

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente il sussidiamento delle opere di raggruppamento dei terreni
nel Comune di Airolo

(del 26 febbraio 1954)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Fra i raggruppamenti finora intrapresi nel Cantone e limitati al territorio di un solo Comune, quello di Airolo, esteso a ben 917 ettari di terreni privati, è certamente il più importante, dopo quelli di Quinto e di Brissago.

Il progetto di massima di quest'opera Vi è già stato sottoposto con nostro messaggio n. 280 del 19 dicembre 1950.

La Commissione della Gestione, dopo aver praticato un sopralluogo ad Airolo, si è pronunciata favorevolmente ed il Gran Consiglio con suo decreto del 1. febbraio 1951 ha dato la sua approvazione, autorizzando lo studio del progetto di dettaglio.

Riteniamo opportuno riassumere le considerazioni più importanti da noi fatte nel messaggio precedente, in modo particolare per quel che riguarda la strada di accesso a Brugnasco, inclusa nel progetto.

Si tratta, praticamente, del penultimo accesso stradale da costruire per collegare un villaggio ancora privo di carreggiabile. Dopo Brugnasco rimarrà ancora da risolvere il problema di Carusio (Corticiasca) e quello di Rasa; per quest'ultimo villaggio però, date le difficoltà del terreno, il collegamento verrà effettuato con una filovia il cui progetto è allo studio.

Così l'azione condotta da una ventina d'anni per risolvere, con i raggruppamenti dei terreni — e quindi con il concorso dei sussidi federali — questo problema ponderoso delle strade ai nostri villaggi ancora privi di accesso, sta fortunatamente per concludersi.

E' ovvio, come già abbiamo avuto l'occasione di rilevare, che buoni ultimi sono rimasti i villaggi dei Comuni più poveri o quelli in cui le strade, per le difficili condizioni topografiche, risultavano le più costose. Così per Marolta, Borgnone, Costa e Lionza, per Cureggia, Brontallo, Roncapiano, Calezzo, Orgnana, Corognola, Casenzano e, come detto, per Brugnasco, Carusio e Rasa.

Alleghiamo al presente messaggio un elenco completo delle strade circolari già costruite con i raggruppamenti, in corso di costruzione o ancora da effettuare.

Si tratta, in totale, di 20 strade costruite per un totale di 52 km., con una spesa di 7,8 milioni di franchi. I villaggi collegati e che prima avevano soltanto una mulattiera sono 26. Le strade in costruzione sono 4 e quelle in progetto pure 4. In totale, una volta costruiti anche gli accessi per Brugnasco e Carusio saranno 34 i villaggi collegati con una circolare nell'ambito dei lavori di raggruppamento o, in genere, del miglioramento del suolo.

La lunghezza totale di queste strade sarà di 72 km.

La parte della Confederazione, sulla spesa totale di 11,6 milioni di franchi sarà di 5,6 milioni (48,5 %) e quella del Cantone 4,3 milioni (37 %).

Ancora una volta vogliamo sottolineare il generoso concorso della comunità federale per risolvere un problema che il Cantone, praticamente, non avrebbe potuto affrontare senza i forti contributi accordatigli in virtù delle rivendicazioni ticinesi; si osservi ancora che senza le decisioni sulle rivendicazioni, molte strade ed in particolare quelle della val Colla, non sarebbero state nemmeno sussidiate dalla Confederazione, per il loro carattere cantonale e non agricolo locale.

Ciò premesso, ecco i rilievi circa il progetto di Airolo e la strada di Bruognasco. Le pratiche per questa strada risalgono al 1920 e la Commissione della Gestione se ne occupò a parecchie riprese, praticando anche diversi sopralluoghi.

Dapprima presentata come strada agricola, con una larghezza di metri 3,00 l'opera non accoglieva l'approvazione del Dipartimento delle costruzioni; esso chiedeva infatti di aumentare la larghezza a metri 3,60 e di stabilire il tracciato in partenza dalla frazione di Valle anziché dalla Resiga, poichè quest'ultima soluzione era considerata irrazionale; solo con le modifiche richieste la strada avrebbe potuto passare in proprietà e manutenzione dello Stato.

Il progetto così riveduto veniva approvato dal Gran Consiglio il 13 ottobre 1941, ma data la situazione contingente del mercato del lavoro, che aveva provocato la momentanea sospensione dei sussidi, la costruzione veniva rinviata e l'opera inclusa nell'elenco di quelle da tenere in riserva per il periodo di disoccupazione che, a detta degli economisti, sarebbe sicuramente sopravvenuto dopo la guerra.

Passato qualche tempo, il Dipartimento delle pubbliche costruzioni incaricava il tecnico sig. Pervangher di allestire i piani per le espropriazioni e, visti i rincari sopravvenuti, procedeva all'aggiornamento del preventivo di spesa che saliva alla cifra enorme — considerato l'esigua importanza economica di Bruognasco — di Fr. 891.000,—. Con gli aumenti della mano d'opera e dei materiali decretati di poi, il preventivo avrebbe superato il milione di franchi.

E così il problema passava per un nuovo studio all'Ufficio bonifiche e catasto, il quale proponeva anche qui, per giungere ad una soluzione di abbinare l'opera al raggruppamento dei terreni, così da beneficiare dei sussidi federali; l'Ufficio consigliava altresì di ridurre le esigenze del tracciato e della costruzione al minimo assoluto. Va ricordato a questo punto che i terrieri di Nante avevano già chiesto a più riprese il raggruppamento per la loro frazione. Si trattava quindi di estendere l'opera a tutto il Comune per conseguire lo scopo prefisso ed ottenere la sistemazione fondiaria di tutta la zona agricola.

Il Municipio di Airolo accettava la proposta e si istituiva Comitato promotore incaricando il geom. Bertazzi di allestire il progetto di massima secondo le indicazioni delle Autorità cantonali e federali. L'Assemblea comunale, il 18 febbraio 1945, accettava a sua volta il principio del raggruppamento ed accordava al Municipio i crediti necessari per eseguire i lavori preliminari, in particolare il rilievo del particellare esistente.

Airolo non possedeva infatti alcuna mappa censuaria e l'Ufficio bonifiche e catasto aveva consigliato il rilievo col sistema aerofotogrammetrico per ottenere le basi necessarie per lo studio migliore del raggruppamento.

Eseguiti i rilievi, il progettista iniziava lo studio della rete stradale. Per Bruognasco, la soluzione meno costosa veniva trovata eliminando la tratta Valle Madrano del primitivo progetto — e con essa, il difficile e oneroso attraversamento della Valle Canaria — e semplificando le esigenze tecniche.

Il progetto di massima del raggruppamento, esteso a tutti i terreni privati del vasto Comune, veniva sottoposto al Gran Consiglio, come detto, nel dicembre 1950.

Il rapporto della Commissione della Gestione così concludeva :

« Per quanto concerne il raggruppamento in questo Comune la Vostra Commissione condivide pienamente le argomentazioni contenute nel messaggio, pur rilevando il costo della rete stradale. Esattamente qui si presenta una delle situazioni alle quali abbiamo accennato più sopra e siamo pertanto d'avviso che nonostante l'elevato costo è indispensabile tener conto che è d'uopo includere questa medesima rete se la si vuole realizzata una volta tanto. Ci basti sottolineare il rilievo del messaggio che precisa ad esempio come le pratiche

per la strada di Brugnasco risalgono nientemeno che al 1920. Siamo d'altronde certi che la buona volontà dimostrata dal Comune di Airolò varrà a facilitare le trattative per un'eventuale riduzione della larghezza di talune strade e ottenere nel dettaglio tutte le semplificazioni ancora possibili.

Non possiamo fare delle proposte precise al riguardo poichè non vorremmo cadere nell'errore di proporre determinate misure che ad opera compiuta dovessero risultare insufficienti ed inopportune.

Ci limitiamo di conseguenza a raccomandare ai tecnici che dovranno studiare il progetto di dettaglio a non voler dimenticare le osservazioni della Commissione della Gestione. La Commissione è dell'avviso che si dovrebbe affrontare l'esecuzione dell'opera a gradi iniziando al più presto possibile la costruzione della strada di Brugnasco che si rileva di natura urgente ».

Il progetto di dettaglio che Vi alleghiamo, seguendo le disposizioni cantonali e federali in materia e i suggerimenti della Commissione della Gestione, venne studiato tenendo presenti tutte le possibilità di economia; la lunghezza delle strade d'accesso ai fondi del nuovo riparto è stata ridotta al minimo, e similmente è stata ridotta al minimo la loro larghezza.

In tale modo il preventivo di dettaglio, che in un primo tempo saliva a Fr. 2.343.900,—, ha potuto essere ridotto a Fr. 1.860.000,—.

Se questa cifra è ancora assai rilevante occorre però sottolineare che ben 531.000,— franchi rappresentano la spesa per l'accesso a Brugnasco, Fr. 61.700,— quella per la sistemazione della strada di Madrano e Fr. 65.200,— quella richiesta dall'accesso alla frazione di Bedrina-Albinasca.

Pur con questi oneri supplementari la spesa totale, ripartita sul vasto comprensorio di 917 ha. dà un costo unitario di Fr. 2.000,— per ettaro, cifra questa relativamente modesta se si considerano le difficoltà del terreno, specie nella zona di Brugnasco. Escludendo gli accessi di cui sopra la spesa unitaria si riduce a 1.300,— franchi all'ettaro, cioè ad un minimo.

Dalla relazione del progettista appare appunto che la rete stradale è stata ridotta a soli 17 m. per ha. il che significa che col nuovo riparto si dovranno assegnare forzatamente dei fondi di vaste dimensioni.

Per le zone periferiche, di minor valore ed in particolare per la Valle Canaria sono state previste delle semplici mulattiere. Per le strade secondarie si è adottato il tipo « jeep » con pendenza esterna, senza cunetta e con traverse per l'acqua, che ha dato buona prova nel raggruppamento terreni di Prato Levantina.

Il progetto è stato esaminato in luogo nell'autunno 1952 dagli organi tecnici cantonali e federali preposti alla materia; in data 5 novembre 1953 l'Ufficio federale delle bonifiche l'ha approvato in modo definitivo. Con questa approvazione l'Ufficio anzidetto ha pure autorizzato l'appalto per la tratta di strada Madrano-Brugnasco, ritenuto che il Municipio di Airolò assuma l'anticipo della spesa fino allo stanziamento dei sussidi cantonali e federali.

L'appalto è già stato pubblicato ed il Comune ha l'intenzione di iniziare i lavori al più presto.

Ecco i principali dati tecnici del progetto :

Superficie della zona da raggruppare	ettari :	917
Particelle prima del raggruppamento	n.	4350
Particelle dopo il raggruppamento	n.	1000
Superficie media per particella prima R.T.	mq.	2100
Superficie media per particella dopo R.T.	mq.	9100
Particelle per ettaro prima del raggruppamento	n.	4,7
Particelle per ettaro dopo il raggruppamento	n.	1,1
No. dei proprietari	n.	460

Rete stradale :

	<i>Lunghezza</i>	<i>Larghezza</i>	<i>Preventivo</i>
	m.	m.	Fr.
Strada principale Madrano-Brugnasco	2960	3.50	531.000,—
Strada n. 1a. collegamento a Madrano (adattamento)	616	3.50	61.700,—
Strada d'accesso a Bedrina-Albinasca	1211	2.20	65.200,—
Strade secondarie	12182	2.20	643.300,—
Mulattiere	15000	2.00	} 273.200,—
Sentieri	16000	1.50	
Bonifica con drenaggio di ha. 6,4			64.000,—
Raggruppamento terreni, picchettazione e terminazione nuovi fondi			220.000,—
Imprevisti per arrotondamento			1.600,—

Totale preventivo di spesa Fr. 1.860.000,—

Per tutto quanto concerne i dettagli, Vi rimandiamo alla ben elaborata relazione tecnica e al preventivo dell'opera.

Come già fatto Vi rilevare nel nostro messaggio che accompagnava il progetto di massima, il Comune di Airolo vive dell'agricoltura e dal commercio portato dai militari e dai turisti di transito.

L'attività agricola principale è l'allevamento del bestiame di qualità; vi sono 6 consorzi di allevamento con un totale di 550 capi di bestiame grosso e 270 capi minuti.

Airolo dispone poi di un esteso pascolo alpino, con 10 alpi, per i quali è stata iniziata l'esecuzione di un vasto programma di miglioramento. E' quindi indubbio che col raggruppamento e la sistemazione alpestre, le possibilità di sfruttamento miglioreranno assai con ripercussioni felici sul reddito.

Il Consorzio venne costituito con decreto 8 gennaio 1952 e la Delegazione consortile è già entrata in funzione.

Fatte queste premesse, Vi preghiamo di approvare il progetto in atti e di metterlo al beneficio di un sussidio cantonale del 30 % sul preventivo di franchi 1.860.000,—.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Janner

Il Cons. Segr. di Stato :

Celio

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente le opere di raggruppamento dei terreni, con rete stradale,
nel Comune di Airolo

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 26 febbraio 1954 n. 475 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Il progetto e il preventivo di dettaglio delle opere di raggruppamento dei terreni, con rete stradale, nel Comune di Airolo, sono approvati.

Art. 2. — E' concesso a favore di dette opere un sussidio cantonale del 30 % in contanti, sulle spese effettive debitamente accertate e nei limiti del preventivo, ritenuto in ogni caso che il sussidio non superi il 30 % di Fr. 1.860.000,—, ossia al massimo Fr. 558.000,—.

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

Fr. 50.000,— sull'esercizio 1954

Fr. 80.000,— sull'esercizio 1955

Fr. 80.000,— sull'esercizio 1956

Fr. 100.000,— sull'esercizio 1957

Fr. 100.000,— sull'esercizio 1958

Fr. 100.000,— sull'esercizio 1959

Fr. 48.000,— sull'esercizio 1960.

Art. 4. — La strada Madrano-Brugnasco con raccordo a Madrano sulla cantonale, una volta costruita e collaudata, passerà in proprietà e manutenzione dello Stato.

Art. 5. — Il capitolato di appalto e i moduli delle offerte, come pure la delibera dei lavori, fatta dalla Delegazione consortile, dovranno essere sottoposti, rispettivamente per approvazione e ratifica, al Dipartimento delle pubbliche costruzioni. I lavori saranno eseguiti sotto la direzione e sorveglianza del Dicastero suddetto.

Art. 6. — Il Consorzio, accettando il sussidio, si obbliga alla successiva e continua buona manutenzione delle altre opere eseguite e sussidiate.

Art. 7. — 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. 8. — Lo Stato può chiedere il rimborso del sussidio cantonale e di quello federale quando :

- a) i terreni raggruppati e bonificati e 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. 9. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi. Esso avrà effetto solamente dopo lo stanziamento del sussidio da parte delle Autorità federali e per l'importo di spesa che dalle medesime sarà ammesso.

