internazionale sull'asse nord-sud ed è già oggi fortemente sollecitato. La domanda di traffico pendolare transfrontaliero e intercantonale richiede collegamenti S-Bahn transfrontalieri frequenti e affidabili. Allo stesso tempo, il traffico regionale nel nodo di Basilea non è attualmente sufficientemente separato dal traffico a lunga percorrenza e dal traffico merci. La linea diametrale, compresa la stazione sotterranea di Basilea FFS, garantisce capacità e robustezza. Ulteriori offerte favoriscono gli effetti di trasferimento, migliorano la qualità della vita e aumentano l'accessibilità dello spazio economico di Basilea nell'interesse di tutta la Svizzera.

**Canton Ginevra: ampliamento della capacità della stazione ferroviaria di Ginevra-Aeroporto per un forte asse est-ovest, nuovo collegamento urbano e ampliamento dell'offerta internazionale Ginevra-Lione.**

La regione metropolitana di Ginevra è il più grande agglomerato transfrontaliero della Svizzera e dovrebbe registrare una forte crescita entro il 2040. Ciò richiede infrastrutture ferroviarie regionali efficienti, in particolare un ampliamento dell'offerta della RER e un collegamento nord-sud supplementare nella rete urbana. In quanto capolinea dell'asse nazionale est-ovest, Ginevra svolge un ruolo strutturale per l'arco lemanico e l'intera rete. L'ampliamento della stazione di Ginevra-Aeroporto è essenziale a questo proposito e costituisce un presupposto per lo sviluppo dell'offerta sull'asse est-ovest (Ginevra-Aeroporto-Rorschach). Infine, Ginevra è la porta sud-occidentale della Svizzera: la Confederazione deve sostenere l'ampliamento dell'offerta internazionale Ginevra-Lione al fine di rafforzare il collegamento con il corridoio ad alta velocità verso il sud della Francia e la penisola iberica.

**Canton Ticino: rafforzare l'asse nord-sud e migliorare la capacità e la durata del viaggio tra il Ticino e Milano.**

Questo asse collega i principali poli economici e urbani della Svizzera alla regione metropolitana di Milano e costituisce il principale corridoio del traffico ferroviario transalpino di merci. La bassa velocità commerciale e le strozzature, in particolare nei nodi di Bellinzona, Lugano e Mendrisio e sul versante italiano, riducono l'efficacia di AlpTransit. Un aumento della capacità anche sull'asse per Locarno e la velocizzazione della tratta Ticino-Milano sono indispensabili per consentire una crescita stabile del traffico passeggeri e merci e raggiungere gli obiettivi nazionali climatici e in materia di trasferimento modale.

**Canton Vallese: Ampliare l'asse Losanna-Ginevra e Lötschberg/Sempione.**

L'accessibilità del Vallese dipende, oltre che dal tunnel di base del Lötschberg ormai completato, anche dal collegamento principale Losanna-Ginevra. Le strozzature esistenti ostacolano i nuovi collegamenti, il turismo e l'attrattiva della regione. Un collegamento principale efficiente nella Svizzera romanda è inoltre una condizione indispensabile per il traffico internazionale attraverso il Lötschberg/Sempione in direzione dell'Italia. Lo sviluppo dell'offerta internazionale è chiaramente auspicabile e deve avvenire in modo tale da rafforzare anche il traffico regionale lungo l'asse del Sempione. Parallelamente, è necessario garantire e sviluppare una rete regionale efficiente nella pianura del Rodano, al fine di rispondere in modo affidabile alla crescente domanda.

**Canton Vaud: migliorare il collegamento della Svizzera romanda con il resto del Paese e creare una nuova linea Losanna-Ginevra.**

La regione del Leman sta vivendo una forte crescita e la linea esistente Losanna-Ginevra è insufficiente in termini di capacità e costituisce un collo di bottiglia per il traffico a lunga percorrenza nel nodo di Losanna. Un asse supplementare o un aumento sostanziale della capacità (in particolare la progressiva realizzazione di un doppio binario a partire da Morges-Perroy) dovrebbe consentire di creare la capacità e la ridondanza necessarie nella metropoli del Leman, rafforzando al contempo il traffico nazionale a lunga percorrenza est-ovest. Il traffico ferroviario internazionale, in particolare verso Lione e il sud della Francia, nonché attraverso

il Sempione in direzione dell'Italia, deve essere potenziato al fine di migliorare i collegamenti internazionali della Svizzera.

**Uniti e determinati per uno sviluppo ferroviario urgente**

Con questa risoluzione, i Cantoni di Basilea Città, Basilea Campagna, Ginevra, Ticino, Vallese e Vaud ribadiscono il loro impegno comune a favore dello sviluppo dell'offerta ferroviaria e dei necessari adeguamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Essi vedono in questo un contributo essenziale allo sviluppo economico, agli obiettivi climatici e di trasferimento modale, alla sicurezza. I Cantoni auspicano che il Consiglio federale tenga debitamente conto delle presenti esigenze nel fissare priorità, tempistica e finanziamento.

Regierungsrat  
Isaac Reber



Bau- und Umweltschutzdirektion  
Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrätin  
Esther Keller



Bau- und Verkehrsdepartement  
Kanton Basel-Stadt

Conseiller d'Etat  
Pierre Maudet



Département de la santé et des mobilités  
République et canton de Genève

Presidente del Consiglio di Stato  
Norman Gobbi



Dipartimento delle istituzioni  
Repubblica et cantone Ticino

Staatsrat  
Franz Ruppen



Departement für Mobilität,  
Raumentwicklung und Umwelt  
Kanton Wallis

Conseillère d'Etat  
Nuria Gorrite



Département des institutions, de la culture,  
des infrastructures et des ressources  
humaines,  
Canton de Vaud