

Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
5212 R2	27 agosto 2002	FINANZE E ECONOMIA
Concerne		

della Commissione speciale bonifiche fondiarie sul messaggio 5 marzo 2002 concernente l'approvazione e il sussidiamento del progetto e preventivo di dettaglio del raggruppamento terreni a carattere generale nel Comune di Capriasca, Sezione di Sala Capriasca

1. LA SITUAZIONE DEI MONTI DI CONDRA

Il monte di Condra, sopra Bigorio, nell'ex-comune di Sala (ora comune di Capriasca) è un esempio abbastanza raro e di grande valore del nomadismo rurale nel Sottoceneri: un maggengo, a circa 1000 m s/m, situato su un pianoro del monte Bigorio, con vasti prati e pascoli e ricchi boschi di faggi e castagni, boschetti di betulle, riali e vista su tutto il Luganese. Attorno al villaggio di Condra, raccolto al riparo su un lato del pianoro, sotto la vetta dove si trova l'alpe Moschèra, si trovano altri piccoli nuclei rurali, come Canscéi, Sciss di dentro, ecc.

Per secoli, era raggiungibile a piedi dal villaggio del Bigorio, passando dal convento di S. Maria, con vari sentieri e mulattiere, oppure da nord calando da Gola di Lago attraverso i numerosi altri maggenghi che costellano il versante est della montagna, nell'invaso del torrente Capriasca. L'altro lato della montagna, verso la valle del Vedeggio, è rimasto boscoso e selvaggio, fatta eccezione per i monti di Brena e qualche casolare isolato. I segni dell'economia rurale di sussistenza dei secoli lontani sono numerosi. Ad essi si aggiungono, a Condra e dintorni, le residenze secondarie che, a partire grosso modo dagli anni Venti, i luganesi benestanti hanno costruito per le loro vacanze: non tanto rustici riattati, come oggi forzatamente si fa fuori zona edificabile, bensì solide dimore borghesi di campagna, la più prestigiosa delle quali è la casa dell'artista Chiattoni, a Canscéi, una massiccia costruzione di pietra a due piani, con la facciata sud arricchita da un imponente porticato ad archi. La casa è stata affidata in eredità all'ex-comune di Sala, che peraltro l'ha lasciata per qualche decennio inutilizzata.

Come i terrieri capriaschesi, i borghesi luganesi hanno continuato a salire a Condra **a piedi**. Da quando è stata realizzata la strada, ora asfaltata, che da Bigorio porta fino al posteggio di Sciss, la camminata comporta poco più di un quarto d'ora di sentiero. Le vettovaglie per le vacanze, che prima si portavano a dorso di mulo, oggi vengono trasportate con motocarriole da Sciss. Ma le automobili, non necessariamente 4WD, arrivano a pochi minuti dalla piana di Condra **da nord**, sulle varie piste più o meno ufficiali che provengono da Gola di Lago, com'è chiaramente evidenziato nell'annessa cartina.

Queste piste, ma anche quella che da Sciss saliva a Condra villaggio passando da Sciss di Dentro, sono spesso i resti di quelle realizzate durante la II guerra mondiale per i bisogni agricoli imposti dal piano Wahlen, che aveva reso intensivamente coltivata tutta la zona. Oggi è possibile raggiungere da nord in automobile l'alpe Moschèra, i monti di Stinché, di Padovano, di Presgé e Formighè, a poca distanza da Condra e Canscéi.

2. IL PROGETTO DI RT DI SALA CAPRIASCA

L'attuazione del RT, in un comune che ha conosciuto nell'ultimo mezzo secolo un grande sviluppo edilizio nei villaggi di Sala e di Bigorio e che, sui monti, ospita alcune aziende agricole e una miriade di case e rustici di vacanza, era indubbiamente indispensabile e **nessuno lo mette in questione**. Per quanto riguarda Condra, il raggruppamento particellare non può che facilitare il lavoro e la redditività delle aziende agricole (Marino Colombo a Condra lavora e vive tutto l'anno, un paio di altre aziende minori sono soltanto di estivazione), la gestione delle selve, la cura del paesaggio.

L'inserimento nel progetto di alcune aree di protezione naturale, biotopi ricchi di specie vegetali e animali da salvaguardare, appare assolutamente lodevole.

Il progetto ha peraltro sollevato la perplessità o l'opposizione di parecchie persone della zona, per il carattere invasivo della strada agricola-forestale prevista (AF1, AF2). Detto per inciso, **nessuna di queste persone, né alcuna associazione ambientalista, è stata invitata al sopralluogo della commissione, dove invece i promotori del progetto erano più numerosi dei commissari presenti...**

In un'area escursionistica, di vacanza, di tempo libero e di produzione rurale - una delle rare finora risparmiate dalla motorizzazione, dalle lamiere posteggiate fuori del rustico - tracciare una strada carrozzabile di 3,5 km non può non sollevare grossi interrogativi. Soprattutto se si constata che piste carrozzabili esistenti arrivano già a poche centinaia di metri da Condra e dalle aziende agricole in questione. La nuova strada, perdipiù, non sfrutta questi tracciati, ma ne aggiunge uno interamente nuovo, ed è poco credibile che i tracciati esistenti possano essere cancellati.

Che il progetto di RT sia eseguito molto bene, in modo innovativo e tenendo conto delle esigenze di protezione della natura, non deve costituire un alibi per giustificare la costruzione di una strada sovradimensionata ai bisogni agricolo-forestali della zona.

3. RIDIMENSIONARE IL PROGETTO

Il relatore di minoranza non si oppone a un miglioramento dell'accessibilità motorizzata dei monti di Condra e dintorni. Egli ha del resto sempre votato a vari progetti di strade agricole e forestali sottoposti finora al Gran Consiglio. Tra l'altro, considera lodevole il fatto che il progetto in discussione mantiene la strada a una certa distanza (qualche centinaio di metri) dal nucleo di Condra e da quello di Canscéi, evitando di trasformarli in posteggi. E' anche lodevole l'intenzione di rinunciare all'asfaltatura della strada e di ricorrere, per le opere costruttive, all'ingegneria naturalistica, nonché di mantenere la strada sbarrata da una barriera automatica, con accesso ai soli utilizzatori delle case e dei terreni.

Ma non si può evitare di interrogarci sulla durata di tali ottime intenzioni. Quanto durerà la barriera?

Riuscirà ad evitare che Condra diventi una meta del tempo libero, della passeggiata domenicale (su 4 ruote, con grill e sedie pieghevoli) di centinaia o migliaia di luganesi?

Quando la strada passerà dal consorzio RT al comune, sarà possibile conservarla sterrata, o le spese di manutenzione della strada sterrata non convinceranno l'autorità comunale a optare per l'asfalto, e quindi per un afflusso di traffico ancora maggiore?

I proprietari dei rustici non finiranno col costruirsi, senza tante licenze di costruzione, accessi, posteggi e garages, confidando nell'impunità di cui gode spesso l'abusivismo nostrano?

Viste le esperienze fatte in altre zone analoghe, vi sono tutte le ragioni per esprimere forti preoccupazioni.

In ogni caso, la strada prevista da Canscéi verso nord, e ritorno verso Condra, attraversando dapprima un bosco alquanto scosceso (18%), porrà grossi problemi di

manutenzione. La strada sterrata che, più in alto, porta all'alpe Moschèra, per esempio, risulta difficile da mantenere in buono stato senza costante e costosa manutenzione, dopo ogni temporale si trasforma in un greto di torrente.

Nell'ultimo tratto la AF1 attraversa un bosco pregiato in cui taglierà parecchi faggi e castagni secolari. La maggioranza sostiene che ciò è indispensabile per la manutenzione del bosco. Ma questi boschi sono, intanto, privati, per cui la manutenzione può essere solo iniziativa dei proprietari e, allo stato attuale, riguarda solo la raccolta di legna per il camino o la stufa.

Uno sfruttamento commerciale del legname è poco probabile a breve scadenza, e potrebbe comunque far capo alle altre piste situate più in basso, che sboccano sulla strada Tesserete-Gola di Lago, e all'impiego delle teleferiche mobili forestali. Del resto, **già l'attuale strada asfaltata Bigorio-Sciss è chiaramente inadatta al passaggio di grossi autocarri di legname**, il che pone un grosso interrogativo sulla funzione forestale della AF1-2. In ogni caso, il sopralluogo della Commissione ha permesso di constatare come il bosco sia sano, in buone condizioni, non invaso da arbusti di sottobosco.

E' pure molto dubbio che la strada possa essere utile alla lotta contro gli incendi. Come il sopralluogo ha constatato a spese delle scarpe e dei pantaloni dei commissari, tutta la zona è molto umida. Ma in caso di incendio l'intervento di motopompe sarebbe molto problematico, poiché **non vi sono torrenti o serbatoi d'acqua a disposizione**. Il solo strumento utile resterebbe l'elicottero, come si è visto qualche mese fa per l'incendio di arbusti verificatosi nella parte alta del comprensorio.

Si è molto insistito sull'interesse della strada per la famiglia contadina che vive tutto l'anno a Condra, i cui figli devono scendere tutti i giorni a Tesserete. Ma il percorso a piedi Condra-Sciss è probabilmente percorribile in meno tempo che non i 3'500 m della nuova strada, sterrata, che impone velocità di 30 km/h o meno, e che, nei mesi invernali, sarebbe inoltre innevata e ben difficilmente praticabile in automobile. Per questa azienda agricola operante tutto l'anno, una strada di poco più di un km che dal posteggio di Sciss porterebbe sotto Canscei, a 200 m dalla casa e dalla stalla, sarebbe molto più interessante del tragitto progettato di 3,5 km. Praticamente, **la strada AF2 basterebbe come accesso a Condra e all'azienda Colombo**. La strada AF1 si può dunque stralciare, le aziende e i rustici a nord di Condra restando raggiungibili, come ora, da Gola di Lago.

4. UN ESEMPIO DI VETEROCOMUNALISMO

Le opere stradali del RT di Sala Capriasca in Condra mostrano molto bene la mentalità municipalista con cui troppo spesso si affrontano questi problemi. Si guarda unicamente il territorio comunale, ignorando sovraneamente quando succede nei territori confinanti, dato che concernono, a nord, degli "estranei", come l'ex-comune di Vaglio e il comune di Lugaggia, o magari Camignolo. Il fatto che da lì arrivino verso Condra altre strade, che potrebbero essere migliorate e/o prolungate per servire anche il territorio di Sala, non entra nemmeno in considerazione. Le cartine stesse mostrate alla commissione si fermano al confine nord di Sala, cosicché il relatore è stato costretto, per presentare ai deputati una cartina completa del comprensorio, a crearne una molto approssimativa con quanto ha trovato nel suo Macintosh.

La minoranza ritiene che questa mentalità localistica vada combattuta, e tanto più da quando il territorio di Sala, come quello di Vaglio, è stato unificato nel comune di Capriasca. Lo stesso municipio di Capriasca, che più tardi dovrà gestire la viabilità su questi monti, dovrebbe esprimersi chiaramente in favore di un intervento meno invasivo per il nuovo accesso a Condra, per una sistemazione degli accessi esistenti, in

collegamento col nuovo, invece di interinare tale e quale un'operazione di strade di raggruppamento concepita e progettata al tempo in cui Sala era un comune separato.

Per questo, la minoranza della commissione, pur approvando le altre componenti del RT, richiede la revisione completa delle opere stradali nella zona montana. Secondo noi, occorrerebbe assicurare l'accesso da nord, in particolare all'azienda agricola Quadri, migliorando i tracciati esistenti e completandoli dove necessario con una pista per trattore o motocarriola.

L'accesso da sud, dal posteggio di Sciss fino sotto Canscéi, può essere attuato in base al progetto attuale, che dovrebbe comunque fermarsi all'altezza di Lasciano o Albarina, da dove una pista per trattore o motocarriola permetterebbe l'accesso all'azienda agricola Colombo e a Condra senza impatto maggiore.

5. I PROBLEMI GIURIDICI

Una ragione ulteriore per soprassedere al progetto stradale è data dalla sentenza del 12 aprile 2002 della I Corte di diritto pubblico del Tribunale federale su ricorso di persone interessate a Condra.

“XY, proprietari di particelle interessate dal tracciato di una strada RT, hanno presentato contro il progetto di dettaglio delle opere costruttive un ricorso dinanzi al Consiglio di Stato. Contestavano in particolare la realizzazione della strada AF1, le proposte di rafforzamento del reticolo ambientale, il piano di finanziamento e l'immissione in possesso dei fondi necessari per costruire la strada.

(...)

2.2 L'art. 98a cpv. 1 OG fa obbligo ai Cantoni di istituire autorità giudiziarie di ultima istanza cantonale in quanto le decisioni di queste ultime siano direttamente impugnabili con un ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale. Quest'ultima evenienza si avvera in concreto (art. 97 cpv. 1, 98 lett. g OG). A partire dal 15 febbraio 1997 (vedi n. 1 cpv.1 delle disposizioni finali della novella legislativa introducendo l'art. 98a OG), l'art. 98a OG si applica direttamente: questa norma comporta quindi la competenza di un'autorità giudiziaria cantonale quando pure manchino disposizioni cantonali in merito (DTF 12311231 consid. 7).

La vertenza doveva pertanto essere decisa in ultima istanza cantonale da un Tribunale competente. In tali circostanze, il ricorso al Tribunale federale interposto contro una decisione del Governo è inammissibile per mancato esaurimento delle istanze cantonali giusta l'art. 98a OG e non può quindi essere esaminato nel merito (DTF 123 ii 231 consid. 7 pag. 237).

Gli atti vengono rinviati al Consiglio di Stato, che ha pronunciato la decisione impugnata, essendo compito dell'Autorità cantonale, che dispone in questo ambito di un'ampia libertà decisionale, di operare le scelte che si impongono (DTF 125 I 406 consid. 3a).

La conclusione dei ricorrenti, secondo cui l'impugnata decisione governativa doveva essere esaminata da un'autorità giudiziaria cantonale anche in applicazione dell'art. 98a OG è quindi fondata, pur se per motivi essenzialmente diversi da quelli esposti nel ricorso. Il Tribunale federale non può comunque entrare nel merito del gravame, mancando una decisione dell'autorità cantonale giudiziaria competente”.

La vertenza è dunque lungi dall'essere conclusa, deve passare davanti a una corte cantonale competente dopo che il Consiglio di Stato avrà proposto una modifica legislativa al Gran Consiglio, e se del caso ritornare al Tribunale federale. Un iter di qualche anno.

È vero che, nel rispetto della separazione dei poteri, il parlamento non ha da ingerirsi nella procedura giudiziaria in corso, che rimane totalmente indipendente. Ma, da un lato, tale procedura sospende e può annullare la decisione parlamentare sul RT di Condra. A che scopo ostinarsi a votare ora un progetto e un credito, che resteranno comunque congelati per qualche anno?

D'altro lato, una decisione sul RT di Condra in questo momento non potrebbe non apparire come una pressione indiretta del legislativo sul potere giudiziario.

* * * * *

Conseguentemente, la minoranza della Commissione propone al Gran Consiglio **il rinvio del messaggio n. 5212 al Consiglio di Stato**, per una rielaborazione dei progetti stradali AF1 e AF2 al fine di trovare una soluzione più breve, meno invasiva e meno costosa, che tenga conto degli accessi da nord esistenti.

Per la minoranza della Commissione speciale bonifiche fondiarie:

Giorgio Canonica, relatore

Annessa: cartina approssimativa