

Il Consiglio federale riconosce il tunnel di Grimsel come progetto chiave

Cari membri dell'IG Grimseltunnel
Gentili signore e signori,

nella sua seduta del 28 gennaio 2026, il Consiglio federale ha fissato i parametri per lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto fino al 2045. Sulla base di una perizia del Politecnico federale di Zurigo e delle analisi degli uffici federali competenti, la Confederazione è giunta alla conclusione che, nell'ambito dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria per i prossimi decenni, il tunnel del Grimsel rientra tra i sei progetti ferroviari chiave da realizzare entro il 2045.

Il comitato direttivo della comunità di interessi (IG) Grimseltunnel accoglie con grande soddisfazione questa decisione del Consiglio federale, che tiene conto dei legittimi interessi delle regioni montane e turistiche della Svizzera. Questa importante decisione è anche espressione dell'equilibrio federalista, poiché con la loro energia idroelettrica queste regioni contribuiscono in modo significativo all'approvvigionamento di energia pulita dell'intero Paese e al successo economico dell'intero settore elettrico. Questo contributo assumerà ancora maggiore importanza con lo sviluppo dell'energia idroelettrica. Se anche il Parlamento seguirà la decisione del Consiglio federale, solo il 2% circa del volume totale degli investimenti confluirà nelle regioni di montagna.

Da questo punto di vista è fondamentale riconoscere l'utilità del progetto Grimseltunnel.

Il tunnel combinato del Grimsel, sostenuto da otto Cantoni, non sarà realizzato solo per la ferrovia, ma anche per diventare un'arteria principale della rete elettrica svizzera. Le critiche degli ultimi giorni hanno riguardato soprattutto i costi di costruzione e l'utilità del progetto. Il costo di 800 milioni di franchi citato più volte è un costo lordo. I calcoli estremamente prudenti e verificati da esperti indipendenti prevedono attualmente circa 750 milioni di franchi. Grazie alle sinergie con la nuova linea ad alta tensione già pianificata da Swissgrid e ai contributi di terzi, la costruzione dovrebbe quindi gravare sul fondo per le infrastrutture ferroviarie e sui contribuenti con circa 500 milioni di franchi.

I collegamenti ferroviari in Svizzera non sono molto frequenti dal punto di vista economico. La Zentralbahn, che rileva la gestione della Grimselbahn, è sulla strada del successo. Con i suoi 15 milioni di passeggeri all'anno e una crescita dell'8% nel numero di passeggeri, registra una solida redditività. Lo studio di fattibilità dell'Università di San Gallo del 2014 e una verifica del 2022 dimostrano che il tunnel del Grimsel dovrebbe essere ben utilizzato. Si prevede un volume annuo di almeno 400 000 passeggeri. La tendenza è chiara, come dimostrano gli esempi di diverse ferrovie turistiche della regione che registrano un forte aumento delle frequenze. La sola piccola funicolare Gelmer presso Guttannen trasporta oltre 100 000 passeggeri nei quattro mesi di esercizio, con una tendenza al rialzo.

Anche i costi di esercizio sono sostenibili: l'Ufficio dei trasporti pubblici del Canton Berna stima che la compensazione dei costi di esercizio non coperti ammonti a circa 1,1 milioni di franchi (compresa la quota del Canton Vallese). Lo stesso importo è a carico della Confederazione. Ne risulta una compensazione di esercizio di 2,2 milioni di franchi per il tunnel del Grimsel. Ciò corrisponderà solo allo 0,5% della compensazione per il traffico regionale e locale ordinato nel Canton Berna. Per il resto, i costi di esercizio di una galleria ferroviaria con buone condizioni geologiche e senza infiltrazioni d'acqua sono proporzionati.

CONCLUSIONE

Il 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 alpina, possa essere realizzato. La solidarietà confederale non è una strada a senso unico.

- Il raggruppamento delle reti ferroviarie e delle reti ad altissima tensione
 - o è un obiettivo dichiarato del Consiglio federale;
 - o garantisce un approvvigionamento elettrico sicuro (soluzione delle gallerie);
 - o consente un rapido ampliamento dell'approvvigionamento energetico necessario alla Svizzera;
 - o collega tutte le ferrovie a scartamento ridotto e consente sinergie con una politica di investimento e procedure operative comuni; colma l'ultima lacuna nella rete a scartamento ridotto delle regioni montane BE / VS / OW / UR / GR.
- L'onere di 500 milioni di franchi a carico del fondo ferroviario e le indennità stimate da parte delle autorità pubbliche sono proporzionate e sostenibili.
- La sicurezza nella pianificazione e nei costi è dimostrabile.
- Le zone rurali/valli interessate sono disposte ad assumersi nuovi oneri (20 anni di cantieri per le energie rinnovabili, nuove dighe sul Grimsel e sul Trift) se riceveranno una compensazione.
- Il Grimseltunnel è una soluzione per l'intera regione alpina a costi ragionevoli e con rischi ben definiti.

Cari membri dell'IG, il progetto della ferrovia del Grimsel si trova in una fase decisiva. Mai prima d'ora il nostro progetto era arrivato così lontano, sia dal punto di vista tecnico che politico, come in questo momento. Continuiamo a contare sul vostro grande sostegno e attendiamo con piacere i vostri commenti e suggerimenti. Non dimenticate di promuovere la nostra causa comune.

In questa fase cruciale è necessario il sostegno di tutti i membri.

Cordiali saluti

Presidente IG Grimseltunnel
Roger Nager