

Rapporto parziale 1 sul messaggio

numero **4786**
data **15 gennaio 1999**
dipartimento **Territorio**

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio
sul messaggio 8 settembre 1998 concernente la procedura di approvazione della scheda
di coordinamento 12.16 del Piano direttore - Strada principale Biasca-Lucomagno -
adottata dal Consiglio di Stato il 17 luglio 1995

1. Introduzione [*](#)
- 1.1 Scheda 12.16 del 5 luglio 1990 [*](#)
- 1.2 Scheda 12.16 del 17 luglio 1995 [*](#)
- 1.3 Lavoro della Commissione [*](#)
2. Considerazioni generali [*](#)
- 2.1 Messaggio del Consiglio di Stato dell'8 settembre 1998 [*](#)
- 2.2 Evoluzione della situazione [*](#)
- 2.3 Piano direttore del Canton Grigioni [*](#)
3. Perizia dell'Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe [*](#)
- 3.1 Mandato e rapporto [*](#)
- 3.2 Apertura invernale del Lucomagno 7
- 3.3 Evoluzione rispetto alle precedenti perizie [*](#)
- 3.4 Praticabilità del passo [*](#)
- 3.5. Organizzazione di sicurezza [*](#)
- 3.6 Confronto del rischio Lucomagno-Flüela 10
4. Ricorsi contro la scheda 12.16 [*](#)
- 4.1 Ricorso del Comune di Olivone [*](#)
- 4.2 Ricorso della Regione Tre Valli [*](#)
- 4.3 Osservazioni del Consiglio di Stato [*](#)
- 4.4 Audizione del 27 ottobre 1998 [*](#)
- 4.5 Considerazioni particolari [*](#)

4.6 Modifica della scheda 12.16 *

5. Conclusioni *

6. Progetti di decisione *

6.1 Comune di Olivone *

6.2 Regione Tre Valli *

1. INTRODUZIONE

1.1 Scheda 12.16 del 5 luglio 1990

Il 5 luglio 1990 il Consiglio di Stato ha adottato la scheda di coordinamento 12.16, Strada principale Biasca-Lucomagno, di categoria risultato intermedio. Il 27 giugno 1995 il Consiglio federale ha approvato la scheda con riserva, indicando che, nel seguito della procedura, il Cantone dovrà cercare la coordinazione con il Canton Grigioni. L'apertura invernale della regione Surselva in direzione sud passando per il Lucomagno è, per ragioni economiche e turistiche, di grande importanza. Il Canton Grigioni è quindi interessato a che il Ticino compia degli sforzi per un ampliamento della strada nell'intento di rispondere alle esigenze dell'apertura invernale.

1.2 Scheda 12.16 del 17 luglio 1995

Il 17 luglio 1995 il Consiglio di Stato ha adottato la scheda di coordinamento 12.16 di categoria dato acquisito. La nuova scheda 12.16 è stata pubblicata dal 21 agosto al 20 ottobre 1995 ai sensi dell'art. 18 LALPT. Il Comune di Olivone e la Regione Tre Valli hanno presentato ricorso contro la scheda.

1.3 Lavoro della Commissione

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha nominato una sottocommissione (Truaisch, Arn, Canal, Massimo Ferrari) che si è occupata dell'istruzione dei ricorsi. In particolare:

- il 23 settembre 1998 ha intimato ai ricorrenti il messaggio del Consiglio di Stato con le osservazioni ai ricorsi;
- il 27 ottobre 1998 ha proceduto all'audizione dei ricorrenti.

2. CONSIDERAZIONI GENERALI

2.1 Messaggio del Consiglio di Stato dell'8 settembre 1998

Nel messaggio dell'8 settembre 1998 il Consiglio di Stato informa che in occasione di recenti contatti tra il Dipartimento del territorio e il Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste del Cantone dei Grigioni è stata riesaminata la possibilità di un'apertura invernale sulla base di una perizia dell'Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe. Il Cantone dei Grigioni mantiene sempre vivo un certo interesse per questo progetto, ritenendo positive le esperienze fatte ai passi della Flüela e del Bernina. Intenderebbe procedere analogamente per il Lucomagno, concedendo in gestione privata l'apertura invernale del Passo.

Il Consiglio di Stato indica che il Canton Ticino non si oppone al principio di un'apertura invernale e coerentemente prevede per eventuali futuri importanti investimenti - ad esempio il rifacimento del ponte Ri di Faura - di tenere conto di questo obiettivo. Fa comunque notare che per garantire l'apertura invernale del passo del Lucomagno con un sufficiente grado di sicurezza, occorrono per il lato ticinese onerose opere di protezione del campo stradale (gallerie artificiali, opere per stabilizzare la neve, deviatori e/o collettori).

L'uso di tecniche più recenti per la gestione di zone valangarie - tiro lanciamine, impianti Gasex, ecc. - dev'essere valutato con assoluta prudenza. L'impatto di queste tecniche va considerato in rapporto alla sicurezza delle persone e delle residenze nonché agli interessi naturalistici, forestali e paesaggistici della zona. Il comprensorio è soggetto a vincoli federali di protezione (zona palustre d'importanza nazionale, oggetto n. 189 e paesaggio d'importanza nazionale

dell'omonimo Inventario federale, oggetto n. 1801), cantonali (piano direttore) e comunali (piano regolatore).

Il Consiglio di Stato aggiunge inoltre che l'introduzione di un periodo di prova – decisa, in linea di principio, per la stagione invernale 1999-2000 – viene attualmente approfondita da un gruppo di lavoro.

2.2 Evoluzione della situazione

I passi che hanno portato ad un'evoluzione della situazione, dalla scheda del 1995 alle indicazioni del punto precedente, sono documentati negli allegati al messaggio dell'8 settembre 1998; in particolare:

- il 3 marzo 1997 l'Ufficio tecnico del Cantone dei Grigioni ha chiesto all'Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe di Davos un'offerta per una perizia sull'apertura invernale del Lucomagno;
- il 10 aprile 1997 l'Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe ha presentato un'offerta dettagliata (costo fr. 27'400.-);
- il 6 maggio 1997 il Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste dei Grigioni ha chiesto al Dipartimento del territorio se, qualora la perizia dell'istituto federale dovesse risultare positiva, il Canton Ticino sarebbe disposto a partecipare al prolungamento dell'apertura invernale del passo del Lucomagno e se può contare con una partecipazione proporzionale ai costi della perizia e la messa a disposizione dei documenti richiesti dall'istituto;
- il 16 maggio 1997 il Dipartimento del territorio ha confermato il suo accordo per far allestire una perizia per eventualmente permettere una chiusura posticipata e una riapertura anticipata del passo compatibile con le esigenze di sicurezza e a costi ricorrenti giustificabili dal fattore costi/benefici e la partecipazione al costo della perizia;
- il 6 aprile 1998 l'Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe ha presentato la perizia (cfr. capitolo 3).

Interrogazioni parlamentari

Il 10 novembre 1997 l'onorevole Matteo Baggi ha presentato l'interrogazione "Quali prospettive per il passo del Lucomagno". Prendendo lo spunto dalla contraddizione tra la disponibilità del Dipartimento del territorio nell'esaminare la possibilità di tener aperto il passo durante gli inverni di scarso innevamento e la decisione di chiudere la strada durante la notte dalle 18.00 alle 6.00, egli chiedeva in particolare quali sono i criteri utilizzati per decidere la transitabilità del passo e a chi compete la relativa decisione.

L'11 febbraio 1998 il Consiglio di Stato ha risposto all'interrogazione mettendo dapprima in rilievo i seguenti aspetti:

(-)

Il fatto di dichiarare il passo agibile implica per gli addetti dell'ispettorato stradale il garantirne la transitabilità con un minimo di sicurezza. Ciò significa che si dovrebbero prevedere più passaggi quotidiani di controllo della strada e relativi interventi con veicoli spandisale e calla neve, e questo di giorno come di notte con i relativi servizi di picchetto per gli interventi urgenti. Considerato che la lunghezza della tratta ticinese dalla barriera di Campra al culmine del passo è di 9,5 km, ciò comporterebbe spese nell'ordine di grandezza di centinaia di migliaia di franchi (a seconda del periodo che si vorrebbe rendere agibile) che non sono economicamente giustificabili, specialmente in questi periodi di rigore finanziario.

A questo mero aspetto finanziario però si aggiunge quello giuridico, legato alla responsabilità civile in caso d'incidente. A questo proposito va rilevato che già in autunno l'ispettorato stradale provvede allo smontaggio di ca. 1 km di barriere per impedire che vengano divelte dalle valanghe invernali con i relativi elevatissimi costi di ripristino. La circolazione notturna su una strada parzialmente gelata e senza protezioni laterali sarebbe sicuramente intollerabile.

Resta infine il pericolo delle valanghe. E' noto che, a queste quote, le condizioni meteorologiche possono cambiare totalmente nel giro di pochissime ore. Altrettanto dicasi della coltre nevosa. Chi sarebbe in grado, pur ammettendo la presenza di sofisticate apparecchiature di misura, attualmente inesistenti, di assumersi la responsabilità del transito veicolare sul passo? E, oltre alla sicurezza degli automobilisti, bisognerebbe pensare a quella degli operatori stradali, chiamati a lavorare sul posto per garantire la viabilità, che statisticamente sono i più esposti.

Alle domande poste dall'interrogazione il Consiglio di Stato ha poi risposto nel seguente modo:

- i criteri determinanti per decidere sulla transitabilità del passo sono prettamente criteri meteorologici (temperatura dell'aria, temperatura della neve, vento, pericolo di valanghe);

- le valutazioni di questi criteri vengono fatte dall'ispettore stradale di zona, in concordanza con il gruppo valanghe Ticino;

- la decisione definitiva sulla chiusura del passo viene presa dall'ispettore stradale di zona in concordanza con il suo omologo grigionese.

Il 27 ottobre 1998 gli on. Franco Ferrari e Massimo Ferrari hanno presentato l'interrogazione "Apertura invernale del Lucomagno: un beneficio per la Valle di Blenio e oltre...", prendendo lo spunto dalla "Festa del Lucomagno" del 12 settembre 1998 a Olivone nella quale, alla presenza delle massime autorità dei due Cantoni, è stata annunciata la prima apertura sperimentale del passo, a costi ragionevolmente contenuti, durante la stagione invernale 1999-2000. Essi chiedono se, comparando i costi/benefici dei due versanti, è solo ipotizzabile una rigida partecipazione paritaria dei due Cantoni. L'interesse prevalente della Surselva è ben evidenziato da uno studio del 1997 (nuovo mercato di 2 milioni di persone raggiungibile in 2 ore, pernottamenti in più per oltre 2 milioni di franchi a Disentis, aumento della cifra d'affari delle ferrovie di montagna,...). Sul versante ticinese non esiste una simile analisi, ma sarebbe opportuna.

Il Consiglio di Stato non ha ancora risposto a questa interrogazione.

Ulteriori sviluppi

Il 19 novembre 1998 il Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste dei Grigioni ha trasmesso al Circolo della Cadi (Disentis/Mustér), con copia al Dipartimento del territorio, le condizioni da considerare nell'eventuale apertura invernale del passo, relativamente al versante grigionese. In particolare viene messo l'accento sui problemi legati allo stacco artificiale delle valanghe.

Per quanto riguarda l'apertura sperimentale durante la stagione invernale 1999-2000, il Dipartimento indica che, come già è il caso per il Bernina e il Flüela, si prevede di rilasciare il permesso per la gestione del passo a un ente di interessati. E' ora compito di questo ente procedere agli accertamenti necessari, considerando i rischi e le relative responsabilità. Per poter mettere in appalto gli eventuali lavori di sgombero della neve è necessario avere delle indicazioni precise sulla composizione di questo ente e sugli aspetti contrattuali e finanziari entro fine aprile 1999.

Il 30 novembre 1998 la Divisione delle costruzioni ha trasmesso la presa di posizione del Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste dei Grigioni all'Ente turistico della Valle di Blenio e al Comune di Olivone, allegando le proprie valutazioni e condizioni.

Il 17 dicembre 1998 l'Ente turistico e l'Associazione dei Comuni della Valle di Blenio hanno chiesto al Dipartimento del territorio l'autorizzazione ad approfondire gli aspetti legati all'apertura invernale del Lucomagno con le autorità locali grigionesi.

Il 23 dicembre 1998 il Dipartimento del territorio ha autorizzato l'Ente turistico e l'Associazione dei Comuni a fungere da promotori, indicando comunque che in linea di principio dovranno assumersi gli oneri finanziari.

2.3 Piano direttore del Canton Grigioni

Piano direttore cantonale

Nel piano direttore del 1982 (scheda 2.10) l'apertura invernale del Passo del Lucomagno è inserito come obiettivo a lungo termine.

Piano direttore regionale del Surselva

Nel piano direttore regionale, elaborato dall'Assemblea dei Comuni del Surselva nel 1993, i collegamenti esterni per il traffico delle persone sono trattati nella scheda 2.411. Il concetto prevede delle misure per garantire un collegamento

sicuro, confortevole e ininterrotto della Surselva verso l'esterno I principi fondamentali sono:

- aumento della sicurezza dai pericoli naturali (valanghe, caduta di sassi, ...);
- aumento della capacità, sia del traffico individuale che di quello pubblico;
- diminuzione dei tempi di percorrenza e aumento del confort, sia del traffico individuale che di quello pubblico;
- prolungamento dei tempi d'esercizio del traffico pubblico con coincidenze con le FFS.

In particolare sono proposte anche le seguenti misure:

Collegamento	Misure	Termini
Apertura invernale del passo del Lucomagno	Progettazione Inizio dei lavori Messa in esercizio	a corto termine a medio termine a lungo termine
Corsa postale continua Disentis-Biasca	Durante l'estate Durante l'inverno	a corto termine a lungo termine

a corto termine = 0-10 anni; a medio termine = 5-15 anni; a lungo termine = oltre 15 anni

Revisione del piano direttore cantonale

Entro la fine del 2000 il Consiglio di Stato del Canton Grigioni vuole procedere a una revisione totale del piano direttore cantonale. A questo scopo è stato istituito un gruppo di progetto che collaborerà sin dall'inizio con tutti i partner interessati (amministrazione cantonale, organizzazioni regionali, economia,...).

3. PERIZIA DELL'ISTITUTO FEDERALE PER LO STUDIO DELLA NEVE E DELLE VALANGHE3.1

Mandato e rapporto

Il 3 marzo 1997, l'Ufficio tecnico del Cantone dei Grigioni aveva indicato che la perizia avrebbe dovuto dare una risposta alle seguenti domande:

1. In considerazione delle premesse note (strada esistente, ultimi inverni con poche nevicate, minor rischio possibile) è ipotizzabile un esercizio invernale continuo del Passo del Lucomagno?
2. Le precedenti perizie dell'istituto escludono un'apertura invernale senza misure costruttive di premunizione. Queste perizie sono ancora valide o è necessaria una completazione, un aggiornamento o addirittura un nuovo studio?
3. Negli ultimi inverni con poche nevicate per quanti giorni il passo avrebbe potuto essere mantenuto aperto e praticabile senza rischi irresponsabili?
4. A quali condizioni una commissione d'esperti sarebbe in grado di valutare i rischi e assumersi la responsabilità per gli addetti allo sgombero della neve e le persone in transito?
5. Quali sono le differenze principali nel confronto dei pericoli e dei rischi tra i passi del Lucomagno e della Flüela?

Il rapporto del 6 aprile 1998 dell'Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe comprende la descrizione delle precedenti perizie dell'istituto concernenti il Lucomagno, l'analisi dei dati sulla neve disponibili per la regione, l'analisi dei 94 corsi valangari che interessano la strada da Campra a Curaglia e le possibili varianti per un esercizio invernale continuo del passo. Esso è preceduto da un riassunto con la risposta alle domande indicate. Considerato che il rapporto è disponibile solo in tedesco, è utile riprendere queste risposte.

3.2 Apertura invernale del Lucomagno Situazione attuale

Nel periodo invernale la strada del Lucomagno è attualmente sbarrata al traffico da Campra a Fuorns; la tratta Fuorns-

Stegia è tenuta aperto dai militari per le proprie esigenze. In media il passo rimane chiuso per 5 mesi (dati 1965/66-1996-97). La chiusura più lunga è durata 7 mesi (19.11.1974-25.6.1975), la più corta 2 mesi (13.2.1990-21.4.1990). La chiusura più precoce è avvenuta il 27 ottobre 1981, quella più tardiva il 24 febbraio 1989; l'apertura più precoce il 28 marzo 1997, quella più tardiva il 26 giugno 1975.

Premesse

La responsabilità per l'apertura invernale di un passo della lunghezza di ca. 25 km deve basarsi su conoscenze specifiche approfondite. Inverni con poca neve non sono una garanzia per una situazione senza rischi. Sul Lucomagno, senza misure di protezione, il rischio di partenza legato alle valanghe è di 0,51 morti all'anno

Le esperienze sul passo del Flüela - con un rischio di partenza relativamente alto (0,70 morti all'anno) - mostrano che con sbarramenti temporanei e con lo stacco artificiale delle valanghe è possibile tenere aperto un passo non sicuro. Il concetto di sicurezza adottato al Flüela, basato su rilievi e osservazioni pluriennali, ha comunque un rischio residuo assai alto (ca. 0,13 morti all'anno) e con lo stacco artificiale delle valanghe si prendono a carico coscientemente possibili danni al bosco.

Questo rischio relativamente alto è legato al fatto che l'apertura invernale è limitata nel tempo - fino all'apertura della galleria della Veraina - e ora una riduzione del rischio con interventi costruttivi di premunizione non sarebbe più sensata.

Un'apertura invernale del Lucomagno è ipotizzabile.

Varianti analizzate

Nella perizia vengono analizzate 5 varianti per assicurare un'apertura invernale: Variante 1 Solo sbarramenti temporanei Variante 2 Sbarramenti temporanei e stacco artificiale delle valanghe analogamente al Flüela

Variante 3 Sbarramenti temporanei e stacco artificiale migliorato delle valanghe con stazioni di sparo e di controllo permanenti

Variante 4 Sbarramenti temporanei, misure costruttive e stacco artificiale delle valanghe

Variante 5 Attrezzatura completa (con 13,6 km di gallerie)

Le varianti 1 e 2, che non necessitano di ulteriori investimenti in misure costruttive, non sono consigliabili a causa dei rischi molto alti, dell'insufficiente sicurezza per le squadre che si occupano dello sgombero e delle numerose interruzioni. Senza investimenti l'istituto federale non ritiene possibile un'apertura invernale.

La variante 5 non entra in considerazione a causa dei costi molto elevati.

Un'apertura invernale con le variante 3 o 4 è pensabile. In entrambe le varianti le punte di rischio nei corsi valangari più pericolosi vengono ridotte con misure supplementari. Considerando i costi/benefici una soluzione ottimale dovrebbe essere una combinazione delle varianti 3 e 4.

Variante 3

La variante 3 richiede, accanto ai costi di gestione ricorrenti (organizzazione di sicurezza, stacco artificiale delle valanghe, sgombero della neve, manutenzione,...) e investimenti in nuove infrastrutture (rimesse, punti d'appoggio, veicoli,...), investimenti supplementari dell'ordine di 2 milioni di franchi per attrezzature per uno stacco artificiale migliorato delle valanghe (installazioni permanenti per lo sparo e per il controllo). Il rischio di partenza di 0,51 morti all'anno sarebbe ridotto al 9-14%. Il rischio residuo consiste nel prendere in conto da 3 a 5 valanghe per inverno sulla strada aperta. In media la strada dovrebbe essere sbarrata 32 giorni per inverno Per rapporto agli interventi costruttivi (variante 4) la variante 3 presenta maggiori insicurezze in primavera nei periodi caldi.

Variante 4

La variante 4 richiede, accanto ai costi di gestione ricorrenti e investimenti in nuove infrastrutture, investimenti supplementari dell'ordine di 20 milioni per misure costruttive di premunizione (gallerie, muri di protezione,...). Il rischio di

partenza sarebbe ridotto al 6-9%. Il rischio residuo consiste nel prendere in conto da 2 a 3 valanghe per inverno sulla strada aperta. Come per la variante 3, in media la strada dovrebbe essere sbarrata 32 giorni per inverno

In entrambe le varianti la sicurezza per le squadre addette allo sgombero è ritenuta sufficiente. Lo stacco artificiale delle valanghe sarebbe un elemento importante del concetto di sicurezza. In particolare per alcuni corsi valangari sul versante sud, si devono considerare dei danni al bosco.

3.3 Evoluzione rispetto alle precedenti perizie

I giudizi sulle condizioni del terreno, della neve e delle valanghe fatte nelle precedenti perizie sono tuttora valide. Per alcuni corsi valangari il pericolo è leggermente diminuito grazie ai ripari costruiti nel frattempo (Crap Stagias, Steggia) e alla crescita dei rimboschimenti. Inoltre per il versante nord è ora disponibile un catasto delle valanghe fino all'inverno 1996/97 che permette indicazioni più precise sulla periodicità dell'invasione della strada nei singoli corsi valangari. Anche se l'innevamento degli ultimi 8 inverni è risultato inferiore alla media, bisogna rilevare che nell'osservazione pluriennale non è rilevabile un trend verso inverni poveri di neve. Inverni poveri o molto poveri di neve sono ripartiti su tutto il periodo d'osservazione, mentre inverni molto ricchi di neve si sono presentati dal 1967/68 al 1983/84. L'attività delle valanghe, come pure l'impegno per garantire la sicurezza, non dipendono solo dall'intensità dell'inverno rispettivamente dalla quantità di neve, ma anche dalla composizione della coltre nevosa, dalle condizioni del vento e dalla temperatura.

Il concetto di "gestione del rischio"

La differenza tra le perizie esistenti e la valutazione odierna sta nella definizione delle diverse zone di pericolo e nelle misure di protezione ritenute necessarie. Oggi si cerca di passare da un concetto piuttosto qualitativo della "sicurezza invernale" ad una "gestione del rischio" (Risikomanagement), nella quale sono considerati maggiormente aspetti quantitativi.

Nelle perizie precedenti si mirava sempre ad attrezzare la strada del passo per un esercizio invernale sicuro e a rispondere alla domanda: su quali tratte sono necessarie delle gallerie per garantire la sicurezza invernale. La classificazione in sicuro (periodicità media superiore a 60 anni) limitatamente sicuro (periodicità media tra 30 e 60 anni) e non sicuro (periodicità medio di 30 anni o meno) veniva fatta unicamente sulla base della periodicità delle valanghe e in modo molto sommario.

Con questo metodo i corsi valangari veramente pericolosi, nei quali si registrano ad esempio più eventi durante un inverno, non venivano messi sufficientemente in risalto. Inoltre si partiva dal principio che una grande sicurezza poteva essere raggiunta solo con una difesa effettiva dai pericoli per mezzo di gallerie (misure costruttive permanenti). Misure preventive come lo stacco artificiale delle valanghe o gli sbarramenti (misure temporanee) erano ritenute come poco sicure.

Esempio del Flüela

In un rapporto dell'istituto federale del 1981 concernente il passo del Flüela si arrivava alla conclusione che "per una massima sicurezza, che secondo lo stato attuale della ricerca e della tecnica può senz'altro essere raggiunta, investimenti insopportabili costituiscono i limiti della protezione valangaria". Le esperienze con misure temporanee hanno nel frattempo dimostrato che, a seconda della situazione, con stacchi artificiali e sbarramenti stradali si possono raggiungere buoni risultati.

Oggi le misure di protezione permanenti o temporanee non vengono giustificate unicamente sulla base della periodicità degli eventi, ma anche sulla base di analisi del rischio e del rapporto costi/benefici. Le singole misure devono inoltre essere integrate in un concetto di sicurezza globale. Considerato che i mezzi a disposizione sono sempre più limitati, è estremamente importante definire delle priorità. Gli obiettivi sono due: quello di raggiungere un determinato rapporto costi/efficacia e quello di non esporre gli addetti alla sicurezza della strada e le persone in transito oltre un determinato limite di rischio.

3.4 Praticabilità del passo

Il numero di giorni nei quali il passo del Lucomagno sarebbe rimasto aperto, rispettivamente chiuso al traffico negli ultimi anni dipende dalle possibili varianti. Nella tabella seguente, basata sugli ultimi 20 anni, sono indicati i giorni di chiusura

per le 5 varianti esaminate nella perizia.

Variante, misure	Giorni di chiusura		
	Media	Minimo	Massimo
1. Solo sbarramenti temporanei	70	40	100
2. Sbarramenti temporanei + stacco artificiale	28	13	42
3. Stacco art. migliorato + maggiori sbarramenti	32	15	46
4. Misure costruttive + stacco art. + maggiori sbarramenti	32	15	46
5. Attrezzatura completa	-	-	-

3.5 Organizzazione di sicurezza

Per le varianti 1-4 è necessario allestire un'organizzazione di sicurezza, con un concetto dettagliato (cahier des charges), per ordinare gli sbarramenti e eseguire gli spari per lo stacco artificiale delle valanghe. L'istituto federale indica ciò che una simile organizzazione di sicurezza dovrebbe comprendere (da definire nei dettagli in uno studio più approfondito):

Logistica: Centrali valanghe a Disentis e Olivone, punto d'appoggio occupato sull'ospizio (stazione di misurazione del tempo e della neve, veicoli per lo sgombero della neve, soccorso), possibilità d'allarme lungo la strada.

Organizzazione: Responsabili della sicurezza a Disentis e Olivone, personale addetto agli spari, servizio informazioni, servizio di soccorso per veicoli in panne, servizio di manutenzione della strada.

Compiti: Controlli giornalieri del tempo e della neve, valutazione del pericolo di valanghe locale, sicurezza del passo, definizione degli orari di sbarramento e riapertura, programmazione dei servizi di sgombero, tenuta di un giornale (descrizione delle valanghe, osservazioni del tempo e della neve, rapporto degli interventi, protocollo degli spari, valutazione del pericolo), servizio di soccorso, controllo.

Mezzi: Previsioni del tempo, bollettino delle valanghe nazionale e locale, osservazioni locali del tempo e della neve, dati delle stazioni di rilevamento del tempo e della neve nella regione del Lucomagno (stazioni automatiche), spari di prova, direttive per aiutare i responsabili nella presa delle decisioni, eventualmente sistemi di misurazione supplementari in singoli corsi valangari per sorvegliare gli eventi.

Per quanto riguarda i costi di gestione ricorrenti, l'esperienza del Flüela mostra che non c'è una grossa differenza tra inverni con molta neve e inverni con poca neve. In media al Flüela si spendono fr. 500'000.– all'anno, con un minimo di fr. 440'000.– nel 1989 (con 9 giorni di chiusura del passo) e un massimo di fr. 540'000.– nel 1992 (33 giorni di chiusura). Non è però possibile fare un paragone diretto con il Lucomagno; anche i costi per le nuove infrastrutture non sono stati esaminati.

3.6 Confronto del rischio Lucomagno-Flüela

Per quanto riguarda la topografia non ci sono differenze rilevanti tra il passo del Lucomagno e il passo del Flüela. Entrambi i passi si svolgono per lunghi tratti su pendii ripidi e più della metà dei percorsi (Campra-Curaglia, rispettivamente Susch-Tschuggen) sono minacciati da valanghe. I vantaggi della quota più bassa e della vegetazione più fitta sul Lucomagno sono compensati, nel confronto con il Flüela, da un maggior numero di corsi valangari.

Senza misure di sicurezza sul Lucomagno bisogna calcolare, nella media pluriennale, con un morto ogni 2 anni (rischio di partenza 0.51 morti/anno); sul Flüela con un morto ogni 1,4 anni (rischio 0.70). Sul passo del Lucomagno 4 corsi valangari presentano un rischio alto (Flüela 3), 7 corsi valangari hanno un rischio medio (Flüela 17) e 83 corsi valangari hanno un rischio basso (Flüela 27).

Con la variante 2 - comparabile alla situazione odierna del Flüela (rischio 0,13 morti/anno) - il rischio di partenza viene ridotto al 23-29%. Questo rischio residuo è molto alto; l'istituto federale ritiene che al giorno d'oggi esso non è più tollerabile per una situazione durevole.

Come già indicato al punto 3.2, il rischio residuo delle varianti 3 e 4 è del 9-14% rispettivamente del 6-9%.

4. RICORSI CONTRO LA SCHEDA 12.16

4.1 Ricorso del Comune di Olivone

Il Comune di Olivone chiede lo stralcio della frase:

Per il momento, contrariamente a quanto richiesto dal Canton Grigioni, non si intende attrezzare la strada da Olivone al confine cantonale per un esercizio invernale continuo.

Questa affermazione è ritenuta eccessiva poiché da diversi anni il Comune e altre associazioni locali postulano l'apertura del passo del Lucomagno tutto l'anno, o perlomeno una chiusura il più ritardata possibile in autunno e una riapertura anticipata in primavera. Oltre al collegamento con le vallate del Surselva, per la valle di Blenio il Passo del Lucomagno rappresenta un importante sbocco verso gli altri Cantoni della Svizzera orientale e di conseguenza una reciproca possibilità di scambi economici e culturali.

Lo stralcio della frase lascerebbe impregiudicata la possibilità di continuare il discorso per la maggior apertura possibile del passo del Lucomagno sull'arco dell'anno e la prospettiva per un'apertura anche durante i mesi invernali.

4.2 Ricorso della Regione Tre Valli

La Regione Tre Valli chiede di sostituire la frase: Per il momento, contrariamente a quanto richiesto dal Canton Grigioni, non si intende attrezzare la strada da Olivone al confine cantonale per un esercizio invernale continuo.

con la frase:

Si provvederà al più presto, conformemente anche a quanto richiesto dal Canton Grigioni, ad attrezzare la strada da Olivone al confine cantonale per un esercizio invernale continuo.

La domanda di mobilità sia della popolazione locale che dei turisti non si limita ai soli mesi estivi, ma è un'esigenza di tutto l'anno; anzi, nei mesi invernali potrebbe essere ancora maggiore. Questa esigenza non è sentita solo da parte della Regione Tre Valli ma, come espressamente indicato nella scheda, è condivisa dal Canton Grigioni.

La legge sulle strade assegna al Cantone il compito di procedere alla costruzione delle strade e alla loro manutenzione. Per costruzione si intende l'edificazione di un'opera eseguita secondo le regole tecniche e dell'arte attualmente conosciute. Edificare una strada d'importanza generale per il Cantone senza attrezzarla per un esercizio invernale continuo non è conforme ai dispositivi di questa legge. Tecnicamente è senz'altro possibile attrezzare la strada da Olivone al confine cantonale per un esercizio invernale continuo.

4.3 Osservazioni del Consiglio di Stato

Sulla base delle considerazioni riprese al punto 2.1, con il messaggio dell'8 settembre 1998 il Consiglio di Stato, vista l'attuale incertezza in materia, propone di accogliere solo parzialmente i ricorsi del Comune di Olivone e della Regione Tre Valli.

4.4 Audizione del 27 ottobre 1998

Nell'audizione del 27 ottobre 1998 il Consiglio di Stato, rappresentato dal direttore della Divisione delle costruzioni, ha spiegato l'indirizzo attuale del Cantone. Esso può essere riassunto in 4 punti:

1. Non pregiudicare un'apertura invernale.
2. Se ci sono degli investimenti da fare, si fanno nell'ottica di poter ottenere, a tappe successive, l'apertura invernale.
3. Gli investimenti devono essere orientati a lungo termine.
4. Si esamina la possibilità di un'apertura invernale tipo Flüela e Bernina.

Coerentemente a questo indirizzo, per ripristinare la viabilità in zona Ri di Rialp, dove nella primavera 1998 una valanga ha distrutto il ponte, è stato pubblicato un appalto molto ampio con la riserva di precisarne ulteriormente l'effettiva portata. Le opzioni vanno da un minimo di 180 m fino a un massimo di 490 m; con la variante massima la galleria risolverebbe il problema di due grossi corsi valangari (19a e 19b della perizia dell'istituto federale). I costi dovrebbero situarsi sui 7-8 mio, ma si potrebbe slittare anche a cifre più alte.

Questo appalto darà una misura delle implicazioni della visione a lungo termine indicata. Sul versante ticinese, dalla barriera dopo il centro di Campra fino al passo, ci sono 26 corsi valangari. Per fare tutto, vale a dire garantire la sicurezza con misure costruttive, si stima un investimento di 100 milioni. Una volta finiti gli esami tecnici con il Canton Grigioni, si dovrà comunque far partire una campagna molto dettagliata per lo studio dei corsi valangari. Si potrà così valutare se, investendo dove la ricorrenza è annuale (ad esempio proteggendo la strada da 10 corsi valangari), c'è la possibilità di arrivare a una chiusura più limitata.

In generale sul versante ticinese le difficoltà sono le seguenti:

1. Gli aspetti naturalistici; la zona è inclusa nell'inventario dei paesaggi e dei monumenti naturali d'importanza nazionale.
2. La presenza di persone; a differenza del Bernina e del Flüela, ci sono degli insediamenti al disopra della barriera. Non c'è solo il centro di Acquacalda, ma c'è anche una serie di baite sfruttate da 70-80 persone indipendentemente dal centro.
3. Lo stacco artificiale delle valanghe; il rapporto dell'istituto federale dice che, se non si vogliono fare investimenti importanti, bisogna far scendere le valanghe, o con il lanciamine o con l'elicottero. A questo proposito c'è un'ampia esperienza sui colli citati e nell'ambito della sicurezza delle piste di sci.

Il lanciamine permette di sparare con qualsiasi tempo, giorno e notte, ma ha un grado di successo molto modesto. Lo ha confermato anche lo specialista che si occupa della sicurezza dalla piazza d'armi di Airolo. Con il lanciamine si spara ad alcuni chilometri, con effetti preoccupanti sulle zone boschive. Adagio adagio si arrischia di creare dei problemi con conseguenze non solo nel periodo invernale ma anche in quello estivo (franamenti,...).

L'elicottero permette interventi più mirati, ma può essere utilizzato solo con il bel tempo. Un inconveniente non di poco conto. La tecnica per far scendere le valanghe consiste in effetti nell'intervenire subito, prima che la coltre di neve cominci ad assestarsi. Dopo 2 o 3 giorni il successo è modesto o perlomeno bisogna sparare molto.

Naturalmente occorre anche valutare il rapporto tra costi di un'apertura invernale e benefici. Il periodo medio di chiusura del passo è attualmente di 150 giorni. L'istituto federale arriva a una chiusura media di ca. 30 giorni sparando. La prudenza e una certa impossibilità di agire (ad esempio non si può sparare vicino al centro di Acquacalda) possono però aumentare questo periodo. Se si arriva a 50 giorni può ancora esserci una proporzionalità, se si arriva a ridurre il periodo di chiusura solo della metà probabilmente n. Non bisogna ingannare i turisti. Il Cantone sta affrontando la tematica dell'apertura invernale del passo del Lucomagno senza pregiudizi. Si devono studiare tutti gli aspetti: tecnici, finanziari e ambientali.

Differenze tra il versante ticinese e quello grigionese

Tra i due versanti c'è una differenza sostanziale. Sul versante grigionese, dalla galleria lungo il lago di S. Maria fino quasi ad Acla, non troviamo vegetazione (bosco); in particolare fino a Sogn Gions ci sono essenzialmente delle pareti rocciose o di materiale sciolto. Pertanto per i grigionesi la preoccupazione di distruggere il bosco con lo stacco artificiale delle valanghe è più limitata, o perlomeno hanno questo problema solo a quota 1'500 m con i boschi a sud di Acla. Sul versante ticinese, da Campra fino a nord di Acquacalda, abbiamo invece dei boschi molto esposti alle valanghe.

Sussidi e ripartizione dei costi

Il Lucomagno è una strada principale alpina e - almeno sulla carta - gode di sussidi sostanziali della Confederazione. Per le opere nella zona del Ri di Rialp essi dovrebbero coprire almeno 2/3 dei costi. In relazione alla perequazione finanziaria (ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni) sussiste però qualche punto interrogativo a medio termine. Si dovrà pertanto investire là dove c'è un beneficio ottimale per rapporto al tipo di valanga. Tendenzialmente la visione a livello finanziario non è positiva; bisogna essere prudenti. Anche la partecipazione dei militari, che attualmente tengono aperta la tratta Fuorns-Stgegia per le proprie esigenze, non è assicurata a lungo termine.

I costi di gestione sono stimati sui 400-600'000 franchi all'anno. Si può sparare meno, ma si espongono gli operai addetti ai lavori di sgombero della neve a rischi maggiori. Per il momento il problema della ripartizione dei costi tra i due Cantoni è stato solo accennato. E' però noto che i Grigioni possono risolvere gli aspetti finanziari solo con un contributo sostanziale delle società che gestiscono gli impianti di risalita.

Chiusura del passo del 31 ottobre 1998

La chiusura del passo fissata al 31 ottobre 1998 ha destato qualche perplessità. C'è però una spiegazione. Non c'è stato nessun mezzo di organizzare una truppa per lo smontaggio del ponte provvisorio più tardi e non si è riusciti a trovare un'assicurazione che lo assicurasse convenientemente. Il ponte militare vale 3 milioni. L'unica alternativa era quella di assumersi il rischio totale. Il Cantone si è comunque organizzato in modo da poter continuare i lavori sui cantieri a monte.

Rischi particolari

Nella combinazione delle diverse varianti, oltre al rischio residuo, bisogna considerare le punte di rischio (Spitzenrisiko) legate ai week-end e ai tipi di veicoli che si lasciano passare. Nella perizia si mette un grosso punto interrogativo sul passaggio dei bus. Qui bisogna chiedersi, anche a livello turistico, cosa significa lasciar passare o meno questi mezzi. L'aspetto che preoccupa maggiormente è comunque la presenza di persone nella zona sopra la barriera di Campra. Non si sa come raggiungerle. Oggi si muovono a loro rischio, ma se si apre la strada, con interventi per far scendere le valanghe, questo rischio dovrà assumerlo chi gestisce il passo.

Va anche rilevato che il Lucomagno non è coperto a livello Natel. E' un dettaglio, ma una copertura darebbe un grado di sicurezza differente.

Apertura sperimentale 1999/2000

Due gruppi di lavoro, uno ticinese e uno grigionese, stanno valutando la fattibilità di un'apertura sperimentale per l'inverno 1999/2000. Se un'apertura sperimentale si rivelerà avventata, non ha senso proseguire con l'analisi dei costi di gestione. In questo caso è meglio investire dei mezzi per conoscere meglio i corsi valangari in funzione dell'obiettivo a lungo termine indicato. Se l'apertura sperimentale è tecnicamente possibile, bisognerà mettere in campo un gruppo di lavoro per studiare i problemi legati alla gestione e gli aspetti finanziari (chi fa che cosa, chi paga, ...).

4.5 Considerazioni particolari

Quale premessa, occorre rilevare che - alla luce in particolare di quanto esposto al punto 2.2 (evoluzione della situazione) - il Consiglio di Stato ha di fatto già accolto la richiesta del Comune di Olivone; perlomeno per quanto riguarda gli aspetti concernenti il piano direttore. La frase contestata è in effetti superata dagli eventi: in collaborazione con il Canton Grigioni, il Dipartimento del territorio sta esaminando la possibilità di attrezzare il passo per un esercizio invernale continuo.

La richiesta della Regione Tre Valli è invece più vincolante. La perizia dell'istituto federale ha sì dimostrato che un'apertura invernale del passo del Lucomagno è ipotizzabile, ma prima di attrezzare il passo per un esercizio invernale continuo è necessario approfondire diversi fattori: l'effettivo interesse economico, il grado di sicurezza auspicato, le responsabilità e il rapporto costi/benefici, sia dal punto di vista finanziario che ambientale.

Interesse economico

L'interesse della regione della Surselva ad un'apertura invernale del passo è noto da tempo ed è documentato da uno studio recente. In generale si può dire che anche l'economia della Valle di Blenio è interessata; esiste comunque anche qualche timore (legato alla maggior attrattività delle stazioni invernali grigionesi) e qualche perplessità (sull'effettiva portata dei potenziali benefici).

La stazione invernale di Campo Blenio non dovrebbe temere la concorrenza degli impianti grigionesi perché ha una clientela locale, costituita in gran parte da famiglie. Campra potrebbe guadagnarci, ammesso che si possa risolvere il problema dei posteggi (attualmente viene utilizzato anche il sedime della strada). Per il Nara esistono dei timori; si dovrebbero studiare degli abbinamenti per evitare la fuga di clienti.

Le strutture alberghiere e della ristorazione sono certamente interessate in quanto hanno grossi problemi: ci sono alberghi che rischiano di chiudere d'inverno perché la clientela del sabato e domenica e di Natale non è sufficiente per coprire i costi. Senza un'analisi un po' approfondita è però difficile fare delle valutazioni attendibili (cfr. anche punto 2.2, interrogazione Ferrari/Ferrari del 27.10.1998).

Grado di sicurezza

L'istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe indica esplicitamente che il rischio residuo della variante 2 (sbarramenti temporanei e stacco artificiale delle valanghe) è molto alto, ciò che al giorno d'oggi non è più tollerabile come situazione durevole.

Senza investimenti importanti nelle infrastrutture tecniche (variante 3) o in misure costruttive (variante 4) l'apertura invernale del passo sarebbe dunque avventata, ritenuto anche che la perizia non considera ancora il rischio legato alle persone che potrebbero trovarsi nella zona al momento dello stacco artificiale di valanghe (in baite o in gita) anche con la strada sbarrata.

Prima di proseguire gli esami in corso e di elaborare un concetto di sicurezza è pertanto necessario definire il grado di sicurezza auspicato. Ciò anche in vista di un'eventuale concessione della gestione a un ente privato.

Responsabilità

Come indicato dal Consiglio di Stato nella risposta all'interrogazione dell'onorevole Baggi (cfr. punto 2.2) esistono grossi problemi di responsabilità in caso d'incidente. A questo proposito va rilevato che una perizia dell'istituto federale, ordinata dal giudice istruttore di Ilanz a seguito di un incidente con tre morti avvenuto il 17 aprile 1966, era arrivata alla conclusione che il passo era stato aperto troppo presto il 9 aprile 1966.

Il fatto sintomatico di quell'incidente è che le vittime sono rimaste sepolte sotto la terza valanga, dopo che una prima aveva ostruito il campo stradale e una seconda aveva parzialmente ricoperto un mezzo addetto allo sgombero. Su un percorso minacciato da 94 corsi valangari la probabilità di un incidente al momento che la strada viene improvvisamente ostruita e si formano delle colonne aumenta notevolmente. Anche la gestione del traffico nei momenti critici comporta pertanto delle grosse responsabilità.

Rapporto costi/benefici dal punto di vista ambientale

Qualsiasi intervento in un paesaggio o in una zona palustre d'importanza nazionale comporta dei costi ambientali elevati. Il problema maggiore è legato ai danni al bosco causati dallo stacco artificiale delle valanghe. Come indicato nella perizia dell'istituto federale e discusso nell'audizione del 27 ottobre 1998 esso è particolarmente grave sul versante sud del passo. Un impiego generalizzato di queste tecniche è quindi molto discutibile.

Il problema esiste comunque anche sul versante nord. Nelle condizioni da considerare nell'eventuale apertura del passo, il Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste dei Grigioni indica esplicitamente che bisogna assolutamente evitare danni al bosco, sia per motivi di sicurezza che paesaggistici (presa di posizione del 19 novembre 1998, cfr. punto 2.2).

Non bisogna inoltre dimenticare i possibili danni alla fauna.

Rapporto costi/benefici dal punto di vista finanziario

Al momento non sono disponibili sufficienti dati per fare una valutazione attendibile del rapporto costi/benefici. Solo sulla base di questi dati, che dovranno scaturire dalle trattative in corso tra le autorità cantonali e locali dei due Cantoni, sarà possibile valutare se l'apertura invernale del passo è effettivamente possibile.

Per questi motivi, la richiesta della Regione Tre Valli di provvedere al più presto ad attrezzare la strada per un esercizio invernale continuo non può essere accolta.

4.6 Modifica della scheda 12.16

Per i motivi indicati al punto 4.5, la commissione propone le seguenti modifiche della scheda 12.16 (stralcio delle parti

barrate, aggiunta delle parti sottolineate):

Scheda di coordinamento 12.16 (dato acquisito)

Strada principale Biasca-Lucomagno: A 416

Situazione: problematiche, conflitti

(-)

~~Per il momento, contrariamente a quanto richiesto dal Canton Grigioni, non si intende attrezzare la strada da Olivone al confine cantonale per un esercizio invernale continuo.~~

In collaborazione con il Canton Grigioni viene esaminata la possibilità di attrezzare il Passo del Lucomagno per un esercizio invernale continuo. Gli investimenti a lungo termine devono essere valutati anche in funzione dell'apertura invernale.

Documentazione principale

(-)

Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe, Apertura invernale della strada del Lucomagno, SLF Gutachten G98.01, Davos, 6 aprile 1998

La modifica potrà essere integrata nel prossimo aggiornamento del piano direttore senza ulteriori procedure.

5. CONCLUSIONI

Sulla base delle considerazioni generali e delle considerazioni particolari sui ricorsi, illustrate nel presente rapporto, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone al Gran Consiglio di adottare le decisioni come ai progetti allegati.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Marino Truatsch, relatore

Allidi-Cavalleri - Arn - Beltraminelli - Bobbià -

Calastri - Canal - Canonica G. - Canonica I. -

David - Ferrari Massimo - Lepori - Marzorini -

Poli - Quadri - Rosselli - Ryser

6. PROGETTI DI DECISIONE

6.1 Comune di Olivone

Il Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune di Olivone il 25 settembre 1995 contro la scheda di coordinamento 12.16 del piano direttore, Strada principale Biasca-Lucomagno: A416, adottata dal Consiglio di Stato il 17 luglio 1995;

- visto il messaggio n. 4786 dell'8 settembre 1998 del Consiglio di Stato;

- visto il rapporto n. 4786b R del 15 gennaio 1999 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;

- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

decide:

1. Il ricorso del Comune di Olivone è accolto; la frase contestata (intenzione di non attrezzare la strada per un esercizio invernale continuo) è sostituita con l'indicazione che la possibilità di attrezzare il Passo del Lucomagno per un esercizio invernale continuo viene esaminata in collaborazione con il Canton Grigioni e che gli investimenti a lungo termine devono essere valutati anche in funzione dell'apertura invernale.

2. La scheda di coordinamento 12.16 del piano direttore è modificata come indicato al punto 4.6 del rapporto della commissione. La modifica potrà essere integrata nel prossimo aggiornamento del piano direttore senza ulteriori procedure.

3. Non si riscuotono né tasse né spese. Non vengono assegnate indennità.

4. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della commissione, al ricorrente e alle parti interessate dalla Segreteria del Gran Consiglio:

- Comune di Olivone

- Consiglio di Stato

- Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste dei Grigioni, Stadtgartenweg 11, 7001 Coira

6.2 Regione Tre Valli

Il Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dalla Regione Tre Valli il 16 ottobre 1995 contro la scheda di coordinamento 12.16 del piano direttore, Strada principale Biasca-Lucomagno: A416, adottata dal Consiglio di Stato il 17 luglio 1995;

- visto il messaggio n. 4786 dell'8 settembre 1998 del Consiglio di Stato;

- visto il rapporto n. 4786b R del 15 gennaio 1999 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;

- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

decide:

1. Il ricorso della Regione Tre Valli è:

a) accolto nella misura in cui la frase contestata (intenzione di non attrezzare la strada per un esercizio invernale continuo) è sostituita con l'indicazione che la possibilità di attrezzare il Passo del Lucomagno per un esercizio invernale continuo viene esaminata in collaborazione con il Canton Grigioni e che gli investimenti a lungo termine devono essere valutati anche in funzione dell'apertura invernale.

b) respinto nella misura in cui la frase contestata non è sostituita con quella proposta dalla ricorrente (provvedere al più presto ad attrezzare la strada per un esercizio invernale continuo).

2. La scheda di coordinamento 12.16 del piano direttore è modificata come indicato al punto 4.6 del rapporto della commissione. La modifica potrà essere integrata nel prossimo aggiornamento del piano direttore senza ulteriori procedure.

3. Non si riscuotono né tasse né spese. Non vengono assegnate indennità.

4. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della commissione, alla ricorrente e alle parti interessate

dalla Segreteria del Gran Consiglio:

- Regione Tre Valli, Pollegio

- Consiglio di Stato

- Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste dei Grigioni, Stadtgartenweg 11, 7001 Coira