

## RAPPORTO

della Commissione della Gestione  
sul messaggio 28 dicembre 1954 concernente l'approvazione  
del progetto di massima per il raggruppamento dei terreni  
della media Valle di Blenio

(del 26 gennaio 1956)

La Commissione della Gestione ha dovuto occuparsi con particolare attenzione del messaggio concernente il raggruppamento dei terreni con strade della media Blenio. Dovette esaminare con particolare attenzione questo messaggio perchè era inevitabile che risorgesse per un progetto che prevede un'opera così grandiosa e costosa, la discussione sulla politica statale in questo campo.

In precedenti relazioni la Commissione ha già informato il Gran Consiglio sulle proprie opinioni in materia insistendo sulla necessità di dare la precedenza a quei progetti che prevedono la esecuzione del raggruppamento in quei Comuni e zone ove esistono le premesse indispensabili per ottenere un reale miglioramento economico a favore dei consorziati.

La grandiosità e l'importanza del progetto in esame sono date dal fatto che lo stesso interessa tutta la media Blenio e cioè gli interi territori dei Comuni di Leontica, Prugiasco, Castro, Marolta, Ponto Valentino, Largario, Aquila, Torre, Lottigna. Questo criterio di estendere l'opera di raggruppamento almeno all'intero territorio di un determinato Comune, se possibile a quello di un'intera regione, non solo è stato accettato dalla Commissione della Gestione e dalla Sovrana Rappresentanza ma venne incoraggiato anzi a suo tempo invocato. Quindi nessuna obiezione può essere sollevata se il Consiglio di Stato ha voluto per la media Blenio presentare un progetto unico, come già è stato fatto per il Piano di Magadino e la Val Colla, progetto che inevitabilmente comporta una spesa molto elevata.

Passando alla questione concernente l'operazione tecnico-geometrica del raggruppamento, anche pur limitandosi ad un esame superficiale della stessa bisogna convenire che si tratta di una necessità che non può essere negata, anche se si vuol considerare il solo elemento costituito dall'attuale eccessivo frazionamento. Il raggruppamento dei terreni dei Comuni si estende infatti ad una superficie di 1978 ha., suddivisi in 60.401 particelle appartenenti a 1.715 proprietari i quali ne posseggono in media 35 della superficie media di 328 mq. Il progetto prevede di ridurre il numero delle particelle a 6.000 circa mentre la media per proprietario passerà da 35 a 4 appezzamenti.

Insistiamo sul fatto che bastano questi dati per dimostrare la utilità per non dire la necessità assoluta dell'operazione la quale, presa a sè, diventa una necessità per tutta la parte del Cantone ove non è ancora avvenuta la sistemazione fondiaria per correggere gli errori legislativi del passato che hanno permesso lo spezzettamento delle proprietà private con grave danno per tutti gli interessati e cioè per i singoli proprietari, per i Comuni e per lo Stato. Operazione che viene a costare relativamente poco o meglio provoca spese sopportabili. Con ciò non si vuole sostenere che l'opera di raggruppamento seppur senza strade debba essere estesa anche a quelle zone per le quali la spesa risulta sproporzionata al beneficio che se ne potrà ritrarre ad operazione compiuta.

Comunque sia, la sistemazione fondiaria nel caso della media Blenio non è stata combattuta in modo esplicito da nessun commissario, per il fatto che l'operazione stessa risulta indispensabile ai fini di uno sfruttamento razionale dei terreni compresi nei territori dei nove Comuni interessati.

Il problema concernente la rete stradale annessa all'opera di raggruppamento, ha sollevato per contro una lunga e dettagliata discussione dopo l'esecuzione di un sopralluogo nella vasta zona dei monti al disopra di Leontica, Castro e Marolta.

A questo punto riteniamo si debba scindere il problema concernente la costruzione delle strade previste nel progetto in due parti: la rete stradale quale opera integrativa della sistemazione fondiaria del piano compresi gli abitati dei Comuni interessati (indispensabile per risolvere convenientemente il problema della viabilità) e quella costituita dagli allacciamenti ai monti.

Non si può pur ricorrendo a qualsiasi raffronto negare la necessità di valorizzare il fondo valle e le zone circostanti gli abitati del Distretto di Blenio con opere complete come quella prevista dal progetto di massima in esame.

Detto questo, occorre occuparsi dell'altra parte della rete stradale concernente gli allacciamenti con strade per jeeps, ai monti dei rispettivi Comuni. Si tratta complessivamente di una spesa di Fr. 1.350.000,— in cifra tonda per detti accessi su un totale previsto in Fr. 4.737.000,— per l'intera opera.

Bisogna ammettere che la prevista costruzione della strada per accedere ai monti assorbe una spesa notevole ed è quindi giustificato l'attento esame compiuto dalla Commissione e sono anche comprensibili le obiezioni sollevate in proposito durante l'esame medesimo.

Sin qui si è voluto in modo succinto suddividere il grande progetto della media Blenio in modo tale da mettere in evidenza quella parte di opere e relative spese che debbono maggiormente attirare l'attenzione dei deputati che provoca inevitabilmente una certa perplessità al momento di prendere una decisione definitiva.

Per il resto, tenuto conto soprattutto della politica statale condotta sin qui in questo settore, non possono essere mosse delle serie obiezioni inquantochè logicamente non si può, come già detto, negare la necessità delle opere di raggruppamento con annessa rete stradale prevista per la media valle di Blenio, limitatamente alla sistemazione nel fondo valle, negli abitati e nelle campagne circostanti. Opponendosi a questa parte del progetto si verrebbe a creare una evidente disparità di trattamento e la relativa decisione costituirebbe una profonda modifica dell'azione inaugurata da anni dallo Stato, impegnandosi con cifre ragguardevoli in questi interventi ripetutamente approvati dalla Sovrana Rappresentanza.

Esaminando la questione dei collegamenti con le zone dei monti la Commissione ha preso anzitutto atto che il progetto prevede la costruzione di un sistema stradale adottando i criteri minimi per delle comunicazioni carrozzabili allo scopo di contenere le spese relative entro il limite minimo possibile. Inoltre la Commissione in seguito al sopralluogo sopraccennato ha potuto constatare che i monti che saranno disserviti dalla progettata rete stradale, nella gran parte sono rappresentati da vaste zone a prato, pianeggianti o in dolce declivio, già attualmente ottimamente tenuti e sfruttati, e ove non si è riscontrato alcun segno di abbandono come invece si può constatare altrove. La fascia di monti dei Comuni da Ponto-Valentino a Leontica-Prugiasco per la sua vastità e configurazione risulta oltremodo simile alle zone dei monti che si trovano nelle magnifiche regioni di Quinto e di Faido ove le rispettive reti stradali rasentano o addirittura conducono sul primo corte degli alpi.

Lo sfruttamento dei prati montani in valle di Blenio è assolutamente indispensabile per assicurare una produzione foraggera appena sufficiente al mantenimento del bestiame delle rispettive aziende, attività principale per non dire unica dei contadini locali. La sistemazione fondiaria prima, la costruzione degli allacciamenti stradali poi, faciliteranno enormemente l'arduo compito dei contadini, che loro incombe dalla lavorazione dei fondi posti nella zona dei monti. Oltre ottenere una grande facilitazione nei trasporti sarebbe possibile la introduzione della meccanizzazione mediante la quale si risolverebbe la grande

questione posta dalla carenza di mano d'opera ausiliaria che si constata attualmente, carenza che va sempre più accentuandosi. Si tratta di risolvere un problema tecnico e sociale per queste popolazioni di montagna come del resto è stato fatto per tante altre. Inoltre occorre ricordare che le strade ai monti serviranno anche per i trasporti concernenti gli alpi e le zone forestali, costituendo così un triplice interesse.

Se a tutto ciò si aggiunge l'importanza economico-agricola complessiva che rappresenta la vasta regione dei nove Comuni, ampiamente illustrata nel messaggio, il Gran Consiglio vorrà comprendere come la maggioranza della Commissione abbia potuto aderire alla proposta del Consiglio di Stato che prevede anche l'allacciamento alle zone dei monti. Occorre ancora ricordare che in occasione del sopralluogo la Commissione è stata informata dai rappresentanti dei Comuni del desiderio sentito degli interessati di giungere alla esecuzione delle opere previste avvertendo che già furono indotti a malincuore a decurtare il primitivo progetto, che prevedeva una rete stradale più vasta, allo scopo di contenere le spese entro limiti più facilmente sopportabili. A questo scopo e per conseguire il fine di un effettivo miglioramento economico a raggruppamento avvenuto, mediante un più razionale sfruttamento dei fondi, la Commissione ritiene doveroso concedere la concessione del credito richiesto permettendo l'avvio dello studio di dettaglio, all'accettazione delle seguenti condizioni:

- a) Il progetto di massima deve essere rispettato nell'allestimento di quelli di dettaglio e la spesa complessiva contenuta nell'attuale importo totale di previsione.
- b) I geometri progettisti devono ridurre al minimo possibile il numero delle parcelle, così da ottenere automaticamente una rete stradale indispensabile più ridotta. Questo lavoro dei geometri basato sulla razionalità geometrica e sulla convenienza agricola non deve essere menomato dalle Commissioni peritali per il semplice scopo di favorire gli accordi bonali, invocati generalmente in contrasto con le finalità che con l'opera di raggruppamento si perseguono.
- c) Devono essere condotti degli studi da parte dei tecnici agricoli d'accordo con le organizzazioni agricole cantonali, per allestire dei progetti di riorganizzazione dell'agricoltura locale da sottoporre alle delegazioni consortili le quali abbiano ad impegnarsi a realizzarli per conseguire uno sfruttamento più razionale ed economico dei terreni raggruppati.
- d) Esame della legge sui raggruppamenti e le permuta, per introdurre una disposizione che preveda il prelevamento di contributi scalari elevandoli a carico di quelle proprietà urbane ove si prevede la utilizzazione dei terreni a scopo edile. Il maggior gettito potrebbe andare a deduzione dei sussidi statali.

Sono state sollevate delle critiche circa l'allestimento del preventivo di massima concernente soprattutto il costo di costruzione delle strade, circa determinati dati contenuti nel messaggio e a proposito della spesa di manutenzione delle nuove strade, che in definitiva dovrà essere caricata ai Comuni. Il capo del Dipartimento, on. Celio, e il direttore dell'U.B.C., sig. Solari, hanno dato delle assicurazioni tranquillanti in proposito e si ritiene pertanto che il Consiglio di Stato vorrà in ogni tempo assumere tutta la responsabilità per i dati forniti e le dichiarazioni fatte, mentre le spese di manutenzione della rete stradale potranno divenire sopportabili per i Comuni, in vista del miglioramento finanziario-economico che ne deriverà agli stessi, dalla realizzazione in valle del grande impianto idroelettrico a proposito del quale il Gran Consiglio ha già adottato definitive decisioni. Pur considerando che nei tempi che corrono anche per le popolazioni vallerane si aprono nuovi orizzonti per risolvere il

problema economico dei singoli, sia rimanendo nei villaggi montani sia trasferendosi verso i centri, la Commissione e soprattutto il relatore, ritiene che l'agricoltura non possa essere abbandonata, ma si deve appoggiare una efficace riorganizzazione anche se coloro che vi si dedicano vanno diminuendo. Ne rimarrà certamente sempre un numero tale da giustificare la creazione di condizioni economico-sociali accettabili per essi, e uno dei mezzi fondamentali ed essenziali è quello di sistemare i fondi per correggere come già detto gli errori legislativi del passato scaturiti dalla incuria dello Stato, e di facilitare con una adeguata rete stradale i mezzi indispensabili di comunicazione e risolvere così il grave problema dei trasporti. Sappiamo che tutto ciò comporta delle spese cospicue che a momenti potrebbero apparire sproporzionate se confrontate con i risultati concreti conseguibili. Se si pensa però che il problema viene risolto definitivamente e in modo tale da soddisfare con gli attuali provvedimenti legislativi a protezione della integrità del raggruppamento, parecchie generazioni, bisogna dedurre che si tratta di sacrifici giustificati sia per lo Stato, sia per i Comuni ed i singoli.

La realizzazione complessiva dell'opera richiederà un periodo di un ventennio e anche l'onere per le diverse parti chiamate a contribuire verrà ripartito in altrettante rate annuali che risulteranno pertanto sopportabili.

La Commissione raccomanda quindi l'approvazione del messaggio governativo e dell'annesso disegno legislativo che prevede la concessione di un sussidio del 35 % su una spesa complessiva, per l'allestimento del progetto di dettaglio, di Fr. 581.000,—.

*Per la Commissione della Gestione :*

Ghisletta, relatore

Borella A. — Bottani — Darani —  
Ferretti — Jolli — Pagani — Pelle-  
grini A. — Pellegrini P. — Tatti —  
Zeli