

GROSSER RAT

Dezembersession 2023

Anfrage Menghini-Inauen betreffend Strassenverbindung H29 Berninastrasse

Am 26. Oktober 2023 ereignete sich auf der H29 Berninastrasse ein Blocksturz, der die Strassenverbindung für zehn Tage blockierte und für weitere vier Tage deren Befahren nur während bestimmten Zeitfenstern erlaubte. Die Sperrung der Kantonsstrasse hatte daher weitreichende Auswirkungen in verschiedenen Bereichen: Gesundheitsdienste, Versorgung, Handel, lokale und regionale Unternehmen, Grenzverkehr usw. Es fehlte an Koordination für die Organisation alternativer Routen (z.B. RhB, internationaler Transitverkehr) durch ein zentrales Organ, zum Beispiel über einen Krisenstab, sowie an Kommunikation gegenüber den Nutzern.

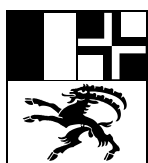
Die verschiedenen Naturereignisse im Puschlav im Sommer und Herbst 2023 (Val Beton, Millemorti, Li Austrini, Campascio usw.), die auch den Bahnverkehr betrafen (z. B. Cavaglia), sowie die verschiedenen Ereignisse im Jahr 2023 in anderen Teilen des Kantons (Brienz, Calanca, Sils Baselgia, Umbrailpass usw.) deuten auf ein potentiell zukünftiges Ansteigen dieses Risikos hin. Infolgedessen werden auch die mit der Sicherheit der Strassen- und Eisenbahnbenutzer verbundenen Risiken zunehmen. Aus diesem Grund ist es entscheidend, dass diese Risiken rechtzeitig identifiziert werden, um die entsprechenden Massnahmen ergreifen zu können. Die Verbindungen über den Berninapass sind von grundlegender Bedeutung für das Puschlav, das Oberengadin und damit den gesamten Kanton.

Daher ergeben sich folgende Fragen an die Regierung:

1. Wie wird die Risikosituation in Bezug auf die Strassenverbindung H29 und die Eisenbahnverbindung über den Berninapass beurteilt und welche kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen wurden bereits bzw. werden noch definiert?
2. Ist es denkbar, dass im Rahmen des Projekts zur Strassenkorrektur «Pozzolascio-Pisciadel» eine Schutzgalerie (analog zu jener auf dem Abschnitt Urezza) zur endgültigen Sicherung des betreffenden Streckenabschnitts errichtet wird?
3. Wurde für das Projekt zur Strassenkorrektur «Pozzolascio-Pisciadel» eine präventive Beurteilung gemäss dem Konzept des «Integralen Risikomanagements Strassen» (IRM-S) hinsichtlich der Exposition der Baustelle gegenüber Naturgefahren durchgeführt? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?
4. Wie beabsichtigt die Regierung vorzugehen, um eine sichere und zuverlässige Verbindung zwischen dem Engadin und dem Puschlav zu gewährleisten?
5. Welches Fazit zieht die Regierung hinsichtlich der Koordination:
 - a) dieser Situation im Allgemeinen (Notfallplan, Krisenstab)?
 - b) der Organisation alternativer Routen im Falle einer Sperrung der H29 Berninastrasse (z. B. Eisenbahnverbindung, Forstwege, internationale Routen)?
 - c) der Kommunikation zwischen dem Kanton und den verschiedenen Akteuren (Gemeinde, RhB, Zoll, insbesondere Erreichbarkeit ausserhalb der Geschäftszeiten beim Transport von lebensnotwendigen Gütern, Bevölkerung usw.)?

Chur, 7. Dezember 2023

Menghini-Inauen, Metzger, Jochum, Adank, Atanes, Bavier, Biert, Binkert, Bischof, Bisculm Jörg, Candrian, Casutt, Censi, Collenberg, Cramer, Crüzer, Derungs, Dürler, Favre Accola, Furger, Gansner, Grass, Heim, Hohl, Kienz, Koch, Krättli, Lamprecht, Lehner, Loi, Luzio, Messmer-Blumer, Migliacci, Morf, Nespolo, Nicolay, Pfäffli, Preisig, Righetti, Roffler, Saratz, Cazin, Sgier, Spagnolatti, von Tschärner, Weber, Weidmann, Wieland



Sitzung vom

6. Februar 2024

Mitgeteilt den

7. Februar 2024

Protokoll Nr.

76/2024

Anfrage Menghini-Inauen

betreffend Strassenverbindung H29 Berninastrasse

Antwort der Regierung

Zu Frage 1: Die erkennbaren neuralgischen Punkte entlang der Berninastrasse sind grundsätzlich bekannt. Für gefährdete Bereiche liegen Gefahren- und Risikoanalysen vor. Anhand dieser wurde die Notwendigkeit von Massnahmen eruiert und umgesetzt. Bedeutende Schutzdefizite liegen gemäss Analyse keine vor. Mittel- bis langfristig ist vorgesehen, verschiedene Streckenabschnitte auf der Berninastrasse auszubauen bzw. die Linienführung anzupassen. In deren Rahmen wird die Notwendigkeit eines Ersatzes bzw. die Erstellung weiterer Schutzbauten erneut geprüft. Auch die RhB verfügt über eine Risikohinweiskarte für ihr gesamtes Netz. Auf deren Basis werden Massnahmen für allfällig noch bestehende Schutzlücken geprüft und angemessen umgesetzt. Dadurch wurden auf der Berninastrecke in den vergangenen Jahren diverse Verbauungen realisiert. Auch das Gebiet, welches am 4. November 2023 von einem Blockschlag betroffen war, befand sich bereits in baulicher Umsetzung.

Zu Frage 2: Der Grossteil des Projektgebiets der Strassenkorrektur Pozzolascio-Pisciadel liegt innerhalb einer grossräumigen Sackungsmasse. Aus den fortlaufenden satellitengestützten Messungen und dem aktuellen digitalen Höhenmodell ergaben sich keine Hinweise auf neue aktive Massenbewegungen im Vergleich zu den im Jahr 2006 durchgeführten Messungen. In diesem Bereich sind bisher keine grossräumigen Sturz- oder Rutschereignisse registriert worden. Das Ereignis vom 26. Oktober 2023 ergab sich durch einen Hangwasserstau und der infolge von Starkniederschlägen in selten grossen Mengen bedingten Erhöhung des Kluftwasserdrucks. In der Nacht auf den 1. November 2023 löste sich nach Starkniederschlägen eine spontane kleinmassstäbliche Rutschung. Solche Ereignisse sind nicht vorherseh- oder vermeidbar. Eine lückenlose Errichtung von Schutzbauwerken wie Netze oder Galerien ist nicht möglich bzw. unverhältnismässig.

Zu Frage 3: Im Hinblick auf die Realisierung des Strassenprojekts Pozzolascio-Pisciadadel wurde 2019 der Bericht "Baugrunduntersuchung und Beurteilung der Naturgefahren" erarbeitet. Die im Bericht für die Arbeits- und Betriebssicherheit des Strassenabschnitts empfohlenen Massnahmen wurden umgesetzt. Zusätzlich wurde der Hang oberhalb der Strasse kontrolliert und manuell gesäubert. Das integrale Risikomanagement Strassen (IRM-S) für den betroffenen Bereich ist in Arbeit.

Zu Frage 4: Kantonsstrassen werden aufgrund eines risikobasierten Ansatzes betrieben. Das IRM-S wird für die Berninastrasse voraussichtlich ab 2026 eine wichtige Rolle spielen. Kurzfristige Massnahmen werden laufend ergriffen. Unvorhersehbare Ereignisse haben aber auch künftig Einfluss auf den Betrieb des Strassennetzes.

Zu Frage 5a: Die Regierung setzt für die Bewältigung von besonderen und ausserordentlichen Lagen den Kantonalen Führungsstab (KFS) ein. Bei lokalen Ereignissen, wie auf der Berninastrasse, koordiniert das Tiefbauamt in enger Zusammenarbeit mit der KAPO, den weiteren Blaulichtorganisationen und den Gemeinden das Vorgehen.

Zu Frage 5b: Im Falle einer Strassensperrung werden sämtliche Ausweichmöglichkeiten vom TBA geprüft. Liegen entsprechende Gemeinde- oder Forststrassen im Gefahrenbereich oder können nicht sicher betrieben werden, muss das betroffene Gebiet grossräumig umfahren werden, wie vorliegend die Umleitung von der Bernina über die Malojastrasse. Analog prüft die RhB entsprechende Massnahmen.

Zu Frage 5c: Die Kommunikation zwischen dem Kanton und den beteiligten Stellen erfolgt situations- und ereignisabhängig. Die Betriebsleitzentrale des Tiefbauamts sowie die Einsatzzentrale der KAPO sind 24x7 erreichbar. Die enge Zusammenarbeit zwischen den involvierten Stellen (TBA, Kapo, Gemeinden, RhB) hat sich bewährt. Koordiniert wird auch die Kommunikation an die betroffenen Einwohner sowie Dritten (Medienmitteilungen, Signalisationen, strassen.gr.ch).



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

CUSSEGL GROND

Sessiun da december 2023

Dumonda Menghini-Inauen concernent la colliaziun stradala H29 via dal Bernina

Ils 26 d'october 2023 è blocca crudada sin la via dal Bernina H29. Durant 10 dis è la colliaziun stradala stada serrada e per ulteriurs 4 dis han ins pudì charrar mo durant tschertas uras sur il Bernina. La serrada da la via chantunala ha gì vastas consequenzas en differents secturs: servetschs da sanadad, provediment, commerzi, interpresas localas e regiunalas, traffic da cunfin e.u.v. Ina coordinaziun per organisar rutas alternativas (p.ex. Viafier retica, traffic da transit internaziunal) tras in organ central, sco per exempel in stab da crisa, ha mancà. Er la communicaziun envers las utilisadras ed ils utilisaders n'è betg stada optimala.

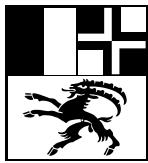
Ils differents eveniments da la natira ch'èn capitads en il Puschlav durant la stad e l'atun 2023 (Val Beton, Millemorti, Li Austrini, Campascio e.u.v.) e che han pertutgà er il traffic da viafier (p.ex. Cavaglia), ed ils differents eveniments da l'onn 2023 che han gì lieu en autras regiuns dal chantun (Brinzauls, Calanca, Segl Baselgia, Pass da l'Umbrail e.u.v.), laschan supponer che quest privel vegnia a s'augmentar potenzialmain en l'avegnir. Per consequenza vegnan er a s'augmentar las ristgas ch'èn colliadas cun la segirezza da las persunas che utilischan las vias e las viafiers. Per quest motiv èsi decisiv, ch'ils privels vegnian identifitgads a temp, quai per pudair prender las mesiras correspundentas. Las colliaziuns sur il Pass dal Bernina èn d'importanza fundamentala per il Puschlav, per l'Engiadin'Ota e pia per tut il chantun.

Perquai resultan las suandantas dumondas a la Regenza:

1. Co vegn giuditgada la situaziun da privel areguard la colliaziun stradala H29 ed areguard la colliaziun da viafier sur il Pass dal Bernina e tge mesiras a curta, a media ed a lunga vista èn già vegnidas u vegnan anc definidas?
2. Pon ins s'imaginar da construir en il rom dal project per la correcziun da la via «Pozzolascio-Pisciadel» ina galleria da protecziun (analogamain al traject Urezza) per segirar definitivamain il traject pertutgà?
3. Èsi vegnì fatg in giudicament preventiv tenor il concept dal «Management integral da las ristgas sin via» (MIR-V) per il project per la correcziun da la via «Pozzolascio-Pisciadel», che riguarda l'exposiziun dal plazzal a privels da la natira? Sche gea, tgenins èn ils resultats?
4. Co vul la Regenza proceder per garantir ina colliaziun segira e fidada tranter l'Engiadina ed il Puschlav?
5. Tge conclusiun tira la Regenza areguard la coordinaziun:
 - a) da questa situaziun en general (plan d'urgenza, stab da crisa)?
 - b) da l'organisaziun da rutas alternativas en cas d'ina serrada da la via dal Bernina H29 (p.ex. colliaziun da viafier, vias forestalas, rutas internaziunalas)?
 - c) da la communicaziun tranter il chantun ed ils acturs relevants (vischnancas, Viafier retica, duana en spezial cura ch'i vegn traversà il cunfin ordaifer las uras da biro per transportar bains necessaris per viver, la populaziun e.u.v.)?

Cuira, ils 7 da december 2023

Menghini-Inauen, Metzger, Jochum, Adank, Atanes, Bavier, Biert, Binkert, Bischof, Bisculm Jörg, Candrian, Casutt, Censi, Collenberg, Crameri, Crüzer, Derungs, Dürler, Favre Accola, Furger, Gansner, Grass, Heim, Hohl, Kienz, Koch, Krättli, Lamprecht, Lehner, Loi, Luzio, Messmer-Blumer, Migliacci, Morf, Nespolo, Nicolay, Pfäffli, Preisig, Righetti, Roffler, Saratz Cazin, Sgier, Spagnolatti, von Tscharnier, Weber, Weidmann, Wieland



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

6 da favrer 2024

7 da favrer 2024

76/2024

Dumonda Menghini-Inauen

concernent la colliaziun stradala H29 via dal Bernina

Resposta da la Regenza

Tar la dumonda 1: Ils puncts neuralgics visibels per lung da la via dal Bernina èn da princip enconuschents. Per las zonas periclitadas stattan a disposiziun analisas dals privels e da las ristgas. Sin basa da questas analisas han ins erui e realisà mesiras necessarias. Gronds deficits da protecziun na datti betg tenor las analisas. A vista mesauna fin a lunga vista èsi previs da sanar differents trajects da la via dal Bernina respectivamain d'adattar il trassé. En quest connex vegni examinà da nov, sche las ovras da protecziun ston vegnir remplazzadas respectivamain sch'i dovra ulteriuras ovras da protecziun. Er la Viafier retica ha ina charta d'infurmaziun da ristgas per sia entira rait. Sin basa da quella vegnan examinadas e realisadas commensuradamain mesiras per serrar eventualas largias da protecziun. Ils onns passads han ins perquai construì divers rempars sin la lingia dal Bernina. Er en il territori, ch'è stà pertutgà ils 4 da november 2023 d'ina crudada da blocca, vegniva gia construì in rempar.

Tar la dumonda 2: La gronda part dal territori dal project per la correcziun da la via Pozzolascio-Pisciadel sa chatta entaifer ina vasta massa da sedimentaziun. En cumparegliaziun cun las mesiraziuns da l'onn 2006 n'han las mesiraziuns cuntinuantas sur satellit e l'actual model digital da l'autezza betg mussà novs moviments da massa activs. En quest sector n'han ins betg registrà fin ussa crudadas u boas pli grondas. L'eveniment dals 26 d'october 2023 è capità pervia da la stagnaziun da l'aua da spunda e pervia da l'augment da la pressiun da l'aua da sfessas, ch'è stà la consequenza da las precipitaziuns extraordinariamain fermas. Suentar las daratgadas è sa distatgada la notg sin il 1. da november 2023 ina pitschna bova spontana. Tals eveniments n'èn betg previsibels u evitabels. Igl è impussibel u sproporziunà da construir ovras da protecziun, sco raits u gallarias, sin l'entir traject.

Tar la dumonda 3: En vista a la realisaziun dal project da via Pozzolascio-Pisciadel han ins elavurà l'onn 2019 il rapport «Analisa dal terren da construcziun e giudica-

ment dals privels da la natira». Las mesiras raccomandadas en il rapport per la segirezza da la lavur e dal manaschi sin il tract da via è vegnidas realisadas. Supplementarmain han ins controllà e nettegià a maun la spunda sur la via. Il management integral da las ristgas sin via (MIR-V) per il sector pertutgà è en elavuraziun.

Tar la dumonda 4: Las vias chantunales vegnan manadas sin basa d'in concept orientà a las ristgas. Previsiblamain a partir dal 2026 vegn il MIR-V a giugar ina rolla impurtanta per la via dal Bernina. Mesiras a curta vista vegnan realisadas cuntinuada-main. Eveniments imprevisibels vegnan dentant ad influenzar er vinavant il manaschi da la rait da vias.

Tar la dumonda 5a: Per dumagnar situaziuns spezialas ed extraordinarias nomine-scha la Regenza il Stab directiv chantunal (SDC). En cas d'eveniments locals, sco sin la via dal Bernina, coordinescha l'Uffizi da construcziun bassa (UCB) la lavur, quai en stretga collavuraziun cun la Polizia chantunala dal Grischun, cun las ulteriuras organisaziuns a glisch blava e cun las vischnancas.

Tar la dumonda 5b: Sche la via vegn serrada, examinescha il UCB tut las pussaivladads da sviament. Sche las vias communalas u forestalas correspundentas èn situadas en la zona da privel, u sche talas na pon betg vegnir tegnidas avertas en moda segira, sto il territori pertutgà vegnir guntgì en gronda distanza, sco en quest cas il sviament da la via dal Bernina sur la via dal Malögia. Analogamain examinescha la Viafier retica mesiras correspundentas.

Tar la dumonda 5c: La communicaziun tranter il chantun ed ils posts participads dependa da la situaziun e da l'eveniment. La Centrala da commando da l'Uffizi da construcziun bassa sco er la Centrala d'acziuns da la Polizia chantunala dal Grischun è cuntanschiblas di e notg. La stretga collavuraziun tranter ils posts involvids (UCB, Polizia chantunala, vischnancas, Viafier retica) è sa cumprovada. Coordinada vegn er la communicaziun a las abitantas ed als abitants pertutgads sco er a terzas varts (communicaziuns a las medias, signalisaziuns, strassen.gr.ch).



En num da la Regenza

Il president:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il cancellier:

Daniel Spadin

GRAN CONSIGLIO

Sessione di dicembre 2023

Interpellanza Menghini-Inauen concernente il collegamento stradale H29 Strada del Bernina

Il 26 ottobre 2023 sulla strada cantonale del Bernina H29 si è verificata una caduta massi che ha bloccato il collegamento stradale per una durata di dieci giorni e per ulteriori quattro giorni durante i quali la strada era percorribile solo in determinate fasce orarie. La chiusura della strada cantonale ha pertanto avuto conseguenze di vasta portata in vari ambiti: servizi sanitari, approvvigionamento, commercio, imprese locali e regionali, frontalierato ecc. E' mancata una coordinazione per l'organizzazione di percorsi alternativi (p.e. ferrovia retica, transiti internazionali) da parte di un organo centrale, ad esempio tramite un'unità di crisi, come pure della comunicazione nei confronti dell'utenza.

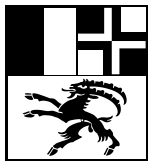
I vari eventi naturali verificatisi in Valposchiavo durante l'estate e l'autunno del 2023 (Val Beton, Millemorti, Li Austrini, Campascio ecc.) che hanno toccato pure il traffico ferroviario (p.e. Cavaglia), ma anche i vari eventi nel 2023 in altre parti del cantone (Brienzi, Calanca, Sils Baselgia, passo dell'Umbrail ecc.), indicano un potenziale aumento di questo tipo di rischio in futuro. Di conseguenza aumenteranno anche i rischi legati alla sicurezza degli utenti della strada e della ferrovia. Per questo motivo è essenziale che questi rischi siano identificati tempestivamente per poter effettuare i rispettivi interventi. I collegamenti attraverso il Passo del Bernina sono di fondamentale importanza per la Valposchiavo, l'Alta Engadina e quindi l'intero cantone.

Emergono quindi le seguenti domande al Governo:

1. Come viene valutata la situazione di rischio riguardo il collegamento stradale H29 e il collegamento ferroviario sul Bernina e quali misure sono risp. vengono definite a corto, a medio e a lungo termine?
2. E' pensabile che in ambito del progetto della correzione stradale «Pozzolascio-Pisciadel» venga realizzata una galleria di protezione (analoga a quella del tratto Urezza) per la messa in sicurezza definitiva della tratta in questione?
3. Per il progetto della correzione stradale «Pozzolascio-Pisciadel» è stata eseguita una valutazione preventiva secondo il concetto di «valutazione integrale del rischio sulle strade» (IRM-S) riguardo l'esposizione del cantiere ai pericoli naturali? Se sì, con quali risultati?
4. Come intende il Governo procedere per garantire un collegamento sicuro e affidabile tra l'Engadina e la Valposchiavo?
5. Qual è la conclusione tratta dal Governo riguardo la coordinazione:
 - a) di questa situazione in generale (piano d'emergenza, unità di crisi)?
 - b) dell'organizzazione di percorsi alternativi in caso di blocco della H29 Strada del Bernina (p.e. collegamento ferroviario, strade forestali, percorsi internazionali)?
 - c) della comunicazione tra il Cantone ed i vari attori (Comune, ferrovia retica, dogana in modo speciale la reperibilità fuori orario quando si passa con merce di prima necessità, popolazione ecc.)?

Coira, 7 dicembre 2023

Menghini-Inauen, Metzger, Jochum, Adank, Atanes, Bavier, Biert, Binkert, Bischof, Bisculm Jörg, Candrian, Casutt, Censi, Collenberg, Cramer, Crüzer, Derungs, Dürler, Favre Accola, Furger, Gansner, Grass, Heim, Hohl, Kienz, Koch, Krättli, Lamprecht, Lehner, Loi, Luzio, Messmer-Blumer, Migliacci, Morf, Nespola, Nicolay, Pfäffli, Preisig, Righetti, Roffler, Saratz Cazin, Sgier, Spagnolatti, von Tschamer, Weber, Weidmann, Wieland



Seduta del

6 febbraio 2024

Comunicato il

7 febbraio 2024

Protocollo n.

76/2024

Interpellanza Menghini-Inauen

concernente il collegamento stradale H29 Strada del Bernina

Risposta del Governo

In merito alla domanda 1: in linea di principio i punti nevralgici riconoscibili lungo la strada del Bernina sono noti. Per i tratti esposti a pericoli sono disponibili analisi dei pericoli e dei rischi. Sulla base di queste analisi è stata determinata la necessità di misure e si è proceduto all'attuazione delle stesse. Secondo l'analisi non vi sono lacune di protezione significative. A medio e lungo termine si prevede di ampliare diversi tratti della strada del Bernina e di adeguare il tracciato. Nel quadro di questi lavori si procederà a una nuova valutazione della necessità di sostituire opere di protezione e di realizzarne di nuove. Anche la FR dispone di una carta indicativa dei rischi per la sua intera rete. Sulla base di questa carta vengono esaminate e attuate in modo adeguato misure per colmare eventuali lacune di protezione ancora esistenti. In questo modo, negli ultimi anni sulla linea del Bernina sono state realizzate diverse opere di protezione. Misure edilizie erano già in fase di realizzazione anche nella zona in cui il 4 novembre 2023 si è verificata una caduta di massi.

In merito alla domanda 2: la maggior parte dell'area interessata dal progetto di correzione stradale Pozzolascio-Pisciadel si trova all'interno di un'estesa zona di cedimento. Dalle misurazioni satellitari continue e dall'attuale modello digitale del terreno non sono emerse indicazioni relative a movimenti di masse attivi nuovi rispetto alle misurazioni effettuate nel 2006. Finora in quest'area non sono stati registrati eventi di franamento o di scivolamento su vasta scala. L'evento del 26 ottobre 2023 si è verificato a seguito di un ristagno di acqua di pendio e di un aumento della pressione delle acque di fessura dovuto a precipitazioni eccezionalmente forti. Nella notte tra il 30 ottobre e il 1° novembre 2023, dopo forti precipitazioni si è staccata spontaneamente una piccola frana. Eventi di questo tipo non sono né prevedibili, né evitabili. Non è possibile e nemmeno proporzionato realizzare ovunque opere di protezione quali reti o gallerie artificiali.

In merito alla domanda 3: in vista della realizzazione del progetto stradale Pozzo-lascio-Pisciadel, nel 2019 è stato elaborato il rapporto «Baugrunduntersuchung und Beurteilung der Naturgefahren» (analisi del terreno di fondazione e valutazione dei pericoli naturali). Le misure raccomandate dal rapporto in relazione alla sicurezza sul lavoro e d'esercizio sul tratto stradale in questione sono state attuate. In aggiunta il pendio a monte della strada è stato controllato e pulito a mano. La gestione integrale dei rischi delle strade (GIR-S) per il settore interessato è in corso di elaborazione.

In merito alla domanda 4: le strade cantonali vengono gestite con un approccio basato sul rischio. Probabilmente a partire del 2026 la GIR-S rivestirà un ruolo importante per la strada del Bernina. Misure a breve termine vengono adottate su base continua. Eventi imprevedibili avranno però anche in futuro un influsso sulla gestione della rete stradale.

In merito alla domanda 5a: per far fronte a situazioni particolari e straordinarie il Governo istituisce uno Stato maggiore di condotta cantonale (SMCC). In caso di eventi locali, come sulla strada del Bernina, l'Ufficio tecnico coordina la procedura in stretta collaborazione con la Polca, le altre organizzazioni di primo intervento e i comuni.

In merito alla domanda 5b: in caso di chiusura della strada l'UT esamina tutti i percorsi alternativi possibili. Se strade comunali o agricole che entrano in questione per un percorso alternativo si trovano nella zona di pericolo o non possono essere gestite garantendo la sicurezza, la zona interessata deve essere aggirata ad ampio raggio, come nel caso in questione con la deviazione del traffico dalla strada del Bernina alla strada del Maloja. La FR esamina misure corrispondenti in modo analogo.

In merito alla domanda 5c: la comunicazione tra il Cantone e i servizi coinvolti dipende dalla situazione e dal tipo di evento. La centrale di conduzione per l'esercizio dell'Ufficio tecnico e la centrale d'intervento della Polca sono raggiungibili 24x7. La stretta collaborazione tra i servizi coinvolti (UT, Polca, comuni, FR) si è dimostrata valida. Viene coordinata anche la comunicazione alla popolazione e a terzi interessati (comunicati stampa, segnaletica, strassen.gr.ch).



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il Cancelliere:

Daniel Spadin