

Il processo parlamentare è stato avviato con la consultazione. Ora si fa sul serio... Siamo lieti di richiamare ancora una volta l'attenzione sui messaggi chiave del nostro progetto «Ferrovia del Grimsel / Tunnel del Grimsel». È importante diffonderli e sostenere il progetto con dati concreti.

Dati sul progetto del tunnel del Grimsel

MESSAGGI CHIAVE

Progetto pionieristico – Base di costo solida – Chiarezza per la politica

La costruzione di un tunnel combinato ferroviario ed elettrico attraverso il Grimsel è un'opera pionieristica, sostenibile, e preparata in modo accurato e a lungo termine. Essa :

- **garantisce in modo sostenibile l'approvvigionamento energetico della Svizzera all'interno di un tunnel combinato;**
- **costa alla Confederazione meno di 500 milioni di franchi — il 2% degli investimenti previsti, pari ad almeno 24 miliardi, per la rete ferroviaria svizzera;**
- **consente un giusto equilibrio tra città e campagna, tra montagna e valle: migliori collegamenti e offerte turistiche più attraenti nella regione alpina per tutta la Svizzera;**
- **si basa su un calcolo vincolante dei costi — questa volta prima della decisione la classe politica e la popolazione sanno con elevata certezza cosa li aspetta;**
- **la realizzazione avverrà solo dopo il via libera politico — e gli imprenditori saranno chiamati a coprire eventuali costi eccedenti (procedura di alleanza).**

1. Base dei costi attendibile

Il Grimselbahntunnel costerà alla Confederazione meno di 500 milioni di franchi. Finora i progettisti dell'UFT avevano ipotizzato un importo provvisorio, arrotondato, di 800 milioni. Tale somma comprende la costruzione del tunnel e dell'infrastruttura ferroviaria.

A metà luglio 2026 il Consiglio di amministrazione della Grimselbahn AG ha affidato l'appalto per la progettazione e la costruzione della galleria ferroviaria a un consorzio di imprese. L'aggiudicazione è avvenuta con la riserva del finanziamento del progetto da parte della Confederazione. L'importo dell'appalto ammonta a 510 milioni di franchi, IVA esclusa. A ciò si aggiungono i costi per le prestazioni esterne all'Alleanza e le spese sostenute dal committente; va detratto il contributo ancora in sospeso da parte di Swissgrid per l'uso condiviso dell'impianto del tunnel. Ne risulta l'importo a carico del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria – inferiore a 500 milioni. Il calcolo dei costi definitivo sarà integrato nel Messaggio «Trasporti 45».

Non si pregiudica nulla. Il Consiglio federale e il Parlamento sono completamente liberi di valutare i dati, stabilire le priorità e approvare o respingere la costruzione del tunnel ferroviario.

2. La procedura di alleanza come iniziativa pionieristica – Gli imprenditori condividono il rischio

La procedura abituale è la seguente: i progettisti elaborano un progetto preliminare e stimano i costi sulla base dei costi di costruzione ipotizzati o noti da altri progetti. Una volta presa la decisione di realizzare l'opera, il progetto viene messo a gara e gli appaltatori presentano le loro offerte.

Nella procedura di appalto congiunto, applicata per la prima volta nel caso del tunnel del Grimsel nell'ambito di un progetto pilota, gli imprenditori coinvolti nella costruzione — progettisti, costruttori e fornitori (ferrovie, energia, comunicazioni) — presentano un'offerta congiunta. I costi target indicati nell'offerta diventano infine parte integrante del contratto.

Tutte le parti coinvolte firmano lo stesso contratto d'appalto con il committente. Il compenso è basato su incentivi. Tutti devono lavorare in modo efficiente e tutti ne subiscono le conseguenze: se la scadenza non viene rispettata, i partner di realizzazione contribuiscono in parti uguali al superamento dei costi target concordati. Al contrario, se i costi risultano inferiori al previsto, beneficiano di un bonus corrispondente.

IL PUNTO DECISIVO

Il modello di alleanza, che prevede il coinvolgimento sin dalle prime fasi degli appaltatori esecutivi, garantisce un'elevata certezza dei costi: questa è la differenza fondamentale rispetto ai grandi progetti del passato

3. Trasparenza e ruoli

La Grimselbahn AG non è una società privata che agisce in modo autonomo, bensì la società costruttrice ufficiale che opera per conto dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e della Zentralbahn — analogamente a quanto avvenuto per la costruzione delle gallerie del San Gottardo e del Lötschberg. L'UFT viene regolarmente informato sullo stato di avanzamento e sul calendario dei lavori in corso.

La concessione per la gestione del tunnel del Grimsel, invece, verrà assegnata dall'UFT o dal DETEC a una società ferroviaria; la richiedente è la Zentralbahn. L'incarico all'alleanza vincitrice verrà conferito solo dopo che la politica avrà dato il via libera e sbloccato i crediti.

La procedura è giuridicamente ineccepibile e politicamente aperta

- **L'ordine è corretto.** Prima il credito di pianificazione, poi la fase di progettazione, la decisione politica e solo successivamente l'appalto di costruzione. Inizialmente viene avviata esclusivamente la fase di progettazione.
- **Le competenze sono definite.** La Grimselbahn AG realizza il progetto per conto dell'UFT e della Zentralbahn, seguendo lo stesso modello adottato per il San Gottardo e il Lötschberg. La concessione di esercizio viene invece rilasciata separatamente dall'UFT o dal DETEC.
- **La supervisione funziona.** L'UFT viene costantemente aggiornata sui contenuti e sul calendario dei lavori. Non vi è alcuna procedura che sia sfuggita alla supervisione.

LA CRITICA RAFFORZA LA PROPOSTA

Chi chiede maggiore certezza sui costi la ottiene qui con il modello Allianz

4. Certezza nella pianificazione e nei costi

La geologia è nota come in nessun altro luogo. Grazie all'esteso sistema di gallerie della KWO e della Transitgas, lungo circa 150 chilometri, si dispone di conoscenze approfondite del sottosuolo.

- La roccia è estremamente stabile; non si temono infiltrazioni d'acqua di rilievo.
- Il sottosuolo è costituito da granito e gneiss compatti e resistenti.

- Non sono necessari complessi lavori di messa in sicurezza con calcestruzzo o acciaio.

Anche il volume di passeggeri previsto è stato rilevato scientificamente. I dati dell'Università di San Gallo saranno aggiornati fino all'autunno del 2026.

I requisiti sono noti prima ancora che venga emessa la delibera. I requisiti relativi alla costruzione della galleria, alla geologia, al materiale di discarica, all'accesso al cantiere, nonché quelli operativi e di sicurezza sono stati definiti già da tempo e sono stati integrati nel calcolo dell'Alleanza. Proprio per questo è stato possibile presentare un'offerta con costi target vincolanti — altrimenti nessuna impresa si sarebbe assunta tale responsabilità.

5. Sicurezza sul lavoro

La sicurezza operativa ha la massima priorità. La fase di preparazione del progetto della Grimselbahn AG comprende un piano di sicurezza e di soccorso ben strutturato, che è stato verificato da gruppi di esperti.

- In caso di incendio sono previsti un sistema di ventilazione di emergenza e locali di sicurezza ventilati separatamente per le persone, in conformità alle norme vigenti.
- La temperatura dell'aria causata dal calore emesso dei cavi ad altissima tensione non deve superare i 40 gradi.
- Il sistema di sicurezza garantisce la separazione tra la ferrovia e la linea ad alta tensione.

6. Domanda e redditività

Le ferrovie turistiche nelle Alpi riscuotono successo. In Svizzera i collegamenti ferroviari sono raramente redditizi. La situazione è diversa per le ferrovie turistiche nella regione alpina, che da anni registrano un forte aumento dell'affluenza. La Zentralbahn, che amplierebbe il proprio portafoglio di offerte con la gestione della Grimselbahn, è sulla strada del successo: circa 15 milioni di passeggeri all'anno con una crescita annua dell'8%.

Lo studio di fattibilità dell'Università di San Gallo del 2014 e la sua revisione del 2022 confermano che la ferrovia del Grimsel avrà un buon tasso di utilizzo. Gli esperti prevedono inizialmente almeno 400'000 passeggeri all'anno, senza tenere conto di un'offerta turistica ampliata. A titolo di confronto: già la piccola funicolare di Gelmer, nei pressi di Guttannen, registra oltre 100'000 passeggeri in quattro mesi di esercizio. Considerata la crescente attrattiva turistica della regione alpina, il potenziale è lungi dall'essere esaurito — ad esempio con offerte di viaggi senza bagagli. Lo studio sul potenziale economico del tunnel del Grimsel, realizzato su incarico del Consiglio federale dai Cantoni di Berna, Vallese e Uri e dai Comuni coinvolti, sarà presentato all'UVEK all'inizio di ottobre 2026.

Compensazioni modeste. Il contributo delle autorità pubbliche ai costi di esercizio è ben sostenibile. L'Ufficio bernese dei trasporti pubblici stima che la compensazione per i costi di esercizio annuali non coperti ammonti a circa 1,1 milioni di franchi, compresa la quota del Vallese; lo stesso importo è a carico della Confederazione. Ne risulta un indennizzo di esercizio pari a 2,2 milioni di franchi per il tunnel del Grimsel, ovvero lo 0,5% dell'indennizzo previsto per il trasporto regionale e degli agglomerati nel Cantone di Berna.

I costi di esercizio in una galleria ferroviaria situata in condizioni geologiche favorevoli sono relativamente bassi. La fusione delle reti a scartamento metrico offre inoltre alle società ferroviarie sinergie in termini di impiego, manutenzione e approvvigionamento dei veicoli.

7. Efficienza della rete e offerta

Una rete collegata a scartamento ridotto di circa 850 chilometri. Con il tunnel del Grimsel si crea una rete che si estende su tutta la regione alpina svizzera. Il programma di marcia prevede

collegamenti sul versante nord con Lucerna, Interlaken e da lì a Montreux (con il Golden Pass Express), nonché sul versante sud con Andermatt, St. Moritz e Zermatt. La durata del viaggio tra Meiringen e Oberwald è di 30 minuti.

8. Approvvigionamento energetico ed equilibrio tra città e campagna

Se l'unico criterio per valutare l'utilità fosse il semplice numero di passeggeri, oggi non esisterebbero ferrovie nelle zone scarsamente popolate e nelle regioni montane. I programmi di potenziamento della Confederazione hanno avuto finora tanto successo proprio perché erano strettamente legati alla politica regionale dei Cantoni. Il tunnel del Grimsel è un esempio emblematico di questa strategia di coesione che ha dato prova della propria efficacia. Inoltre le ferrovie a scartamento ridotto rappresentano un'infrastruttura fondamentale per le regioni montane e, al contempo, sono un fiore all'occhiello del successo globale del turismo svizzero. Le regioni montane danno un contributo decisivo all'approvvigionamento del paese di energia elettrica pulita, sebbene partecipino solo marginalmente al successo economico. A parte questo, devono sopportare cantieri che durano anni e il loro traffico di servizio.

Conclusione: i vantaggi del tunnel combinato del Grimsel sono evidenti. Dal punto di vista della politica statale, il dare e avere — l'equilibrio tra città e campagna, montagna e valle — è un requisito imprescindibile.

Resoconto dell'Assemblea Generale

L'assemblea generale dell'IG Grimseltunnel si è tenuta il 1° luglio 2026 a Montreux. Oltre ai membri già in carica del comitato direttivo, i presenti hanno eletto Ricarda Bender Gál, Martin Bittel, Stefan Keller e Gerhard Kiechler come nuovi membri del comitato. Ai membri uscenti del comitato, Hans Hallenbarter, Karl Vogler e Herbert Volken, è stato espresso il dovuto ringraziamento per il loro impegno.

A seguito dell'elezione di Stefan Keller (finora revisore) nel Consiglio direttivo, si è reso necessario ricoprire nuovamente la carica di revisore. Karl Vogler è stato eletto come suo successore e nuovo revisore.

Lorenz Bösch, del team di progetto della Grimselbahn AG, ha informato i numerosi soci presenti sullo stato attuale del progetto del tunnel del Grimsel.

RINGRAZIAMENTI

Ringraziamo di cuore per il versamento della quota associativa e tutti quei soci che hanno arrotondato l'importo della quota o hanno versato una donazione aggiuntiva.

Grazie!

Non vediamo l'ora che si apra la fase decisiva del progetto. Grazie di cuore per il fedele sostegno e l'attenta valorizzazione del tunnel del Grimsel.

Cordiali saluti

Presidente IG Grimseltunnel
Roger Nager