

Gentili Signore e Signori,

Nr. 3 - Dicembre 2025

il 2025 sta già volgendo al termine. È stato un altro anno ricco di eventi per il progetto Grimseltunnel: tra le altre cose è stato firmato l'accordo di attuazione della fase 2 di progettazione, sbloccando così gli importanti fondi necessari per portare avanti il progetto.

Resoconto dell'Assemblea Generale del 27 giugno 2025

L'Assemblea Generale di quest'anno si è tenuta il 27 giugno 2025 a Sarnen. Abbiamo avuto il piacere di dare il benvenuto a numerosi membri. Grazie mille per il grande interesse dimostrato! Oltre ai consueti punti all'ordine del giorno dell'IG Grimseltunnel, ha suscitato particolare interesse la presentazione dello stato attuale del progetto da parte del presidente del Consiglio di amministrazione della Grimselbahn AG, Hans Wicki.

Siamo lieti di mettere a disposizione i documenti relativi all'Assemblea generale del 27 giugno 2025 sul nostro sito web www.ig-grimseltunnel.ch.

Save the Date: Assemblea generale 2026 - Mercoledì 1° luglio 2026, ore 11.00

Perizia ETH – Rapporto Weidmann «Trasporti 2045»

Il progetto per la costruzione della galleria ferroviaria del Grimsel procede secondo i piani. La perizia commissionata dal DATEC al Politecnico federale di Zurigo dimostra che il collegamento ferroviario tra due regioni alpine e turistiche, attivo tutto l'anno, è molto promettente. La IG Grimseltunnel è fermamente convinta che il progetto debba essere considerato prioritario nell'ambito del BIF 14 per il periodo 2025-2045, in considerazione delle enormi sinergie finanziarie che ne deriverebbero. La decisione definitiva sarà presa dal Parlamento federale nel 2028. La IG Grimseltunnel difenderà con determinazione le legittime rivendicazioni delle regioni interessate sulla scena politica.
Link alla perizia del Politecnico federale di Zurigo:

[Microsoft Word - UVEK-Verkehr45_Schlussbericht_V102.docx](#)

Senza la rapida costruzione del tunnel del Grimsel, la disponibilità dell'Haslital e della Vallemaggia a sostenere il crescente utilizzo delle Alpi centrali per compiti nazionali quali la produzione di energia elettrica, il transito di energia (gas/elettricità) e il mantenimento degli aeroporti militari sarebbe notevolmente ridotta. La costruzione delle nuove dighe del Grimsel graverà pesantemente sulla comunità valligiana per decenni. Nel Cantone di Berna si aggiunge il fatto che i Comuni interessati non hanno accesso ai canoni per i diritti d'acqua. In questo caso le regioni si aspettano che gli oneri futuri siano compensati con misure concrete. In caso contrario, c'è da temere che la realizzazione di progetti importanti subisca ritardi.



La perizia dell'ETH afferma giustamente: «Il potenziale turistico di un collegamento ferroviario tra i centri turistici di Interlaken e Lucerna e la regione alpina centrale appare promettente». La IG Grimseltunnel non condivide la valutazione secondo cui i costi operativi aggiuntivi saranno elevati, poiché non è possibile sostituire i servizi esistenti e non è prevedibile alcuna redditività. Al contrario, l'Ufficio dei trasporti pubblici del Cantone di Berna stima che la compensazione dei costi di esercizio non coperti ammonterà a circa 1,1 milioni di franchi (compresa la quota del Canton Vallese). Lo stesso importo sarà a carico della Confederazione. Ciò comporta una compensazione di esercizio di 2,2 milioni di franchi all'anno per la ferrovia del Grimsel. Per le indennità del traffico regionale e locale ordinato, il Cantone di Berna paga oggi un totale di 216 milioni di franchi, che con la quota federale ammonta a 460 milioni; i 2,2 milioni di franchi per la ferrovia del Grimsel sono quindi una quota irrisoria. La IG Grimseltunnel non riesce a comprendere il calcolo dell'indennizzo. È evidente che il numero di passeggeri è stato stimato in modo estremamente basso.

Il tunnel previsto è lungo 22 chilometri. Il progetto, sostenuto da otto Cantoni, si basa su una pianificazione dettagliata decennale e sulle conoscenze acquisite in molti anni di costruzione di gallerie e tunnel nella zona del Grimsel. I calcoli estremamente prudenti, recentemente rivisti e verificati da esperti indipendenti, prevedono costi pari a circa 750 milioni di franchi. Tali costi saranno confermati entro la primavera del 2026 sulla base delle offerte presentate.

Va tenuto presente il chiaro posizionamento della popolazione dell'Haslital e di alcune zone della valle di Goms, che non accettano più la presenza di linee elettriche ad alta tensione sopra i loro villaggi.

Lo studio di fattibilità condotto dall'Università di San Gallo nel 2014 e una verifica effettuata nel 2022 dimostrano che il tunnel del Grimsel sarà ben utilizzato. Si prevede un volume annuo di almeno 400 000 passeggeri. Gli esempi di diverse ferrovie turistiche nella regione mostrano un forte aumento delle frequenze: solo la piccola funicolare Gelmer vicino a Guttannen trasporta oltre 100 000 passeggeri durante i quattro mesi di esercizio, con una tendenza al rialzo. La Zentralbahn (ZB) trasporta circa 15 milioni di passeggeri all'anno, con una crescita annua dell'8%.

Conclusioni:

Il tunnel del Grimseltunnel è un progetto modello di sostenibilità ecologica, economica e sociale. L'IG, insieme a tutti i sostenitori della politica e dell'economia, si impegnerà affinché questo progetto, così importante per la regione, possa essere realizzato. La solidarietà confederale non è una strada a senso unico.

- Le zone rurali/valli non sono più disposte a sostenere solo oneri (20 anni di cantieri per le energie rinnovabili, nuove dighe sul Grimsel e sul Trift) senza ottenere alla fine alcun vantaggio;
- Il raggruppamento delle reti ferroviarie e delle reti ad altissima tensione è un obiettivo dichiarato del Consiglio federale;
- Il raggruppamento garantisce un approvvigionamento elettrico sicuro (soluzione tunnel);
- Il raggruppamento consente un rapido potenziamento dell'approvvigionamento energetico necessario alla Svizzera;
- Il raggruppamento collega tutte le ferrovie a scartamento ridotto e consente sinergie con una politica di investimento e procedure operative comuni;
- Il raggruppamento amplia i collegamenti con i mezzi pubblici nelle regioni montane BE / VS / OW / UR / GR;
- La sicurezza nella pianificazione e nei costi è dimostrabile;
- Il tunnel Grimseltunnel è la soluzione;

Intervista a Laurent Wehrli, presidente del Consiglio di amministrazione della MOB

Laurent Wehrli è stato eletto Presidente del Consiglio di amministrazione durante l'assemblea generale 2025 della Montreux Oberland-Bahn (MOB). Nell'IG Grimseltunnel ricopre la carica di vicepresidente.

Laurent Wehrli, cosa può dirci di lei?

Sono consigliere nazionale eletto del PLR del Cantone di Vaud. Inoltre, dirigo due aziende che ho fondato e faccio parte di diversi comitati e consigli consultivi. In particolare, sono presidente della MOB SA.



Che legami ha con la MOB o altre compagnie ferroviarie?

Come già detto, attualmente sono presidente della MOB SA, dopo essere stato eletto membro del consiglio di amministrazione nel 2022. I miei rapporti con la MOB risalgono però a molto tempo fa: ho collaborato strettamente con questa azienda durante i miei 21 anni di attività nell'amministrazione comunale di Montreux, ma i miei legami sono anche di natura familiare, poiché mio nonno paterno lavorava alla MOB. Nel settore dei trasporti sono anche membro della Compagnie Générale de Navigation CGN SA e CGN– Belle Epoque SA.

Qual è secondo lei l'importanza del trasporto ferroviario turistico in Svizzera?

Il trasporto ferroviario turistico è indispensabile e integra il trasporto pubblico sovvenzionato: in Svizzera i treni sono cresciuti insieme al turismo, che ha facilitato e motivato molti sviluppi nel settore ferroviario. Le spese dei turisti contribuiscono all'equilibrio finanziario di diverse aziende. I cosiddetti treni turistici garantiscono la continuità e lo sviluppo della mobilità, in particolare per la popolazione delle regioni montane. Le interazioni erano/sono molteplici, sia nel passato che nel futuro!

Inoltre, il treno si distingue per il suo incomparabile bilancio ambientale rispetto allo stesso percorso effettuato in pullman o con un veicolo privato.

Qual è il ruolo dei treni panoramici?

I treni panoramici sono stati e continuano ad essere parte integrante degli sviluppi positivi che ho citato. Sono un forte argomento di marketing, poiché combinano la competenza tecnica con la bellezza speciale dei paesaggi, che vengono così valorizzati per la gioia dei viaggiatori.

Nel 2020, la MOB e la BLS hanno istituito un collegamento ferroviario diretto tra Montreux e Interlaken con un cambio di scartamento a Zweisimmen, in modo che i passeggeri possano viaggiare tra queste due città senza dover cambiare treno. In un certo senso, le linee a scartamento metrico tra Lucerna e Montreux sono ora «collegate». Quali sono secondo lei i vantaggi di un collegamento attraverso il tunnel del Grimsel?

Sia i turisti svizzeri che quelli stranieri apprezzano sempre più le offerte di viaggi alla scoperta, tra cui il Grand Tour. Il collegamento Montreux-Interlaken contribuisce a questo fenomeno. Il collegamento attraverso il tunnel del Grimsel offrirà ulteriori opportunità in tal senso, sia per raggiungere destinazioni che senza questo collegamento sarebbero più difficili da raggiungere, sia per ammirare paesaggi meno accessibili, in particolare per i turisti che soggiornano in Svizzera solo per pochi giorni. Tutto ciò offre opportunità economiche.

Secondo lei, quale tipo di traffico utilizzerebbe maggiormente il tunnel del Grimsel?

Sebbene la popolazione della regione utilizzerebbe senza dubbio questo nuovo collegamento, è presumibile che il traffico turistico proveniente dalla Svizzera e dall'estero sarebbe maggiore.

Quali opportunità economiche offre il tunnel del Grimseltunnel?

Un nuovo collegamento di questo tipo offrirà opportunità economiche a tutte le regioni interessate e creerà anche nuovi posti di lavoro nelle zone montane, che saranno molto graditi.

Newsletter

Se il tunnel del Grimsel non venisse realizzato, quali conseguenze avrebbe secondo lei?
Verrebbero meno la realizzazione dei potenziali sviluppi e gli effetti positivi che ne deriverebbero.

In che modo i membri dell'IG Grimseltunnel possono impegnarsi per aumentare le possibilità di realizzazione del tunnel del Grimsel?

Comunicare, informare, spiegare, in particolare su un punto importante: questo progetto di tunnel ferroviario è stato concepito come integrazione al tunnel che verrà costruito per soddisfare le esigenze di collegamento delle reti elettriche. Si tratta quindi di un'occasione unica per agire in modo complementare, il che significa che è più sensato e più economico!

La sua conclusione

La Svizzera si è sviluppata grazie a persone visionarie, che non hanno avuto paura di impegnarsi e non si sono lasciate fermare dalle critiche! Cerchiamo di essere degni eredi dei nostri predecessori!

Cari membri dell'IG, continuiamo a contare sul vostro grande sostegno.

Vi auguriamo un Felice Natale e un Prospero Anno Nuovo.

COMITATO ESECUTIVO IG GRIMSELTUNNEL

Felice Natale