

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente l'approvazione dei progetti di massima
per il raggruppamento dei terreni nei Comuni di Airolo, Morcote
e Moleno

(del 19 dicembre 1950)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Abbiamo il piacere di sottoporvi per esame ed approvazione, i progetti di massima concernenti i raggruppamenti dei terreni nei Comuni di Airolo, Morcote e Moleno.

Le opere vennero presunte di pubblica utilità con decreti governativi:

- a) del 20 aprile 1945 per Airolo;
- b) del 16 novembre 1948 per Morcote;
- c) del 18 gennaio 1946 per Moleno.

In relazione a queste risoluzioni gli interessati facevano allestire i relativi progetti di massima, che venivano sottoposti all'esame degli organi tecnici del Dipartimento delle costruzioni (Ufficio cantonale delle bonifiche fondiari e del catasto, Ispettorato forestale cantonale) ed in seguito all'Ufficio federale delle bonifiche fondiari e all'Ispezione federale delle foreste.

I progetti originali venivano poi modificati come alle conclusioni prese durante la visita in luogo coi tecnici del Cantone e della Confederazione.

L'Autorità federale approvava infine i progetti di massima così riveduti ed autorizzava l'allestimento del progetto di dettaglio.

Seguendo la procedura di legge, lo scrivente Consiglio di Stato in data 3 maggio 1949 (per Airolo), 16 maggio 1950 (per Morcote) e 16 maggio 1950 (per Moleno) riconosceva la pubblica utilità dei lavori di raggruppamento, approvava i progetti di massima e ne ordinava la pubblica esposizione presso le rispettive cancellerie municipali per il periodo di un mese.

Durante tale pubblicazione vennero inoltrati alcuni ricorsi contro il tracciato stradale, di cui si terrà conto, nel limite del possibile, nell'elaborazione del progetto di dettaglio.

A Moleno vennero presentati anche due ricorsi che contestano la pubblica utilità dell'opera di raggruppamento dei terreni da parte dei sigg. Della Cassina Bernardino di Giacomo e 9 confirmatari, l'uno e di Fieschi Giovanni e moglie Delfina, l'altro. Questi ultimi due proprietari sono pure firmatari del ricorso collettivo.

Entrambi i ricorsi fanno presente la situazione precaria del paese di Moleno che conta appena 63 abitanti di cui 16 oltrepassano i 65 anni. Il Comune, dicono, si trova di fronte al problema dell'acquedotto che lascerà una spesa residua di Fr. 30.000.—. La spesa per il raggruppamento terreni della montagna è esagerata in confronto all'utile ed al valore del terreno. Con un ente imponibile di appena mezzo milione ed un tasso che già oggi è dell'11%, il Comune andrebbe al fallimento. Domandano perciò la sospensione del raggruppamento.

La decisione dei ricorsi contro la pubblica utilità, spetta per legge al Gran Consiglio (art. 13 legge 13 dicembre 1949 sul R.T.).

Nel merito degli stessi osserviamo:

1) Ci è noto che a Moleno sono sorte due correnti fortemente opposte, l'una per l'acquedotto, l'altra per il raggruppamento. La prima combatteva la secondo per tema che si facesse il raggruppamento terreni e non l'acquedotto. Negli ultimi mesi le cose sono mutate nel senso che il progetto dell'acquedotto è stato portato in porto, sussidiato dal Cantone (35 %) e in via eccezionale anche dalla Confederazione col 25 %; i lavori sono già stati messi all'appalto pubblico. L'acquedotto sarà quindi realizzato nella prossima primavera. Il suo costo si aggirerà sui 60.000.— franchi, per cui la quota residuante a carico del Comune sarà di circa Fr. 25.000.—.

Ci è noto che il Comune ha chiesto l'aiuto dell'Unione Cooperative di consumo e dell'Associazione di aiuto per i Comuni bisognosi, le quali sono in trattative per assumere gli interessi passivi causati al Comune dall'acquedotto.

2) Risolto così il primo problema si può e si deve affrontare quello del raggruppamento. La campagna di Moleno è una delle più belle della Valle Riviera e allorquando sarà raggruppata e dotata di strade potrà dare un reddito maggiore; la sistemazione di questo piano è la continuazione logica del raggruppamento di Lodrino.

Nella montagna la rete dei sentieri di accesso ai monti ed alle selve è ridotta ad un minimo, per cui si può affermare che in questa zona il sussidio cantonale e federale, col risparmio sul catasto, pagheranno quasi il 100 % della spesa.

3) Le preoccupazioni finanziarie dei ricorrenti non reggono di fronte alla forte percentuale di sussidio prevista per l'opera (cantonale 35 % - federale circa 60 %) in totale circa 95 %. Il rimanente 5 %, aumentato del servizio interessi sul mutuo da contrarre dal consorzio e dalle spese di amministrazione, dà un importo a carico del Consorzio di circa Fr. 40.000.— (Fr. 0,01 al mq. sulla superficie del comprensorio di mq. 4.620.000.—) e viene ripartito fra gli enti pubblici che saranno chiamati al finanziamento dell'opera e gli interessati privati entro il perimetro consortile.

Non si deve dimenticare che sulla spesa totale di Fr. 400.000.—, la metà circa, cioè circa 200.000.— franchi, sono rappresentati da salari che verranno pagati agli operai che lavoreranno al raggruppamento.

Buona parte di questo importo dovrebbe quindi rimanere in paese e permetterà di pagare i contributi i quali, non va dimenticato, verranno ripartiti su dieci anni (4.000.— franchi circa all'anno) da pagare dai proprietari ed enti interessati (vedi tabella allegata).

E' evidente che la situazione del Comune è molto precaria; il raggruppamento deve appunto portare quelle migliorate condizioni fondiari e di sfruttamento agricolo tali da permettere il miglioramento delle condizioni di esistenza della popolazione quo al lavoro ed al reddito. Anche il Comune, a poco a poco, ne risentirà i benefici effetti.

4) Ci riferiamo anche alle osservazioni del Comitato promotore che concludono con la ritezione dei ricorsi.

Vi alleghiamo, col progetto, i due ricorsi nonchè le contro-osservazioni 3 settembre 1950 del Comitato promotore per il raggruppamento dei terreni nel Comune di Moleno, proponendovi a nostra volta di respingerli.

Riassumiamo qui sotto i principali dati contenuti nei 3 progetti di cui al presente messaggio:

1. RAGGRUPPAMENTO TERRENI IN AIROLO

Superficie della zona da raggruppare	ettari	917
Particelle prima del raggruppamento	No.	4350
Particelle dopo il raggruppamento	No.	1000
Superficie media per particella prima R.T.	mq.	2100
Superficie media per particella dopo R.T.	mq.	9100
Particelle per ettaro prima R.T.	No.	4,7
Particelle per ettaro dopo R.T.	No.	1,1
No. dei proprietari	No.	500

Rete stradale:

Strade principali	larghezza m.	3.30	lunghezza ml.	2900
Strade principali	»	m. 2.60	»	ml. 600
Strade secondarie	»	m. 2.20	»	ml. 8870
Strade secondarie	»	m. 2.00	»	ml. 2200
Mulattiere	»	m. 1.50	»	ml. 31.000
Sentieri	»	m. 1.20	»	ml. 10.000

Preventivo di spesa Fr. 1.630.000.—, pari a Fr. 1.770.— per ettaro.

Questa cifra, seppur assai elevata, non è tuttavia esagerata se si pensa che il raggruppamento si estende su ben 917 ettari per cui il costo medio dell'opera si stabilisce in Fr. 1.770.—, prezzo questo inferiore alla media generale. Si deve poi por mente al fatto che nel progetto è inclusa anche la strada di accesso a Brugnasco, uno di quei tronchi stradali di cui si discute da più di vent'anni e che come avvenne già per altri (Val Colla, Altanca, Vigana, S. Abbondio, Pugerna, Cureggia ecc.) è d'uopo includerlo in un raggruppamento terreni per poterlo realizzare.

Invero le pratiche per la strada di Brugnasco risalgono al 1920 e la Commissione della Gestione se ne occupò a parecchie riprese, praticando anche diversi sopralluoghi a Valle - Madrano - Brugnasco col compianto Cons. di Stato ing. E. Forni, per esaminare i tracciati proposti.

L'8 novembre 1945 il Dipartimento delle costruzioni presentava al Consiglio di Stato un rapporto circa le pratiche svolte per le strade *Valle - Madrano - Brugnasco, Pregassona - Cureggia*, e quelle di accesso a *Marolta* ed a *Menzonio*; quattro strade assai costose, per le quali, si erano potuto allestire i progetti tecnici, non si era trovata la soluzione finanziaria, ragione per cui si cercava di avviarle sul binario delle opere agricole per ottenere l'aiuto dei sussidi federali.

Per quanto riguarda la prima il rapporto del Dipartimento costruzioni così si esprimeva:

«*Strada agricola Valle - Madrano - Brugnasco.*»

Con messaggio del 21 giugno 1935 il Dipartimento agricoltura chiedeva un credito di Fr. 225.000.— per la costruzione di questa strada. La costruzione della strada veniva approvata con decreto legislativo del 14 luglio 1936 accettando il preventivo di Fr. 225.000.—. La larghezza della strada era stabilita in m. 3.00. Il progetto fu riesaminato dal Dipartimento costruzioni, il quale chiedeva una larghezza di metri 3.60 banchine comprese e l'allacciamento alla frazione di Valle anziché alla «*Ressiga*» poichè quest'ultima soluzione era considerata irrazionale: solo in tal modo la strada avrebbe potuto passare in proprietà e manutenzione dello Stato.

Il nuovo preventivo rilevava una spesa di Fr. 344.000.— e il credito fu accordato con decreto legislativo del 13 ottobre 1941 in base al messaggio n. 124 del 12 gennaio 1940 (Dipartimento agricoltura).

Con rapporto del 29 settembre 1941 la Commissione della Gestione e per essa il relatore on. Avv. Pini, così si esprimeva circa la progettata strada Valle - Madrano - Brugnasco:

«Se, date le attuali condizioni del mercato di lavoro, i sussidi del genere (si tratta dei sussidi per combattere la disoccupazione) sono stati momentaneamente ed a ragione sospesi dal Cantone e dalla Confederazione, appare però manifesta l'opportunità di riservare l'esecuzione dell'opera in parola per l'epoca in cui lo spettro della disoccupazione dovesse profilarsi davanti ai nostri occhi, ciò che appare inevitabile dopo un'eventuale smobilitazione della mano d'opera ora impegnata in servizio militare o nei lavori per la difesa nazionale».

«Sospesa l'esecuzione dell'opera, appare invece opportuno di permettere già fin d'ora l'esposizione dei piani di espropriazione, perchè l'opera sia pronta per l'esecuzione al momento opportuno».

Si chiedeva inoltre una piccola modifica del tracciato sotto l'abitato di Valle e l'utilizzazione del raccordo esistente fino alla chiesa di Valle.

Fu dunque dietro suggerimento della Commissione della Gestione che la costruzione della strada Valle-Madrano-Brugnasco fu rimandata ad epoca in cui fosse stato necessario procurare nuove occasioni di lavoro. Nel frattempo il tecnico sig. Pervanger di Airole ebbe l'incarico dal Dipartimento costruzioni, di allestire i piani per le espropriazioni necessarie.

Il preventivo di spesa fu aggiornato dall'Ufficio tecnico e ammonta a Fr. 891.000.— cifra invero molto alta, per cui c'è da domandarsi se il problema non debba essere studiato di nuovo, nel suo complesso, includendo la strada nelle opere di raggruppamento, in modo che possa beneficiare dei vistosi sussidi federali, stanziati per questo genere di lavori.

Con lettera del 5 giugno 1943 diretta al Dipartimento agricoltura, mettevamo in evidenza il fatto che, in base all'art. 4 del D. L. 13 ottobre 1941 i lavori sarebbero stati eseguiti sotto la direzione del Dipartimento costruzioni, d'accordo col Dipartimento agricoltura, *una volta assicurati i sussidi federali (minimo 40 %)* e chiedevamo se il sussidio federale era stato nel frattempo accordato; la nostra lettera è rimasta finora senza risposta e noi siamo d'avviso che la costruzione della strada Valle - Madrano - Brugnasco debba essere inclusa nel raggruppamento terreni oppure rimandata ad epoca in cui sarà necessario procurare lavoro alla mano d'opera disoccupata.

Le circostanze in questi ultimi anni sono state tali che, in Leventina, la mano d'opera era, si può dire, accaparrata dai cantieri dichiarati di interesse nazionale per cui non sarebbe stato possibile eseguire in condizioni normali i lavori di costruzione di tale strada».

Gli atti del progetto venivano trasmessi dal Consiglio di Stato all'Ufficio bonifiche e catasto, il quale, impressionato dal preventivo dell'opera, cercava anzitutto di trovare una soluzione meno costosa, trattando in pari tempo con le Autorità comunali per avviare le pratiche del raggruppamento.

E' risaputo infatti che le Autorità federali pongono ora la condizione del riordino fondiario dei terreni interessati per la concessione di sussidi per la costruzione di strade agricole; d'altra parte il sussidio federale per una strada agricola varia dal 30 al 40 % mentre quello concesso per i raggruppamenti e le opere stradali che vi sono connesse è del 50 % in virtù alle decisioni sulle rivendicazioni ticinesi.

Il Municipio di Airolo accettava la proposta del raggruppamento e si istituiva comitato promotore, incaricando il geom. Bertazzi di allestire i progetti di massima, secondo le indicazioni delle Autorità cantonali e federali.

Durante parecchi sopralluoghi con i rappresentanti del Comune e delle frazioni interessate (Valle, Madrano e Brugnasco) il direttore ed i tecnici dell'Ufficio bonifiche e catasto ricercavano una soluzione attuabile per l'accesso a Brugnasco, con un tracciato che riducesse cioè la spesa dagli 891.000.— Fr. del progetto 1943 (ai prezzi d'oggi più di un milione di franchi) ad un importo economicamente sopportabile.

Veniva così proposto di abbandonare l'idea di attraversare la Valle Canaria per dare cioè l'accesso diretto a Brugnasco prolungando la strada che conduce a Valle. Anche facendo astrazione dalla spesa, l'attraversamento della valle Canaria è problema pieno di incognite; l'alveo della Canaria è più che mai franoso ed un franamento con formazione di serra in tempo di alluvione è cosa da tener presente; la conseguenza di un tale evento sarebbe la distruzione del manufatto stradale allorquando, rompendosi la serra tutto precipiterebbe a valle; aggiungi che, d'inverno, nell'alveo scendono spesso valanghe.

Queste considerazioni, unite a quelle dell'economia fecero suggerire agli airolesi la soluzione assai più semplice di sistemare l'accesso a Madrano prolungandolo attraverso il paese per congiungerlo col tracciato già previsto per Brugnasco. « Faute de mieux » pur con un certo disappunto, dato che il primo tracciato era ritenuto ideale, gli airolesi ed in particolare i brugnaschesi accettarono la nuova soluzione pur di giungere finalmente a realizzarla.

Anche il Capo dell'Ufficio federale delle bonifiche, sig. ing. Meyer, diede il suo consenso al nuovo tracciato proposto, da realizzare nell'ambito del raggruppamento.

La strada da Madrano a Brugnasco sarà larga metri 3.60, lunga 3 km., ed il suo costo è stimato, nel preventivo di massima, di Fr. 390.000.—

Oltre alla strada di Brugnasco, è prevista, nel progetto, la strada agricola d'accesso alle frazioni di Albinasca e Bedrina, due agglomerati abitati tutto l'anno. Con ciò tutte le frazioni di Airolo, situate ad un'altitudine variante fra i 1100 e 1400 metri s/M., avranno la loro strada.

Per quanto concerne le indicazioni di natura economica rimandiamo alla relazione tecnica annesso al progetto; il paese vive dell'agricoltura e del commercio portato dai militari e dai turisti di transito.

L'attività agricola principale, anzi la sola possibile data l'altitudine, è l'allevamento del bestiame di qualità: i capi di bestiame grosso raggiungono i 550 ed i capi minuti sono 270. Vi sono nel Comune 6 Concorsi di allevamento affiliati alla Federazione svizzera.

Airolo dispone di estesi pascoli alpini (10 sono gli alpi del Patriziato di Airolo) e quest'anno è stata iniziata l'esecuzione di un vasto programma di miglioramento; gli alpi di Fieudo, Fortunei e Sella sono in via di sistemazione; per Pontino e Pescium si stanno studiando i progetti.

E' ovvio che col raggruppamento e con i lavori alpestri le possibilità di sfruttamento miglioreranno assai con felici ripercussioni sul reddito e sull'allevamento.

2. RAGGRUPPAMENTO TERRENI IN MORCOTE

L'intero comprensorio del Comune di Morcote (300 ettari di superficie) si suddivide in tre zone distinte:

- 1) agricola (ettari 55)
- 2) forestale (ettari 240)
- 3) paese (ettari 5).

Il raggruppamento concerne la zona 1 e 2 e cioè quasi l'intera superficie giurisdizionale, tutta di proprietà privata, mancando a Morcote il Patriziato.

Sui 5 ettari della zona paese, costituita da un unico agglomerato di abitazioni, è già in corso la misurazione catastale ufficiale.

La zona *agricola* comprende le vigne e i terreni coltivati a nord dell'abitato nonchè la zona non boscata sino oltre la frazione di S. Bartolomeo.

E' comprensorio suscettibile di una sistemazione fondiaria atta a favorire un miglior sviluppo dei vigneti esistenti ed una intensificazione delle colture. Ciò sarà maggiormente spronato dalla prevista strada fra le località Indipendenza e Vedo, strada che taglia circa per metà la zona coltiva.

La strada che congiunge S. Rocco con la cantonale d'accesso a Vico Morcote raccorcia la distanza stradale fra i due Comuni facilitando il nuovo riparto e lo sfruttamento razionale dei futuri fondi nella zona attraversata.

La zona *forestale*, comprendente l'intero comprensorio boscato a nord del Comune, si estende dal lago ai confini di Vico Morcote, Carona e Barbengo. Il relativo raggruppamento prevede, oltre che il riassetto fondiario anche la sistemazione delle ove, ripidi avallamenti del terreno per lo scarico del legname o letti di riali che, in periodi alluvionali, rappresentano una costante minaccia per tutta la zona sottostante. Negli ultimi anni anche la strada cantonale venne più volte interrotta.

Allo scopo di meglio completare e garantire la manutenzione delle opere di sistemazione delle ove più importanti e meglio di quelle di Torre, Gaggio e Fiume, è prevista la istituzione di un demanio forestale comunale nella regione compresa fra la Valle di Fiume e il Sasso Bissolo.

Osserviamo che la sistemazione delle ove, prevista mediante briglie in muratura e graticciate laterali, comprende la parte situata nella zona forestale, mentre che per la parte bassa, attraverso la zona agricola, verrà costituito un Consorzio di arginatura.

Allo scopo di scongiurare gli incendi dei boschi, che hanno sempre conseguenze disastrose data la ripidità del terreno, il progetto prevede due distinti sentieri tagliafuoco (metri 1.50 di larghezza) che attraversano longitudinalmente la zona boscata. Prevede inoltre una strada da Vedo alla Valle di Torre, al limite inferiore del bosco tra la zona agricola e quella forestale.

Principali dati tecnici:

	Zona agricola	Zona forestale
Superficie della zona da raggruppare	ettari 54,6	240
Particelle prima del raggruppamento	No. 440	360
Particelle dopo il raggruppamento	No. 200	140
Superficie media per particella prima R.T.	mq. 1240	6670
Superficie media per particella dopo R.T.	mq. 2740	17100
Particelle in media per ha. prima R.T.	No. 8	1,5
Particelle in media per ha. dopo R.T.	No. 3,6	0,6
No. dei proprietari	No. 100	140

Rete stradale:

Strade principali	larghezza m.	lunghezza ml.	
Strade principali	» m. 3.20	» ml. 1665	—
Sentieri	» m. 1.50	» ml. 250	1002
Tagliafuoco	» m. 1.50	» ml. —	2220
			2407

Preventivo di spesa: parte agricola	Fr. 220.000.—
parte forestale con sistemazione ove	» 345.000.—
Totale	Fr. 565.000.—

La spesa, ripartita sui 295 ettari dell'intero comprensorio di raggruppamento, dà una media di Fr. 1915 per ettaro. Essa è giustificata dall'importanza delle opere previste.

Il 12 maggio e il 2 giugno 1949 le Autorità federali (Ispettorato delle bonifiche e Ispettorato delle foreste) esaminarono in luogo minuziosamente il problema riconoscendo la necessità e l'opportunità delle opere propugnate. In particolare l'Autorità forestale sostiene la necessità delle strade tagliafuoco previste in tutta la fascia boschiva situata sopra Morcote, tristemente conosciuta per i numerosi incendi che la devastarono nei tempi lontani e recenti.

Già con la bonifiche della vasta proprietà Gianini, durante la guerra, venne costruita una rete di sentieri tagliafuoco che, con quelli progettati, costituiscono la difesa dell'Arbostora.

E' in questo ordine di idee che va esaminato il progetto di raggruppamento di Morcote, inteso a risolvere contemporaneamente i problemi idrico, forestale e fondiari dell'intero Comune.

3. RAGGRUPPAMENTO TERRENI IN MOLENO

	Zona agricola	Zona forestale
Superficie della zona da raggruppare	ettari 167	255
Particelle prima del raggruppamento	No. 1100	1200
Particelle dopo il raggruppamento	No. 200	200
Superficie media per particella prima R.T.	mq. 1510	2130
Superficie media per particella dopo R.T.	mq. 8400	12700
Particelle in media per ettaro prima R.T.	No. 7	5
Particelle in media per ettaro dopo R.T.	No. 1,5	0,8

Rete stradale:

Strada principale largh. metri 3.00	ml. 2230	—
Strada principale largh. metri 2.50	ml. 690	—
Adattamenti strade esistenti	ml. 3500	—
Sentiero principale largh. metri 1.50	ml. —	7500
Riattazione sentiero esistente m. 0.90	ml. —	1500

Prosciugamento e raccolta acque superficiali, nella zona agricola:

Canale principale	largh. m. 1.00	ml. 220
Canale	» m. 0.80	ml. 130
Canale	» m. 0.50	ml. 995
Cunetta selciata	» m. 0.50	ml. 140
Drenaggio rudimentale		ml. 2000
Drenaggi con tubi diametro 0.10		ml. 460
Drenaggi con tubi diametro 0.20		ml. 105

<i>Preventivo di spesa:</i>	a) zona agricola	Fr. 245.000.—
	b) zona forestale	» 155.000.—

Totale Fr. 400.000.—

corrispondente ad un costo medio per ettaro di Fr. 950.—.

Il raggruppamento dei terreni nel Comune di Moleno segue quello eseguito nel piano di Lodrino negli anni 1918 - 1920, mentre in fase di progetto di massima abbiamo pure quello del confinante Comune di Preonzo.

Con queste due nuove opere, si giungerà alla completa sistemazione fondiaria, idrica e stradale di un'estesa zona sulla sponda destra del Ticino nella giurisdizione dei Distretti di Bellinzona e di Riviera.

Il Comune di Moleno è eminentemente agricolo; la zona del piano è coltivata intensamente a campi, prati e vigna, mentre la zona dei monti, adibita

a prato, rappresenta la zona di sosta del bestiame durante il passaggio dello stesso dal piano all'alpe e dall'alpe al piano.

Con la sistemazione idrica del piano sarà possibile conseguire, in un secondo periodo, la bonifica di dettaglio del « Boscone » e creare nuove aziende agricole indipendenti di colonizzazione, sull'esempio di quanto già fatto per il boscone di Claro.

Le relazioni tecniche annesse ai rispettivi progetti orientano in modo completo e preciso sulle particolarità delle opere da eseguire e sul loro interesse generale; esse vennero allestite secondo le direttive impartite dall'Ufficio cantonale delle bonifiche fondiari e del catasto e permettono nel contempo di meglio giudicare e valutare i vantaggi che ne deriveranno alle zone interessate.

Fatte le suesposte premesse, vi raccomandiamo onorevoli Signori Presidente e Consiglieri, l'approvazione dell'unito progetto di decreto legislativo.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente:

Galli

Il Cons. Segr. di Stato:

Bernasconi

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

che approva i progetti e i preventivi di massima delle opere di raggruppamento dei terreni nei Comuni di Airolo, Morcote e Moleno

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 19 dicembre 1950 n. 280 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — I progetti ed i preventivi di massima delle opere di raggruppamento dei terreni nei Comuni di Airolo, Morcote e Moleno, sono approvati.

Art. 2. — Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni autorizza gli interessati a far procedere all'allestimento dei rispettivi progetti di dettaglio.

Art. 3. — Il presente decreto è pubblicato nel Foglio ufficiale del Cantone. Visto il decreto che precede, il Gran Consiglio decide:

I ricorsi 23 giugno 1950 di Della Cassina Bernardino e 9 confirmatari, 23 giugno 1950 di Fieschi Giovanni e Delfina in quanto contestano la pubblica utilità dell'opera di raggruppamento dei terreni nel Comune di Moleno, sono respinti.