

RAPPORTO

della Commissione della Gestione

sul messaggio 4 settembre 1962 concernente l'approvazione del progetto ed il sussidiamento della costruzione della strada agricola « Stampa - Biborgo » in Val Pontirone, Comune di Biasca

(del 31 ottobre 1962)

Il disegno di decreto legislativo che il Consiglio di Stato sottopone al Gran Consiglio con il messaggio n. 1080 del 4 settembre 1962, chiede l'approvazione del progetto di costruzione della strada agricola di congiunzione « Stampa-Biborgo », in Val Pontirone, Comune di Biasca, strada che avrà una lunghezza di ml. 4.861,50 e il cui costo globale, già inclusi gli aumenti intervenuti sui salari e sui materiali, è previsto in Fr. 390.000,—, in cifra tonda, con un prezzo medio di franchi 80,25 al ml.

Su questo importo il Consiglio di Stato propone un sussidio del 30 %, pari al massimo a Fr. 117.000,— mentre il Dipartimento federale dell'economia pubblica — divisione dell'agricoltura — ha fissato il suo sussidio al 35 %.

Si tratta di un'opera tendente a valorizzare il complesso alpestre Scengio-Cava, che con i suoi 860 ha. di superficie, di cui ben 450 ha. di pascolo produttivo, è senza dubbio uno dei più importanti del Cantone.

La decisione del Patriziato di Biasca di costituire la « boggia unica » e di sistemare integralmente l'alpe risale al 1953, e l'esecuzione delle opere necessarie avvenne in tre periodi compresi negli anni 1956/1959, per un importo totale di Fr. 599.880,—. Finora sono stati sussidiati soltanto i primi due periodi, limitatamente all'importo di Fr. 437.000,—, con il 38 % di sussidio federale e del 30 % di sussidio cantonale. Resta da decidere il sussidiamento del terzo periodo; ma nella ipotesi più favorevole resteranno a carico del committente non meno di Fr. 270.000,—, dato che sulla maggior spesa dei due primi periodi risultata di Fr. 162.880,—, soltanto Fr. 20.500,— sono stati riconosciuti agli effetti del sussidiamento.

Le cifre riprodotte qui sopra attestano comunque l'importanza dei lavori alpestri eseguiti per creare un più facile accesso all'alpe Scengio-Cava. La situazione attuale è però irrazionale per il fatto che, mentre fino a Stampa esiste oggi la bella strada asfaltata costruita dalla S. A. degli impianti idroelettrici di Blenio, per le esigenze della sua importante opera, e da Biborgo a Cava è stata costruita una strada di oltre 8 km., allargata a m. 2,50 a sue spese da parte del Patriziato di Biasca, il tratto centrale Stampa-Biborgo è costituito da una mulattiera, non sistemata per questioni di spese, nonostante che Biborgo sia il punto terminale della teleferica patriziale costruita per lo scarico del legname.

Nessuno pertanto può mettere in dubbio la necessità della costruzione della strada agricola che sostituisca in questo tratto la mulattiera, la quale attraversa inoltre una zona franosa, oggi apparentemente stabilizzata, ma che potrebbe in avvenire segnare nuovi cedimenti. Per questo il tracciato della nuova strada si scosta quasi completamente dalla mulattiera esistente e il progetto prevede alcuni manufatti per l'attraversamento di riali. Si tratta di un ponte in C. A. della luce di ml. 15,50, due ponticelli pure in C. A., della luce di ml. 3,— e di sette tombini.

La strada progettata segue un tracciato a pendenza pressochè costante (mx. 11 % — media 10 %) e la larghezza utile del campo viabile è di m. 2,25 più la banchina o l'accolltellato. Opportuni allargamenti saranno fatti nelle curve a raggio ridotto e nei risvolti oltre ad una ventina di piazze di scambio. Il campo viabile — previsto su una sezione media di 2/3 in scavo e 1/3 in riporto — avrà una pendenza a valle del 2 %, con traverse in legno, poste ad una distanza media di ml. 30,—; soltanto su brevi tratte dove l'acqua di superficie viene convogliata in notevole misura, sono previste delle cunette.

Per quanto concerne l'importanza del complesso alpestre Scengio-Cava si rinvia a quanto è detto nel messaggio del Consiglio di Stato.

Le pratiche per il sussidio federale si sono prolungate nel tempo in seguito alla discussione sorta a sapere se si doveva costruire una strada forestale o una strada agricola. Per motivi di costo, è prevalsa, per ora, questa seconda soluzione. La strada agricola potrà servire come base di partenza — come ha dichiarato l'Ispettore forestale federale, ing. Mazzucchi — per un futuro allargamento, al momento in cui la teleferica — che non ha ancora superato il periodo di ammortamento — dovrà essere abbandonata.

Per quanto detto sopra, e riservato l'esito di eventuali ricorsi, la Commissione propone al Gran Consiglio di accettare il messaggio n. 1080, del 4 settembre 1962 con il relativo disegno di decreto legislativo.

Per la Commissione della Gestione :

D. Visani, relatore

Agustoni — Bernasconi B. — Boffa —
Borella A. — Bottani — Caroni — Gene-
rali — Guscetti M. — Jolli — Pelli —
Rossi-Bertoni — Verda — Wyler.