

Rapporto

numero	data	competenza
8358 R	28 maggio 2024	DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

della Commissione gestione e finanze sul messaggio 15 novembre 2023 concernente uno stanziamento di un credito di 800'000 franchi per l'elaborazione del progetto di massima del collegamento Alta Vallemaggia-Leventina tramite una funivia tra Fusio e Ambri

INDICE

1.	SINTESI	2
2.	LA STORIA DELLA MOBILITÀ IN VALLE MAGGIA, UNA RICHIESTA CENTENARIA.....	3
3.	GLI STUDI PASSATI	4
4.	GLI STUDI ATTUALI E LE ANALISI DELLE VARIANTI.....	5
4.1.1	<i>Studio di fattibilità Collegamento stradale</i>	6
4.1.2	<i>Studio di fattibilità Collegamento funiviario</i>	8
4.1.3	<i>Conclusione parziale</i>	9
5.	LA SOLUZIONE DELLA FUNIVIA	10
5.1	Valutazione delle varianti di funivia	10
5.2	Dimensione delle cabine	11
5.3	Stazione a Fusio	13
5.4	Stazione a Ambri	14
5.5	Un collegamento attrattivo	15
5.6	Periodi di chiusura dell'impianto e rischi	15
6.	L'IMPATTO SOCIOECONOMICO	16
7.	VALUTAZIONE COMPLESSIVA DELLA DELEGAZIONE DELLE AUTORITÀ (DA).....	18
8.	LE CONDIZIONI PER UN IMPATTO POSITIVO	20
8.1	Perché un'apertura	21
8.2	Vallemaggia e Leventina: progetti faro e sinergie	22
8.3	Vantaggi per tutto il Cantone.....	24

8.4	Tipologia di progetto.....	24
8.5	Costi di manutenzione.....	25
9.	LA DIGA DEL SAMBUCO.....	25
9.1	AET.....	25
9.2	Coordinamento fra i progetti Sambuco e funivia Fusio - Ambrì.....	26
9.3	Procedure pianificatorie	27
10.	CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI	27
10.1	Sostegno regionale	27
10.2	Studi specialistici.....	28
10.3	Associazioni ambientaliste	28
11.	ASPETTI FINANZIARI	28
11.1	Stime attuali dell'investimento.....	28
11.2	Richiesta di credito.....	29
11.3	Rapporto con le linee direttive ed il piano finanziario	29
12.	CONCLUSIONE.....	29

1. SINTESI

La richiesta di un collegamento tra la valle Maggia e la valle Leventina risale a molti anni fa. Nasce in particolare quale richiesta riparatrice provocata dalla delusione connessa alle espropriazioni subite a favore della Maggia SA per la realizzazione degli impianti idroelettrici.

Nel 1957 ne riassume lo spirito un giovane Plinio Martini nell'articolo "*Vallemaggia sfortunata*": "*Che disastro la presa totale delle acque! Asciutto il Soladino, scomparirà pure la Froda di Foroglio, i torrenti Bavona e Lavizzara ridotti a rigagnoli, il greto della Maggia pulito come un cranio, sotto il ponte di Bignasco uno stagno melmoso e graveolente; quando un po' d'acqua scorre sotto quello di Visletto somiglia il piscio di una vacca lungo la carraia: venite a vedere*"¹

Un secondo motivo della richiesta di uno sbocco sulla Leventina risiede nell'evidenza che la Vallemaggia è una valle a fondo cieco, chiusa verso nord, e che lo sviluppo di una regione è sempre stato visto strettamente connesso a collegamenti efficienti.

Il messaggio ripropone e risolve con valutazioni scientifiche l'antica contrapposizione tra strada e altri mezzi di trasporto. Se negli anni '50-'60 vi fu un conflitto acceso tra il mantenimento della ferrovia Valmaggina e l'ampliamento della strada, oggi si propone di approfondire la possibile realizzazione di una funivia al posto di una nuova strada (con galleria) alpina che risulterebbe altamente problematica oltre che estremamente costosa.

¹ Il treno in una valle alpina, La ferrovia Locarno - Ponte Brolla - Bignasco 1907-1965, pagg. 147 e ss, Ed. A. Dadò (2007)

Il messaggio in essere, dopo aver confrontato diverse opzioni alternative, propone l'innovativa soluzione di una nuova funivia quale trasporto pubblico tra Fusio e Ambrì. Il messaggio richiede un credito di progettazione di fr 800'000.- per l'elaborazione del relativo progetto di massima che dovrà permettere la definitiva verifica degli aspetti tecnici e costruttivi del progetto nonché la sostenibilità economica del collegamento.

2. LA STORIA DELLA MOBILITÀ IN VALLE MAGGIA, UNA RICHIESTA CENTENARIA

L'ultimo viaggio in treno delle allora FRT (trasformatesi in FART dopo il 30.06.1961), il trenino bianco e blu, da Ponte Brolla a Bignasco è del 28 novembre 1965.

Chi fosse interessato a conoscere la storia e l'intenso dibattito che portò allo smantellamento della ferrovia a favore del trasporto su gomma e dell'ampliamento della strada, è invitato a leggere la pubblicazione *"Il treno in una valle alpina, La ferrovia Locarno - Ponte Brolla - Bignasco 1907-1965"* (Dadò 2007).

Si inizia da decisioni del Gran Consiglio (26 giugno 1957) in cui il risanamento della linea ferroviaria veniva dato per acquisito viste le assicurazioni date in passato dall'autorità federale. Prospettiva che muta progressivamente in considerazione dell'aggiornamento del preventivo del risanamento (informativa del Dipartimento Federale delle Poste e Ferrovie del 10.10.1958 al CdS) salito a un importo di 12 milioni di franchi, ciò che porta in auge la variante della sostituzione della ferrovia con un servizio con bus e con relativo adeguamento della strada.

Si racconta delle lotte tra due fronti molto agguerriti; con numerosi passaggi a livello pericolosi ma indispensabili per il trasporto della pietra valmaggese dalle cave verso il piano bloccati da lucchetti per sicurezza che venivano sabotati, addirittura di attentati dinamitardi con deragliamento di treni.

I Comuni della valle Maggia lottarono strenuamente per il mantenimento della linea ferroviaria.

Ma sia il Cantone che l'autorità federale espressero un parere favorevole al miglioramento del collegamento stradale che però richiedeva la parziale occupazione del sedime ferroviario. Quindi non era possibile mantenere entrambe le infrastrutture.

Le rimostranze della Valle erano direttamente correlate anche alla pretesa di un parziale compenso all'importante contributo dato dalla regione per la realizzazione degli impianti idroelettrici a favore di tutto il cantone grazie alla diga del Sambuco. Contributo ben visibile a tutti, come ben espresso a suo tempo dal Martini, con la massiccia riduzione dei flussi d'acqua della Maggia.

In questo contesto molto conflittuale, da parte del Cantone erano state date ampie assicurazioni di voler proseguire con la strada con una galleria al Sassello così da superare l'isolamento della valle grazie al collegamento con la valle Leventina.

Convinto sostenitore dell'opera fu il compianto Consigliere di Stato Franco Zorzi che in Gran Consiglio il 28 marzo 1962 disse; *"A questo proposito il CdS ha già affermato in sede di commissione che se questo valico deve essere attuato, tale realizzazione deve essere fatta coincidere con il secondo periodo della Maggia. Lo studio dell'opera viene quindi immediatamente affrontato e vengono assegnati i relativi incarichi, ... d'accordo e in collaborazione con i Comuni della Vallemaggia si trarranno successivamente le conclusioni, ritenendo però di assumere verso quell'opera un atteggiamento chiaramente positivo."*

Lo studio venne consegnato dallo studio di Ing. Guscetti di Ambri nel 1963; un collegamento stradale da Nante a Cortino di 7'115 m per un costo stimato di 17,86 mio. Purtroppo l'improvviso decesso del consigliere di stato Franco Zorzi sul Basodino il 4 settembre 1964, fervente sostenitore del collegamento, porta prima a un rallentamento e poi al congelamento del progetto a causa del progressivo aumento dei costi.

Il dibattito in valle Maggia è sempre rimasto molto vivo tra i fautori di un superamento della situazione di valle a fondo cieco e chi invece ritiene che ciò possa costituire anche un vantaggio a favore di un turismo stazionario e di una maggior tranquillità della Valle.

Nella seduta del 20 ottobre 1965 il Gran Consiglio decise a larga maggioranza la soppressione della ferrovia Locarno - Ponte Brolla - Bignasco, la sua sostituzione con un autoservizio e un miglioramento stradale. Non venne espresso nessun impegno a favore del traforo del Sassello.

La storia di questo possibile collegamento venne trattato anche in un documentario di Silvano Toppi alla RSI nel 1971 [Collegamento stradale tra la Vallemaggia e la Leventina - lanostoria.ch](http://lanostrastoria.ch)

Come sono andate le cose è a tutti noto; dopo la soppressione della ferrovia Valmaggina e l'ampliamento della strada cantonale, dello sbocco verso la Leventina non si parlò più. Il messaggio di oggi aggiunge un nuovo capitolo con la proposta di approfondimento di una soluzione innovativa che potrebbe permettere di risolvere questo antico quesito superandolo grazie a un'ipotesi di una funivia tra Fusio e Ambri. Un'opzione questa, forse l'ultima possibile, che merita di essere approfondita e analizzata fino in fondo.

Un passo avanti interessante proprio nel 50.mo anniversario della morte del Consigliere di Stato Franco Zorzi.

3. GLI STUDI PASSATI

Il Dipartimento del Territorio era ben consapevole che in passato il tema era già stato oggetto di svariate riflessioni sfociate in alcuni studi e in particolare:

- Studio del novembre 1963 dei fratelli Guscetti di Ambri; proposta di di una galleria stradale di lunghezza di 2.7 km tra le località di Campo sotto (Val Sambuco) e Pian Taiöi (Alpe di Prato) sotto il passo del Sassello, stima costi 13 milioni;
- Studio di fattibilità del 2016 dell'USTRA, in collaborazione con il Politecnico di Zurigo, su incarico dell'allora Consigliera federale D. Leuthard, che ipotizzava un tunnel stradale di 7.8 km tra Fusio e Rodi/Prato, stima dei costi 720 milioni;
- Masterplan dell'Alta Vallemaggia del 2017, che oltre alle due proposte di cui sopra, elenca una serie di possibili alternative (gallerie per mezzi a due ruote e/o sistemi, anche futuristici, di trasporto pubblico, soluzioni con teleferica, ecc.).

Studi realizzati in momenti diversi e in contesti diversi ma che avevano sempre l'obiettivo di proporre una riflessione seria e qualificata sulle possibili soluzioni per avviare allo stato di valle a fondo cieco.

4. GLI STUDI ATTUALI E LE ANALISI DELLE VARIANTI

Dai capitoli precedenti ben si evince come il collegamento tra la valle Maggia e la Leventina sia un obiettivo perseguito da molto tempo e si tratta di una tematica di cui si parla da svariati decenni. Molte parole, scritti, prese di posizione, studi e polemiche senza però mai giungere a una conclusione definitiva.

A fronte dello spopolamento e delle manifeste difficoltà socio-economiche delle nostre valli, sarebbe molto superficiale, per non dire oltraggioso della nostra stessa storia, oltre che poco serio, pensare di liquidare la questione con un'alzata di spalle definendola un'idea insensata come qualcuno si è già affrettato ad affermare. Sentenze calate senza neppur aver letto il messaggio.

Verrebbe da dire; facile giudicare con i piedi al caldo da parte di chi risiede distante dalle regioni discoste magari in un centro cittadino.

Fa piacere constatare invece come l'approccio del Consiglio di Stato sia stato molto tecnico e pragmatico. Il tema è stato affrontato in modo scientifico volendo sviscerare le diverse alternative per permettere una prima valutazione grossolana così da individuare quali ipotesi potessero essere meritevoli di ulteriori approfondimenti.

Il messaggio in essere presenta in modo molto asciutto i risultati dello studio svolto dalla Divisione delle costruzioni, Area operativa del Sopraceneri, Ufficio della direzione lavori del Sopraceneri.

Lo studio denominato **C-AV-L (Collegamento Alta Vallemaggia – Leventina)** consiste in un progetto preliminare che ha valutato due alternative:

A. Studio di fattibilità Collegamento stradale

Relazione tecnica 22.11.2021

B. Studio di fattibilità Collegamento funiviario

Relazione tecnica 22.11.2021

Le due ipotesi sono state approfondite e accompagnate con studi ingegneristici per la valutazione tecnica delle possibili alternative e da studi specialistici per valutare il rispettivo impatto socioeconomico.

- Studi Associati SA
Collegamento Alta Vallemaggia – Leventina
Conclusione lavori, Valutazione complessiva all'indirizzo del Consiglio di Stato
Approvato dalla delegazione delle autorità (DA)
18 giugno 2022

- Flury & Giuliani GmbH
Collegamento Alta Vallemaggia – Alta Leventina: Apertura a nord
Rapporto sulle Implicazioni di sviluppo socioeconomico derivanti da un eventuale collegamento fra Alta Vallemaggia e Leventina
Versione definitiva del 27 giugno 2022 (v25)

Con il suo allegato (testo in tedesco):

Econcept, Flury & Giuliani GmbH

Regionalwirtschaftliche Simulationen zu möglichen Verbindungen Alta Vallemaggia - Leventina

Schlussbericht 21.06.2022

I contenuti degli studi citati vengo ripresi nei capitoli seguenti e sono la base delle osservazioni qui esposte.

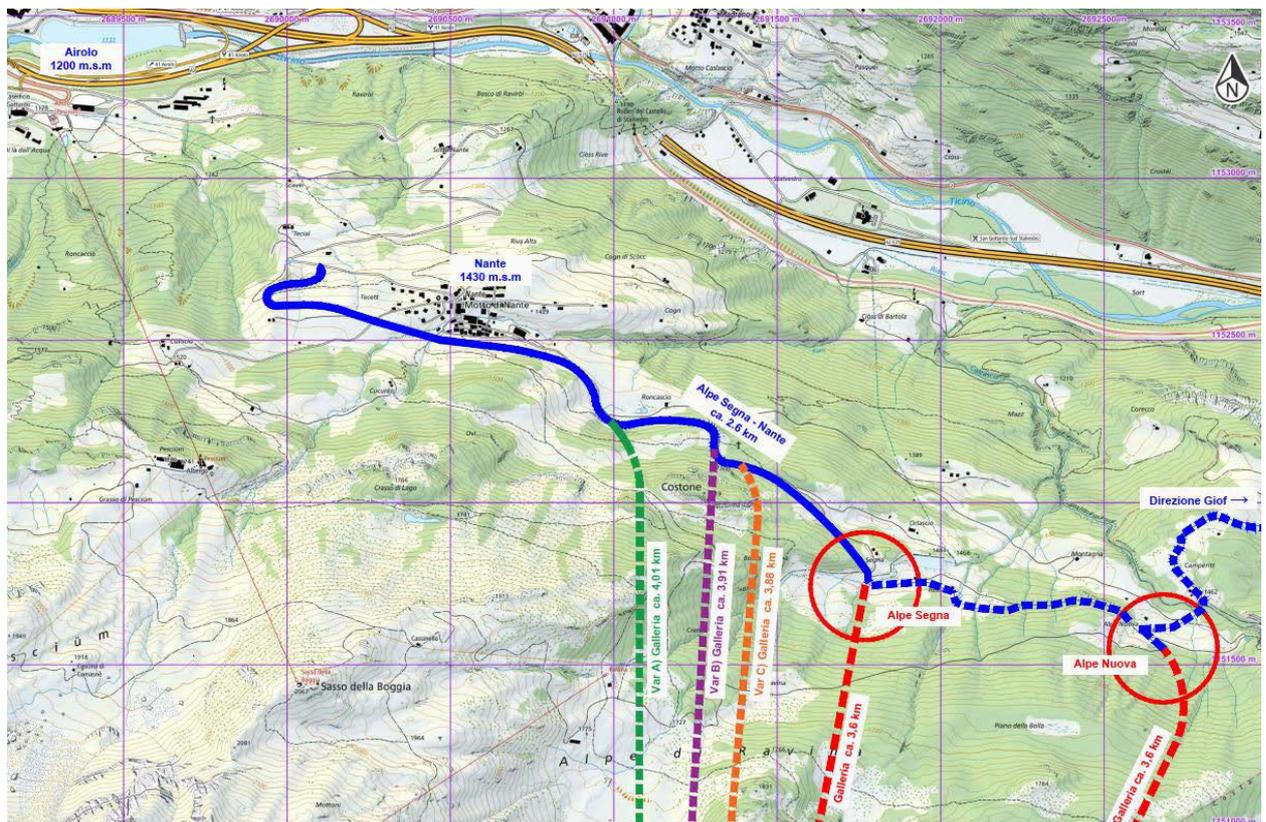
4.1 Analisi delle varianti

Il rapporto si limita e riprendere gli elementi sostanziali e conclusivi degli studi prodotti.

4.1.1 Studio di fattibilità Collegamento stradale Relazione tecnica 22.11.2021

La variante che prevede lo studio di un eventuale collegamento stradale presenta più ipotesi e alcune alternative. In particolare si è trattato di valutare i pro e contra di una galleria di base rispetto a un tunnel più breve ma posizionato più in alto.

Figura: estratto planimetrico delle varianti lato Leventina



Giusto sottolineare come da parte Leventinese un'apertura di un nuovo collegamento stradale sia visto con grande perplessità se non con addirittura avversione. Pensare di portare traffico verso la regione di Nante non è certamente visto con grande entusiasmo, per utilizzare un eufemismo.

La Leventina conosce già un carico di traffico importante con innumerevoli e ripetute colonne sulla A2 e quindi non appoggia certamente altre vie di comunicazione che aggraverebbero ulteriormente una situazione già compromessa.

Rapporto n. 8358 R del 28 maggio 2024

Quest'ipotesi sarebbe inoltre in manifesto contrasto con gli sforzi profusi a favore della copertura dell'A2 in prossimità di Airolo che persegue una riqualifica territoriale di grande significato.

Tuttavia lo studio ha approfondito diverse opzioni per il percorso della galleria con diversi possibili sbocchi e con gallerie di diverse sezioni. In particolare la galleria è sempre stata intesa come monodirezionale per i veicoli e include una corsia per il traffico lento. È stata anche valutata un'alternativa per permettere il traffico lento bidirezionale.

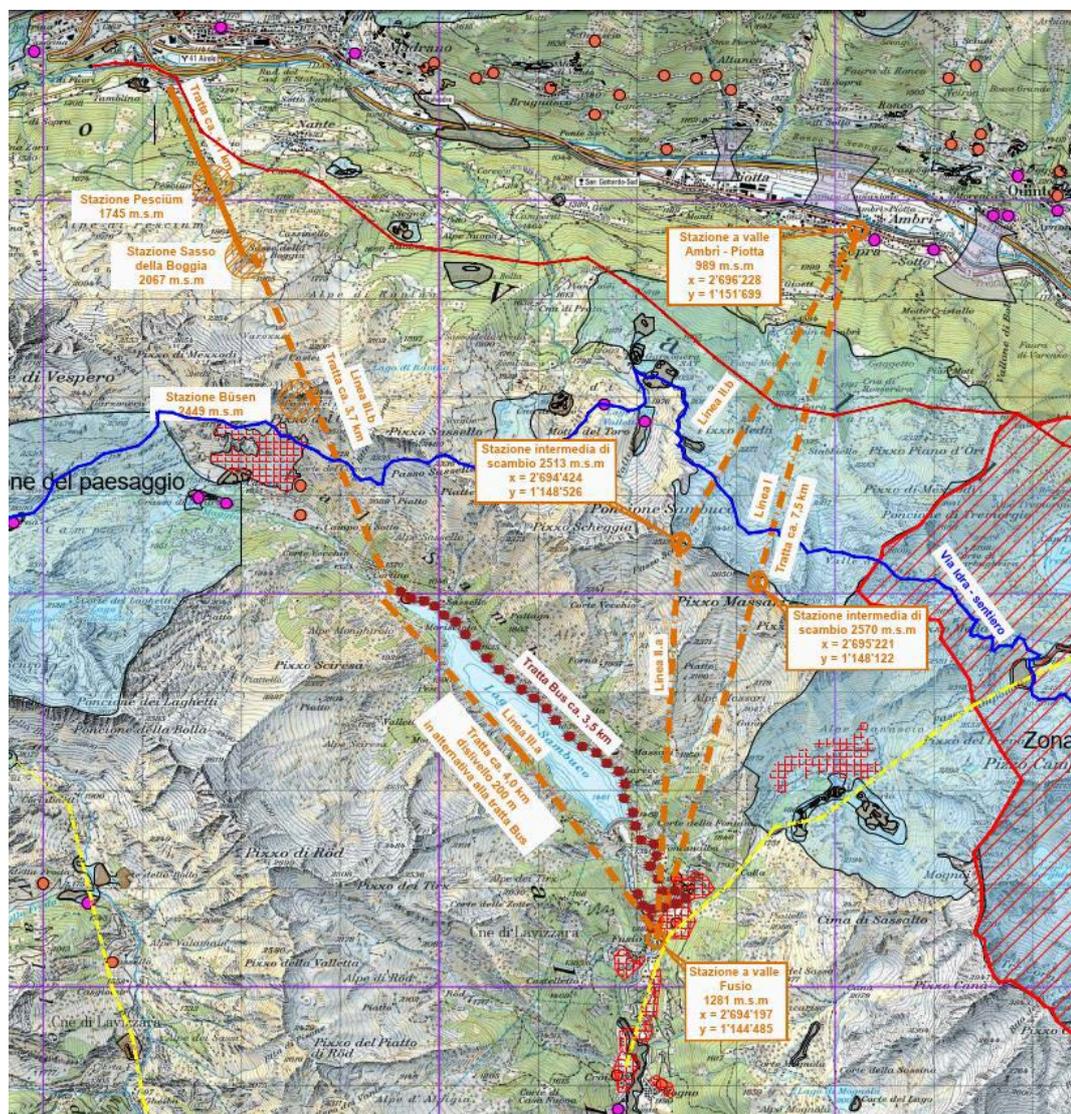
Di conseguenza anche i costi della galleria variano da ca. 57 a oltre 70 milioni di franchi.

Tabella comparativa delle sezioni della galleria		
Tipologia di traffico	TP (monodirezionale) + ML (monodirezionale)	TP (monodirezionale) + ML (bidirezionale)
Sezione tipo	<p>Profilo normale in roccia 1:50 ca. 32.00 m²</p>	<p>Profilo normale in roccia 1:50 ca. 45.00 m²</p>
Larghezza campo stradale	4.45 m	5.90 m
Area di scavo	32.0 m ²	45.0 m ²
Volume scavo (compatto)	120'000 m ³	180'000 m ³
Costi di costruzione (+/- 30%) galleria e centrali	CHF 57.7 Mio.	CHF 70.0 Mio.
Costi impianti elettromeccanici e di ventilazione	CHF 2.7 Mio.	CHF 4.1 Mio.
Costi di esercizio e di manutenzione ordinaria	CHF 630'000.00/anno	CHF 710'000.00/anno
Costi di manutenzione straordinaria	CHF 690'000.00/anno	CHF 1'020'000.00/anno
Tempi di costruzione	34 mesi di costruzione	36 mesi di costruzione

4.1.2 Studio di fattibilità Collegamento funiviario Relazione tecnica 22.11.2021

Il collegamento funiviario è pure stato oggetto di approfondimenti che ha portato a valutare diverse alternative:

- Variante I: collegamento diretto Fusio – Ambri. La variante I è costituita da un impianto unico che collega Fusio con Ambri, senza stazione intermedia
- Variante II: collegamento Fusio/Passo Scheggia – Ambri. La variante II si compone di 2 impianti indipendenti con una stazione intermedia in corrispondenza del passo Scheggia
- Variante III: collegamento con gli impianti esistenti di Airolo. La variante III è costituita da 4 impianti di cui 2 nuovi (Fusio – Cortino e Cortino – Sasso della Boggia) e 2 esistenti (Sasso della Boggia – Pesciüm e Pesciüm – Airolo).



Costi di investimento delle 3 varianti analizzate

Costi in Mio. CHF +- 30%, IVA escl.	Variante I	Variante II.a	Variante II.b	Variante III.a	Variante III.b
Percorso	Fusio-Ambri	Fusio- Passo Scheggia	Passo Scheggia- Ambri	Fusio- Cortino	Cortino- Sasso della Boggia
Impianti a fune	23'000'000.00	13.0 Mio + 13.6 Mio 26'600'000.00		14.7 Mio + 14.5 Mio 29'200'000.00	
Infrastrutture	7'500'000.00	10'300'000.00		10'600'000.00	
Costi totali	30'500'000.00	36'900'000.00		39'800'000.00	
IVA, 7.7%	2'350'000.00	2'840'000.00		3'060'000.00	
Totale con IVA	32'850'000.00	39'740'000.00		42'860'000.00	

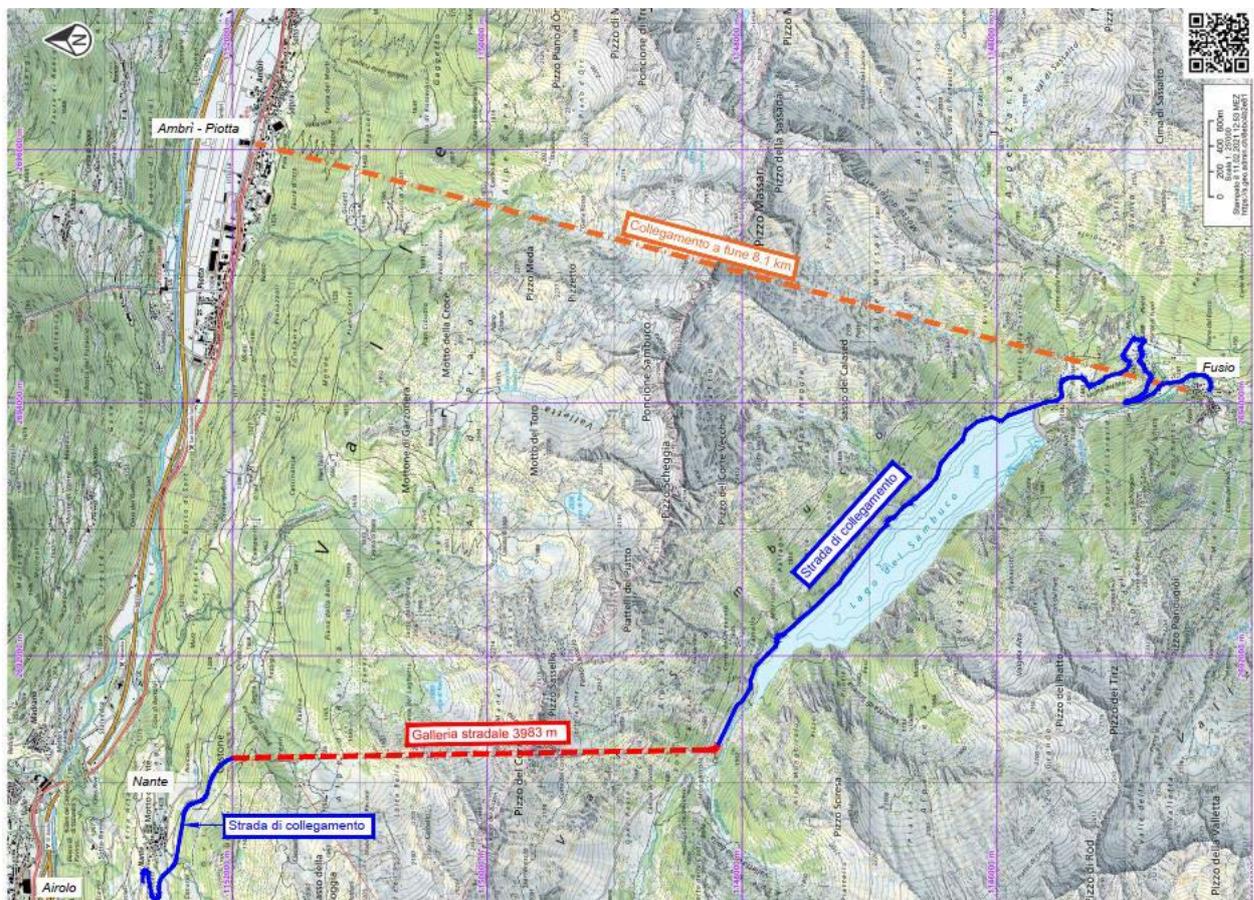
I costi annuali per la manutenzione straordinaria della variante I sono inferiori a quelli delle varianti II e III e ammontano a CHF 410'000 (IVA inclusa).

4.1.3 Conclusione parziale

Gli studi hanno permesso di individuare sia per l'opzione strada che per l'alternativa funivia la rispettiva soluzione migliore che sono poi state contrapposte per una valutazione conclusiva.

Immagine conclusiva di confronto tra la soluzione fune (tratta in arancione) e il tunnel alla fine della strada del Sambuco (tratta blu e rossa).

Figura: estratto planimetrico di inquadramento delle varianti



5. LA SOLUZIONE DELLA FUNIVIA

5.1 Valutazione delle varianti di funivia

Le varianti funiviarie descritte nei capitoli precedenti sono tecnicamente fattibili; una valutazione in base ai criteri tecnici e finanziari mostra che la variante I, quella preferita, si contraddistingue per i seguenti aspetti:

- rappresenta la soluzione diretta, si tratta in effetti del collegamento più veloce dall'Alta Vallemaggia alla Leventina con un tempo di percorrenza da Fusio ad Ambri di 18 minuti
- è il collegamento più "comodo": alcun cambio è necessario (soluzione diretta)
- Lo status di funivia più lunga al mondo rappresenta un valore aggiunto al collegamento Alta Vallemaggia – Leventina e costituisce un'attrattiva supplementare in ottica turistica
- è finanziariamente la più interessante: i costi di costruzione sono nettamente inferiori rispetto alle varianti 2 e 3, i costi di esercizio sono superiori a quelli della variante II, ma possono essere ridotti con un sistema di recupero di energia sulle cabine in discesa
- è situata in un contesto alpino meno esposto a vento rispetto alla variante III e offre quindi una maggiore disponibilità del servizio
- presenta meno incognite rispetto alla variante III, nella quale i nuovi impianti si innestano su quelli esistenti di Airolo-Pescium. Al momento della messa in esercizio del nuovo collegamento gli impianti di Airolo-Pescium saranno in scadenza di

concessione, con incognite relative alla fattibilità e alla tempistica del rinnovo di questi impianti. Ulteriori possibili conflitti possono insorgere dovuti alle diverse esigenze della diversa tipologia di utenti: utenti di servizio pubblico per il collegamento C-AV-L e utenti di servizio turistico-sportivo per gli impianti di Airolo-Pesciüm.

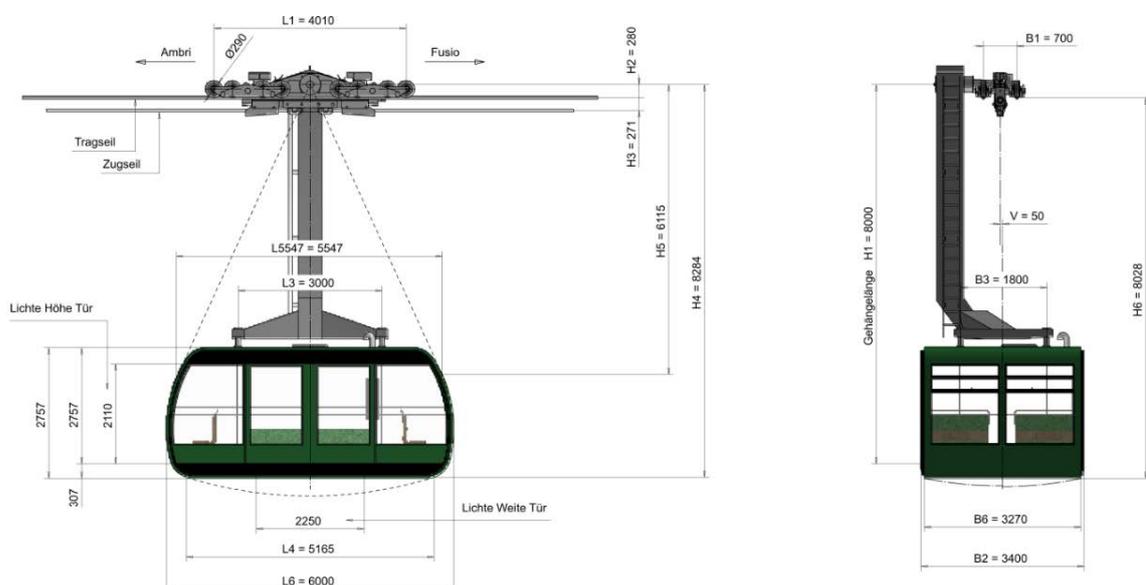
Per le ragioni elencate sopra la **variante 1 (soluzione diretta)** è **risulta essere la soluzione funiviaria che meglio soddisfa i requisiti di progetto**, le varianti 2 e 3 sono quindi state abbandonate.

5.2 Dimensione delle cabine

La cabina prevista per la variante scelta presenta una superficie interna di ca. 18.0 m². Questa cabina permette il trasporto di 60 persone (carico determinante per il dimensionamento delle funi portanti) e comprende 4 panchine con 3 posti a sedere ciascuna, nell'ottica di permettere un elevato confort di viaggio. La superficie a disposizione per i passeggeri in piedi ammonta a ca. 0.25 m², ovvero di 12 m² per le 48 persone in piedi; i restanti 6 m² sono occupati dai 12 posti a sedere. L'organizzazione degli spazi interni della cabina è da definire nelle fasi successive del progetto; una sostituzione delle 4 panchine permetterebbe di aumentare gli spazi a disposizione per il trasporto di biciclette.

A titolo di paragone, la funivia Orselina – Cardada dispone di cabine omologate al trasporto di 40 persone con una superficie di ca. 9.5 m², senza posti a sedere. Secondo le indicazioni fornite dal gestore dell'impianto questa superficie è idonea al trasporto di 36 persone e 2 biciclette, in quanto il concetto di esercizio prevede che la superficie occupata da 1 bicicletta corrisponde alla superficie di 2 persone (0.5 m²). Sulla stessa base, rinunciando ai posti a sedere, la cabina prevista permetterebbe quindi il trasporto di 60 passeggeri e 12 biciclette, oppure qualsiasi combinazione intermedia fino a 24 persone, ciascuna munita di bicicletta.

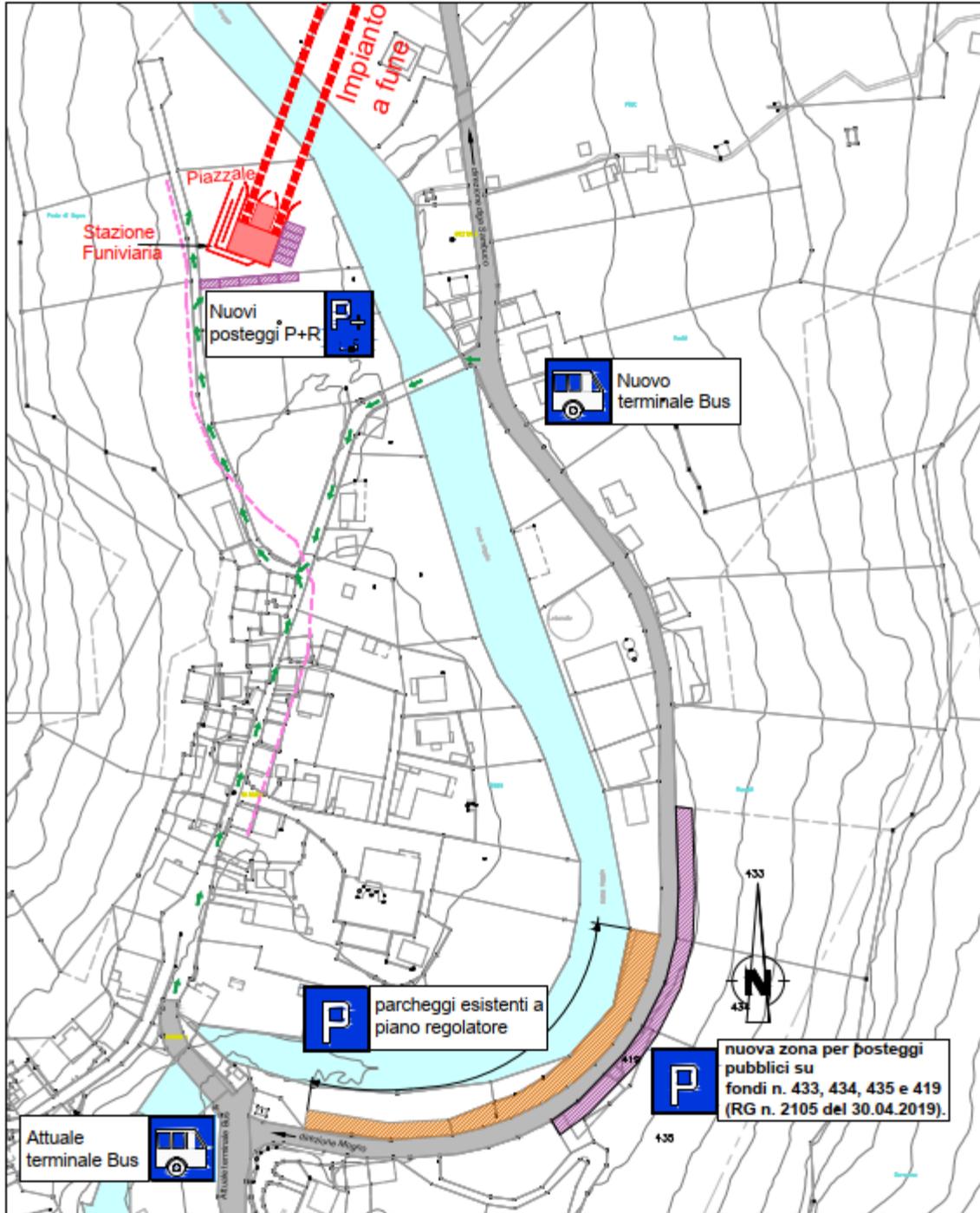
Dimensione delle cabine della Variante I



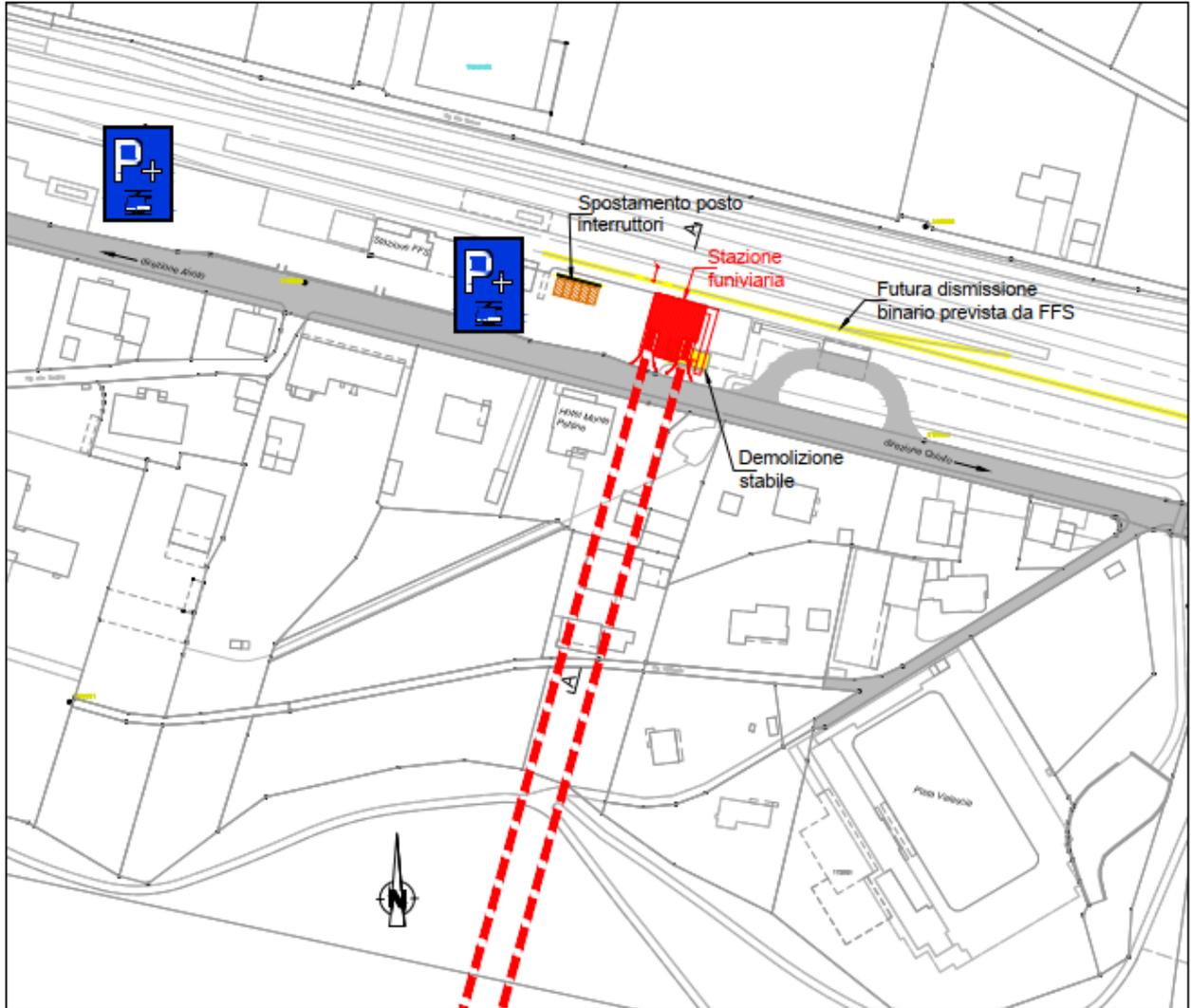
Rapporto n. 8358 R del 28 maggio 2024



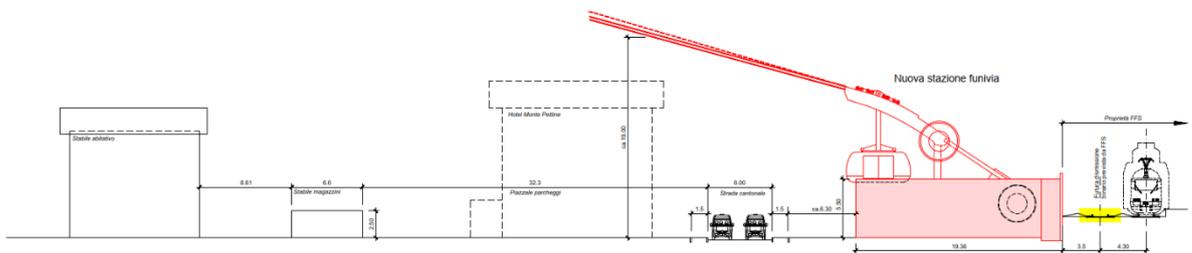
5.3 Stazione a Fusio



5.4 Stazione a Ambri



Sezione trasversale A-A 1:200



5.5 Un collegamento attrattivo

Nella tabella seguente sono indicati i tempi di percorrenza (in minuti) per l'Alta Vallemaggia con partenza da Fusio verso i centri urbani del Sopraceneri e Zurigo (per tutte le tratte è stato preso in considerazione il collegamento più veloce disponibile):

Tratta	Situazione attuale mezzi pubblici	Situazione futura via collegamento funiviario
Fusio-Airolo	222 minuti	31 minuti 18' (funivia) + 5' (cambio) + 8' (Treno Gottardo Ambri-Piotta-Airolo)
Fusio-Bignasco	37 minuti	---
Fusio-Locarno	98 minuti	98 minuti 18' (funivia) + 5' (cambio) + 75' (Treno Gottardo Ambri-Piotta-Locarno)
Fusio-Bellinzona	126 minuti	74 minuti 18' (funivia) + (5' cambio) + 51' (Treno Gottardo Ambri-Piotta-Bellinzona)
Fusio-Biasca	152 minuti	58 minuti 18' (funivia) + 5' (cambio) + 35' (Treno Gottardo Ambri-Piotta-Biasca)
Fusio-Zurigo	230 minuti	149 minuti 18' (funivia) + 5' (cambio) + 126' (Treno Gottardo Ambri-Piotta-Zurigo)
Fusio-Giubiasco	121 minuti	81 minuti 18' (funivia) + 5' (cambio) + 58' (Treno Gottardo Ambri-Piotta-Giubiasco)
Fusio-Lugano	139 minuti	104 minuti 18' (funivia) + 5' (cambio) + 81' (Treno Gottardo Ambri-Piotta-Bellinzona + Eucocity Bellinzona-Lugano)

5.6 Periodi di chiusura dell'impianto e rischi

Il sistema funiviario ha un'elevata disponibilità al servizio. L'esercizio potrà essere garantito di regola 7 giorni su 7, 18 ore al giorno (analogamente ad altre forme di trasporto pubblico, ma anche fuori da questa fascia oraria per esigenze specifiche o su richiesta) e per ca. 340 giorni all'anno.

Per le annuali manutenzioni sono state stimate le necessità di chiusura dell'esercizio in ca. 10 giorni. Queste attività verrebbero in ogni caso svolte fuori dai periodi di forte domanda.

È stata inoltre valutata attentamente e tramite un rapporto specialistico l'influenza del vento sull'esercizio della funivia (rapporto "Analyse der Häufigkeit von Starkwind zwischen Ambri und Fusio, Meteotest AG, Berna, 11.01.2021).

Si ricorda che il criterio dell'esposizione al vento è stato considerato attentamente nella scelta del percorso migliore da proporre.

Dal rapporto scaturisce che per ca. 15 giorni l'anno l'esercizio della funivia potrebbe essere interrotto per alcune ore. In particolare sono critiche per il funzionamento le raffiche di vento con velocità superiori a 80 km/h. Questi eventi capitano statisticamente più spesso nei periodi invernali e durano in media al massimo 5-6 ore.

6. L'IMPATTO SOCIOECONOMICO

Le due ipotesi alternative strada e funivia sono state oggetto di attenta valutazione per quanto attiene i possibili impatti socio economici della nuova infrastruttura.

Il documento è stato redatto dallo studio di ingegneria Flury & Giuliani GmbH ed è intitolato **“Collegamento Alta Vallemaggia – Alta Leventina: Apertura a nord; Rapporto sulle Implicazioni di sviluppo socioeconomico derivanti da un eventuale collegamento fra Alta Vallemaggia e Leventina”**, Versione definitiva del 27 giugno 2022 (v25).

Riprendiamo le conclusioni del documento che presenta una valutazione complessiva delle opportunità connesse al progetto.

“I risultati ottenuti nei vari scenari proposti impongono di considerare attentamente non solo l’investimento diretto nell’opera di collegamento ma anche il contesto economico di investimenti nel quale va ad inserirsi il collegamento.

*Nello specifico è necessario considerare gli sforzi compiuti (Masterplan Alta Vallemaggia e i progetti in corso) e quelli in prospettiva (Masterplan Leventina e ripresa Masterplan Valle di Blenio). Il collegamento rappresenta l’occasione per fare **compiere un salto di qualità all’insieme delle iniziative** a cui si lavora nelle due regioni (tre con la Valle di Blenio).*

Nella maggior parte degli scenari prospettati la variante strada-tunnel genera benefici di economia pubblica (valore regionale lordo) più consistenti rispetto alla variante funiviaria. Grazie a un effetto leva maggiore, la variante strada-tunnel potrebbe eventualmente risultare interessante in un contesto economicamente dinamico e altamente propenso all’assunzione di rischi relativamente elevati.

*Questa variante **parte però con un investimento iniziale ben più consistente rispetto alla variante funiviaria**. Sebbene gli effetti leva potenziali siano maggiori, anche per la variante strada-tunnel non sono automatici e devono essere attuate delle misure in grado di indurre degli sviluppi virtuosi mentre le incognite di riuscita sono almeno altrettanto consistenti che nel caso della variante funiviaria.*

***La variante funiviaria raggiunge risultati positivi partendo da un investimento molto più contenuto rispetto alla variante strada-tunnel.** Per franco investito, la variante funiviaria risulta quindi **più efficiente ma anche più efficace** in termini di raggiungimento degli obiettivi espressi dalle cerchie consultate per le due regioni.*

In una prospettiva di massimizzazione dei risultati e nel rispetto di una minimizzazione dei rischi, la variante funiviaria si posiziona quindi decisamente meglio rispetto alla variante strada-tunnel, raggiungendo risultati positivi in più scenari.

*Entrambe le varianti valutate presentano dei rischi procedurali. La maggior complessità degli interventi previsti, il maggiore impatto e il numero verosimilmente più consistente di incognite tecniche rendono **la variante strada-tunnel più carica di rischi realizzativi**.*

Nel complesso questi rischi, appaiati all’entità dell’investimento iniziale necessario, portano alla conclusione che i risultati per la variante strada-tunnel difficilmente potranno superare i risultati ottenibili con la variante funiviaria, anche se questi ultimi sono meno consistenti in termini di valore regionale lordo.”

Tabella riassuntiva del possibile indotto socioeconomico delle due opzioni.

Panoramica dei risultati del valore attuale netto simulato dal 2022 al 2052 (anno di riferimento 2027) tenendo conto dell'effetto macroeconomico del valore aggiunto lordo, con fattore di sconto 3.5 %.

Scenario	Funivia Valore attuale netto mio CHF	Strada Valore attuale netto mio CHF
Costruzione, esercizio e manutenzione dell'infrastruttura	-38	-136
Psicologico *)	14	-85
Psicologico +	65	-43
Turismo e cultura	-20 fino a -16	-90
Mercato del lavoro	34 fino a 43	-13 fino a -2
Scenario composito	67	-1

*) Lo scenario psicologico considera gli aspetti legati alla residenzialità, ossia alle potenzialità di legare al territorio nuove persone.

Lo scenario psicologico+ considera inoltre le potenzialità dei cosiddetti nomadi digitali, ossia di individui che sfruttano le tecnologie digitali per lavorare da remoto

I risultati evidenziano 3 fattori determinanti per l'ottenimento di risvolti positivi a lungo termine:

- Le capacità di sviluppo e crescita regionali sono molto limitate, per cui l'investimento complessivo, compresi i costi di esercizio e manutenzione, sono **sostenibili solo con la variante funiviaria**. La sostenibilità per la variante stradale invece non é chiaramente data.
- Gli indirizzi di sviluppo devono tendere a un sostanziale **effetto positivo sui mercati del lavoro regionali**, allo scopo di generare effetti macroeconomici che conducano a una sostenibilità economica complessiva.
- **Misure e investimenti mirati**, con lo scopo di creare adattamenti dell'infrastruttura, modernizzazione e nuove offerte (ad esempio per il turismo giornaliero e i nomadi digitali) così come lo stimolo del potere innovativo regionale, agiscono, in combinazione con i progetti infrastrutturali, in maniera decisamente positiva sugli sviluppi di entrambe le regioni.

Le leve determinanti devono essere anche al centro della nuova politica regionale e degli strumenti per la sua attuazione tramite il Cantone. Con gli strumenti a disposizione della politica regionale si può ottenere uno sviluppo mirato del contesto economico nel quale si inserisce il collegamento funiviario o stradale.

La premessa é tuttavia che la crescita auspicata venga ancorata in una **strategia di sviluppo regionale integrata**. In questo senso l'attenzione va posta non soltanto alle due

regioni coinvolte ma al contesto sovraregionale, il quale deve essere rinforzato, tramite il nuovo collegamento, nel suo insieme.

7. VALUTAZIONE COMPLESSIVA DELLA DELEGAZIONE DELLE AUTORITÀ (DA)

Il Consiglio di Stato ha voluto che lo studio delle varianti fosse accompagnato da una Delegazione delle autorità (DA) per la gestione strategica dei lavori.

Il rapporto conclusivo è stato redatto con l'appoggio dello studio di ingegneria Studi Associati SA ed è denominato *Collegamento Alta Vallemaggia – Leventina, Conclusione lavori, Valutazione complessiva all'indirizzo del Consiglio di Stato, Approvato dalla delegazione delle autorità (DA) (18 giugno 2022)*.

La **Delegazione delle autorità (DA)** era costituita dai seguenti membri:

- Giovanni Pettinari (DT-DC, Presidente)
- Oscar Wolfisberg (Sindaco Airolo)
- Gabriele Dazio (Sindaco Lavizzara)
- Aris Tenconi (Sindaco Quinto)
- Paolo Caroni (Presidente CIT)
- Giacomo Garzoli (Presidente ERS-LV)
- Filippo Gianoni (Presidente ERS-BV)
- Massimo Ferrari (Presidente CRT-3V)

La DA era accompagnata dai consulenti seguenti:

- **Direzionale generale di progetto (DGP)**
 - Thomas Bühler (DT-DC, Capoprogetto)
 - Daniel Pittet (DT-SST)
 - Maurizio Giacomazzi (DT-SM)
 - Cristian Gobbin (DT-SF)
 - Raffaella Piffarerio (DT-SPAAS)
 - Valesko Wild (DFE-USE)
 - Giovanni Lombardi (Direttore ARS-LV)
 - Manuel Cereda (Direttore ARS-BV)
 - Christian Ferrari (Rappresentante Comuni di Lavizzara e Airolo)
- **Team di progetto**
 - Studi Associati SA, Lugano
 - IM Maggia Engineering SA, Locarno
 - Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, Ascona
 - GeoAlps Engineering SA, Faido
 - EcoControl SA, Locarno
 - Garaventa AG, Goldau
 - Flury&Giuliani, Bellinzona
 - econcept AG, Zurigo

Essendo un testo riassuntivo condiviso dai rappresentanti delle autorità regionali coinvolte, è opportuno riprenderlo integralmente.

“ Nella sua riunione del 30 aprile 2019 il Consiglio di Stato (CdS) ha ritenuto di voler approfondire le reali potenzialità di un nuovo collegamento fra l’Alta Vallemaggia e la Leventina (C-AV-L), incaricando il Dipartimento del territorio (DT) di procedere con uno studio di opportunità accompagnato da una Delegazione delle autorità (DA) che avesse il compito della conduzione strategica dei lavori (DA istituita formalmente il 18 ottobre 2019).

Secondo il CdS, lo studio in questione doveva principalmente affrontare i seguenti temi, a partire dalle ipotesi formulate nel Masterplan Alta Vallemaggia del 2017:

- *approfondire la domanda e le potenzialità del progetto;*
- *identificare le varianti razionalmente sostenibili (analisi costi-benefici);*
- *appurare la fattibilità tecnica in considerazione degli aspetti territoriali/ambientali.*

I lavori di verifica di fattibilità delle possibili soluzioni tecniche, commissionati a Studi Associati SA e IM Maggia Engineering SA, sono stati accompagnati da una Direzione generale di progetto (DGP), costituita da rappresentanti dei servizi cantonali e dagli enti per lo sviluppo regionale (ERS) e si sono conclusi nel 2020.

Nella sua riunione del 16 luglio 2021, la DA (su proposta della DGP) ha definitivamente approvato le due soluzioni tecniche ritenute fattibili (in termini di impatto territoriale ed ambientale) e plausibili (in termini socioeconomici) sulla cui base affrontare la valutazione di opportunità vera e propria (in termini di ricadute per lo sviluppo regionale dell’Alta Vallemaggia, ma anche della Leventina).

Le due soluzioni scelte per l’approfondimento socioeconomico sono quelle di un collegamento funiviario diretto di trasporto pubblico tra Fusio e Ambri nonché un collegamento stradale con galleria di colmo unidirezionale tra Fusio e Nante.

Per questa parte conclusiva dei lavori, la DA decideva nella riunione del 30 novembre 2021 di integrare operativamente nei lavori lo studio Flury & Giuliani (supportati da econcept AG) che ha presentato alla DA la sua valutazione delle implicazioni (positive, nel senso di opportunità) per lo sviluppo socioeconomico regionale di un nuovo collegamento nella riunione del 7 giugno 2022.

Dal confronto di varianti fra le due soluzioni, appare necessario concentrarsi sulla soluzione funiviaria diretta, quale opera di trasporto pubblico, a partire soprattutto da una valutazione dei rischi procedurali (consenso politico-istituzionale) ed economici (realizzabilità delle ricadute economiche prospettate).

*In definitiva, si può affermare che, riprendendo le richieste di approfondimento del CdS, **un nuovo collegamento fra l’Alta Vallemaggia e la Leventina:***

- ***Risulta fattibile in termini tecnici e di impatto territoriale ed ambientale, sia con una soluzione stradale (con galleria di colmo monodirezionale), ma soprattutto tramite una soluzione funiviaria (collegamento diretto fra Fusio e la stazione FFS di Ambri).***
- ***Appare opportuno come uno degli elementi essenziali per un rilancio dello sviluppo socioeconomico dell’Alta Vallemaggia, a fronte di tendenze che rilevano una costante e difficilmente arrestabile erosione socioeconomica.***
- ***Situato nel più ampio contesto dell’Alto Ticino e del San Gottardo, può essere considerato necessario per rendere più efficaci, amplificandone l’effetto, le misure già messe in atto e quelle previste per rivitalizzare economicamente le regioni dell’Alta Vallemaggia e della Leventina e valorizzarne il rispettivo potenziale di sviluppo riconosciuto.***

*Si ritiene pertanto che siano state date le necessarie risposte ai quesiti posti dal CdS nel 2019 e che questi, ribadita la necessità di un nuovo collegamento (funiviario) fra l'Alta Vallemaggia e la Leventina in termini di sviluppo regionale, possa ora **procedere con l'avvio del consolidamento formale dell'ipotesi progettuale di una funivia tra Fusio ed Ambri tramite la procedura pianificatoria, inserendo il progetto nel Piano direttore cantonale quale informazione preliminare.***

La DA ritiene che questo possa avvenire anche tramite un'integrazione delle riflessioni attorno alle ricadute positive sull'insieme dell'area del San Gottardo (regolata dalla scheda PD-R12) ed allacciandosi, per quanto riguarda la rete di trasporto, all'obiettivo di "migliorare le condizioni di mobilità per favorire l'integrazione dell'area del San Gottardo con la rete delle città svizzere ed europee e per assicurare un'adeguata offerta di base alla popolazione residente; in particolare, sviluppando un'offerta di trasporto pubblico e su strada coordinati, che permetta, tra l'altro, di mantenere la linea ferroviaria di montagna del San Gottardo quale elemento della rete degli spostamenti e di attrazione turistica" (sul cui asse andrebbe ad inserirsi direttamente il collegamento funiviario).

A livello federale, sempre per quel che riguarda il tema della mobilità, il Piano settoriale dei trasporti ed in particolare al documento "Mobilità e territorio 2050, Piano settoriale dei trasporti, Parte programmatica" del 20.10.2021, nel capitolo 6.10 riferito all'Area d'intervento Gottardo, evidenzia come il traffico legato al turismo presenta una quota particolarmente alta di traffico individuale motorizzato (TIM), il che provoca un sovraccarico stagionale con evidenti anche impatti territoriali ed ambientali. Delle alternative al TIM per questo tipo di traffico dovrebbero quindi essere promosse."

La condivisione degli intenti tra le valli Maggia e Leventina è uno degli elementi forti centrali del progetto che vede due regioni in oggettive e evidenti difficoltà dal punto di vista demografico e socioeconomico riunire le forze a favore di uno scopo comune.

Già solo questo approccio finalmente davvero regionale e non campanilistico merita un plauso e un sostegno dell'autorità cantonale. Sostegno che beninteso non può essere acritico e prescindere dalle indispensabili verifiche che appunto solo il richiesto credito per l'elaborazione di un progetto dettagliato permetterà di sviscerare.

8. LE CONDIZIONI PER UN IMPATTO POSITIVO PROGETTI ERS E OTR

La Commissione ha accolto in audizione data 26 marzo 2024 i rappresentanti dei comuni di Fusio e di Quinto così come i rappresentanti dell'ERS Locarno e Vallemaggia, dell'Antenna della Vallemaggia e i colleghi dell'ERS della valle Leventina.

Le comunità di valle si sono dichiarate assolutamente consapevoli che il collegamento da solo porta a poco se non inserito in una strategia di sviluppo del territorio con una rete di attività interconnesse e sinergiche.

Riprendiamo la loro dettagliata presa di posizione inviata alla scrivente Commissione a seguito della loro audizione.

L'Ente Regionale per lo sviluppo del Locarnese e della Vallemaggia individua 5 macro temi che declina poi in svariati punti che sono secondo modalità diverse tutti integrati nel progetto citato e che possono formare un concetto di offerta integrata del territorio per un rilancio di un marketing territoriale di successo.

Questi i 5 macro-temi individuati dall'ERS Vallemaggia:

1. Perché un'apertura
2. Vallemaggia e Leventina: progetti faro e sinergie
3. Vantaggi per tutto il Cantone
4. Tipologia di progetto
5. Costi di manutenzione

8.1 Perché un'apertura

Il tema delle aperture dell'Alta Vallemaggia verso nord e verso est trova origine nelle riflessioni strategiche condotte durante l'elaborazione del Masterplan. Questo strumento di politica economica regionale, promosso dal DFE e volto al riposizionamento delle regioni periferiche, mira ad attivare in modo sinergico le risorse presenti sul territorio al fine di coordinare e concretizzare le iniziative che permettono di aumentarne l'attrattiva per le attività economiche e per la popolazione.

Il collegamento funiviario si inserisce come unica soluzione sostenibile per un'apertura verso nord (di cui si parla da almeno 150 anni) e vuole fungere da volano per dare maggior forza e possibilità di successo a una serie di iniziative progettuali che l'Alta Vallemaggia ha pianificato nel contesto del suo Masterplan e nei susseguenti aggiornamenti. Ricordiamo che i progetti del Masterplan si inseriscono in una realtà, quella Valmaggese nel suo insieme, che mira a consolidare il suo posizionamento turistico e residenziale. Il progetto di collegamento funiviario va quindi a favorire anche una serie iniziative già oggi realizzate, ma che, specie nell'Alta Vallemaggia, non esprimono il loro massimo potenziale a causa della difficile accessibilità.

Andando oltre il contesto Valmaggese, la messa in rete dell'Alta Vallemaggia con l'Alta Leventina permette di ridisegnare delle dinamiche territoriali dell'alto Ticino, creando importanti sinergie tra queste due entità, che prese in modo congiunto formeranno una nuova realtà che è più della somma delle sue componenti. Per l'Alta Vallemaggia questa messa in rete diventa a tutti gli effetti una messa in rete anche con la regione del Gottardo, la sua storica linea ferroviaria e le sue capacità di trasporto da e per il resto della Svizzera (basti pensare all'offerta del SOB).

Sintetizzando, con questo collegamento alpino si intende creare flusso dall'esterno per creare opportunità di sviluppo locale e di rivitalizzazione in Alta Vallemaggia e Alta Leventina. Dal punto di vista turistico, l'aumento del ventaglio di opzioni a disposizione del turista porta quale conseguenza diretta l'aumento della competitività della destinazione stessa che di fatto diventa Alto Ticino.

I benefici diretti e indiretti possono essere riassunti come segue.

Per i residenti

- *Mantenimento dei servizi di base (scuola, servizi, negozi di paese, ...);*
- *Nuove opportunità di lavoro (settore mobilità, settore turismo) e stimolo a nuova imprenditorialità;*

Rapporto n. 8358 R del 28 maggio 2024

- *Miglioramento della mobilità all'interno e verso l'esterno della Lavizzara, con il potenziamento del servizio di trasporto pubblico esistente;*
- *Collegamento di trasporto pubblico verso Nord efficace;*
- *Più in generale, cogliere le occasioni: turismo come mezzo per creare valore aggiunto.*

Per l'economia

- *L'Alta Vallemaggia quale luogo strutturato e organizzato ad accogliere il turismo sostenibile orientato alla natura e alla cultura in una valle sud alpina con la messa in rete nella regione del Gottardo;*
- *Nuove opportunità per il settore della costruzione in relazione ad un maggior interesse per il patrimonio costruito presente in Alta Vallemaggia (ristrutturazione e conservazione rustici).*

La sfida principale, che di fatto rappresenta un'opportunità, è lo sviluppo di un sistema di gestione delle persone che giungeranno sia in Alta Leventina sia in Alta Vallemaggia. In altri termini dovrà essere approntato un sistema di offerta sinergico e ben coordinato in modo da offrire a chi giunge da una o dall'altra parte un'offerta di attività, servizi, percorsi ed itinerari efficiente ed accattivante, su tutto l'arco dell'anno, sia in caso di bel tempo sia in caso di brutto tempo. La gestione dei flussi è un aspetto fondamentale di questo progetto e permetterà di ottimizzarne l'indotto sul territorio, che di fatto rappresenta l'obiettivo ultimo.

8.2 Vallemaggia e Leventina: progetti faro e sinergie

*Diverse sono le realtà **già presenti** in Lavizzara e Alta Vallemaggia, che potrebbero beneficiare di una maggior competitività grazie al collegamento funiviario. Qui di seguito una panoramica dell'offerta legata allo svago e al turismo*

- *5 strutture ricettive a Fusio-Mogno, con tipologie e standard differenti;*
- *Altre 6 strutture ricettive in Lavizzara;*
- *Offerta in termini di residenze secondarie;*
- *Diversi Grotti o ristoranti (Grottino Diga Sambuco, Grotto Pozzasc, Grotto Al Cort, ...);*
- *1 agenzia di trasporto privato;*
- *Capanne alpine (Tomeo, Braga, Fontana, Cristallina, Fiorasca);*
- *Bicicletta Naret (-> vedi Svizzera Turismo);*
- *MTB;*
- *Arrampicata sportiva (Naret, Mognola, Diga Sambuco, Brontallo, ...);*
- *Itinerari tematici (Lago Mognola, Acquedotto Alpe Canaa, sentieri di pietra, ...);*
- *Paesaggio elettrico (dighe, centrali, mini centrali...)*
- *Via Alta VM;*
- *Percorsi racchette da neve;*
- *Impianti da sci per principianti (Mogno, La Cappellina);*
- *Pista sci di fondo (Mogno);*
- *Sci alpinismo nell'intera regione;*
- *Attività ludico-didattiche (percorso sensoriale, sentiero didattico Brontallo);*
- *Percorsi agro-turistico alpestri (Campo La Torba, Vacarisc-Mognola, Brunescio);*
- *Centro Internazionale di Scultura Peccia (CIS) e Scuola di scultura;*
- *Chiesa di Mario Botta a Mogno;*
- *Patrimonio architettonico tradizionale (mulini a Fusio, torbe, mini-museo Rima, casa Berna, casa dei Lanfogli Sornico, Casa Pometta Broglio);*

Rapporto n. 8358 R del 28 maggio 2024

- *Centro Sportivo Lavizzara (CSL);*
- *Una decina di strutture ricettive;*
- *Offerta in termini di residenze secondarie;*
- *Grotti e alcuni ristoranti;*
- *Capanne alpine;*
- *MTB e ciclopista Vallemaggia;*
- *Arrampicata sportiva (Cevio, Linescio, Bosco Gurin, Bavona, ...);*
- *Itinerari tematici (Bosco Gurin, Sascola, ...);*
- *Via Alta VM;*
- *Robiei e il Ghiacciaio del Basodino;*
- *Percorsi racchette da neve;*
- *Stazione sciistica e sua destagionalizzazione (varie attività);*
- *Sci alpinismo;*
- *Attività ludico-didattiche (bosco del Weltu);*
- *Pumptrack;*
- *Musei etnografici;*
- *Villaggio Walser;*
- *Paesaggi tradizionali (Valle Bavona, Linescio, Boschetto, ...);*
- *Patrimonio architettonico tradizionale (Valle Bavona).*

Attività economiche presenti in Lavizzara (in corsivo come sopra).

- *Falegnameria;*
- *Piccole imprese di costruzione;*
- *Impresa di metal costruzione;*
- *Atelier del cuoio;*
- *Aziende agricole;*
- *Giardiniere;*
- *Cava di marmo;*
- *Scuola di Scultura;*
- *Piccole medie imprese in generale del secondario;*
- *Aziende agricole;*
- *Aziende forestali.*

Il tessuto sociale della Lavizzara è oggi fragile e subisce un'inesorabile erosione demografica, sono però ad oggi garantiti i seguenti servizi di base:

- *Scuola dell'infanzia;*
- *Scuola elementare;*
- *Negozietto;*
- *Centro sportivo Lavizzara;*
- *Impianti da sci.*

Si denota però una difficoltà in alcune associazioni basate sul volontariato (mancanza di risorse umane). Per garantire un futuro a questa regione è necessario assicurare questi servizi base

-> assoluta necessità di nuove famiglie <-> nuove opportunità di lavoro in Lavizzara.

I progetti in divenire identificati ed indipendenti dal collegamento funiviario sono:

- *Cittadella Fusio: struttura accoglienza;*
- *Sviluppo dei vari nuclei della Lavizzara oramai in parziale fase di abbandono;*

Rapporto n. 8358 R del 28 maggio 2024

- *Capanna Soveltra;*
- *1 agenzia di trasporto privato per la Rovana;*
- *Sviluppo comparto Grotti Cevio;*
- *Centro ricreativo-turistico Bignasco;*
- *Vari progetti Fondazione Valle Bavona;*
- *Messa in rete con l'Ossola;*
- *Label Villaggio degli alpinisti Campo Vallemaggia.*

Mentre nel contesto del collegamento funiviario prenderebbero piede anche le seguenti iniziative:

- *Collegamento MTB Valle del Sambuco-Naret-Val Bedretto (con possibilità aggancio su Svizzera Mobile 390);*
- *Sviluppo offerta turistica Valle del Sambuco (MTB, quad, ...);*
- *Stazione bike-sharing;*
- *Servizio navetta Fusio-Mogno / Fusio-Diga;*
- *Centro accoglienza Fusio;*
- *Car sharing Fusio;*
- *Servizi igienici pubblici;*
- *Nuovo itinerario pedestre ad anello Fusio-Diga;*
- *Punti vendita per prodotti locali;*
- *Attivazione di un servizio di guide locali;*
- *Museo esperienziale del territorio con realtà virtuale (ad esempio visita della Valle del Sambuco prima della costruzione della diga, ...);*
- *Sviluppo di nuove strutture ricettive e piccoli negozietti ad oggi senza potenziale;*
- *Campeggio alpino;*
- *Potenziamento del Servizio pubblico e servizio di trasporto privato in Alta Vallemaggia;*
- *Collegamento MTB Naret-Piano di Peccia;*
- *Sviluppo di un'identità turistica alto Ticino (Alta VM – Leventina – Valle di Blenio).*

Segnaliamo inoltre le sinergie con il collegamento a Ovest.

8.3 Vantaggi per tutto il Cantone

- *Aumento dell'autonomia finanziaria dei Comuni dell'Alta Vallemaggia;*
- *Indotto turistico per la destinazione Lago Maggiore e Valli e dell'intero cantone Ticino;*
- *Funivia più lunga del mondo: USP coerente con l'immagine turistica che veicola Svizzera Turismo e potenziale accresciuto della destinazione per entrare nei circuiti internazionali;*
- *Aumento dell'utilizzo della rete di trasporto pubblico.*

8.4 Tipologia di progetto

Progetto innovativo, sorprendente e spiazzante:

- *Reazione di rigetto immediata;*
- *Ma con i dovuti approfondimenti se ne capisce il senso e la portata -> necessità di approfondire;*
- *Progetto orientato al futuro e non basato sul passato, compatibile con le macro tendenze;*

- *Unico progetto tecnicamente ed economicamente sostenibile, con impatto ambientale molto contenuto;*
- *Valorizzazione delle competenze sulla gestione degli impianti a fune (Centro di competenze per gli impianti a fune OFIMA).*

8.5 Costi di manutenzione

- *57% a carico della Confederazione -> vantaggio per il Ticino nella perequazione intercantonale;*
- *Valutazione numero di utenti: o 20'000 Robiei/Ritom oggi (poi stimati 35'000);*
- *Funivia con due punti di partenza -> favorisce gli spostamenti trasversali;*
- *Stima con 60'000/anno x 25 CHF/tratta = 1'500'000 CHF;*
- *Recupero energia: non ancora valutato;*
- *Costi residui stimati: 500'000 CHF;*
- *215'000 CHF a carico di Cantone/Comuni.*

9. LA DIGA DEL SAMBUCO

9.1 AET

Le riflessioni che toccano un possibile collegamento tra le due valli non possono prescindere dal considerare il progetto di potenziamento dell'impianto idroelettrico della diga del Sambuco.

Da parte di AET abbiamo ricevuto le seguenti informazioni.

“Per lo sviluppo del progetto del Sambuco è importante il coinvolgimento delle autorità locali. A questo scopo è stato creato un gruppo di lavoro composto da rappresentanti del Comune di Lavizzara e dei Patriziati di Peccia, Fusio e Airolo.

Nel gruppo di lavoro vengono presentati regolarmente gli sviluppi del progetto e vengono condivise alcune decisioni essenziali per gli attori locali quali per esempio il tracciato della strada e l'impatto del cantiere.

Per quanto riguarda la gestione del materiale necessario per i lavori questo verrà reperito in gran parte sul fondo lago (80'000 m³ di ghiaia). Il cemento necessario per l'innalzamento della diga e per la costruzione della nuova strada (9'000 m³) dovrà essere trasportata via camion dal fondovalle ma si tratta di un impatto tutto sommato limitato (in media due camion al giorno per la durata del cantiere). Il Comune e i Patriziati sono stati invitati a presentare dei progetti da realizzare nell'ambito delle compensazioni ambientali del progetto. In allegato è presentato un estratto delle presentazioni mostrate nel gruppo di lavoro.

Per quanto riguarda il progetto della funivia Fusio-Ambri è stato ribadito al Comune più volte che AET e OFIMA non intravedono nessun conflitto tra i progetti. I promotori del progetto Sambuco sono favorevoli a sfruttare eventuali sinergie operative ma ritengono poco opportuno un avanzamento congiunto dei vari progetti della regione. Il progetto del Sambuco è stato inserito nei 15 progetti prioritari della Confederazione per migliorare la sicurezza d'approvvigionamento invernale e gode di facilitazioni autorizzative e incentivi garantiti. Tra i 15 progetti quello del Sambuco sembrerebbe essere quello più facilmente realizzabile dal punto di vista tecnico e autorizzativo. Legare questo progetto ad altri

potrebbe rendere più complesso l'iter autorizzativo con il rischio di ritardare la realizzazione dell'opera.

Sul tema del coordinamento vi è già una presa di posizione del CdS in risposta all'interrogazione Interrogazione n. 66.23 dell'11 maggio 2023 Innalzamento della diga del Sambuco: occasione concreta per la funivia Fusio–Ambri! (vedi allegato).

Stato attuale



Dopo innalzamento



Sono di seguito indicati alcuni dati tecnici del progetto:

- **Fabbisogno di materiale per l'innalzamento della diga**
 - Costruzione diga Sambuco 775'000 m³
 - Costruzione dighe Naret 360'000
 - Innalzamento diga Sambuco 40'000 m³ (5% del cantiere originale))
- **Volume di calcestruzzo in opera [m³]**
 - Volume di calcestruzzo in opera necessario per l'innalzamento: ca 40'000 m³ (corrispondente a ca. il 5% del volume della diga del Sambuco) e 4'000 m³ di cemento.
 - Si prevede di reperire gli inerti necessari nella zona del lago, così da limitare i trasporti.
- **Piano di progetto provvisorio**
 - Fase 1: Studio di fattibilità e inserimento nel piano direttore cantonale (terminato 2022)
 - Fase 2: Progetto di massima (fase 31 SIA) (terminato 2023)
 - Fase 3: Pianificazione delle utilizzazioni, Progetto definitivo, Rapporto di impatto ambientale
 - Fase 4: Esecuzione del progetto

9.2 Coordinamento fra i progetti Sambuco e funivia Fusio - Ambri

Le autorità locali hanno segnalato il desiderio di sviluppare in parallelo i due progetti, funivia e innalzamento della diga, per sfruttare le sinergie, soprattutto dal profilo procedurale e

realizzativo, al fine di razionalizzare e coordinare le risorse necessarie per entrambi i progetti.

Questa proposta è stata valutata nell'ambito della procedura del Piano Direttore e nella risposta del CdS all'interrogazione n. 66.23 di Andrea Rigamonti e cofirmatari "Innalzamento della diga del Sambuco: occasione concreta per la funivia Fusio –Ambri" si riprende quanto segue:

«...non è immaginabile l'ipotesi di unificare le procedure pianificatorie ed edilizie dei tre progetti. In primo luogo perché ciò significherebbe tenere in sospeso l'iter dell'innalzamento della diga del Sambuco in attesa di far maturare lo stato degli altri due progetti, ciò che stride col carattere d'urgenza e d'importanza del progetto idroelettrico. In secondo luogo perché si correrebbe il rischio di bloccare tutti e tre i progetti in caso di resistenze o opposizioni a uno solo degli stessi nel contesto delle procedure pianificatorie, progettuali, edilizie e di rilascio delle autorizzazioni federali. Piuttosto va perseguita l'identificazione preventiva di tutte le possibili sinergie, al fine di prevedere le necessarie misure tecniche per metterle in pratica al momento della realizzazione dei tre progetti.»

9.3 Procedure pianificatorie

In riferimento alle procedure pianificatorie relative a questo importante potenziamento dell'impianto idroelettrico è utile menzionare la recente decisione del Consiglio di Stato "il 27 marzo 2024 il Consiglio di Stato ha adottato gli adattamenti della scheda V3 Energia, volti a inserirvi l'innalzamento della diga del lago del Sambuco e l'ampliamento del bacino di Peccia con il grado di consolidamento Dato acquisito e l'innalzamento della diga del lago della Sella, l'inserimento di un impianto di pompaggio presso la centrale idroelettrica di Gordola e la costruzione di nuove turbine eoliche presso il parco eolico del San Gottardo con il grado di consolidamento Informazione preliminare.

La pubblicazione della documentazione è prevista dal 15 aprile al 14 maggio 2024.

Il fascicolo *Modifiche del Piano direttore n. 24 – Marzo 2024* e il bando di pubblicazione sono reperibili sul sito www.ti.ch/pd (à procedure), dove sono pure disponibili le versioni in vigore di ogni scheda e la carta di base del Piano direttore." (comunicazione del CdS al Parlamento del 24.03.24).

10. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

10.1 Sostegno regionale

Come già menzionato al capitolo 8 la Commissione ha voluto sentire i rappresentanti dei comuni e delle regioni coinvolte. La condivisione strategica espressa dai due Enti regionali di sviluppo coinvolti e quindi dai comuni di Fusio e Quinto, è una premessa molto positiva che va sottolineata.

La serata pubblica organizzata il 28 febbraio 2024 a Cevio dagli enti regionali di sviluppo e dai comuni ha visto una folta partecipazione di pubblico con diverse centinaia di persone a seguire con grande interesse e attenzione le riflessioni alla base del progetto. Una serata pubblica sicuramente ben riuscita che ha testimoniato il grande interesse per il progetto con interventi per la maggior parte positivi.

Entrambe le Valli hanno ben compreso che l'infrastruttura da sola non potrà essere risolutiva per cambiare i destini di queste regioni in difficoltà. Ma è altrettanto chiaro che un nuovo collegamento funiviario abbinato a una strategia integrata delle due valli e alla promozione di un'offerta sinergica di molteplici attività, potrebbe essere un fattore catalizzante decisivo per invertire la rotta della decrescita e dello spopolamento. Ci vuole intraprendenza locale e spirito di iniziativa regionale che il Cantone può e deve sorreggere a titolo sussidiario.

10.2 Studi specialistici

La Commissione ha preso atto dell'esito dei diversi studi tecnici e di impatto che hanno permesso di individuare quali soluzioni potevano avere senso.

È però altrettanto chiaro che ci troviamo di fronte a degli studi di fattibilità quindi con una granulometria assai grossolana. Solo con il richiesto credito di progettazione sarà possibile elaborare il progetto di massima e approfondire i dettagli indispensabili per una possibile valutazione conclusiva definitiva.

10.3 Associazioni ambientaliste

La Commissione ritiene importante il coinvolgimento diretto delle associazioni ambientaliste nelle successive fasi della progettazione così da tenere in considerazione le possibili criticità dell'infrastruttura dal punto di vista ambientale e della sostenibilità. Di conseguenza chiede al Consiglio di Stato di definire le modalità di questo coinvolgimento nelle successive fasi di progettazione.

Il progetto di massima dovrà dare in questo senso indicazioni esplicite così da poter avere elementi di valutazione oggettivi che potranno essere considerati per le successive valutazioni.

11. ASPETTI FINANZIARI

11.1 Stime attuali dell'investimento

I costi di realizzazione sono stati stimati in fr. 33'000'000.- con un grado di approssimazione del 30%. Ciò significa ragionare su un possibile importo di ca. 40 mio ma il tutto dovrà evidentemente essere confermato dal progetto di massima di cui si richiede in questa sede l'avvio.

Per quanto concerne i costi di gestione e di manutenzione ordinaria si stima un importo di ca. 1.5 mio annui sempre con un'approssimazione del 30%. Si intravedono possibili ottimizzazioni per il ricupero energetico e devono essere ancora precisati gli introiti dei passeggeri trasportati.

I costi di manutenzione straordinaria sono stimati in ca. fr. 400'000.- per anno (+/- 30%).

Oggetto della prossima fase di progettazione dovranno essere il concetto di finanziamento dell'opera e la definizione dei possibili modelli di gestione.

11.2 Richiesta di credito

La presente richiesta di credito è necessaria all'allestimento del progetto di massima della funivia. Si stimano costi di progettazione dell'ordine di fr. 800'000.- a carico del Cantone.

11.3 Rapporto con le linee direttive ed il piano finanziario

L'investimento è coerente con gli obiettivi fissati nel documento strategico del Consiglio di Stato "**Programma di legislatura 2023-2027**", nell'asse strategico 2 "**Sviluppo e attrattiva del Cantone Ticino**" ed è in particolare strettamente correlato agli obiettivi seguenti:

- Obiettivo 11
Promuovere il territorio valorizzando il paesaggio e il patrimonio storico-culturale, tutelando le componenti naturali e la biodiversità e riqualificando il tessuto costruito
- Obiettivo 12
Sviluppare le reti di trasporto, garantire buone condizioni di mobilità e promuovere l'intermodalità
- Obiettivo 13
Valorizzare le risorse naturali, migliorando la qualità dell'ambiente
- Obiettivo 13
Sostenere le regioni periferiche e il turismo.

La spesa è prevista nel piano finanziario degli investimenti, settore 62 "Strade cantonali" alla posizione 622 10, collegata all'elemento WBS 781 59 2133.

L'accettazione di questo messaggio non ha incidenza sui conti di gestione corrente e non comporta effetti sul personale dello Stato.

12. CONCLUSIONE

La Commissione, preso atto di tutto quanto precede e avendo maturato il convincimento che l'approfondimento proposto sia necessario, propone al Gran Consiglio l'approvazione del credito richiesto, aderendo al decreto legislativo allegato al messaggio. Ricorda che quest'ultimo è approvato secondo il principio della maggioranza semplice di votanti in Gran Consiglio.

Per la Commissione gestione e finanze:

Bixio Caprara, relatore
Agustoni - Balli - Bignasca - Bourgoin -
Dadò - Durisch - Ferrara - Galeazzi (con riserva) -
Gendotti - Gianella Alessandra - Passalia -
Quadranti - Sirica - Speciali - Soldati (con riserva)