

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
concernente l'approvazione del progetto di dettaglio e il sussidiamento  
della costruzione della strada Camedo-Moneto e del ponte in cemento  
armato sulla Melezza, quali opere annesse al raggruppamento dei terreni  
di Palagnedra

(del 17 giugno 1952)

*Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,*

Nella sua seduta dell'8 gennaio 1951 il Gran Consiglio approvava il disegno di decreto concernente il progetto di massima del raggruppamento terreni di Palagnedra autorizzando così l'allestimento del progetto di dettaglio delle opere.

Decretata la costituzione del Consorzio e nominata la delegazione consortile, quest'ultima invitava subito il progettista sig. geom. Pastorelli a dar corso allo studio del progetto dettagliato. Quest'ultimo prevede, fra altro, la costruzione di due strade a carattere cantonale per dare accesso alle due frazioni di Moneto e di Bordei, tutt'ora prive di congiunzione carreggiabile.

Come risulta dal già approvato progetto di massima, la progettata strada di Moneto scende da Camedo sino alla Melezza, l'attraversa con un ponte in cemento armato di m. 94 di luce per inerparsi poi sulla ripida costa su cui sorge il paesello.

Il nuovo ponte in cemento armato attraversa il bacino di compenso creato dalla S.A. delle forze idriche della Maggia e sostituirà, se così si può dire, la passerella pedonale ivi esistente, su cui transitavano fin qui i pedoni e il bestiame da e per Moneto.

Il Consorzio e l'Ufficio bonifiche e catasto hanno trattato l'oggetto anche con la S.A. della Maggia per ottenere dalla stessa un contributo pari alla spesa che la sostituzione dell'attuale passerella avrebbe occasionato.

Considerato che detta spesa si aggira sui Fr. 13.000.— dopo trattative, la S.A. della Maggia si è dichiarata d'accordo di versare al Consorzio una indennità di Fr. 15.000.—.

Con la stessa società venne esaminata anche l'eventualità di spostare nella ubicazione prescelta per il ponte in C-A., quello di servizio, a travate metalliche, costruito a fianco della nuova diga di Palagnedra. Questa soluzione, studiata in dettaglio dal progettista del ponte sig. ing. Krüsi, venne abbandonata perchè più costosa di quella del ponte in cemento armato; lo spostamento e l'adattamento alla nuova situazione del ponte in ferro sarebbe infatti costata Fr. 162.000.—, mentre il preventivo del ponte in cemento armato era di franchi 160.000.—.

La S.A. della Maggia, ci ha informati, già lo scorso anno, che nell'ottobre del 1952 il bacino di compenso di Palagnedra sarà riempito e che la centrale Verbano entrerà in funzione.

La costruzione del ponte diventa perciò urgentissima, ragione per la quale abbiamo pregato i progettisti del ponte sig. ing. Krüsi e della strada sig. ing. Pastorelli, ad accelerare gli studi tecnici relativi.

In possesso dei piani e preventivi del ponte, li abbiamo sottoposti all'Ufficio federale delle bonifiche, ottenendone l'approvazione. Il progetto della strada venne esaminato in luogo, col capo dell'Ufficio citato, il 27 maggio u.s.

Nel frattempo e per accelerare le pratiche, abbiamo proceduto all'appalto del ponte; hanno concorso 8 imprese e la migliore offerente accusa un importo di Fr. 141.367,90.

Il preventivo totale del ponte, con le spese di progetto, direzione lavori ed imprevisti è stato pertanto stabilito in Fr. 162.000.—

La consegna del lavoro è beninteso subordinata all'approvazione del progetto della strada ed al suo sussidiamento, da parte del Gran Consiglio.

Le caratteristiche tecniche del ponte sono indicate nell'allegato rapporto tecnico: larghezza utile della carreggiata m. 2,95 più un marciapiede di 70 cm., larghezza totale m. 4,25. Luce dell'arco m. 65,50 e lunghezza totale del ponte m. 94,20. Il tipo del ponte è a soletta con travi appoggiate su di una volta incastrata in cemento armato. L'arco riposa sui fianchi rocciosi della valle. Il ponte è stato calcolato per strada di I classe e carichi pesanti.

La strada ha una lunghezza totale di 3327 m. ed una larghezza di m. 3,80 (carreggiata di 2,90 più cunetta di 40 cm. e 30 cm. di banchina), raggio dei risvolti 7 m.

Da Camedo paese alla stazione si utilizza l'esistente strada di accesso alla ferrovia; con due risvolti attraverso i prati, si raggiunge il ponte; da qui la strada sale sul pendio roccioso e con 4 risvolti raggiunge i prati sotto Moneto; continuando poi ad inerpinarsi sul pendio prativo, con altri 5 risvolti raggiunge il paese. Il tracciato tortuoso è per così dire obbligato data la conformazione del terreno; esso venne attentamente studiato dal progettista e dai tecnici degli Uffici federale e cantonale delle bonifiche.

Il preventivo ammonta a Fr. 443.000.— ciò che corrisponde ad un prezzo di Fr. 133.— al ml. Data l'asperità del terreno il costo unitario della strada non può dirsi elevato.

Il costo totale dell'opera è pertanto il seguente:

A) ponte	Fr. 162.000.—
B) strada	Fr. 443.000.—
	<hr/>
	Totale Fr. 605.000.—
	<hr/>
Contributo della S.A. Maggia	Fr. 15.000.—
	<hr/>
Spesa effettiva	Fr. 590.000.—

La strada di Moneto costituirà la prima tappa del raggruppamento di Palagnedra; la seconda sarà costituita dalla strada di Bordei il cui progetto è attualmente allo studio (preventivo circa Fr. 400.000.—) e la terza dalla strada secondaria per la frazione di Monadello, dalle straduciuole di accesso ai prati e dal raggruppamento fondiario (preventivo Fr. 370.000.— circa di cui 158.000.— per la sola strada di Monadello, lunga 3 km.).

Complessivamente il raggruppamento di Palagnedra costerà quindi franchi 1.375.000.— circa. Non appena pronto, il progetto definitivo sarà sottoposto a codesto Gran Consiglio per il sussidiamento.

Nella sua visita del 27 maggio u.s., il capo dell'Ufficio federale delle bonifiche, sig. ing. Meyer, si è già dichiarato d'accordo di approvare il progetto e di proporre il sussidiamento federale normale, cioè il 50 % della spesa più il cosiddetto risparmio sul catasto, il quale però, data la forte spesa per le strade, raggiungerà in questo caso solo il 3-4 % del costo totale dell'opera.

Vista l'urgenza della costruzione del ponte sul bacino di compenso, abbiamo ritenuto opportuno di sottoporvi anzitutto il progetto della strada per Moneto, con la proposta di sussidiarlo col 40 %.

Considerata la situazione del Comune e l'ingentissima spesa che esso dovrà sopportare per realizzare le due strade principali ed il raggruppamento, riteniamo infatti necessario aggiungere al sussidio massimo previsto dalla legge una quota del 5 % (da notare che in val Colla le strade principali sono state sussidiate col 45 %).

Palagnedra si trova nella seguente situazione:

- |                      |                  |   |
|----------------------|------------------|---|
| 1. Abitanti :        | Palagnedra       | 152   |
|                      | Moneto           | 76  |
|                      | Bordei           | 31  |
|                      | Cresto Monadello | 24  |
|                      |                  | <u>283</u>  |
| 2. Ente imponibile : | Fr. 820.000.—    | (rendita capitalizzata 456.600.—<br>sostanza 363.400.—) |
| 3. Tasso d'imposta : | 10 %             | più assistenza  |
| 4. Gettito imposte : | Fr. 9.180.—      |   |
| 5. Debito comunale : | Fr. 7.300.—      |   |

Il raggruppamento costerà al Consorzio ed al Comune, se si considera un sussidio federale complessivo del 53 % e cantonale del 35 %, il 12 % più gli interessi passivi che sommano normalmente al 5 % della spesa, cioè in totale il 17 % pari a Fr. 240.000.—. Aggiungendo il 5 % di sussidio cantonale sulla spesa delle due strade, l'onere del Consorzio e del Comune si ridurrà a franchi 190.000.— circa.

Vi proponiamo pertanto di sussidiare la strada di Moneto, col 40 % della spesa di Fr. 590.000.—, cioè con Fr. 236.000.—.

Va ancora osservato che il progetto dovrà essere sottoposto all'Autorità federale in un unico complesso per tutto il R.T. e ciò per non pregiudicare il sussidiamento sulla base delle rivendicazioni ticinesi. D'altra parte il consorzio non potrà ottenere il credito bancario per la esecuzione delle opere sino a tanto che non sarà in possesso dei decreti di sussidiamento cantonale e federale.

Vi proponiamo perciò di fare anticipare dal Cantone l'importo di franchi 162.000.— necessario per la costruzione del ponte; durante la sua esecuzione, e cioè ancora entro il 1952, il progetto dell'opera intera sarà portato a compimento e si potrà quindi proporre il sussidiamento.

---

Con messaggio del 19 dicembre 1950 vi abbiamo informati sull'esecuzione, nell'ambito dei raggruppamenti, delle strade di accesso ai villaggi ancora privi di collegamento stradale: attualmente la situazione è la seguente:

Borgnone: strada costruita;

Costa e Lionza di Borgnone: strade in costruzione;

Orgnana di Magadino: idem;

Corognola di Magadino: già sussidiata, verrà costruita nel 1953;

Roncapiano: in costruzione;

Cureggia: già appaltata;

Calezzo di Intragna: appalto pubblicato, il messaggio per il sussidiamento sarà presentato nelle prossime settimane;

Pila d'Intragna: filovia in costruzione;

Casenzano (San Nazzaro): il progetto di dettaglio si trova davanti al Gran Consiglio per il sussidiamento;

Brontallo: il progetto di massima si trova davanti al Gran Consiglio;

Brugnasco: attendiamo per il mese di agosto il progetto di dettaglio; il sussidiamento dovrebbe avvenire nel corso dell'inverno ed in primavera si inizieranno i lavori;

Rasa: si sta aggiornando il progetto della filovia.

Come si vede, il programma di costruzione delle strade di accesso ai nostri paeselli che da molti anni reclamano la congiunzione stradale è a buon punto; sei sono le strade ancora da costruire (comprese quelle di Moneto e Bordei) ed in altri due casi si farà capo ad una filovia.

E' ovvio che le ultime costruzioni stradali in programma sono anche quelle che richiedono maggiore spesa poichè se gli accessi non hanno potuto essere realizzati finora è appunto per le difficoltà topografiche e finanziarie relative.

Se la spesa richiesta è elevata sia per il Cantone che per gli interessati, dobbiamo pure essere riconoscenti alla Confederazione se nell'ambito dei raggruppamenti ci concede un sussidio pari alla metà della forte spesa richiesta per l'esecuzione di queste opere che si impongono ormai per criterio di equità e per quella politica di aiuto alle valli montane che l'Autorità federale e cantonale conducono, fermamente convinte di difendere con ciò una parte preziosa del patrimonio nazionale.

Vi invitiamo pertanto a voler dare la vostra approvazione all'annesso disegno di decreto legislativo.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione del migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente:  
*Canevascini*

Il Cons. Segr. di Stato:  
*Lepori*

Disegno di

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione del progetto di dettaglio e il sussidiamento della costruzione della strada Camedo-Moneto e del ponte in cemento armato sulla Melezza, quali opere annesse al raggruppamento terreni di Palagnedra

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio

della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio n. 368 del 17 giugno 1952 del Consiglio di Stato,

*d e c r e t a :*

*Art. 1.* — Il progetto e il preventivo di dettaglio della strada Camedo - Moneto, col ponte in cemento armato sulla Melezza, quali opere annesse al raggruppamento dei terreni di Palagnedra, sono approvati.

*Art. 2.* — E' concesso a favore di dette opere un sussidio cantonale del 35 % più un sussidio supplementare del 5 %, — in totale 40 % — sulle spese effettive debitamente accertate e nei limiti del preventivo, ritenuto in ogni caso che il sussidio non superi il 40 % di Fr. 590.000.— ossia al massimo Fr. 236.000.—.

*Art. 3.* — Il versamento del sussidio cantonale sarà effettuato:

- a) Fr. 80.000.— sull'esercizio 1952
- b) Fr. 80.000.— sull'esercizio 1953
- c) Fr. 76.000.— sull'esercizio 1954.

*Art. 4.* — La spesa occorrente per la costruzione del ponte sulla Melezza, accertata in Fr. 162.000.—, sarà anticipata dallo Stato fino ad avvenuto sussidiamento del progetto completo del raggruppamento, da parte dell'Autorità federale. Il Consiglio di Stato procederà alla delibera del ponte.

*Art. 5.* — Il presente decreto entra in vigore con la sua pubblicazione nel Foglio Ufficiale del Cantone.