

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
 concernente l'approvazione dei progetti-preventivi suppletori
 e lo stanziamento dei sussidi per le opere di raggruppamento dei terreni
 nei Comuni di Vogorno e di Isona

(del 24 giugno 1955)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

I progetti e preventivi dei raggruppamenti di Vogorno e di Isona sono stati da voi approvati il 24 febbraio, rispettivamente il 18 luglio 1949, con i seguenti importi e percentuali di sussidio:

	Preventivo	Percentuale di sussidio	Sussidio cantonale
Vogorno	770.000,—	35 %	269.500,—
Isona	950.000,—	32 ½ %	308.750,—

Ottenuto il sussidiamento federale si potevano iniziare i lavori di costruzione della rete stradale nel 1950. Contemporaneamente venivano studiati i nuovi riparti dei fondi che permettevano di ridurre in modo massiccio, in entrambi i Comuni, gli innumerevoli appezzamenti esistenti. A fine 1954 le opere contemplate dai progetti erano per la massima parte ultimate; sia ad Isona come a Vogorno i proprietari hanno però chiesto taluni lavori integrativi delle reti stradali che, a nostro giudizio, sarebbe opportuno eseguire.

Di essi trattiamo nel presente messaggio così come di talune maggiori spese occasionate dagli aumenti ufficiali sui salari e materiali e da altre circostanze che andremo esponendo in particolare per ognuna delle due opere.

A. VOGORNO

E' noto che prima del raggruppamento l'intera zona coltiva di Vogorno, sulla sinistra della Verzasca, era priva di strada carreggiabile in quanto la strada cantonale passa molto più in basso delle frazioni di St. Antonio, Costa e Vogorno di Dentro. Solo Berzona venne dotata, nel 1937, di una modesta strada agricola di accesso. Per le altre frazioni citate esistevano soltanto delle ripide mulattiere. Il progetto di raggruppamento contemplava, quale opera principale, una strada carreggiabile che, dipartendosi dalla cantonale nei pressi della posta, saliva a St. Antonio, Costa, Vogorno di Dentro e raggiungeva ancora la cantonale prima del cimitero; quest'arteria è larga m. 3,50 e lunga 1600 m.

E' evidente che il Consorzio, non appena ottenuto il sussidiamento del R., pensasse ad appaltare per prima quest'opera, da molti anni impazientemente attesa dalla popolazione. I lavori venivano iniziati nel marzo del 1950 e collaudati il 4 novembre 1952 dall'ing. Antonietti, già capotecnico cantonale, il quale, pur lodando l'esecuzione solida della strada ordinava varie opere atte a migliorare lo smaltimento delle acque ed a creare piazzette di deposito per la ghiaia. Il progetto di quest'arteria era stato allestito secondo le norme per le strade agricole. Siccome il messaggio di sussidiamento stabiliva che una volta costruita e collaudata essa sarebbe passata in proprietà e manutenzione dello Stato, prima di iniziare i lavori, il progetto veniva sottoposto alla I sezione del Dipartimento costruzioni la quale domandava l'esecuzione di talune opere sup-

plementari di consolidamento, protezione ed evacuazione delle acque, atte a rendere più solida la costruzione e più agevole il traffico, nonchè a diminuire le future opere di manutenzione. In pari tempo il Consorzio trattava con i proprietari per la demolizione dei fabbricati toccati dalla strada negli agglomerati di St. Antonio e Vogorno di Dentro e per la sistemazione delle parti residue e ciò sulla base di prezzi modestissimi stabiliti dall'Ufficio bonifiche e catasto. Si è potuto così ottenere la demolizione di 5 case e 9 stalle o rustici per la cifra complessiva di Fr. 29.150,— mentre di tutta evidenza, se si fosse fatto capo alla procedura di espropriazione, le indennità sarebbero state assai maggiori. Va aggiunto che il Consorzio ed i proprietari interessati erano stati informati che, se le richieste fossero state superiori ad un minimo ragionevole, si avrebbe scelto un tracciato al di fuori degli agglomerati e con ciò non si sarebbero fatti il risanamento ed il miglioramento previsti.

I lavori suppletivi per dare carattere di strada circolare cantonale all'arteria, nonchè le demolizioni e le sistemazioni dei fabbricati, hanno causato un sorpasso di spesa che indicheremo più oltre. Eseguita la strada principale, venivano appaltate e messe in cantiere le strade secondarie che oggi sono terminate. Parallelamente venivano condotti dal progettista geom. Terribilini gli studi e le pratiche per l'allestimento del nuovo riparto dei fondi.

Le particelle sono state ridotte da 9449 a 1274 come alla seguente tabella:

	<i>prima</i>	<i>dopo</i>
ettari	523	523
particelle	9449	1274
proprietari	450	367
no. medio particelle per proprietario	21	3,4
sup. media delle particelle	mq. 550	4100

La consegna dei nuovi fondi è avvenuta il 20 maggio 1951 e il riparto è stato dichiarato definitivo dal Consiglio di Stato il 15 aprile 1952.

Per ultimare le opere di progetto rimangono da eseguire i sentieri d'accesso per un importo di Fr. 11.487,15. In complesso i lavori preventivati in Fr. 770.000,— costeranno, con i sentieri Fr. 837.800,— con una maggior spesa di Fr. 67.800,—. Essa è dovuta agli aumenti di salari e materiali sopravvenuti dopo il sussidiamento (Fr. 10.165,55) ed alle opere non sussidiabili dalla Confederazione, eseguite per la strada principale e per le demolizioni e sistemazioni dei fabbricati.

Queste ultime sommano a Fr. 67.891,90 come al seguente specchio:

Espropriazioni stabili negli abitati	Fr. 29.150,—
Opere suppletive per la strada circolare e sistemazione negli abitati »	30.665,25
Sistemazione danni alluvionali e piccole opere richieste dal collaudatore	» 6.857,15
Direzione lavori ed assistenza	» 1.219,50
Totale	Fr. 67.891,90

Sommando le due poste di Fr. 10.165,55 e Fr. 67.891,90, otteniamo Fr. 78.057,45, cifra superiore al sorpasso registrato di Fr. 67.800,— sul preventivo sussidiato. In altre parole, senza gli aumenti ufficiali sui salari e sui materiali e senza le maggiori spese per la strada principale, avremmo ottenuto un risparmio di oltre Fr. 10.000,— sulla spesa prevista.

Circa l'esito dei lavori eseguiti, crediamo opportuno riportare il rapporto che la Delegazione consortile ci ha inviato il 23 novembre 1954 in risposta ad un'inchiesta fatta in tutti i Consorzi di raggruppamento del Cantone allo scopo

di conoscere l'opinione dei diretti interessati sui lavori di raggruppamento. Ecco ciò che dice la delegazione consortile di Vogorno :

«Allo scopo di meglio orientare le lod. Autorità cantonali sugli effetti conseguiti con il raggruppamento dei terreni con strade a Vogorno, diamo parimenti una visione generale del Comune.

A 7 km. da Gordola, ca. 12 da Locarno, primo Comune sulla sponda sinistra della Verzasca è un villaggio prettamente di montagna. Ma trovandosi per lo più esposto a sud e sui 400 m. s/m. vi è coltivata in esteso la vigna, la quale di regola dà un buon rendimento.

Vogorno ha una superficie di 24 kmq. circa dei quali 19 di proprietà patriziale e circa 5 di proprietà privata tutta compresa nel comprensorio del R.T. suddivisa in 268 ettari di zona agricola e 255 di zona forestale (selve).

Oltre 100.000 ceppi di vigna, la maggior parte americana, sono coltivati a Vogorno, con una produzione media di circa 2000 quintali di uva all'anno.

La popolazione — il 98 % patrizia e ticinese sui 400 abitanti — è suddivisa in 105 famiglie. Il 60 % circa della popolazione si dedica in modo totale o preponderante all'agricoltura (viticoltura, allevamento del bestiame, ingrasso vitelloni e pastorizia).

In generale anche le altre famiglie esercitano a titolo accessorio l'agricoltura mentre esplicano la loro attività in modo speciale quali muratori e manovali. Vi sono pure due imprese di costruzioni edili, un laboratorio da falegname con segheria, una panetteria, 6 negozi comestibili, 4 osterie-ristoranti. Alcuni abitanti, nei mesi invernali, fanno pure il boscaiolo.

Le scuole sono 2 (elementari) con una cinquantina di allievi (a partire dal corrente anno con una durata di 9 mesi).

Vogorno fa parrocchia a sè ed ha un Ufficio postale proprio. Le frazioni sono San Bartolomeo, Vogorno Dentro, Pioda-Posta, St. Antonio-Costa, Chiossi e Berzona. Sopra il paese vi sono diversi monti. Gli alpi sono Bardugaro, Viciùm, caricato da alcune famiglie, Brughera - Loccia, idem, Mognora (in piena efficienza, carico oltre 100 capi bovini) e Foppiana, alpe quasi abbandonato.

NOMADISMO VERZASCHESE

Una trentina di famiglie trascorre l'inverno a Gordola, ove si hanno i ronchi e i prati e campi sul Piano di Magadino. Alcune famiglie colà si dedicano con successo all'orticoltura.

Lo spopolamento che non si può definitivamente arrestare è però ridotto ai minimi termini dopo il R.T. e costruzione delle strade.

L'emigrazione fino verso la metà del secolo scorso era a destinazione dell'Australia da dove quasi tutti son tornati. Poi fino al 1930 intensa è stata la partenza dei Vogornesi per la California (dopo il 1930 solo 4 ragazze e 2 giovani hanno emigrato oltre oceano). In questi ultimi anni una mezza dozzina tra giovani e ragazze sono emigrati nella Svizzera interna.

BENEFICI EFFETTI DEL RAGGRUPPAMENTO TERRENI CON STRADE

Forse in nessun altro Comune del Cantone il R.T. con strade ha fatto sentire i suoi benefici effetti come a Vogorno. (Durante il servizio militare, specie durante il servizio attivo, abbiamo girato in lungo e in largo il Ticino per cui possiamo affermare senza tema di smentita). Infatti i terreni coltivati sono stati bonificati, puliti dai sassi e

Possiamo assicurare che fra pochi anni il solo rendimento della viticoltura sarà aumentato dal 25 - 30 % in relazione a quella ante R.T. calcolato a Vogorno sui Fr. 150.000,— annui e con un risparmio di spese di produzione del 20 al 30 %.

Dopo il R.T. e costruzione delle strade sono già state costruite 2 nuove stalle e apportate migliorie a diverse altre.

Il numero dei capi di bestiame è stazionario ma, fra i migliori agricoltori, tende ad aumentare.

I mezzi di trasporto agricoli si modernizzano; 2 trattori e autocarri disimpegnano il servizio trasporti.

Cinque viticoltori hanno introdotto gli impianti di irrorazione della vigna.

Le selve vengono pure sfruttate più razionalmente.

Un notevole sviluppo edilizio ha preso Vogorno dopo il R.T. con rete stradale. Bisogna affermare che circa l'80 % delle abitazioni prima della costruzione della rete stradale annessa al R.T. era assai discosta dalla strada.

Dal 1951 sono state costruite 4 case nuove. Entro il prossimo anno altre ne verranno costruite. Sono in corso i lavori di riattazione completa (con il sussidio per l'igiene del suolo e dell'abitato) di due case, altre ne sono previste e parecchie migliorie sono state apportate a diverse abitazioni.

Perchè il R.T. abbia a procurare i medesimi effetti su tutto il comprensorio del R.T. è oltremodo necessario che la rete stradale venga completata :

- a) con il prolungamento della strada n. 2 fino a Chiossi Costapiana ove abitano tutto l'anno una decina di famiglie;
- b) si costruisca un tronco di strada fino a Belvedere ove vi sono ottimi vigneti e stalle e si dia pure un tronco di strada ai terrieri della frazione di San Bartolomeo.

Chiudiamo questa nostra breve relazione assicurando che da parte nostra faremo tutto il possibile per l'attuazione completa del R.T. con strade, sperando nell'appoggio delle Autorità superiori».

E' pure nostra convinzione che Vogorno ha avuto grandi vantaggi dal raggruppamento tanto dalla strada principale quanto da quelle secondarie, dalla commassazione dei fondi che ha ricostituito unità agricole più redditizie e infine dallo sventramento dei due agglomerati che ha portato aria, luce e rinnovo edilizio e quindi un po' di modernità nei villaggi.

Ora i Vogornesi chiedono, per completare l'opera, tre nuovi accessi stradali, già previsti nei primi studi del progetto di massima ma poi stralciati per ridurre le spese. A ragione veduta queste opere, più che opportune, sono da considerare necessarie ed una visita in luogo — meglio di una descrizione — varrebbe a convincerne.

Si tratta dei seguenti accessi :

a) Prolungamento della costruita strada n. 2 del raggruppamento fino alla frazione di Costa piana, dove vivono 10 famiglie (ml. 700, larghezza m. 3,—)	Fr. 81.000,—
b) Nuova strada di accesso alla zona superiore della frazione di San Bartolomeo (ml. 361, larghezza m. 2,60)	Fr. 45.000,—
c) Nuova strada di accesso alla località Belvedere (ml. 433, larghezza m. 2,60)	Fr. 59.000,—
Totale	<u>Fr. 185.000,—</u>

queste tre opere ed i risparmi previsti sono stati ammessi dal capo dell'Ufficio federale delle bonifiche il quale si è pure reso conto della loro necessità ed ha quindi dato il suo preavviso favorevole.

Concludendo vi proponiamo :

1. di concedere un sussidio del 70 % sulle spese dovute alle opere di sistemazione a carattere cantonale della strada principale e sulle spese di espropriazione dei fabbricati demoliti per far posto alla strada, 70 % di Fr. 67.800,—	Fr. 47.460,—
2. di approvare il progetto delle opere complete (franchi 185.000,—) e di metterlo al beneficio di un sussidio cantonale del 35 %	Fr. 64.750,—
Totale sussidio da stanziare	Fr. 112.210,—

B. ISONE

Il 18 luglio 1949 codesto Gran Consiglio, approvando il progetto di dettaglio del raggruppamento terreni di Isona, concedeva un sussidio del 32 ½ % sulla spesa complessiva di Fr. 950.000,—. Sullo stesso importo l'Autorità federale concedeva, il 1. febbraio 1949, un sussidio del 60 % ivi compreso il noto « risparmio sulla misurazione catastale ».

Un primo lotto dei lavori costruttivi veniva appaltato il 29 luglio 1949 e collaudato il 13 dicembre 1951; esso comprende le seguenti opere :

- strada da Isona (Legnée) ai monti della Cima (ml. 2220) con raccordo alla vecchia strada militare che sale da Robasacco e porta all'alpe del Tiglio;
- ml. 328 di strada che da Isona scende, attraverso la campagna, fino al nuovo ponte di Molina sul Vedeggio;
- ml. 689 nella campagna di Sacco ed Aroledo;
- ml. 1484 da Isona (Legnée) ai Monti di Traorno, ivi compreso ml. 608 di sentiero.

Per quest'ultima strada era prevista, nel progetto, la riattazione del ponte esistente, assai male in arnese ed una strada in serpentina con 9 risvolti parte sulla sponda destra e parte sulla cresta assai stretta dello sperone morenico dei Monti di Traorno sulla sponda sinistra del Vedeggio. Questo tracciato era certamente molto irrazionale, ma era stato adottato per ragioni di stretta economia. Dovendosi costruire la strada, il Consorzio domandò lo studio di un tracciato migliore e la costruzione di un ponte che permettesse di eliminare buona parte dei risvolti previsti sullo sperone morenico. L'oggetto venne esaminato in luogo con i rappresentanti dell'Autorità federale i quali si pronunciarono d'accordo con la prospettata variante e con la maggior spesa che ne sarebbe derivata.

Venne così progettato un ponte in cemento armato, a volta, di 38 m. di luce e travata rigida di 56 m.

La variante, messa in cantiere dopo approvazione del progetto da parte dell'Autorità federale, causò una maggior spesa di Fr. 44.392,65 e meglio come al seguente computo :

costo ponte e collegamenti stradali	Fr. 131.171,90
tratto di strada risparmiato (7 risvolti soppressi)	Fr. 86.550,—
Maggior costo	Fr. 44.621,90

Un secondo lotto di lavori venne iniziato il 13 marzo 1952 e collaudato il 27 novembre 1953. Comprende la strada fra il ponte di Molina sul Vedeggio ed i monti di Cusgino nonché la diramazione fino ai monti di Marinengo; la lar-

ghezza è di m. 2,60 e la lunghezza totale ml. 5553. Inoltre le stradicciole di accesso al ponte di Crea e alla campagna, con larghezza di m. 2,20' e lunghezza m. 624. Il nuovo riparto ha permesso di ridurre le particelle da 19.050 a 1462 e meglio come alla seguente tabella :

	<i>prima R. T.</i>	<i>dopo R. T.</i>
ettari	397	397
particelle	19.050	1462
proprietari (partite)	357	357
no. medio di particelle per proprietario	54	4
superficie media dei fondi	m ² . 210	2730

La consegna dei nuovi fondi ai proprietari è avvenuta il 13 marzo 1953 ed il riparto dichiarato definitivo dal Consiglio di Stato il 31 luglio 1954.

Costo dei lavori

Mentre le opere erano in cantiere si abbattè sulla zona di Isona e dell'alto Vedeggio il grave nubifragio dell'agosto 1951 che arrecò danni ingenti anche in molte altre parti del Cantone. I lavori stradali subirono danni abbastanza gravi ed una vasta fascia di terreno privato venne devastata : ciò rese necessari costosi lavori di riparazione e rilievi di aggiornamento con nuova stima dei fondi danneggiati ; inoltre per le strade non ancora costruite si dovettero progettare delle varianti per superare le zone alluvionate e prevedere dei ponticelli là dove prima erano previsti dei semplici tombini. L'alluvione causò in complesso maggiori spese per Fr. 95.000,— ; importo questo che venne sussidiato con il credito di Fr. 595.000,— da voi concessoci il 10 marzo 1953 (sussidio cantonale 35 %). Verrà chiesto alla Confederazione un sussidio del 60 % su questa spesa.

Il consuntivo delle opere di raggruppamento, esclusione fatta delle spese per danni alluvionali, ammonta a Fr. 1.059.500,— con un sorpasso di Fr. 109.500,— sul preventivo sussidiato di Fr. 950.000,—. In quest'importo è compresa una cifra di Fr. 50.000,— per la costruzione e riattazione di mulattiere e sentieri sulla sponda destra del Vedeggio verso i monti di Albarina e Boffalora che finora non hanno avuto alcuna opera stradale di raggruppamento. L'esecuzione di queste stradicciole è prevista per il 1955.

Secondo il preventivo approvato doveva essere eseguito un lotto di sentieri per Fr. 98.224,—. La rete è stata ora ridotta e la spesa dovrà essere contenuta nei Fr. 50.000,— sopra indicati.

Il maggior costo dei lavori è giustificato nel modo seguente :

a) maggior spesa ponte e variante strada Monti di Traorno	Fr. 44.621,90
b) aumenti ufficiali sui salari e materiali intervenuti fra l'allestimento del preventivo (novembre 1948) e l'inizio dei lavori (II lotto)	Fr. 15.409,85
c) aumenti ufficiali sui salari e materiali (intervenuti durante l'esecuzione dei lavori)	Fr. 18.894,20
d) aumenti per i periti di stima e Commissioni ricorso I e II istanza (previsti Fr. 7.000,— consuntivo Fr. 22.577,35)	Fr. 15.577,35
e) aumenti ufficiali sui lavori geometrici	Fr. 5.084,15
f) aumenti sulla progettazione (variante e Ponte Traorno) e aumenti ufficiali	Fr. 13.246,25
g) aumenti sull'assistenza	Fr. 3.833,90
Totale	Fr. 116.667,60

Questa tabella spiega e giustifica l'aumento di spesa che si verifica in consuntivo. Rileviamo che il costo di singole opere del progetto è risultato un po' superiore alla cifra preventivata mentre si è poi potuto risparmiare, a compenso, sulla costruzione di altre.

Così stando le cose, vi proponiamo, onorevoli signori membri e Consiglieri di concedere sulla maggior spesa di Fr. 109.500,— un sussidio del 32,5 % pari a quello già concesso sul primitivo progetto.

Esito dei lavori e opere complete

Sull'esito dei lavori informa il rapporto inviatoci il 7 dicembre 1954 dal Consorzio raggruppamento terreni di Isona che riproduciamo nelle sue parti essenziali :

«Lavori I e II lotto rete stradale

Si può affermare in modo speciale che la strada Legnée - Monti della Cima è stata costruita molto accuratamente ed ha dato la migliore soddisfazione a tutti i consorziati. Pure il ponte di Castello, costruito in cemento armato, si può definire un gioiello dei manufatti del nostro R.T.; è peccato che gli imbocchi della strada, alle due estremità, abbiano un raggio troppo limitato. Anche la strada che da detto ponte conduce ai monti di Traorno si presenta molto bene, eccettuato un tratto che passando su terreno paludoso è già stato rovinato dal passaggio di autoveicoli che sono affondati con le ruote a causa della deficienza della costruzione o meglio dei necessari drenaggi e relativa solida massicciata. Molto ben costruito è il tratto di strada che dall'abitato di Isona giunge al ponte di Molina, mentre le piccole strade che danno alle parcelle presentano rilevanti inconvenienti, specie dove esistono delle curve il cui raggio non è sufficiente al passaggio di veicoli d'asse minimo.

Passando ai lavori del II lotto, anche qui si può affermare che si presentano molto bene. Salvo poche eccezioni sono stati ben studiati e ben costruiti a soddisfazione generale, così si può dire dei tracciati della strada.

In conclusione si deve però ammettere e riconoscere volentieri che sul complesso i progetti sono stati ben studiati e i lavori bene eseguiti; ciò che apporta alla nostra valle un aspetto nuovo, un indiscutibile ed incisivo segno di progresso, che non manca e non mancherà di apportare benefici effetti alla dura vita di lavoro e di sacrifici di questa montana popolazione e dei suoi segreti sacrifici e privazioni.

Nuovo riparto dei fondi (consegna delle parcelle)

Dalla scorsa primavera i nostri consorziati sono entrati in possesso dell'assegnazione definitiva delle nuove parcelle e qui ci permettiamo pure di esprimere come a vostro desiderio, quali sono le opinioni, gli umori, i miglioramenti ed i relativi vantaggi del R.T.

Prima del R.T. la proprietà fondiaria era divisa in 19.000 parcelle mentre con il nuovo riparto è stata ridotta a 1100 parcelle. Tali due cifre è evidente che esprimono un linguaggio assai eloquente (da rilevare la creazione di una notevole superficie fondiaria di mq. 62.808 in una sola parcella che formerà tra breve una vera colonia o azienda agricola ove sono già progettati i necessari stabili con moderni criteri).

Si deve affermare che il raggruppamento ha apportato alla popolazione isonese notevoli vantaggi. Il lavoro che i terreni richiedono si è dimezzato ed è divenuto più umano in confronto delle inumani fatiche che erano richieste prima del R.T. e anche senza avere delle

sotto alla mano si può tranquillamente affermare che il reddito è un sensibile aumento.

Le parcelle vengono meglio lavorate, ben concimate e nello scorso inverno si sono constatati diversi lavori di bonifica e dissodamento di terreni. Lavori di questo genere verranno ancora eseguiti nel corrente inverno.

Sviluppo e miglioramento dell'edilizia rurale

Nelle zone ove la rete stradale è già stata costruita si è constatato un rimarchevole sviluppo dell'edilizia rurale. Ai soli monti della Cima sono state costruite ben 5 stalle con annessi locali per la lavorazione del latte e per il personale. In questa zona sono ancora in progetto altre due costruzioni del genere.

Come accennato più addietro in zona di Tusgnò verrà realizzata entro la primavera una notevole azienda agricola, si darà inizio alla costruzione dei nuovi fabbricati, che saranno costruiti con criteri razionali e moderni. Nella zona dei monti di Revoira un fabbricato agricolo è già prospettato e verrà messo in cantiere pure ancora prima della fine dell'inverno corrente. In paese dal 1950 ad oggi cinque case ed una stalla sono state costruite o riattate di cui due lo scorso anno e una in via di ultimazione. Un trattore agricolo con rimorchi è stato acquistato e fa servizio agricolo per molte famiglie.

La numerosa mano d'opera edile ha trovato in buona parte occupazione, dal 1950 allo scorso anno, sul posto senza essere costretta a subire le costose trasferte per recarsi a lavorare nei centri (Bellinzona e Luganese).

III lotto rete stradale da costruire

Fatta così una rassegna che rispecchia fedelmente la reale situazione dell'opera rilevante di progresso compiuta e dei relativi vantaggi conseguiti si giunge all'opera da compiere e cioè alle strade previste dai progetti e non ancora costruite. La scrivente delegazione è veramente preoccupata di poter portare in opera ed a termine nel miglior modo tali opere e osa sperare dalle competenti Autorità la indispensabile comprensione come nel passato.

In occasione della citata ultima conferenza nei vostri Uffici, si è già accennato alle nostre intenzioni, alle necessità del nostro R.T. ed ai nostri fondamentali bisogni, che sono quelli della popolazione isonese e che vogliamo descrivere.

Le strade in progetto alle quali non si può rinunciare per non compromettere il necessario sviluppo agricolo sono le seguenti: strada - ponte di Crea Nesvuelt, strada monti di Revoira Permaïù, strada sopra l'abitato della strada delle cascade e strada sentiero Isona - Pianascio - Albarina - Zée.

E' evidente che le prime due per non fallire lo scopo devono avere almeno una larghezza minima di m. 2,20 e la strada delle cascade almeno m. 2,50. La strada sentiero che conduce ai monti di Pianascio - Albarina deve essere costruita secondo il tracciato dello scosceso sentiero, con qualche correzione per essere praticabile per il transito del bestiame e così valorizzare anche la zona di detti monti che non è vero sia tanto di scarso reddito.

E' facile comprendere che una zona senza strada, fallisce lo scopo del raggruppamento e crea delle stridenti ingiustizie poichè i contributi sono prelevati su tutti i terreni. Per riguardo a tutti gli altri

di quelli che non sono strettamente necessari.

Crediti suppletivi, sussidi e situazione finanziaria

Come risaputo, il preventivo per opere del R.T. è purtroppo già stato esaurito e sorpassato con il lavoro già eseguito e per le cause note. Logica vuole che si abbiano a chiedere alle competenti istanze cantonali e federali i rispettivi crediti e sussidi. Con questo memoriale si ritiene illustrata, seppur così alla buona, la situazione dell'opera compiuta, con i relativi vantaggi conseguiti. La popolazione isonese nutre fiducia e si attende che le competenti Autorità sappiano comprendere la necessità di accordare i crediti necessari per completare l'opera intrapresa che è e sarà di rilevante sollievo a una popolazione montana che ha vissuto una vita di lavoro estenuante e inumano, di segreti sacrifici e privazioni indegne di una nazione civile, quale si professa la nostra patria svizzera».

Le opere complete chieste dal Consorzio hanno fatto oggetto di ponderato esame in luogo col capo dell'Ufficio federale delle bonifiche il quale, riconosciane la necessità, ha dato preavviso favorevole all'elaborazione dei progetti ed al loro sussidiamento in sede federale.

Si tratta dei seguenti lavori :

a) prolungamento stradicciola 1 C in località Freunt (larghezza m. 2,30, lunghezza m. 614)	Fr. 31.000,—
b) strada sopra il paese per dare accesso alle stalle (larghezza m. 2,50, lung. 475 m.)	Fr. 20.000,—
Totale	Fr. 51.000,—

Il preventivo originale della strada b) di cui sopra prevedeva una spesa di Fr. 38.000,—; essa è stata giudicata eccessiva e ridotta dal nostro Ufficio bonifiche e catasto a Fr. 20.000,—, somma con la quale l'accesso, già parzialmente esistente, potrà venir sistemato a semplice strada agricola d'accesso alle stalle. Le due opere complete sono senz'altro giustificate; la prima per dare accesso ad una bella zona prativa e ad un gruppo di stalle (il primitivo progetto prevedeva semplicemente un sentiero) e la seconda per dare la possibilità di accedere con carri alle stalle sopra il paese (trasporto letame e fieno). Per altri maggiori dettagli rinviamo ai progetti allegati.

Il Consorzio di Isona ha fatto istanza, oltrecchè per il sussidiamento della maggior spesa e delle nuove opere, anche perchè gli venga concesso il 35 % di sussidio su tutto il complesso dei lavori del raggruppamento (il progetto originale, come già indicato, è stato sussidiato con il 32,5 %). Il Consorzio giustifica la sua domanda con il fatto che la maggior parte dei consorziati sono oberati, oltre che dai rilevanti contributi per le opere del raggruppamento di Isona, anche da quelli del raggruppamento di Camorino - St. Antonino. Molti Isonesi posseggono infatti prati e vigne sulla collina testè raggruppata di Vigana. Inoltre, asserisce il Consorzio, il Comune di Isona è stato caricato di un contributo di Fr. 34.000,— per il raggruppamento, contributo che sembra eccessivo e che dovrà probabilmente essere ridotto con conseguente aumento dei contributi dei singoli consorziati. (Il Comune ha effettivamente presentato istanza per la riduzione del contributo a 10 - 12.000,— Fr.). In merito, lo scrivente Consiglio di Stato, osserva che il R.T. di Isona ha beneficiato di un sussidio federale complessivo del 60 % e cantonale del 32,5 %, ciò che dà un totale del 92,5 %.

Questo sussidio è da considerare un massimo e non può essere aumentato senza costituire un precedente pericoloso; non si può considerare infatti Isona

come uno dei Comuni più poveri del Cantone e l'esame della situazione finanziaria del Consorzio — peraltro gerito in modo più che soddisfacente — ha dimostrato che essa è normale. Va aggiunto che sui danni alluvionali (franchi 95.000,—) il Consorzio ha ricevuto il 35 % dal Cantone e riceverà presumibilmente il 60 % dalla Confederazione.

In tali condizioni, la domanda del Consorzio non può venir ammessa.

Così esposti i due problemi, invitiamo 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 :

Il Cons. Segr. di Stato :

Galli

Janner

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente il raggruppamento dei terreni, nel Comune di Vogorno

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 24 giugno 1955 n. 559 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Il progetto-preventivo delle opere complete del raggruppamento dei terreni, con rete stradale, nel Comune di Vogorno, sono approvati.

Art. 2. — Sulla spesa preventiva per le opere complete è concesso un sussidio cantonale del 35 % in contanti, ritenuto in ogni caso che il sussidio non superi il 35 % di Fr. 185.000,—, ossia al massimo Fr. 64.750,—.

Sulle spese dovute alle opere di sistemazione a carattere cantonale della strada principale e sulle spese di espropriazione dei fabbricati demoliti per far posto alla strada, accertate in Fr. 67.800,— è corrisposto un sussidio del 70 %, al massimo Fr. 47.460,—.

Art. 3. — Il sussidio cantonale sarà così ripartito :

Fr. 50.000,— sull'esercizio 1955

Fr. 62.210,— sull'esercizio 1956.

Art. 4. — Il capitolato di appalto e i moduli di offerta per le rimanenti opere, 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. 5. — La strada principale che dalla Posta di Vogorno sulla cantonale dà accesso alle frazioni di S. Antonio, Costa, Vogorno di Dentro passa in proprietà e manutenzione dello Stato, mentre il Consorzio, da parte sua, si obbliga alla successiva e continua buona manutenzione delle altre opere.

Art. 6. — Il presente decreto avrà effetto solo dopo lo stanziamento del sussidio da parte delle Autorità federali e per l'importo di spese che dalle medesime sarà ammesso ed entrerà in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO
concernente il raggruppamento dei terreni nel Comune di Isona
(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino
visto il messaggio 24 giugno 1955 n. 559 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Il progetto-preventivo riveduto delle opere complete del raggruppamento dei terreni, con rete stradale, nel Comune di Isona, sono approvati.

Art. 2. — Sulla maggior spesa causata dagli aumenti sui salari e materiali e dalla variante stradale di Travorno, accertata in Fr. 109.500,— così come sul preventivo delle opere complete, stabilito in Fr. 51.000,— è concesso un sussidio del 32,5 % pari al massimo a Fr. 52.162,50.

Il sussidio cantonale sarà iscritto nel bilancio-preventivo dello Stato per l'anno 1955.

Art. 3. — Il capitolato di appalto e i moduli di offerta per le rimanenti opere, 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. 4. — Il presente decreto avrà effetto solo dopo lo stanziamento del sussidio da parte delle Autorità federali e per l'importo di spese che dalle medesime sarà ammesso ed entrerà in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi del Cantone.

