

# GROSSER RAT

Februarsession 2023

## Anfrage Collenberg betreffend Mobilität von morgen

Mobilität ist für viele Menschen ein wichtiger Bestandteil des Alltags. Mobil zu sein bedeutet einzukaufen, sich zu versorgen, Freizeitbeschäftigungen oder beruflichen Tätigkeiten nachzugehen und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Viele Formen der Mobilität haben jedoch schädliche Auswirkungen für das Klima. Die Wichtigkeit eines gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs und gut ausgebauter Strassen sind im Kanton Graubünden sehr bekannt. Nebst dem umweltfreundlichen Velo nutzen die Menschen den Zug, das Auto oder Flugzeuge, um sich fortzubewegen. Der Kanton Graubünden hat in den letzten Jahrzehnten grosse Investitionen getätigt und wird solche auch in der nächsten Zeit tätigen, um der Bevölkerung eine zweckmässige Mobilitätsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Der Fokus liegt dabei bei den Strassen, beim ÖV und bei den Velonetzen. Diese Investitionstätigkeiten sind wichtig und sollen unterstützt werden.

Weltweit wird jedoch auch an anderen Mobilitätsformen geforscht. So wird mittlerweile an vielen Orten der Welt an der Hyperlooptechnologie geforscht. Bei der Hyperlooptechnologie handelt es sich um ein Hochgeschwindigkeitsverkehrssystem, bei dem Kapseln durch eine Vakuumröhre geschleust werden und dabei beinahe Schallgeschwindigkeit erreichen.

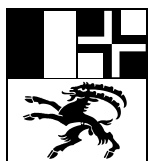
An der Technologie wird nicht nur im Silicon Valley geforscht. Auch in Europa erkennen immer mehr Personen und Organisationen Chancen dieser Technologie. So hat beispielsweise die in Zürich ansässige Forschungsorganisation EuroTube den Bau einer Hyperloop-Teststrecke im Wallis angestossen. Obwohl eine Hyperloopstrecke für den Personenverkehr zum jetzigen Zeitpunkt utopisch erscheint, dürfen die Entwicklungen im Bereich der Mobilität im Randkanton Graubünden nicht aus den Augen gelassen werden. Eine aktivere Rolle in diesem Forschungsbereich könnte langfristig für die Bündner Wirtschaft förderlich sein. Mit einem Kompetenzzentrum für Mobilität könnte Forschung im Bereich der Mobilität von morgen betrieben werden, neue Arbeitsstellen geschaffen und eine Umwelt für Start-Ups der Mobilitätsbranche entstehen.

Vor diesem Hintergrund wollen die Unterzeichnenden von der Regierung folgendes wissen:

1. Wie beurteilt die Regierung den Aufbau eines Kompetenzzentrums für Mobilität im Kanton Graubünden?
2. Wie werden die internationalen Entwicklungen im Bereich der Mobilität seitens der Regierung verfolgt?
3. Sollte der Kanton Graubünden die Forschung der Hyperlooptechnologie oder anderer innovativer Mobilitätstechnologien aktiv fördern?

Chur, 15. Februar 2023

**Collenberg**, Luzio, Haltiner, Bachmann, Berther, Bisculm Jörg, Brandenburger, Brunold, Bundi, Della Cà, Derungs, Epp, Feuerstein, Furger, Messmer-Blumer, Michael (Donat), Rettich, Righetti, Sax, Schneider, Spagnolatti, Tomaschett, Zanetti (Sent)



Sitzung vom

25. April 2023

Mitgeteilt den

28. April 2023

Protokoll Nr.

327/2023

### **Anfrage Collenberg**

betreffend Mobilität von morgen

### **Antwort der Regierung**

Die Regierung ist sich der Wichtigkeit der Mobilität für Graubünden bewusst. Sie ist ein bedeutender Standortfaktor. Die Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklungsschwerpunkte des Regierungsprogramms 2021–2024 (vgl. Botschaft Heft Nr. 8/2019–2020, S. 460 ff.), des revidierten kantonalen Richtplans wie auch des kantonalen Projekts "Aktionsplan Green Deal" (AGD). Seit 2016 finanziert primär der Bund im Rahmen der "Strategischen Entwicklungsprogramme Bahninfrastrukturen" (STEP 2025 ff.) die Eisenbahninfrastrukturen über den sog. Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Rad-Schiene-Technologie der Eisenbahn ist zwar nicht neu, aber aufgrund diverser Systemvorteile, wie geringer Energieverbrauch, hohe Kapazitäten (bis 1200 Sitzplätze pro Zug) und hohe Geschwindigkeiten (bis 350 km/h im Regelbetrieb) und grosse Sicherheit, nach wie vor zeitgemäss.

*Zu Frage 1:* Die Mobilität nimmt in der heutigen Gesellschaft einen wichtigen Stellenwert in Bezug auf das Wohnen, den Tourismus, die Arbeit sowie besonders hinsichtlich der Freizeitaktivitäten ein und unterliegt einem stetigen Wandel. Viele Menschen sind nicht mehr mit einem einzigen Mobilitätsmittel unterwegs, sondern kombinieren die Vorzüge der verschiedenen Mobilitätsformen. Es besteht zudem ein Trend, Mobilitätsmittel zu teilen (sharing economy). Die Mobilitätsformen sind heute so heterogen wie die Bedürfnisse der Mobilitätsnutzenden selbst. Die Mobilität von morgen steht dabei für die individuelle Fortbewegungsfreiheit in verschiedenen Lebensbereichen und ist gekennzeichnet von einer stetigen Zunahme der Nachfrage. Aufgrund der zu erwartenden Entwicklung hat der Kanton Graubünden beim Amt für Energie und Verkehr (AEV) den Bereich "Kompetenzzentrum für koordinierte Mobilität" bereits geschaffen. Das Kompetenzzentrum bietet Beratungen für Unternehmen, Gemeinden und Projektanten an. Die Beratung beinhaltet unter anderem die Kombination von verschiedenen Mobilitätsformen sowie dessen planerische Berücksichtigung.

*Zu Frage 2:* Sowohl die Regierung als auch die kantonale Verwaltung begleiten die Trends und internationalen Entwicklungen in der Mobilität und richten das Regierungsprogramm bedarfsgerecht darauf aus. Zu berücksichtigen ist bei der Beobachtung dieser Entwicklungen allerdings, dass urbane Strukturen nicht direkt mit den Strukturen im Kanton Graubünden verglichen werden können und die oft auf städtische Verhältnisse ausgerichtete Entwicklungen nicht so einfach auf den Kanton Graubünden übertragen werden können. Mit dem Projekt Venda hat der Kanton jedoch ein vollständig digitales und bargeldloses Ticketsystem im öffentlichen Verkehr lanciert, welches von der erfolgreichen Oyster-Card in London inspiriert worden ist. Damit wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für die Fahrgäste vereinfacht.

*Zu Frage 3:* Die Hyperloop-Magnetschwebebahn in Vakuumröhren befindet sich noch in einer frühen Entwicklungsphase. Aktuell besteht erst eine sehr kurze Teststrecke in der Wüste im Bundesstaat Nevada (USA). Die Investitionskosten sind noch nicht abschätzbar und die "Hyperloop Pods" fassen nur 28 Fahrgäste, wofür doppelspurige Röhren kapazitätsmässig nicht ausreichen würden. Beim ähnlichen Projekt "Swissmetro 1999" (Kapseln mit 200 Plätzen) wurden bereits zahlreiche Abklärungen durchgeführt, die zeigen, dass ein System mit Vakuumröhren mit zahlreichen technischen Problemen und hohen Kosten behaftet ist. Eine Magnetschwebebahn wird auch deshalb nicht als Verkehrsmittel für die Anbindung Graubündens in Betracht gezogen, da ein Systembruch resultieren würde und auf umsteigefreie Verbindungen aus dem In- und Ausland verzichtet werden müsste. Insgesamt lassen sich Fahrtzeitgewinne gemäss der europäischen Marktstudie 2006 für das System Swissmetro der ETH Zürich erst ab einer Distanz von über 200 km realisieren. Aus den oben genannten Gründen erkennt die Regierung keinen Bedarf die Forschung zur Hyperlooptechnologie zu fördern. Falls aber andere Mobilitätstechnologien eine Chance für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in Graubünden bieten, wird der Kanton die entsprechenden Chancen nutzen. Kurz- und mittelfristig sind primär die Umsetzung der nationalen Planungen STEP 2025 bzw. 2035 sowie Perspektive Bahn 2050/Verkehrskreuz Schweiz voranzutreiben.



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes.

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, consisting of several sharp, angular strokes.

Daniel Spadin

# CUSSEGL GROND

Sessiun da favrer 2023

## Dumonda Collenberg concernent la mobilitad da damaun

Per bleras persunas è la mobilitad in element impurtant dal mintgadi. Esser mobil vul dir far las cumissiuns, procurar per l'agen provediment, pratitgar activitads professiunalas u dal temp liber e prender part da la vita sociala. Bleras furmas da mobilitad han dentant consequenzas nuschaivlas per il clima. L'impurtanza d'in bun traffic public e da bunas vias è incontestada en il chantun Grischun. Ultra dal velo – ch'è in med da transport ecologic – dovra blera glied il tren, l'auto u l'aviun. Per metter a disposiziun a la populaziun ina infrastruttura da mobilitad adequata ha il chantun Grischun fatg grondas investiziuns ils ultims decennis, ed el vegn a far talas er en l'avegnir. En quest connex è il focus drizzà sin las vias, sin il traffic public e sin las raits da vias da velos. Questas activitads d'investiziun èn impurtantas e duain vegnir sustegnidas.

Sin l'entir mund vegnan dentant perscrutadas er autras furmas da mobilitad. En blers lieus dal mund vegn per exempel perscrutada en il fratemp la tecnologia da hyperloop. La tecnologia da hyperloop è in sistem da traffic d'auta sveltezza, nua che capslas vegnan spedidas tras in bischen a vacuum e cuntanschan bunamain la sveltezza dal sun.

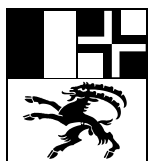
La tecnologia na vegn betg mo perscrutada en il Silicon Valley. Er en l'Europa percorschan adina dapli persunas ed organisaziuns las schanzas da questa tecnologia. Uschia ha per exempel l'organisaziun da perscrutaziun EuroTube, ch'è domiciliada a Turitg, preschentà l'idea da construir in traject da test per la tecnologia da hyperloop en il Vallais. Cumbain ch'in traject da hyperloop para actualmain utopic per il traffic da persunas, na dastga il Grischun – sco chantun periferic – betg perder ord ils eglis ils svilups en il sector da la mobilitad. Ina rolla pli activa en quest sector da perscrutaziun pudess esser d'avantatg per l'economia grischuna a lunga vista. In center da cumpetenzas per la mobilitad permetess da perscrutar en il sector da la mobilitad da damaun, da stgaffir novas plazzas da lavur e da crear bunas cundiziuns per start-ups da la bransch da mobilitad.

Sut quest aspect vulan las sutsegnadras ed ils sutsegnaders savair il suandant da la Regenza:

1. Co giuditgescha la Regenza l'installaziun d'in center da cumpetenzas per la mobilitad en il chantun Grischun?
2. Co persequitescha la Regenza ils svilups internaziunals en il sector da la mobilitad?
3. Duess il chantun Grischun promover activamain la perscrutaziun da la tecnologia da hyperloop u d'autras tecnologias da mobilitad innovativas?

Cuira, ils 15 da favrer 2023

**Collenberg**, Luzio, Haltiner, Bachmann, Berther, Bisculm Jörg, Brandenburger, Brunold, Bundi, Della Cà, Derungs, Epp, Feuerstein, Furger, Messmer-Blumer, Michael (Donat), Rettich, Righetti, Sax, Schneider, Spagnolatti, Tomaschett, Zanetti (Sent)



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

25 d'avrigl 2023

28 d'avrigl 2023

327/2023

## **Dumonda Collenberg**

concernent la mobilitad da damaun

### **Resposta da la Regenza**

La Regenza è conscianta da l'impurtanza da la mobilitad per il Grischun. La mobilitad è in factur economic impurtant. L'augment da l'attractivitat dal traffic public è in element essenzial dals puncts centrals da svilup dal Program da la Regenza 2021–2024 (cf. missiva carnet nr. 8/2019–2020, p. 460 ss.), dal Plan directiv chantunal revedì sco er dal project chantunal «Plan d'acziun Green Deal» (AGD). Dapi l'onn 2016 vegnan las infrastructures da viafier finanziadas en emprima lingia tras la Confederaziun sur l'uschenumnà fond per l'infrastructura da viafier (FIV) en il rom dals «Programs da svilup strategics da las infrastructures da viafier» (PROSSIV 2025 ss.). Bain n'è la tecnologia da roda e rodaglia da la viafier betg nova, ma grazia a divers avantatgs dal sistem – sco in pitschen consum d'energia, grondas capacitads (fin 1200 plazzas da seser per tren), autas sveltezzas (fin 350 km/h en il manaschi regular) ed ina gronda segirezza – è ella anc adina moderna.

*Tar la dumonda 1:* La mobilitad ha ina gronda impurtanza per la societad d'ozendi en quai che riguarda l'abitar, il turissem, la lavur e cunzunt las activitads da temp liber, ed ella è suttamessa a midadas permanentas. Blera glieud na viagia betg pli mo cun in unic med da transport, mabain cumbinescha ils avantatgs da las differentas furmas da mobilitad. Plinavant exista ina tendenza da parter ils meds da transport (sharing economy). Las furmas da mobilitad èn oz uschè eterogenas sco ils basegns da las personas mobilas sezzas. La mobilitad da damaun represchenta la libertad da sa mover en differentes secturs da la vita ed è caracterisada d'in augment permanent da la dumonda. Pervia dal svilup ch'è da spetgar, ha il chantun Grischun gia stgaffi il sector «Center da cumpetenzza per la mobilitad coordinada» tar l'Uffizi d'energia e da traffic (UEnTr). Il center da cumpetenzza porscha cussegliaziuns per interpresas, per vischnancas sco er per projectadras e projectaders. La cussegliaziun cumpiglia tranter auter la cumbinaziun da differentas furmas da mobilitad e tegna quint da talas en las planisaziuns.

*Tar la dumonda 2:* Tant la Regenza sco er l'administraziun chantunala accumpognan las tendenzas ed ils svilups internaziunals da la mobilitad e concepeschon il program da la Regenza tenor ils basegns respectivs. Sch'ins observa quests svilups, stoi dentant vegnir resguardà che structuraz urbanas na pon betg vegnir cumparegliadas directamain cun las structuraz en il chantun Grischun. Savens èn ils svilups concepids per las relaziuns da las citads e na pon betg simplamain vegnir transferids sin il chantun Grischun. Per il traffic public ha il chantun dentant lantschà il project «Venda» – in sistem da bigliets ch'è cumplainamain digital e che na dovra nagins daners contants. Vegnì ispirà è quest sistem da la «Oyster Card», la carta da success da Londra. L'utilisaziun dal traffic public vegn uschia simplifitgada per las passagieras ed ils passagiers.

*Tar la dumonda 3:* La viafier da suspensiun magnetica da hyperloop en bishens a vacuum è anc en ina fasa da svilup tempriva. Actualmain exista mo in traject da test fitg curt en il desert dal stadi federal Nevada (USA). Ils custs d'investiziun na pon anc betg vegnir stimads. Plinavant han ils «hyperloop pods» mo piazza per 28 viagiaturas e viagiaturs. Per quest intent fissan las capacitads da bishens a dus vials memia pitschnas. Per il project sumegliant «Swissmetro 1999» (capslas a 200 piazzas) èn gia vegnids fatgs numerus scleriments. Quels mussan ch'in sistem cun bishens a vacuum cuntogna blers problems technics ed è fitg char. Ina viafier da suspensiun magnetica na vegn dentant er betg considerata sco med da transport per la colliaziun cun il Grischun, perquai ch'i resultass ina ruptura dals systems e perquai che las colliaziuns cun la Svizra e cun l'exteriur na fissan betg pussaivlas senza stuair midar med da transport. Tenor il studi dal martgà europeic 2006 per il sistem Swissmetro da la Scola politecnica federala Turitg pon temps da viadi vegnir reducids tut en tut pir a partir d'ina distanza da passa 200 km. Sin basa dals motivs numnads qua survart na vesa la Regenza nagin basegn da promover la perscrutaziun da la tecnologia da hyperloop. Sche autras tecnologias da mobilitad porschan dentant ina schanza per sviluppar vinavant il traffic public en il Grischun, vegn il chantun a nizzegiar las schanzas correspondentas. A curta ed a media vista sto vegnir promovida en emprima lingia la realisaziun da las planisaziuns naziunalas PROSSIV 2025 resp. 2035 sco er Perspectiva Viafier 2050 / Crusch federala da la mobilitad.



En num da la Regenza

Il president:

Peter Peyer

Il chancelier:

Daniel Spadin

# GRAN CONSIGLIO

Sessione di febbraio 2023

## Interpellanza Collenberg concernente la mobilità di domani

Per molte persone la mobilità è una componente importante della vita quotidiana. Essere mobili significa fare la spesa, provvedere alle proprie necessità, svolgere attività nel tempo libero o attività professionali e partecipare alla vita sociale. Molte forme di mobilità presentano tuttavia effetti nocivi per il clima. Nel Cantone dei Grigioni è ben nota l'importanza di trasporti pubblici e di strade ben sviluppati. Oltre all'ecologica bicicletta, le persone usano il treno, l'auto o gli aerei per spostarsi. Negli ultimi decenni il Cantone dei Grigioni ha proceduto a importanti investimenti, e continuerà a investire anche nel prossimo futuro, per mettere a disposizione della popolazione un'adeguata infrastruttura di mobilità. L'attenzione si focalizza sulle strade, sui trasporti pubblici e sulle reti di vie ciclabili. Queste attività d'investimento sono importanti e devono essere sostenute.

Tuttavia, a livello mondiale anche altre forme di mobilità sono oggetto di studio. Ad esempio nel frattempo in molte regioni del mondo si sta studiando la tecnologia hyperloop. La tecnologia hyperloop consiste in un sistema di trasporto ad alta velocità nel quale le capsule vengono fatte correre in un tubo a bassa pressione, raggiungendo quasi la velocità del suono.

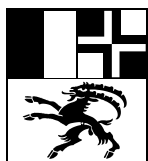
La tecnologia non viene studiata soltanto nella Silicon Valley. Anche in Europa sono sempre più numerose le persone e le organizzazioni che riconoscono le opportunità offerte da questa tecnologia. Ad esempio, l'organizzazione di ricerca EuroTube, con sede a Zurigo, ha avviato la realizzazione di una tratta sperimentale per la tecnologia hyperloop in Vallese. Benché una linea hyperloop per il traffico viaggiatori sembri al momento un'utopia, nei Grigioni quale Cantone periferico non vanno trascurati gli sviluppi nel settore della mobilità. A lungo termine un ruolo più attivo in questo settore di ricerca potrebbe rappresentare un vantaggio per l'economia grigionese. Un centro di competenze per la mobilità permetterebbe di svolgere attività di ricerca nel settore della mobilità di domani, di creare nuovi posti di lavoro e di far nascere un ambiente per start-up operanti nel ramo della mobilità.

Ciò considerato, le firmatarie e i firmatari desiderano sapere dal Governo quanto segue:

1. Come valuta il Governo la creazione di un centro di competenze per la mobilità nel Cantone dei Grigioni?
2. Il Governo in che modo segue gli sviluppi internazionali nel settore della mobilità?
3. Il Cantone dei Grigioni dovrebbe promuovere attivamente la ricerca sulla tecnologia hyperloop o su altre tecnologie di mobilità innovative?

Coira, 15 febbraio 2023

**Collenberg**, Luzio, Haltiner, Bachmann, Berther, Bisculm Jörg, Brandenburger, Brunold, Bundi, Della Cà, Derungs, Epp, Feuerstein, Furger, Messmer-Blumer, Michael (Donat), Rettich, Righetti, Sax, Schneider, Spagnolatti, Tomaschett, Zanetti (Sent)



Seduta del

25 aprile 2023

Comunicato il

28 aprile 2023

Protocollo n.

327/2023

## **Interpellanza Collenberg**

concernente la mobilità di domani

### **Risposta del Governo**

Il Governo è consapevole dell'importanza della mobilità per i Grigioni. Essa rappresenta un fattore di ubicazione rilevante. L'aumento dell'attrattiva dei trasporti pubblici è una componente sostanziale dei punti centrali di sviluppo del programma di Governo 2021–2024 (cfr. messaggio quaderno n. 8/2019–2020, p. 460 segg.), del piano direttore cantonale sottoposto a revisione come anche del progetto cantonale "Piano d'azione Green Deal" (PAGD). Dal 2016 l'infrastruttura ferroviaria è finanziata principalmente dalla Confederazione tramite il cosiddetto fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) nel quadro dei "Programmi di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria" (PROSSIF 2025 segg.). La tecnologia ruota-rotaia della ferrovia non è certo nuova, ma a seguito di diversi vantaggi del sistema, quali un consumo di energia contenuto, capacità elevata (fino a 1200 posti a sedere per convoglio), velocità elevate (fino 350 km/h durante l'esercizio regolare) e grande sicurezza è tuttora al passo con i tempi.

*In merito alla domanda 1:* nella società odierna la mobilità occupa una posizione importante in relazione all'alloggio, al turismo, al lavoro nonché in particolare con riguardo alle attività del tempo libero ed è soggetta a costanti mutamenti. Molte persone non si spostano più con un solo mezzo di mobilità, bensì combinano i vantaggi delle diverse forme di mobilità. Esiste inoltre la tendenza verso la condivisione di mezzi di mobilità (sharing economy). Le forme di mobilità sono oggi tanto eterogenee quanto lo sono le esigenze degli utenti dei mezzi di trasporto. In tale contesto la mobilità di domani rappresenta la libertà di movimento individuale in diversi ambiti della vita ed è caratterizzata da un costante aumento della domanda. A seguito degli sviluppi attesi, il Cantone dei Grigioni ha già creato il "centro di competenze per la mobilità coordinata" in seno all'Ufficio dell'energia e dei trasporti (UEnTr). Il centro di competenze fornisce consulenze a imprese, comuni e progettisti. La consulenza include tra l'altro la combinazione di diverse forme di mobilità nonché la loro considerazione nel quadro della pianificazione.

*In merito alla domanda 2:* sia il Governo, sia l'Amministrazione cantonale seguono le tendenze e gli sviluppi internazionali nel settore della mobilità e orientano il programma di Governo a essi in modo adeguato ai bisogni. Nell'osservazione di questi sviluppi occorre tuttavia considerare che le strutture urbane non sono direttamente comparabili con le strutture nel Cantone dei Grigioni e che gli sviluppi spesso orientati alle condizioni delle città non possono essere riportati così semplicemente alla situazione nel Cantone dei Grigioni. Tuttavia, con il progetto Venda il Cantone ha lanciato un sistema di biglietteria dei trasporti pubblici integralmente digitale e senza contanti, ispirato al successo della Oyster-Card londinese. In questo modo viene semplificato l'uso dei trasporti pubblici per i passeggeri.

*In merito alla domanda 3:* il treno a rotaia magnetica hyperloop in tubi sotto vuoto si trova ancora in una fase iniziale di sviluppo. Attualmente esiste soltanto un tracciato di prova molto breve nel deserto del Nevada (USA). I costi d'investimento non possono ancora essere stimati e gli "hyperloop pods" offrono spazio soltanto per 28 passeggeri, per i quali tubi a doppia rotaia non sarebbero sufficienti in termini di capacità. In relazione al progetto simile denominato "Swissmetro 1999" (capsule da 200 posti) sono già stati effettuati numerosi accertamenti che mostrano che un sistema con tubi sotto vuoto è associato a numerosi problemi tecnici e a costi elevati. Anche per questo un treno a rotaia magnetica non viene preso in considerazione come mezzo di trasporto per il collegamento dei Grigioni, dato che ne risulterebbe un'interruzione di sistema e sarebbe necessario rinunciare a collegamenti diretti dal resto della Svizzera e dall'estero. Complessivamente, stando a una ricerca di mercato europea realizzata nel 2006 dal PF di Zurigo per il sistema Swissmetro, si potrebbero realizzare risparmi sui tempi di percorrenza solo a partire da una distanza di oltre 200 km. Per i motivi summenzionati, il Governo non individua alcuna necessità di promuovere la ricerca relativa alla tecnologia hyperloop. Qualora però altre tecnologie di mobilità offrano un'opportunità di sviluppare i trasporti pubblici nei Grigioni, il Cantone coglierà le corrispondenti opportunità. A breve e medio termine occorre portare avanti in primo luogo la realizzazione delle pianificazioni nazionali PROSSIF 2025 e 2035 nonché la Prospettiva Ferrovia 2050/Croce federale della mobilità.



In nome del Governo

Il Presidente:

Peter Peyer

Il Cancelliere:

Daniel Spadin