

Sitzung vom

8. Juni 2021

Mitgeteilt den

10. Juni 2021

Protokoll Nr.

536/2021

### **Anfrage Favre Accola**

betreffend Bahntunnel Davos – Schanfigg (Arosa)

### **Antwort der Regierung**

Im kantonalen Richtplan Verkehr (KRIP V) sowie im Sachplan des Bundes Infrastruktur Schiene (SIS) figurieren zahlreiche Projekte in unterschiedlichen Planungsstadien. Voraussetzung für eine Realisierung eines Bahntunnels der Rhätischen Bahn (RhB) ist die Aufnahme in einen Ausbauschnitt des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur des Bundes (AS STEP). Im Jahre 2013 bzw. 2019 wurden vom Parlament die Ausbauschnitte AS 2025/30 bzw. AS 2035/40 bereits beschlossen. Mit dem bereits beschlossenen neuen Bahntunnel Fideris – Dalvazza sowie weiteren laufenden Ausbauten im Raum Landquart und Prättigau wird die Reisezeit nach Davos von Zürich sowie von Chur her verkürzt. Die in der Anfrage angesprochene Verbesserung der Reisezeiten aus dem Raum Zürich-Ostschweiz via Schanfigg ist unrealistisch, da der Weg über Landquart distanz- und fahrzeitmässig kürzer bleiben wird.

*Zu den Fragen 1 und 2:* Gemäss der vom Kanton in Auftrag gegebenen Studie des Ingenieurbüros Amberg 2010 gibt es zahlreiche Varianten von Tunnelverbindungen von Davos ins Schanfigg, wobei die Variante Litzirüti – Frauenkirch als Bestvariante hervorging. Allerdings stellen sich auch bei dieser Variante grundsätzliche Fragen nach dem Potential einer teuren neuen Strecke bzw. dem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis angesichts des sehr begrenzten Wirkungsgrades dieser neuen Verbindung. Zwar verkürzte sich distanzmässig die Strecke Chur – Davos erheblich. Da hingegen die Arosalinie über weite Strecken nur mit maximal 33-38 km/h befahren werden kann, erforderte die Strecke Chur – Litzirüti weiterhin eine Fahrzeit von ca. 50 Minuten, sodass die Reisezeitersparnis gegenüber der Route über Landquart relativ bescheiden bliebe. Zudem wäre die Einbindung der neuen Linie in Litzirüti aus Gründen des Landschaftsschutzes heikel und mit hohen Einspracherisiken behaftet.

Auch das Angebots- und Betriebskonzept gestaltete sich aufwendig, da auf die Direktverbindung Chur – Arosa nicht verzichtet werden könnte. Die Station Litzirüti und die anschliessende Strecke nach Arosa müssten zudem für die erhöhten Zugzahlen ausgebaut werden. Bereits mit dem Angebotskonzept Retica 30+ werden die Züge Scuol – Landquart zwischen Klosters Platz und Landquart mit den Davoser Zügen vereinigt und ab Landquart nonstop nach Chur weitergeführt, sodass auf der Linie Davos – Chur nur noch ein Wechsel des Zugteils erforderlich ist. Zudem wird die Reisezeit mit den Ausbauten im Prättigau weiter verkürzt. Auch das Argument der Redundanz kann zur Stützung eines Bahntunnels Davos – Schanfigg nicht herangezogen werden, da Davos bei Unterbrüchen der Prättigauerlinie bereits heute über die Strecke Filisur – Davos erreichbar bleibt wie auch über die Postautolinie Chur – Lenzerheide – Davos, deren Angebot in den letzten Jahren stetig ausgebaut wurde.

*Zu Frage 3:* Die Investitionskosten wurden seit 2010 nicht neu berechnet, dürften aber heute bei mindestens 500 Mio. Franken liegen. Neben diesen hohen Investitionskosten wäre auch mit hohen jährlichen ungedeckten Betriebskosten aufgrund des aufwendigen Angebots- und Betriebskonzeptes zu rechnen.

*Zu Frage 4:* Ein Bahntunnel Davos – Schanfigg der RhB ist aus den oben dargelegten Gründen weder im SIS noch im KRIP V aufgeführt.

*Zu Frage 5:* Wie eingangs erwähnt, erfolgt die Planung des Ausbaus der gesamten Bahninfrastruktur der Schweiz unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr. Momentan laufen erste Arbeiten für den nächsten Ausbauschritt 2040/45. Bereits jetzt ist absehbar, dass im Kanton Graubünden höchstens ein einziges Tunnelprojekt Aufnahme in die Wunsch-Liste der Planungsregion Ost findet. Da in Graubünden noch diverse andere Vorschläge für Lückenschlüsse im (inter-)nationalen Bahnnetz vorliegen, dürften weder Wolfgang- noch Schanfiggertunnel zu den Projekten mit den grössten Chancen zählen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

Dr. Mario Cavigelli

Daniel Spadin

## **Anfrage Favre Accola betreffend Bahntunnel Davos – Schanfigg (Arosa)**

### **Schanfigg und Davos gehören zusammen**

Bis 1851 gehörte Arosa politisch zu Davos. Schon damals stellte sich die Frage, wie man die beiden Gemeindeteile zweckmässig verbinden könnte. Die Entwicklung lief dann allerdings anders: Arosa wurde eine eigenständige Gemeinde und neu dem Kreis Schanfigg zugeschlagen.

### **Davos – Arosa in 15 Minuten?**

Von Davos-Platz nach Langwies in 11 Minuten? Nur eine Vision? Nein. Mit einem rund 7,8 Kilometer langen Bahntunnel zwischen Litzirüti und Davos Frauenkirch wäre dies machbar.

Damit können die beiden bekannten Ferienregionen in nur rund 15 Minuten Reisezeit durch den «Bärg» miteinander verbunden werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, ist es notwendig, dass man heute mit der Projektierung beginnt. Die Bündner Fachstelle Öffentlicher Verkehr (heute Amt für Energie und Verkehr) konstatierte 2006: «Dieses Projekt ist durchaus finanzier- und realisierbar.»

Am 21. Oktober 2008 reichte Grossrat Christian Jenny im Grossen Rat den Auftrag betreffend einer Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie Bahntunnel Davos – Schanfigg ein. Am 11. Februar 2009 wurde der Vorstoss vom Grossen Rat überwiesen. Daraus resultierte ein entsprechendes Vorprojekt des Ingenieurbüros Amberg, Sargans/Chur.

### **Umweltfreundliche, inneralpine Vernetzung: Vereinatunnel als Leuchtturmprojekt**

Die Idee, das Unterengadin mit dem Prättigau durch einen 19 Kilometer langen Bahntunnel zu verbinden, wurde vor Jahrzehnten als «unrealistisch» abgetan. Seit dem 19. November 1999 sind alle begeistert von dieser umweltfreundlichen Verbindung.

### **Davos mit Kantonshauptort Chur rasch und direkt verbinden**

Und dies nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen. Wer heute von Chur mit der Rhätischen Bahn und dem Postauto ins Landwassertal gelangen möchte, hat grosse Umwege via Prättigau, Thusis – Tiefencastel oder Lenzerheide zu machen. Mit einem Bahntunnel vom Schanfigg nach Davos wäre die «Gemeindeverbindung» in kürzester Zeit zu schaffen.

Es geht aber nicht nur um die Verbindung zwischen Chur, dem Schanfigg und der Landschaft Davos, sondern vor allem auch um die Verbindungen aus dem Raum Zürich-Ostschweiz/Bündner Rheintal via Schanfigg nach Davos.

### **Stärkung der RhB-Arosalinie**

Mit dem neuen Bahntunnel Schanfigg – Arosa wird die RhB-Arosabahn (Chur – Arosa) massiv gestärkt, weil mehr Verkehr darauf abgewickelt wird. Die hohen Unterhaltskosten können auf zwei Verkehrsströme verteilt werden.

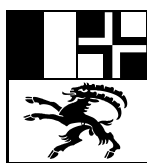
### **Tunnel wichtig im Störfall auf dem RhB-Netz**

Dem neuen Tunnel kommt im RhB-Netz eine ganz besondere Funktion zu: Im Störfall auf der Prättigauerlinie bleibt Davos via Schanfigg erreichbar oder, wenn auf der Arosalinie Unterbrüche auftreten, bleibt Arosa via Davos und neuem Tunnel jederzeit erreichbar. Die Redundanz (von den Stromnetzen bekannt) kann nur mit dem neuen Tunnel hervorragend funktionieren.

Ich frage die Regierung an:

1. Wie stellt sich die Regierung heute zu einem Bahntunnel zwischen dem Schanfigg und der Landschaft Davos?
2. Welches sind die Vor- und welches die Nachteile eines Bahntunnels Schanfigg – Davos?
3. Mit welchen Kosten ist heute für einen solchen Tunnel zu rechnen?
4. Weshalb ist dieser Tunnel weder auf dem Radar der RhB, des Kantons noch des Bundes (er fehlt im Gegensatz zum Wolfgangtunnel im Sachplan Verkehr, Infrastruktur Schiene).
5. Falls für die Region Prättigau/Davos/Arosa in den kommenden 20 – 30 Jahren nur ein Bahntunnelprojekt zur Diskussion steht, für welches würde sich die Regierung entscheiden? Für den Wolfgangtunnel oder für den Tunnel Schanfigg – Davos?

**Favre Accola, Jenny, von Ballmoos, Bettinaglio, Brandenburger, Brunold, Buchli-Mannhart, Caviezel (Chur), Caviezel (Davos Clavadel), Della Cà, Derungs, Dürler, Felix, Gartmann-Albin, Gort, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hefti, Hohl, Horrer, Hug, Jochum, Koch, Müller (Susch), Perl, Preisig, Rettich, Salis, Schutz, Tanner, Waidacher, Weber, Wellig, Costa, Flütsch (St. Antönien), Pajic, Renkel, Tomaschett (Chur), van Kleef**



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

8 da zercladur 2021

10 da zercladur 2021

536/2021

## Dumonda Favre Accola

concernent in tunnel da viafier Tavau – Scanvetg (Arosa)

### Resposta da la Regenza

En il Plan directiv chantunal Traffic (PDChant-T) sco er en il Plan sectorial da la Confederaziun Infrastructura da la viafier (SIS) figureschan numerus projects en differents stadis da planisaziun. La premissa per pudair realisar in tunnel da viafier da la Viafier retica è l'integrasiun d'in tal project en in pass da cumplettaziun dal Program da svilup strategic da l'infrastructura da viafier da la Confederaziun (PC PROSSIV). L'onn 2013 resp. 2019 ha il Parlament federal concludì ils pass da cumplettaziun PC 2025/30 resp. PC 2035/40. Il nov tunnel da viafier Fideris – Dalvazza ch'è gia concludì sco er ulteriuras renovaziuns currentas en il territori da Landquart e dal Partenz permettàn da reducir il temp da viadi da Turitg e da Cuira a Tavau. La meglieraziun dals temps da viadi davent da la regiun Turitg – Svizra orientala tras il Scanvetg, che vegn tematisada en la dumonda, è nunrealistica, perquai che la via sur Landquart vegn a restar pli curta tant areguard la distanza sco er areguard il temp da viadi.

*Tar las dumondas 1 e 2:* Tenor il studi dal biro d'inschigneria Amberg, elavurà per incumbensa dal chantun l'onn 2010, datti numerusas variantas per colliar Tavau cun il Scanvetg tras in tunnel; la varianta Litzirüti – Frauenkirch è resortida sco la meglra varianta. Er tar questa varianta sa tschentan però dumondas fundamentalas areguard il potenzial d'in nov traject fitg char resp. areguard la nauscha relaziun tranter ils custs ed il niz en vista al grad d'efficacità fitg limità da questa nova colliaziun. Bain sa reduciss il traject Cuira – Tavau considerablmain areguard la distanza. Perquai che la lingia d'Arosa dastga percenter vegnir charrada sur lungs trajects cun maximalmain 33 fin 38 km/h, duvrass ins er vinavant 50 minutas per il traject Cuira – Litzirüti, uschia ch'il gudogn da temp da viadi fiss relativamain modest cumpareglià cun la ruta sur Landquart. Per motivs da la protecziun da la cuntrada fissi plinavant delicat d'integrar la nova lingia a Litzirüti ed ins stuess quintar cun bleras protestas. Er il concept da purschida e da gestiun fiss complex, perquai ch'i na dastgass betg

vegnir desistì da la colliaziun directa Cuira – Arosa. La staziun da Litzirüti ed il traject da Litzirüti ad Arosa stuessan plinavant vegnir adattads en vista a l'augment dal dumber da trens. Gia cun il concept da purschida Retica 30+ vegnan ils trens Scuol – Landquart unids tranter Claustra Plaz e Landquart cun ils trens da Tavau e manads vinavant davent da Landquart nonstop fin Cuira, uschia ch'igl è mo pli necessari da midar la part dal tren sin la lingia Tavau – Cuira. Plinavant vegn reducì il temp da viadi anc ulteriuramain tras las renovaziuns en il Partenz. Er l'argument da la redundanza na po betg vegnir fatg valair per sustegnair in tunnel da viafier Tavau – Scanvetg. En cas d'interrupziuns da la lingia dal Partenz resta Tavau numnadamain cuntanschibel gia oz sur il traject Filisur – Tavau sco er sur la lingia da l'auto da posta Cuira – Lai – Tavau. La purschida da questa lingia è dal rest vegnida amplifitgada cuntinuadamain ils ultims onns.

*Tar la dumonda 3:* Ils custs d'investiziun n'èn betg vegnids calculads da nov dapi l'onn 2010, dastgassan dentant importar oz almain 500 milliuns francs. Ultra da quests auts custs d'investiziun stuess ins er quintar cun auts custs da gestiun annuals betg cuvrids, che resultassan dal concept cumplex da purschida e da gestiun.

*Tar la dumonda 4:* Per ils motifs preschentads qua survar na figurescha in tunnel da viafier da la Viafier retica Tavau – Scanvetg ni en il SIS ni en il PDChant-T.

*Tar la dumonda 5:* Sco menziunà al cumenzament vegn l'amplificaziun da l'entira infrastruttura da viafier da la Svizra planisada sut la direcziun da l'Uffizi federal da traffic. Actualmain han lieu las emprimas lavurs per il proxim pass da cumplettaziun 2040/45. Gia ussa èsi previsibel che maximalmain in sulet project da tunnel en il chantun Grischun vegn mess sin la glista da giavischs da la regiun da planisaziun Ost. Perquai ch'i dat en il Grischun anc diversas autras propostas per serrar largias en la rait da viafier (inter)naziunala, na dastgass ni il tunnel dal Wolfgang ni il tunnel dal Scanvetg far part dals projects cun las schanzas las pli grondas.



En num da la Regenza

Il president:

Dr. Mario Cavigelli

Il chancelier:

Daniel Spadin

## Dumonda Favre Accola concernent in tunnel da viafier Tavau – Scanvetg (Arosa)

### Il Scanvetg e Tavau tutgan ensemen

Fin l'onn 1851 appartegneva Arosa politicamain a Tavau. Gia da quel temp sa dumandavan ins, co ch'ins pudess colliar adequatamain las duas parts da la vischnanca ina cun l'autra. Igl ha dentant dà in auter svilup: Arosa è daventà ina vischnanca autonoma e vegnida attribuida da nov al circol dal Scanvetg.

### Tavau – Arosa en 15 minutas?

Da Tavau Plaz a Langwies en 11 minutas? Mo ina visiun? Na. Cun in tunnel da viafier d'ina lunghezza da var 7,8 kilometers tranter Litzirüti e Tavau Frauenkirch fiss quai realisabel.

Uschia pudessan las duas enconuschentas regiuns da vacanzas vegnir colliadas ina cun l'autra tras il «Bärg» cun in temp da viadi da mo var 15 minutas. Per pudair cuntanscher questa finamira èsi necessari da cumenzar oz cun la projectaziun. Il Servetsch grischun per il traffic public (oz Uffizi d'energia e da traffic) aveva constatà l'onn 2006: «Quest project è tuttavia finanziabel e realisabel.»

Ils 21 d'october 2008 ha il deputà Christian Jenny inoltrà en il Cussegl grond l'incumbensa concernent l'elavuraziun d'in studi d'opportunitad e da realisabladad per in tunnel da viafier Scanvetg – Tavau. Ils 11 da favrer 2009 è questa intervenziun vegnida acceptada dal Cussegl grond. Sin basa da quai è resultà in project preliminar correspondent dal biro d'inschigneria Amberg, Sargans/Cuira.

### Colliaziun ecologica interalpina: il tunnel dal Veraina sco project exemplaric

L'idea da colliar l'Engiadina Bassa cun il Partenz tras in tunnel da viafier d'ina lunghezza da 19 kilometers era vegnida taxada avant decennis sco «nunrealistica». Dapi ils 19 da november 1999 èn tuts intgantads da questa colliaziun ecologica.

### Colliaziun svelta e directa tranter Tavau e la chapitala chantunala Cuira

E quai betg mo per motivs ecologics, mabain er economics. Tgi che vul viagià oz da Cuira cun la Viafier retica e cun l'auto da posta en il Landwassertal, sto far gronds deturs sur il Partenz, sur Tusaun – Casti u sur Lai. Cun in tunnel da viafier dal Scanvetg a Tavau duvrass la «colliaziun da vischnanca» fitg pauc temp.

In va dentant betg mo per la colliaziun tranter Cuira, il Scanvetg e Tavau, mabain cunzunt er per las colliaziuns or da la regiun Turitg – Svizra orientala / Val dal Rain grischuna tras il Scanvetg a Tavau.

### Rinforzament da la lingia d'Arosa da la Viafier retica

Cun il nov tunnel da viafier Scanvetg – Arosa vegn rinforzada massivamain la lingia d'Arosa da la Viafier retica (Cuira – Arosa), perquai ch'ella maina lura dapli traffic. Ils gronds custs da mantegniment pon vegnir repartids sin dus currents da traffic.

### Il tunnel è impurtant en cas da disturbis sin la rait da la Viafier retica

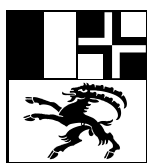
Il nov tunnel survegn ina funcziun tut speziala entaifer la rait da la Viafier retica: En cas da disturbis sin la lingia dal Partenz restass Tavau cuntanschibel sur il Scanvetg u – sch'i dess interrupziuns sin la lingia d'Arosa – restass Arosa cuntanschibel da tut temp sur Tavau e tras il nov tunnel. La redundanza (enconuschenta nà da las raits electricas) po funcziunar excellentamain mo cun il nov tunnel.

Jau dumond la Regenza:

1. Tge tenuta ha la Regenza oz envers in tunnel da viafier tranter il Scanvetg e Tavau?
2. Tge avantatgs e tge dischavantatgs ha in tunnel da viafier Scanvetg – Tavau?
3. Cun tge custs ston ins quintar oz per in tal tunnel?
4. Pertge n'è quest tunnel betg sin il radar da la Viafier retica, dal chantun e da la Confederaziun (cuntrari al tunnel dal Wolfgang manca el en il plan sectorial Traffic, part Infrastructura da la viafier)?
5. Sche mo in project d'in tunnel da viafier stat en discussiun ils proxims 20–30 onns per la regiun Partenz / Tavau / Arosa, per tgenin sa decidess la Regenza? Per il tunnel dal Wolfgang u per il tunnel Scanvetg – Tavau?

Tavau, ils 21 d'avrigl 2021

**Favre Accola**, Jenny, von Ballmoos, Bettinaglio, Brandenburger, Brunold, Buchli-Mannhart, Caviezel (Cuira), Caviezel (Tavau Clavadel), Della Cà, Derungs, Dürler, Felix, Gartmann-Albin, Gort, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hefti, Hohl, Horrer, Hug, Jochum, Koch, Müller (Susch), Perl, Preisig, Rettich, Salis, Schutz, Tanner, Waidacher, Weber, Wellig, Costa, Flütsch (St. Antönien), Pajic, Renkel, Tomaschett (Cuira), van Kleef



Seduta del  
8 giugno 2021

Comunicato il  
10 giugno 2021

Protocollo n.  
536/2021

## **Interpellanza Favre Accola**

concernente la galleria ferroviaria Davos – Schanfigg (Arosa)

### **Risposta del Governo**

Nel Piano direttore cantonale traffico (PDC-T) nonché nel piano settoriale della Confederazione, parte infrastruttura ferroviaria (SIS), figurano numerosi progetti che si trovano in fasi di pianificazione differenti. Affinché una galleria ferroviaria della Ferrovia retica (FR) possa essere realizzata, è indispensabile l'inserimento in una fase di ampliamento del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria della Confederazione (PROSSIF FA). Il Parlamento ha già deciso le fasi di ampliamento FA 2025/30 ed FA 2035/40 nel 2013 rispettivamente nel 2019. La nuova galleria ferroviaria già decisa Fideris – Dalvazza nonché gli ulteriori ampliamenti in corso nella zona di Landquart e in Prettigovia permettono di ridurre i tempi di percorrenza da Zurigo nonché da Coira in direzione Davos. La riduzione dei tempi di percorrenza dall'area di Zurigo-Svizzera orientale via Schanfigg a cui si fa cenno nell'interpellanza è irrealistica, in quanto il percorso via Landquart rimarrà più breve sia per quanto riguarda le distanze, sia per quanto concerne i tempi di percorrenza.

*In merito alle domande 1 e 2:* stando allo studio commissionato dal Cantone e realizzato dallo studio di ingegneria Amberg nel 2010 esistono numerose varianti per collegamenti in galleria tra Davos e lo Schanfigg; la variante Litzirüti – Frauenkirch è stata definita come la variante migliore. Tuttavia anche in riferimento a questa variante vi sono questioni di principio in sospeso riguardo alle potenzialità di un nuovo tratto costoso e al rapporto costi-benefici poco favorevole, vista l'efficacia molto limitata di questo nuovo collegamento. È vero che esso permette di ridurre notevolmente la lunghezza del collegamento Coira – Davos. Dato che per lunghi tratti la linea per Arosa può essere percorsa a una velocità massima compresa tra 33-38 km/h, il tratto Coira – Litzirüti continuerebbe a poter essere percorso in circa 50 minuti, ragione per cui il risparmio in termini di tempo rispetto al collegamento via Landquart rimarrebbe piuttosto modesto. Inoltre l'integrazione della nuova linea a Litzirüti sarebbe delicata

sotto il profilo della protezione del paesaggio e sarebbe associata a un rischio elevato di opposizioni. Anche il piano dell'offerta e d'esercizio sarebbe oneroso, in quanto non sarebbe possibile rinunciare al collegamento diretto Coira – Arosa. Inoltre la stazione di Litzirüti e il successivo tratto verso Arosa dovrebbero essere potenziati per far fronte al numero più elevato di treni. Già con il piano d'offerta Retica 30+ i treni sulla tratta Scuol – Landquart tra Klosters Platz e Landquart vengono uniti ai treni provenienti da Davos e a partire da Landquart proseguono senza fermata fino a Coira, ragione per cui sulla linea Davos – Coira si rende necessario solo un cambio di vettura. Inoltre il tempo di percorrenza viene ulteriormente abbreviato grazie a potenziamenti della linea in Prettigovia. Nemmeno l'argomento addotto a favore della galleria ferroviaria Davos – Schanfigg e relativo alla ridondanza può essere considerato, in quanto in caso di interruzioni sulla linea della Prettigovia già oggi Davos rimane raggiungibile tramite la tratta Filisur – Davos nonché tramite la linea di autopostale Coira – Lenzerheide – Davos, la cui offerta è stata costantemente potenziata nel corso degli ultimi anni.

*In merito alla domanda 3:* dal 2010 i costi di investimento non sono stati ricalcolati, tuttavia ad oggi dovrebbero attestarsi ad almeno 500 mio. di franchi. Oltre a questi elevati costi di investimento sarebbe lecito attendersi elevati costi d'esercizio annuali non coperti dovuti all'oneroso piano di offerta e d'esercizio.

*In merito alla domanda 4:* per i motivi esposti in precedenza una galleria ferroviaria Davos – Schanfigg della FR non figura né nel SIS, né nel PDC-T.

*In merito alla domanda 5:* come spiegato all'inizio, la pianificazione del potenziamento delle infrastrutture ferroviarie complessive in Svizzera avviene sotto la direzione dell'Ufficio federale dei trasporti. Attualmente sono in corso i primi lavori per la prossima fase di ampliamento 2040/45. Già ora si sta delineando che per il Cantone dei Grigioni ci sarà al massimo un progetto di galleria che verrà inserito nella lista delle richieste della regione di pianificazione est. Dato che nei Grigioni vi sono diverse altre proposte intese a colmare lacune nella rete ferroviaria (inter)nazionale, né la galleria del Wolfgang né la galleria dello Schanfigg dovrebbero rientrare tra i progetti con le maggiori possibilità di essere realizzati.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Mario Cavigelli

Il Cancelliere:

Daniel Spadin

## **Interpellanza Favre Accola concernente la galleria ferroviaria Davos – Schanfigg (Arosa)**

### **Lo Schanfigg e Davos devono essere uniti**

Fino al 1851 Arosa politicamente faceva parte di Davos. Già all'epoca si pose la questione di come collegare in modo adeguato le due parti del comune. Tuttavia la situazione poi si è evoluta in maniera diversa: Arosa divenne un comune a se stante e venne assegnato al circolo di Schanfigg.

### **Davos – Arosa in 15 minuti?**

Da Davos-Platz a Langwies in 11 minuti? Si tratta solo di una visione? No. Sarebbe fattibile con una galleria ferroviaria di circa 7,8 chilometri tra Litzirüti e Davos Frauenkirch.

Tale soluzione permette di collegare tra loro le due famose regioni di vacanza in soli 15 minuti di viaggio attraversando la montagna. Affinché questo obiettivo possa essere raggiunto è necessario iniziare oggi con la progettazione. Nel 2006 il Servizio grigionese trasporti pubblici (oggi Ufficio dell'energia e dei trasporti) ha constatato: "Questo progetto è senz'altro finanziabile e realizzabile."

Il 21 ottobre 2008 il granconsigliere Christian Jenny ha presentato in Gran Consiglio l'incarico concernente l'elaborazione di uno studio di opportunità e fattibilità per una galleria ferroviaria Schanfigg – Davos. L'11 febbraio 2009 l'intervento parlamentare è stato accolto dal Gran Consiglio. Ne è risultato un progetto preliminare al riguardo elaborato dallo studio di ingegneria Amberg, Sargans/Coira.

### **Collegamento rispettoso dell'ambiente e interno allo spazio alpino: galleria della Vereina come progetto faro**

Decenni fa l'idea di collegare l'Engadina Bassa e la Prettigovia con una galleria ferroviaria lunga 19 chilometri era stata liquidata come "irrealistica". Dal 19 novembre 1999 tutti sono entusiasti di poter contare su questo collegamento rispettoso dell'ambiente.

### **Collegare in maniera rapida e diretta Davos e la capitale cantonale Coira**

E ciò non solo per motivi ecologici, bensì anche per motivi economici. Chi oggi con la Ferrovia retica o con l'autopostale desidera recarsi nella valle della Landwasser da Coira deve fare lunghi percorsi passando per la Prettigovia, per Thusis – Tiefencastel o per Lenzerheide. Una galleria ferroviaria dallo Schanfigg verso Davos sarebbe la soluzione più breve per collegare i due comuni.

Tuttavia non si tratta solo di collegare Coira, lo Schanfigg e la Landschaft Davos, bensì soprattutto di creare collegamenti dall'area di Zurigo-Svizzera orientale/valle grigione del Reno passando per lo Schanfigg verso Davos.

### **Rafforzare la linea della FR per Arosa**

La nuova galleria ferroviaria Schanfigg – Arosa permette di rafforzare sensibilmente la linea della FR per Arosa (Coira – Arosa), in quanto ne aumenta la capacità. Le elevate spese di manutenzione possono essere ripartite su due flussi di traffico.

### **Galleria importante in caso di guasto sulla rete della FR**

Nella rete della FR la nuova galleria ricopre una funzione del tutto particolare: in caso di guasto sulla linea della Prettigovia, Davos rimane raggiungibile tramite lo Schnafigg oppure, se si verificano interruzioni sulla linea per Arosa, Arosa continua a essere raggiungibile in qualsiasi momento via Davos e la nuova galleria. La ridondanza (concetto noto dalle reti elettriche) può funzionare in maniera ottimale solo con la nuova galleria.

Chiedo al Governo:

1. Oggi qual è la posizione del Governo nei confronti di una galleria ferroviaria tra lo Schanfigg e la Landschaft Davos?
2. Quali sono i vantaggi e quali gli svantaggi di una galleria ferroviaria Schanfigg – Davos?
3. Ad oggi quali costi occorre preventivare per una galleria di questo genere?
4. Perché questa galleria non viene presa in considerazione da parte della FR, del Cantone o della Confederazione (diversamente dalla galleria del Wolfgang, essa non figura nel piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria)?
5. Se nei prossimi 20 – 30 anni per la regione Prettigovia/Davos/Arosa dovesse essere preso in considerazione un solo progetto di galleria ferroviaria, il Governo quale sceglierebbe? La galleria del Wolfgang oppure la galleria Schanfigg – Davos?

**Favre Accola, Jenny, von Ballmoos, Bettinaglio, Brandenburger, Brunold, Buchli-Mannhart, Caviezel (Coira), Caviezel (Davos Clavadel), Della Cà, Derungs, Dürler, Felix, Gartmann-Albin, Gort, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hefti, Hohl, Horrer, Hug, Jochum, Koch, Müller (Susch), Perl, Preisig, Rettich, Salis, Schutz, Tanner, Waidacher, Weber, Wellig, Costa, Flütsch (St. Antönien), Pajic, Renkel, Tomaschett (Coira), van Kleef**