

Messaggio

numero

6604

data

31 gennaio 2012

Dipartimento

FINANZE E ECONOMIA

Concerne

Approvazione del progetto e preventivo aggiornato per il risanamento della rete stradale principale d'interesse agricolo del Comune di Blenio e concessione di un credito di Fr. 1'626'750.-- quale sussidio per i lavori

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente messaggio vi sottoponiamo per esame l'approvazione e il sussidio dei lavori di risanamento della rete stradale principale d'interesse agricolo del Comune di Blenio e segnatamente le strade: Piera-Dötra, Pü, Larescia, Dangio-Cregua e Valle di Sotto-Valle di Sopra.

Il costo totale delle opere è preventivato in fr. 3'615'000.-- e il sussidio complessivo ammonta a fr. 1'626'750.--.

1. INTRODUZIONE

La rete stradale principale d'interesse agricolo del Comune di Blenio, oggetto di risanamento, è stata realizzata negli anni Sessanta del secolo scorso, nell'ambito dei progetti di raggruppamento terreni degli ex Comuni di Olivone, Aquila, Torre, Campo Blenio e Ghirone.

Le strade sono state eseguite con uno standard semplificato confacente ai mezzi agricoli allora a disposizione, limitando al minimo indispensabile le opere dello strato portante, quelle d'evacuazione delle acque di sottosuolo e di scorrimento.

Con il passare degli anni e l'aumentare del traffico, le strade hanno subito un'usura tale da rendere gli interventi di manutenzione ordinaria del tutto insufficienti per garantire una viabilità sicura.

Lo standard costruttivo si rivela ormai superato, non essendo più in grado di soddisfare le esigenze tecniche dei mezzi meccanici attualmente utilizzati per le attività agricole e per quelle forestali.

Si rendono pertanto necessari interventi importanti che, oltre al rifacimento dello strato portante e della pavimentazione, comprendono anche ampliamenti del campo stradale, il consolidamento delle opere di sostegno e il miglioramento delle opere d'evacuazione delle acque.

Si tratta quindi di costi considerevoli che il Comune di Blenio, da solo, non è in grado di sostenere.

Le strade oggetto del presente messaggio hanno una lunghezza complessiva di 11.35 km così suddivisa:

Strada	m
Piera - Dötra	5'800
Larescia	1'260
Pü	960
Dangio - Cregua	2'230
Valle di Sotto - Valle di Sopra	1'100
Totale	11'350

2. INTERESSI AGRICOLI, FORESTALI E ALTRI

Le strade considerate rivestono un'importanza vitale per l'attività agricola dell'Alta Valle di Blenio, dove il settore primario occupa un importante ruolo nell'economia locale, con 132 addetti su 510 totali (ca. 26%). Anche l'interesse forestale è indubbio, in particolare per le strade Piera-Dötra e Pü, giacché lungo i percorsi sono presenti diverse aree boschive che potranno essere gestite in maniera più conveniente.

2.1 Interessi agricoli

Nel Comune di Blenio sono ancora operative 49 aziende agricole con complessive 1'020 unità di bestiame grosso (UBG) così suddivisi:

Sezioni	Aziende	UBG
Aquila	8	199
Campo Blenio	7	205
Ghirone	4	39
Olivone	22	461
Torre	8	116
Totale	49	1'020

Oltre la metà del fabbisogno foraggero delle aziende agricole presenti nel comprensorio è ricavato dalle zone prative dei monti.

La meccanizzazione dei lavori agricoli, quali lo sfalcio, il trasporto di foraggio, la concimazione con letame e colaticcio, il trasporto del latte e latticini e non da ultimo del bestiame per il carico degli alpi, deve essere garantita da un accesso adeguato ai mezzi agricoli oggi in dotazione.

2.2 Interessi forestali

Tutta l'area forestale che gravita attorno a queste strade, dal basso fino al limite superiore della foresta (fascia del bosco resinoso di abete rosso e larice) ha una funzione protettiva preponderante: la cura e la gestione di questi popolamenti sono mirate alla conservazione e al rafforzamento della funzione protettiva contro il distacco di valanghe, di frane e di colate detritiche, fenomeni che contraddistinguono tutta la regione della media e alta Valle di Blenio. La presenza di una rete viaria confacente e sufficientemente dimensionata è una premessa essenziale per una gestione forestale razionale ed economicamente sostenibile.

2.3 Altri interessi

Come la maggior parte delle strade agricole del Cantone Ticino, anche le strade del Comune di Blenio, che si snodano su quasi 12 chilometri, lungo il loro tracciato raccorda dei nuclei montani con residenze secondarie che evidentemente continueranno anche in futuro a fruire di queste strade quale accesso.

3. STATO ATTUALE DELLE STRADE

Le strade sono state realizzate all'inizio degli anni Sessanta del secolo scorso.

Nel corso degli anni, anche a causa delle sempre maggiori dimensioni dei mezzi di trasporto agricoli, e al transito con mezzi pesanti, durante 50 anni, per l'esecuzione di varie opere, questi tracciati hanno purtroppo subito un forte degrado. Presentano in più punti segni di cedimento del campo stradale, danni alla pavimentazione dovute alle acque di sottosuolo, cedimenti dei cordoli di sostegno, sottopassi di ruscelli danneggiati o insufficienti, curve troppo strette, ecc.

Il campo stradale delle strade considerate, con una larghezza media di ca. 2.70 m, è costituito da un limitato strato di fondazione ghiaioso di ca. 15/20 cm di spessore, con una pavimentazione costituita da materiale granulare legato con bitume (semipenetrazione).

Durante gli anni si sono eseguiti ripetuti rappezzi con pavimentazione bituminosa.

La pavimentazione si presenta molto deteriorata, con pronunciate deflessioni, in particolar modo lungo i cigli e un forte rigonfiamento al centro della carreggiata.

Le acque superficiali, originariamente scaricate con pendenza trasversale verso valle, attualmente seguono le cunette formatesi longitudinalmente lungo le carreggiate e nei punti di tracimazione creano problemi d'erosione delle scarpate.

La superficie fessurata permette inoltre l'infiltrazione d'acqua nello strato di fondazione favorendone la deformazione.

Le bordure presenti sul lato a monte della strada sono in cattivo stato e difficilmente recuperabili.

I muri di sostegno e di controriva, eseguiti a secco con pietrame ricavato sul posto, sono in parte ancora in buono stato, mentre alcuni tratti sono dissestati e richiedono un loro rifacimento.

A seguito dei problemi elencati, non risulta quindi essere più garantita la necessaria sicurezza per la viabilità con lo stato attuale delle opere.

4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

4.1 Ambiente e paesaggio

Gli interventi proposti con il presente progetto consistono nel risanamento della situazione esistente, senza importanti ampliamenti strutturali e funzionali, quindi senza peggiorare l'incidenza attuale sulla natura e sul paesaggio.

In fase esecutiva si dovranno tuttavia rispettare le condizioni puntuali elencate nel preavviso dell'Ufficio della natura e del paesaggio (UNP).

La strada Piera-Dötra si trova all'interno della zona palustre d'importanza nazionale, oggetto 189 (Lucomagno-Dötra) dell'omonimo inventario e soggetta ai vincoli di protezione della relativa Ordinanza. Per evitare di rinforzare ulteriormente la cesura del territorio, su esplicita richiesta dell'UNP, si rinuncia ad asfaltare l'attuale tratto sterrato, prima di Dötra, come inizialmente previsto.

La strada di Pü è anch'essa situata all'interno della zona palustre citata e costeggia un sito di riproduzione degli anfibi d'importanza cantonale (oggetto n. 40). In fase esecutiva gli interventi su questa tratta saranno coordinati con l'UNP.

Le strade Dangio-Cregua e Valle di sopra-Valle di sotto, situate in una zona d'interesse naturalistico e paesaggistico in base al Regolamento sulla protezione della flora e della fauna del 1. luglio 1975, dovranno rispettare i vincoli esecutivi posti dall'UNP.

La strada per Larescia non è inserita in nessun zona naturalistica.

4.2 Scelte progettuali di principio

La larghezza utile del campo stradale nei tratti rettilinei sarà di 3.00 m; le piazze di scambio esistenti saranno mantenute.

4.3 Caratteristiche tecniche

Fondazione stradale

Si prevede il rifacimento completo dello strato di fondazione, mediante la scarifica del materiale esistente per una profondità di 30 cm, l'aggiunta di legante e acqua nelle proporzioni stabilite con le prove di laboratorio, la messa sotto profilo e costipamento, in modo da raggiungere un coefficiente di compressibilità $M_{Eminimo} = 600 \text{ kg/cm}^2$. Il procedimento della stabilizzazione del sottofondo stradale, già ampiamente sperimentato nei precedenti interventi di risanamento, permette di riciclare totalmente il materiale esistente, limitando l'apporto di nuovo materiale agli eventuali colmataggi di depressioni o cambiamenti di pendenza trasversale.

Pavimentazione

Ad eccezione dell'ultimo tratto della strada Piera-Dötra, che rimarrà sterrato, il campo viabile sarà realizzato con una pavimentazione bituminosa di spessore 5 cm, posato su uno strato di plania eseguito con misto granulare 0/22 mm.

Evacuazione delle acque

Come scelta di principio le acque superficiali sono raccolte a monte della piattaforma stradale (pendenza min. 1%, max. 3%) e convogliate nei riali esistenti mediante una canaletta in asfalto, la sistemazione delle bordure esistenti oppure la formazione di cordoli in asfalto. Dove necessario è prevista la posa di canalette anti erosione fino al piede delle scarpate.

Nel tratto iniziale, sopra Piera, le acque superficiali saranno immesse nella canalizzazione esistente e scaricate nel fiume che scende da Dötra.

In alcune tratte in zona agricola, con ridotta pendenza longitudinale della strada e con scarpate a valle pianeggianti, è stata mantenuta la soluzione esistente di disperdere le acque in modo diffuso lungo la banchina a valle della strada.

Muri di sostegno e controriva

Il progetto prevede il rifacimento di alcuni manufatti di controriva in stato precario di stabilità e l'esecuzione di nuovi cordoli a L che permettono una migliore ripartizione dei carichi sulla carreggiata.

In alcuni punti saranno aggiunte nuove barriere di protezione per migliorare la sicurezza.

Drenaggi

Nelle zone umide con concentrazione d'acqua è prevista l'esecuzione di una trincea drenante lungo il ciglio a monte del campo stradale.

5. PREVENTIVO DI COSTO

Tratta	m	Preventivo fr.	Onorari	Totale parziale	IVA 8%	Totale	Arr.	Totale preventivo	Costo al m
Piera - Dötra	5'800	1'848'895	148'036	1'996'931	159'755	2'156'686	1'183	2'157'869	372
Larescia	1'260	245'530	19'659	265'189	21'215	286'404	157	286'561	227
Pü	960	255'025	20'419	275'444	22'036	297'480	163	297'643	310
Dangio - Cregua	2'230	540'050	43'240	583'290	46'663	629'954	346	630'299	283
Valle di Sotto - Valle di Sopra	1'100	207'887	16'645	224'532	17'963	242'495	133	242'628	221
Totale	11'350	3'097'387	248'000	3'345'387	267'631	3'613'018	1'982	3'615'000	319

6. SUSSIDIO FEDERALE

A seguito del sopralluogo del 23 giugno 2010 con il rappresentante dell'Ufficio federale dell'agricoltura (UFAG), la Confederazione aveva prospettato un sussidio minimo del 33%, in base all'art. 16 cpv. 1 lett. b. no. 3. dell'Ordinanza sui miglioramenti strutturali.

Nella susseguente presa di posizione, su esplicita richiesta dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), che ha evidenziato la problematica dei rustici ancora irrisolta concernente il Piano di utilizzazione cantonale "Paesaggi con edifici e impianti protetti" (PUC-PEIP), l'UFAG ha subordinato il rilascio della decisione formale di sussidiamento federale, sia per le strade agricole del Comune di Blenio sia per quelle del Comune di Acquarossa, alla conferma della legittimità dei rustici presenti nel comprensorio del progetto.

La Confederazione è rimasta ferma su questa posizione, nonostante il Dipartimento delle finanze e dell'economia, con lettera del 9 novembre 2010, indirizzata al Direttore dell'UFAG Manfred Bötsch, e con una successiva lettera congiunta col Dipartimento del territorio del 31 gennaio 2011 al Consigliere federale Johann N. Schneider-Ammann, abbia stigmatizzato tale modo di procedere che lega, arbitrariamente, due questioni ben distinte.

Nella fattispecie abbiamo a che fare con strade di valenza chiaramente agricola, che servono ben 38 aziende con più di 350 unità di bestiame grosso, per le quali il sussidio federale prevede già una congrua decurtazione, dai costi preventivati, di fr. 3'000 per ogni edificio non agricolo ubicato lungo il percorso. Si tratta in altre parole di strade che servono in modo preponderante ai bisogni dell'agricoltura e non ai proprietari di rustici.

Non si riesce pertanto a comprendere per quali ragioni opere necessarie all'attività agricola debbano essere vincolate alla soluzione dei problemi legati ai rustici. È un atteggiamento che nulla ha a che vedere con lo spirito della politica federale sull'agricoltura e con lo stesso articolo 104 della Costituzione federale, che mirano a sostenere il settore primario per il suo preponderante interesse pubblico e per il suo ruolo multifunzionale nella società.

Attualmente, in collaborazione con il Comune di Blenio, sono state allestite le tabelle con l'elenco degli edifici presenti lungo le strade e con l'indicazione del tipo di licenza ricevuta per quelli trasformati. L'incarto è stato sottoposto preventivamente al rappresentante dell'UFAG che ha apprezzato il lavoro svolto. Lo stesso dovrà essere inviato all'ARE per

verificare la conformità con la legge federale. Per motivi di opportunità si ritiene di attendere comunque la decisione del Gran Consiglio sulla modifica di alcuni articoli delle norme di attuazione del PUC-PEIP, prevista a corto termine. L'obiettivo delle modifiche è quello di trovare un accordo con la Confederazione, in modo da permettere il ritiro del ricorso presentato dall'ARE davanti al Tribunale cantonale amministrativo contro l'applicazione del PUC-PEIP, approvato dal Gran Consiglio con decreto legislativo dell'11 maggio 2010, e di rasserenare i rapporti con i servizi federali.

Bisogna sottolineare che, nel caso specifico, l'UFAG ha emesso unicamente un preavviso con l'indicazione degli oneri e delle condizioni previsti per l'ottenimento del sussidio federale. Al fine di ottenere la presa di posizione formale di assegnazione del contributo federale, è infatti necessario inoltrare all'UFAG la decisione di approvazione del progetto e di concessione dell'aiuto finanziario cantonale, approvata dal Gran Consiglio e cresciuta in giudicato.

La decisione formale di contribuzione conterrà verosimilmente degli oneri e delle condizioni per l'ottenimento dei sussidi federali. Si tratta in particolare della valutazione degli interessi non agricoli (rustici usati come casa di vacanza), da dedurre per determinare la spesa sussidiabile. La decisione, con i relativi oneri e condizioni, se non soddisfacente, potrà essere impugnata dal Cantone mediante ricorso al Tribunale amministrativo federale.

L'approvazione da parte del Gran Consiglio del relativo credito sarebbe comunque un segnale chiaro verso l'Autorità federale sulla volontà del Cantone Ticino di sostenere in modo efficace la nostra agricoltura di montagna.

Qualora vi fossero ulteriori difficoltà nel trovare un accordo con la Confederazione, in attesa di una decisione il Cantone si impegna ad anticipare la quota parte di sussidi federali per il risanamento delle strade Piera-Dötra, Pü, Larescia, Dangio-Cregua e Valle di Sotto-Valle di Sopra.

7. PROPOSTA DI SUSSIDIO

Conformemente all'art. 7 lett. l) e art. 8 cap. 1, lett. b) del Regolamento sull'agricoltura (LAgr.) del 23 dicembre 2003, l'aliquota di sussidio per l'adeguamento delle strade agricole esistenti alle nuove esigenze dei mezzi meccanici agricoli attuali è del 45%.

Il costo totale delle opere è preventivato in fr. 3'615'000.--.

Si propone pertanto lo stanziamento del seguente sussidio:

45% di fr. 3'615'000.-- = fr. 1'626'750.--.

8. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO

La proposta di sussidio menzionata al punto 7 corrisponde a quanto previsto nel secondo aggiornamento delle Linee direttive e del Piano finanziario degli investimenti 2008-2011 al capitolo 2.3 Riscaldamento climatico ed energia, scheda n. 5 Servizi e vie di comunicazione, rispettivamente nel progetto di Linee direttive e di Piano finanziario 2012-2015.

Il credito di fr. 1'626'750.-- è iscritto a piano finanziario degli investimenti, settore 56, Economia fondiaria e agricoltura, pos. 561 2 "sistemazione fondiaria" WBS 815 50 3050.

La presente richiesta di credito non provoca aumenti né di personale né di spese per la gestione corrente.

9. CONSEGUENZE FINANZIARIE PER IL COMUNE

Il Consiglio comunale di Blenio, in data 15 aprile 2010, ha stanziato un credito di fr. 3'600'000.-- per l'esecuzione dei lavori citati.

Conformemente al messaggio municipale n. 5/2010, l'onere netto presumibile a carico del Comune, dedotti i sussidi cantonali e federali, è di fr. 1'008'000.--.

10. CONCLUSIONI

Viste le motivazioni sopra esposte, v'invitiamo ad approvare il progetto e il preventivo dei lavori di risanamento delle strade agricole principali nel Comune di Blenio e di stanziare il relativo sussidio come indicato nell'annesso decreto legislativo.

Vogliate accogliere, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra stima.

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, L. Sadis

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione del progetto per il risanamento della rete stradale principale d'interesse agricolo nel comprensorio del Comune di Blenio e la concessione di un credito di Fr. 1'626'750.-- quale sussidio per la realizzazione delle opere

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 31 gennaio 2012 n. 6604 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a:

Articolo 1

Il progetto del risanamento della rete stradale agricola principale nel comprensorio del Comune di Blenio il cui preventivo ammonta a fr. 3'615'000.-- è approvato.

Articolo 2

¹A favore del Comune di Blenio, per le opere di cui all'art. 1 è stanziato un sussidio del 45% ossia al massimo fr. 1'626'750.--.

²Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento delle finanze e dell'economia, Ufficio per l'approvvigionamento idrico e la sistemazione fondiaria.

Articolo 3

I lavori sono eseguiti sotto la direzione dell'Ufficio per l'approvvigionamento idrico e la sistemazione fondiaria.

Articolo 4

Il Comune di Blenio, accettando i sussidi, si obbliga alla successiva e continua buona manutenzione delle opere eseguite e sussidiate.

Articolo 5

Trascorsi i termini per l'esecuzione del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.