

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
concernente l'approvazione ed il sussidiamento del progetto di dettaglio  
del raggruppamento terreni di Palagnedra, con le strade di accesso  
alle frazioni di Bordei e di Monadello

(del 19 gennaio 1954)

*Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,*

Il raggruppamento terreni di Palagnedra è già stato sottoposto a due riprese: col Messaggio n. 216, del 24 febbraio 1950 Vi abbiamo presentato il progetto di massima di quest'opera che prevedeva la costruzione delle strade di accesso alle frazioni di Moneto, Bordei e Monadello, abbinandole all'esecuzione del riordino fondiario ed alla costruzione di una piccola rete di strade secondarie.

La Commissione della Gestione, dopo di aver praticato un sopralluogo a Palagnedra, ha dato preavviso favorevole col suo rapporto del 4 gennaio 1951; il Gran Consiglio, l'8 gennaio 1951, ha così approvato il progetto di massima autorizzando lo studio del progetto di dettaglio.

Col messaggio n. 368 del 17 gennaio 1952 Vi abbiamo quindi sottoposto il progetto di dettaglio della strada Camedo-Moneto, col ponte in cemento armato, di 94 metri di luce, sul fiume Melezza. Questa parte del progetto è stata trattata a sé, in via accelerata, stante l'urgenza di costruire il ponte sulla Melezza; esso deve infatti sostituire l'esistente passerella che verrà sommersa col riempimento del bacino di compenso di Palagnedra, costruito dalle Officine idroelettriche della Maggia.

Il 9 ottobre 1952 il Gran Consiglio accoglieva le proposte governative ed approvava il progetto della strada e del ponte accordando un sussidio cantonale del 40 % (35 % + 5 %) sulla spesa di Fr. 590.000,—; stabiliva inoltre che la spesa occorrente per la costruzione del ponte (Fr. 162.000,—) sarebbe stata anticipata dallo Stato, fino ad avvenuto sussidiamento del progetto completo del raggruppamento da parte dell'Autorità federale.

Avuta l'autorizzazione dell'Autorità federale abbiamo così potuto appaltare e deliberare i lavori di costruzione del ponte, progettato dall'ing. Krüsi; essi sono stati iniziati in ottobre 1951; pensiamo che l'opera potrà essere ultimata entro il giugno prossimo.

---

Nel citato messaggio del 17 giugno 1952 abbiamo attirato la Vostra attenzione sul fatto che il progetto sarebbe stato presentato all'Autorità federale in un unico complesso per tutto il raggruppamento (cioè con le strade principali, le secondarie e con il riordino fondiario) e ciò per non pregiudicare il sussidiamento sulla base delle rivendicazioni ticinesi; infatti presentando i progetti delle strade principali separati da quelli del raggruppamento essi sarebbero stati sussidiati non già col 50 % ma con il 35 - 40 % *come avviene per le strade agricole isolate.*

E' per questa ragione che, data l'urgenza di costruire il ponte sulla Melezza, Vi abbiamo sottoposto per approvazione il progetto della strada per Moneto, prima che tutto il progetto dettagliato del R.T. di Palagnedra fosse pronto, proponendoVi in pari tempo di far anticipare dallo Stato la spesa necessaria per la costruzione del ponte; ciò anche per il fatto che il Consorzio non avrebbe

potuto far capo al credito bancario prima di essere in possesso dei decreti cantonali e federali di sussidiamento.

Il progetto di dettaglio del raggruppamento, così come quello delle strade, sono stati allestiti con i criteri della più stretta economia.

Il tracciato primitivamente scelto per la strada di accesso a Bordei è stato abbandonato per il suo costo elevato e perchè parte del terreno attraversato non dava sufficienti garanzie di stabilità; all'uopo veniva incaricato il geologo prof. Dal Vesco di allestire una perizia e di pronunciarsi su tre varianti di tracciato; il prefato geologo consigliava quella che segue all'incirca il percorso dello esistente sentiero fra Palagnedra e Bordei. La larghezza della strada è stata ridotta da 3.60 a metri 3.20.

Anche per la strada Moneto - Monadello si è adottata una soluzione economica progettando una semplice carreggiabile per « jeeps » larga metri 2.20, senza cunetta e tombini ma semplici traverse in legno e con pendenza esterna.

Malgrado questi accorgimenti la spesa di costruzione delle due strade risulta rilevante data la loro lunghezza e la tormentata topografia del terreno attraversato che è fra i più difficili che abbiamo incontrato nei nostri lavori. Essa ascende a Fr. 435.000,— per la strada di Bordei (lunga 3107 m.) ed a Fr. 150.870,— per quella di Monadello (lunga ml. 3530).

La rete di strade secondarie si riduce a piccoli accessi nelle zone dei campi e dei prati situati attorno alle tre frazioni principali.

Per altro, per ciò che riguarda i dettagli tecnici, rinviamo ai piani del progetto ed alla relazione tecnica che li accompagna.

I dati si riassumono come segue:

Superficie della zona di raggruppamento		ettari	227
Particelle		Prima	Dopo
		3400	500
Superficie media		mq.	670
Particelle in media per ettaro		15	2,2

Costo rete stradale e raggruppamento:

A) *Strade di accesso:*

	Largh.	Lungh.	Costo parz.	Costo totale
Strada Palagnedra-Bordei	3.20	3107		449.000,—
Strada Moneto-Monadello	2.20	3809		124.270,—
			Costo strade di accesso	Fr. 573.270,—

B) *Strade secondarie e raggruppamento terreni:*

Mulattiere e sentieri	2.60	4876	94.450,—	
	2.00			
Strade secondarie (12 tronchi)	1.50	12800	65.000,—	
	0.90			
			159.450,—	
Raggruppamento terreni			115.000,—	274.450,—
			Totale	Fr. 847.720,—

Sulla spesa complessiva di Fr. 847.720,—, come si vede, i  $\frac{2}{3}$  (67%) sono costituiti dal costo di costruzione delle strade di accesso.

Abbiamo già rilevato che quest'opera di sistemazione stradale e fondiaria, è, come quella della Val Colla, una delle più costose che abbiamo affrontato. La spesa richiesta dalla costruzione delle strade di accesso alle tre frazioni di

Palagnedra non sta certamente in rapporto con i vantaggi economici che si potranno attendere dai lavori. Ma, come già rilevato nel rapporto del 4 gennaio 1951 della Commissione della Gestione, sul progetto di massima, « Consiglio di Stato e Gestione sono unanimi nel ritenere che quest'opera debba essere eseguita nel quadro del programma a suo tempo adottato di dare strade di accesso a tutti i Comuni, avvicinando così questo problema alla sua intera soluzione ».

Rileviamo per altro con piacere che Palagnedra è uno dei pochi Comuni montani del Cantone che registra un aumento della popolazione. Essa era infatti di 243 anime nel 1910, 266 nel 1930, 271 nel 1941 e 298 nel 1950 (prima dell'inizio dei lavori della Maggia) .

Nel messaggio del 17 giugno 1952 circa la strada per Moneto, Vi abbiamo ragguagliati sul problema in genere delle strade d'accesso costruite nell'ambito del R.T. e ciò per poter usufruire del sussidio federale del 50 %. Oggi la situazione è la seguente :

Camedo-Borgnone, Borgnone-Costa e Borgnone-Lionza	: le tre strade sono costruite
Scudellate-Roncapiano di Muggio	: strada costruita
Croglio-Castelrotto	: in costruzione (sussidiamento da aggiornare)
Magadino-Orgnana	: strada costruita
Magadino-Corognola	: strada appaltata
Strada Pregassona-Cureggia	: strada appaltata
Intragna-Calezso	: strada appaltata (si attende il sussidiamento per iniziare i lavori)
Intragna-Pila	: filovia in costruzione
Vairano-Casenzano	: strada appaltata, inizio imminente
Brontallo	: progetto di dettaglio approvato dalla Autorità cantonale e federale
Brugnasco	: progetto in revisione per diminuire la spesa
Rasa	: progetto filovia pronto; si sta elaborando il piano di finanziamento.

Come si vede il programma di costruzione delle strade di accesso ai villaggi di montagna volge fortunatamente alla fine.

#### *Sussidiamento :*

Per la strada di Moneto avete concesso, su nostra proposta, il sussidio massimo del 35 % previsto dalla legge sul R.T. più un sussidio supplementare del 5 % e ciò per ridurre a limite più sopportabile il gravoso onere del Consorzio; computando infatti il sussidio federale del 53 %, più quello cantonale del 35 %, resterebbe al Consorzio il 12 %, percentuale che aumenta però al 17 % calcolando 5 % di interessi passivi; sulla spesa totale ciò rappresenta circa 240.000,— franchi.

Come per la strada di Moneto, Vi proponiamo di accordare il 5 % in più anche per la spesa di costruzione di quella per Bordei e più precisamente :

35 % della spesa totale	Fr. 296.702,—
5 % di Fr. 449.000,—	» 22.450,—
	<u>Fr. 319.152,—</u>

Non appena stanziato il sussidio cantonale chiederemo il sussidio da parte della Confederazione sul progetto completo (compreso la strada per Moneto).  
Premesso quanto sopra, Vi preghiamo a ben voler approvare l'annesso disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

*Celio*

Il Cons. Segr. di Stato :

*Canevascini*

Disegno di

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione ed il sussidiamento del progetto di dettaglio del raggruppamento terreni di Palagnedra, con le strade di accesso alle frazioni di Bordei e di Monadello

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio n. 466 del 19 gennaio 1954;  
su proposta del Consiglio di Stato,

*d e c r e t a :*

*Art. 1.* — Il progetto e il preventivo di dettaglio del raggruppamento terreni di Palagnedra, con le strade di accesso alle frazioni di Bordei e di Monadello, sono approvati.

*Art. 2.* — E' concesso a favore di dette opere un sussidio cantonale del 35 % in contanti, sulle spese effettive debitamente accertate e nei limiti del preventivo, ritenuto in ogni caso che il sussidio non superi il 35 % di Fr. 847.720,—, ossia al massimo Fr. 296.702,—.

Sulle spese di costruzione delle strade di accesso Bordei e Monadello, accertate in Fr. 449.000,—, è concesso un sussidio supplementare del 5 %, ossia al massimo Fr. 22.450,—.

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

Fr. 80.000,— sull'esercizio 1954

Fr. 80.000,— sull'esercizio 1955

Fr. 80.000,— sull'esercizio 1956

Fr. 79.152,— sull'esercizio 1957.

*Art. 4.* — Il Consorzio, accettando il sussidio, si obbliga alla successiva e continua buona manutenzione delle opere eseguite e sussidiate.

*Art. 5.* — Il capitolato di appalto ed i moduli delle offerte, come pure la delibera dei lavori fatta dalla Delegazione consortile, dovranno essere sottoposti, per approvazione e ratifica, al Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

I lavori saranno eseguiti sotto la direzione e sorveglianza del Dicastero suddetto.

*Art. 6.* — I terreni raggruppati e bonificati posti entro il comprensorio consortile, dovranno essere coltivati e sfruttati in modo razionale.

Questi terreni, o parti rilevanti degli stessi, non potranno essere sottratti all'uso agricolo senza il consenso dello Stato.

*Art. 7.* — Lo Stato può chiedere il rimborso del sussidio cantonale e di quello federale quando :

a) i terreni raggruppati o bonificati o le costruzioni rurali sono sottratti alla loro destinazione agricola prima che siano trascorsi 20 anni dal versamento dei sussidi cantonali e federali;

b) quando lo sfruttamento dei terreni raggruppati o bonificati e la manutenzione delle opere sono trascurati.

L'obbligo di rimborso dei sussidi da parte del Consorzio, sarà annotato a registro fondiario a cura dell'Ufficio cantonale delle bonifiche fondiarie e del catasto.

*Art. 8.* — Il presente decreto avrà effetto solo con lo stanziamento del sussidio da parte delle Autorità federali e per l'importo di spesa che dalle medesime sarà ammesso ed entrerà in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

