

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente l'approvazione del progetto e il sussidiamento delle opere
di correzione dei torrenti Faloppia, Roncaglia e Raggio, in territorio
dei Comuni di Chiasso, Balerna, Novazzano e Pedrinete

(del 1. marzo 1957)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Abbiamo l'onore di sottoporvi il progetto di sistemazione generale dei torrenti Faloppia, Roncaglia e Raggio e quella della bonifica del piano della Faloppia, nei Comuni di Chiasso, Balerna, Novazzano e Pedrinete. Questa notevole opera, promossa e progettata già durante l'ultima guerra, era stata accettata e proposta per il sussidiamento nel 1945 anche dagli organi tecnici della Confederazione. La sua esecuzione venne però rinviata per decisione dell'allora delegato federale per le occasioni di lavoro, sig. Zipfel, come andremo in seguito esponendo.

Nel 1953 i Comuni di Chiasso e Balerna riproposero insistentemente l'esecuzione dell'opera, almeno in misura parziale, per ragioni urbane ed agricole. Gli uffici tecnici del Cantone stavano occupandosi nuovamente dell'oggetto allorché sorgeva un fatto nuovo che rendeva di grande urgenza la realizzazione del progetto studiato durante la guerra: l'ampliamento della stazione di Chiasso, opera già decisa dalle Autorità ferroviarie la cui messa in cantiere era imminente.

Ciò premesso, sarà d'uopo esporre per brevi cenni i caratteri generali e particolari della progettata regimazione idrica e sistemazione fondiaria e le ragioni che obbligano ad iniziarla al più presto.

La vasta piana che si estende ad ovest di Chiasso e Balerna, nota sotto il nome di Pian Faloppia, è solcata da tre riali: la Faloppia, che convoglia le acque della piccola valle omonima dal territorio italiano, la Roncaglia che scende dalla zona della Boscerina tra Novazzano e Coldrerio, ed il Raggio che proviene dalle pendici di Castel San Pietro e Balerna.

La sistemazione di questi torrenti, che hanno provocato — soprattutto il Faloppia — già molti allagamenti nella parte alta e bassa del piano e nell'abitato di Chiasso, costituisce da vari decenni una grave preoccupazione per le amministrazioni comunali interessate e principalmente per quella di Chiasso, assillata dai problemi inerenti il rapido sviluppo urbano.

Le correzioni parziali sin qui eseguite risultano ormai insufficienti. Esse furono in gran parte determinate dalla presenza dell'Amministrazione doganale e dalla necessità dell'esercizio ferroviario e risalgono ai due primi decenni di questo secolo. Si tratta dell'arginatura del basso corso del torrente Breggia (1901 - 1902) e della Faloppia (1912), della correzione del Raggio a Balerna (1915) e infine dell'inalveamento della Faloppia a valle della confluenza con il torrente Roncaglia e lungo la via Brogeda (1914 - 1918).

Dopo il 1920 l'attività dei consorzi di arginatura subì un arresto completo che perdura tutt'oggi. Arresto quasi incomprensibile se si considera che nel corso di questi ultimi 35 anni l'edilizia registra un progresso incessante nella regione di Chiasso e Balerna, salvo qualche sosta durante il periodo bellico.

Spinte dal bisogno e dalle lagnanze dei loro cittadini, le Autorità locali tentarono a più riprese, senza successo, di rimediare alle pessime condizioni del piano, promovendo la formazione dei Consorzi e lo studio dei progetti fra i

quali conviene menzionare quelli del 1930 (correzione della Roncaglia e radrizzamento della Faloppia; progetto di Fr. 230.000,— approvato con decreto federale n. 348 del 30 marzo 1938). Per il sopraggiungere della guerra questo progetto non venne messo in cantiere.

Al principio del 1941, in applicazione del decreto federale dell'11 febbraio 1941, che promuoveva la vasta azione per le migliori fondiarie straordinarie, venne progettata una serie di bonifiche importanti in tutto il Cantone, per trasformare e mettere in coltura, mediante opportuni lavori di arginatura, di dissodamento e di prosciugamento, i terreni ancora incolti o male coltivati dei nostri fondo valle.

Con quest'azione, condotta a ritmo celere nel clima particolare di necessità creato dalla guerra, vennero bonificati e sistemati, fra altri, il pian Scairolo, i Prati Maggi e San Martino fra Mendrisio e Riva San Vitale-Capolago, i Prati Maggiori (Vedeggio) e parecchie zone nel piano di Magadino. Fra le più importanti bonifiche da eseguire figurava anche quella della Faloppia: si trattava di indigare, correggendoli, i corsi della Faloppia, della Roncaglia e del Raggio e di bonificare mediante canali, drenaggio, strade e il riordino fondiario una superficie di 198 ettari di cui 102 in territorio di Balerna, 76 di Novazzano e 20 di Chiasso.

La spesa prevista era di Fr. 2.180.000,— di cui Fr. 1.280.000,— per l'arginatura dei 3 torrenti e Fr. 900.000,— per la bonifica propriamente detta. Questo progetto, per gravi ritardi nello studio dovuti in parte alla complessità dei problemi da risolvere, venne presentato in forma definitiva alle Autorità soltanto nel 1945.

Approvato dagli organi tecnici del Cantone e della Confederazione, esso venne sussidiato dal Consiglio di Stato, limitatamente alla bonifica, con i crediti votati dal Gran Consiglio per le bonifiche straordinarie intese ad aumentare la produzione di derrate alimentari. La risoluzione di sussidiamento porta la data del 4 marzo 1946. Sulla spesa di Fr. 900.000,— veniva accordato un sussidio cantonale del 30 % pari a Fr. 270.000,—. Giunte le pratiche a questo punto, il Cantone chiese il sussidiamento federale.

L'Ufficio federale delle bonifiche fece proposta favorevole ma il Dipartimento federale delle finanze, visto il preavviso del delegato federale per le occasioni di lavoro e considerato che il periodo di crisi nelle derrate alimentari dovuto alla guerra era ormai superato, decise di rinviare l'opera a più tardi. Occorre dire che la Confederazione sussidiava le bonifiche straordinarie e le opere di arginatura che si rendevano necessarie a tale scopo, con il 60 %.

Finita la guerra e migliorate le condizioni di approvvigionamento del paese, il Dipartimento federale delle finanze prese posizione contro questo ed altri progetti di bonifica maturati nei vari Cantoni, obiettando che non si giustificava più un sussidio così elevato da parte della Confederazione e che le opere, semmai, potevano essere eseguite più tardi, a poco a poco, facendo capo ai crediti normali, evidentemente con aliquote federali più modeste.

A nulla valsero le rimostranze dell'Autorità cantonale e dei Municipi di Chiasso, Balerna e Novazzano, come a nulla approdarono le istanze degli altri Cantoni. Perfino in Consiglio Nazionale venne presentata una mozione da parte dell'on. Gfeller perchè la Confederazione accogliesse ancora i progetti di bonifiche che per difficoltà particolari erano giunti a maturazione nei vari Cantoni, soltanto alla fine della guerra. La mozione venne respinta.

Nel novembre 1951 una nuova alluvione provocò allagamenti e danni nella parte bassa del piano. In un rapporto del 22 novembre 1951 la Commissione edilizia comunale di Chiasso scriveva al Municipio:

« Recenti allagamenti delle zone percorse dai torrenti Faloppia e Roncaglia che si sono succeduti in modo allarmante nei giorni 8, 12 e 19 corrente mese, hanno riportato sul tappeto l'annoso problema

della correzione Faloppia - Roncaglia, il cui consorzio è virtualmente costituito, ma non ha mai funzionato per il continuo succedersi di varianti apportate ai progetti. I fatti odierni sono di una tale gravità che le Autorità cittadine non possono più disinteressarsi ma debbono adoperarsi per portare a compimento un'opera che torna di grande interesse per il Comune ».

Di fronte a questa situazione i Comuni chiesero che le pratiche per la realizzazione del progetto eseguito durante la guerra venissero riprese.

L'Ufficio bonifiche e catasto e la sezione arginatura del Dipartimento delle pubbliche costruzioni proposero di affrontare il lavoro come bonifica-arginatura e raggruppamento.

Il Municipio di Chiasso fece capo all'Ufficio centrale di compensazione (AVS) con la domanda di concessione di un prestito di Fr. 2.500.000,— per finanziare i lavori. L'Amministrazione in linea di massima si dichiarò favorevole alla concessione.

Le pratiche sembravano di nuovo ben avviate, allorchando le Autorità ferroviarie decisero di ampliare la stazione di Chiasso dichiarando l'opera di grande urgenza.

L'AMPLIAMENTO DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI CHIASSO

La stazione internazionale di Chiasso occupa attualmente con i suoi fabbricati, binari e magazzini situati in territorio di Chiasso e Balerna, una superficie di 30 ettari circa. Malgrado le aggiunte e gli ampliamenti del decorso cinquantennio essa risulta oggigiorno insufficiente ai bisogni del traffico ed a quelli doganali.

Il movimento dei viaggiatori e delle merci fra l'Italia ed i paesi a nord delle Alpi è infatti aumentato in misura straordinaria in questi ultimi anni. Nel traffico merci si è compiuto inoltre un mutamento strutturale, con il passaggio dalle merci voluminose alle derrate ed ai generi di consumo che richiedono formalità doganali complicate ed impegnano fortemente gli impianti della stazione di frontiera.

Gli impianti esistenti della stazione internazionale di Chiasso non sono più in grado di far fronte al traffico in costante aumento. Essi rappresentano un intoppo sulla nostra linea di transito più importante. Si è cercato di rimediare alle difficoltà mediante misure organizzative e migliorie tecniche degli impianti attuali. Le possibilità di miglioramento sono però oggi esaurite. Lo svolgimento dell'esercizio odierno richiede un effettivo di personale e di veicoli di manovra superiore di molto alle possibilità degli impianti, dimensionati per un traffico meno intenso.

La situazione è tale per cui le ferrovie estere cercano, nel loro interesse, di sviare parte del traffico su altre direzioni, poichè attraverso il Gottardo non si riesce a smaltire l'afflusso delle merci in tempo debito. E' evidente che chi porta sui mercati dei paesi nordici la merce spedita con sicurezza e più rapidamente, si assicura questi mercati.

Questa situazione ed il desiderio di conservare il traffico internazionale e delle merci impongono alle ferrovie di ampliare al più presto la stazione di Chiasso.

La prima tappa dei lavori, che comprende la costruzione dell'accesso delle ferrovie italiane sotto Penz, il binario di dirottamento delle merci provenienti da nord (con una galleria di 540 m.), il fascio dei binari di arrivo nella piana della Faloppia ed i fasci di direzione a nord e a sud dei magazzini generali, è preventivata ca. 50 milioni di franchi e dovrebbe essere eseguita nel termine di 7 anni (1956 - 1962).

LA SISTEMAZIONE IDRICA E FONDIARIA

I grandi lavori di ampliamento delle installazioni ferroviarie impongono l'esecuzione parallela della sistemazione dei riali che attraversano il piano Faloppia. Le FFS., nell'urgenza di progettare i lavori, hanno avuto la fortuna di trovare una base nei piani di inalveamento, allestiti già durante la guerra e la cui messa in opera venne remorata per le ragioni anzidette. Si trattò solo di rielaborare detti progetti per conformarli ai livelli del sedime ferroviario e meglio al livello del fascio dei binari che entra nella piana con un grande arco a mo' di ferro di cavallo e la costeggia ai piedi della collina del Penz con il binario di arrivo delle merci italiane.

Effettivamente, per le esigenze del progetto ferroviario, le opere potevano anche limitarsi a questi inalveamenti ed alla creazione di soprapassaggi per gli accessi stradali che vengono interrotti dal fascio dei binari.

Apparve subito evidente ai Comuni ed alle Autorità cantonali che il progetto di ampliamento della ferrovia veniva a sconvolgere in modo tale la struttura del piano che si imponeva non soltanto la esecuzione delle opere indispensabili alla sicurezza della ferrovia, ma la sistemazione completa delle acque, delle strade e dei fondi così com'era già stata prospettata durante la guerra. Questo concetto venne fissato in una riunione tenuta a Chiasso il 30 novembre 1954 in presenza del direttore del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, dei tecnici del Cantone e dei rappresentanti delle ferrovie e dei Comuni interessati.

Esso venne pure approvato, in successivi sopralluoghi e riunioni, dai tecnici della Confederazione preposti alle arginature ed alle migliori fondiari.

Diamo qui qualche ragguaglio sulle particolarità tecniche della sistemazione idrico-fondiarìa, rinviando anche alla relazione tecnica in atti.

LE ARGINATURE

Come appare dai piani allegati al progetto, solo la tratta inferiore della Faloppia attraverso la ferrovia e l'agglomerato di Chiasso, così come la parte inferiore del Raggio, sono inalveati.

A monte della loro confluenza, Roncaglia e Faloppia, benchè raccolgano le acque d'un bacino di circa 27 kmq. e convogliano piene massime di 100 a 120 mc., sono praticamente sprovvisti di arginature.

Siccome i loro alvei naturali presentano una sezione di deflusso complessiva di 10 a 15 mq., capace di contenere a malapena gli ingrossamenti normali (20 a 30 mc/sec.), gli straripamenti sono frequenti e tali da provocare anche in regime di piena media, l'inondazione di ampie superfici del piano.

In più, data la scarsa profondità degli alvei medesimi e la natura poco permeabile del terreno che è ricco di sabbia frammista ad argilla, i corsi di acqua e le rogge risultano privi di qualsiasi influenza prosciugante, così che gran parte del piano è costituito da aree più o meno paludose e quindi inadatte per una qualsiasi razionale utilizzazione edilizia.

Per completare il quadro della situazione occorre ancora rilevare che l'inalveamento completo delle acque, che finora si espandevano liberamente nel piano, avrà per conseguenza di accelerare ed incrementare lo scolo delle piene e quindi di aumentarne i livelli massimi lungo il corso inferiore già corretto, sia a monte del sotterraneo di attraversamento del piano ferroviario, sia pure e più pericolosamente, a valle del medesimo, fino alla confluenza con il fiume Breggia.

Dopo l'inalveamento di quest'ultima tratta, eseguito negli anni 1914 - 1918, si ebbero già a lamentare più volte straripamenti nei terreni depressi della zona di via Volta e Brogeda. Così, in occasione delle piene del 21 settembre 1920, del 4 giugno 1936, del 7 luglio 1940, del 15 maggio 1949 e del novembre 1951.

Il pericolo di allagamento di questi terreni, che interessano in sommo grado la Dogana svizzera e presentano un rilevante sviluppo edilizio, si troverà quindi notevolmente aggravato in conseguenza delle opere di sistemazione e risanamento del pian Faloppia; ragione per cui gli uffici che dirigono i lavori di progettazione hanno già preordinato anche lo studio dell'ampliamento del canale lungo la via Volta. La sua esecuzione è rinviata ad un secondo tempo.

Il progetto di correzione che vi sottoponiamo con il presente messaggio prevede :

FALOPPIA

Raddrizzamento e indigamento del letto lungo la tratta compresa fra le località Ponte - Faloppia e l'imbocco del sottopassaggio ferroviario, per una lunghezza di m. 2560, mediante canale in muratura, con pendenza decrescente dal 6,2 al 3 per mille.

Vari fattori, dipendenti dai livelli dei ponti e dei binari, nonché la necessità di dar scolo ai futuri collettori di prosciugamento hanno condotto ad abbassare notevolmente la livelletta dell'alveo rispetto all'attuale, il che comporta la costruzione di due briglie immediatamente a valle del ponte di Seseugio e cioè nella tratta in cui il nuovo canale si raccorda all'alveo naturale.

E' da notare che l'invalveamento della Faloppia dovrebbe avere per conseguenza la soppressione della roggia del Mulino e quindi l'espropriazione dei due diritti d'acqua (Mulino del Bosco e fabbrica E. Guigoz) alimentati da questa roggia. L'espropriazione di questi diritti, iscritti al catasto delle acque rispettivamente con 8,25/10,2 HP. e 5,5/6,9 HP. lordi causerà evidentemente una certa spesa.

Il progetto di correzione della Faloppia prevede la costruzione di due ponti sul tracciato di via ai Grotti e via dei Canova.

RONCAGLIA

Come già previsto nel progetto elaborato durante la guerra, la Roncaglia viene deviata a monte della strada Resiga - Pobbia e condotta nella Faloppia, attraverso la piana di Novazzano, poco a valle della Resegascia. Questa soluzione permette di sopprimere il lungo e tortuoso letto che attraversa tutta la piana per una lunghezza di 2.700 m. e la inzuppa d'acqua.

Il nuovo tracciato ha una lunghezza di 940 ml. La sezione tipo ha forma di trapezio, con selciati di sponda poggianti sopra alla soletta armata. Il fondo viene consolidato per mezzo di briglie in gettata che permettono di ridurre al 4 % la pendenza delle tratte intercalari, non altrimenti rivestite.

Per evitare ingombri di questa tratta ed alla foce, cioè allo sbocco nel Faloppia, è stata prevista a monte, una camera di deposito di 600 mc. E' prevista la costruzione di due ponti sul tracciato delle strade cantonali per Novazzano e Seseugio.

RAGGIO

Il progetto della bonifica prevedeva semplicemente il raccordo dell'attuale letto corretto con il nuovo letto del Faloppia. Si trattava praticamente di costruire un canale di 400 m. di lunghezza. La costruzione del fascio dei binari costringe ora a mutare il letto del Raggio così da farlo passare sotto il nuovo sedime ferroviario nel punto più stretto. Con ciò la lunghezza della correzione aumenta a 1665 m. Questa variazione comporta naturalmente un rilevante aumento della spesa. Va tuttavia osservato che è stato possibile far coincidere il nuovo corso del Raggio con il tracciato del canale principale della bonifica del Piano (previsto nel progetto 1944), così che in pratica, si risparmia la spesa di questo canale mentre si ottiene un effetto prosciugante maggiore perchè il Raggio — che deve passare sotto il corpo ferroviario — ha ora il fondo assai

più basso. Anche per il Raggio si dovette prevedere una camera di deposito di 500 mc. ubicata all'altezza di via Prada, a monte della stazione di Balerna.

E' prevista la costruzione di un ponte sul nuovo tracciato della cantonale Chiasso - Novazzano.

SISTEMAZIONE DEI RIALETTI DEL PENZ

La sistemazione dei rialletti che scendono dalla collina del Penz non ha potuto essere studiata in dettaglio non essendo ancora stabilite definitivamente le caratteristiche della linea ferroviaria di accesso dei convogli italiani alla stazione di smistamento. Il preventivo di Fr. 235.000,— tiene comunque conto della presenza del corpo ferroviario e della necessità di conferirgli adeguata protezione.

IL PROGRAMMA DEI LAVORI DI ARGINATURA

prevede in un primo tempo la costruzione del nuovo letto della Roncaglia. Liberato così il sedime attuale, sarà possibile costruire il nuovo canale del Raggio le cui acque seguiranno naturalmente il loro alveo naturale per tutta la durata di questo secondo periodo dei lavori. Il terzo periodo prevede l'inalveamento della Faloppia per una lunghezza di m. 1.500 fra ponte Faloppia ed un punto a 100 metri a monte del Mulino del bosco.

Durante questi lavori sarà giocoforza deviare le acque in un canale fuggatore che, oltre a prosciugare il cantiere, permetterà di mantenere in esercizio la roggia che alimenta il Mulino del bosco e l'opificio Guigoz nell'eventualità che le pratiche di espropriazione non fossero state condotte a termine nel frattempo.

In un quarto periodo si dovrà sistemare la parte inferiore della Faloppia, lunga 1 km., fino al sottopassaggio ferroviario. Questo lavoro essendo indipendente dagli altri potrebbe essere eseguito anche prima degli altri o contemporaneamente.

LA SISTEMAZIONE DELLE STRADE PRINCIPALI

La costruzione del fascio dei binari taglia le attuali strade che da Balerna scendono al piano (Bisio - Passeggiata - St. Antonio - Pasture) nonché la cantonale Chiasso - Novazzano. Quest'ultima, dal tracciato irregolare, verrà rettificata. Le altre due verranno adattate alla nuova situazione. I soprapassaggi sulla ferrovia verranno costruiti ad esclusive spese delle FFS.

La costruzione della linea che entra in galleria sotto Bisio per raggiungere Balerna, rende necessaria altresì la correzione della strada che dalla proprietà Fratelli Corti conduce alla stazione di Balerna su una tratta di 500 metri circa. Anche questa spesa sarà a carico delle FFS.

LA BONIFICA, LA RETE STRADALE SECONDARIA ED IL RIORDINO FONDIARIO

Il progetto di bonifica studiato nel 1942/45 prevedeva il prosciugamento di tutto il piano con una rete di canali secondari e di drenaggi, la costruzione di una rete di strade agricole ed il riordino dei fondi, il tutto una spesa complessiva, come già detto, di 900.000,— franchi. La bonifica si estendeva su di un comprensorio di 200 ettari.

I terreni del pian Faloppia, di natura alluvionale, presentano estesi banchi di argilla che li rendono impermeabili. Questa particolarità e la mancanza di sufficienti sbocchi delle acque facilita i ristagni. L'eccessiva umidità genera le nebbie durante l'autunno e l'inverno così che la zona mal si presta alle coltivazioni agricole e non è neppur toccata dallo sviluppo urbano, nonostante

il fortissimo sviluppo edilizio di Chiasso, che incombe e preme ai suoi confini, e la ben nota scarsità di terreno.

La bonifica si propone anzitutto di regimare le acque superficiali e freatiche in relazione alla sistemazione dell'alveo dei corsi principali e cioè la Faloppia, Roncaglia e Raggio. Le esigenze ferroviarie avendo portato ad un abbassamento di questi letti, ne ridonderà un beneficio evidente alla bonifica sia perchè il loro effetto prosciugante sarà più marcato e più esteso, sia perchè risulta facilitata l'immissione dei collettori del drenaggio nei canali.

Il problema dell'evacuazione delle acque superficiali è risolto quasi totalmente dalla correzione dei tre riali principali e da quella dei rialletti del Penz. Rimangono da evacuare e regimare le acque che scendono dalla collina di Novazzano problema che verrà risolto non più con un canale circolare ai piedi della collina stessa, come nel progetto 1942-45, ma con tre brevi tratti di canale che le addurranno direttamente alla nuova Roncaglia.

La regimazione delle acque nella piana stessa — e sono le residue acque meteorite che possono ristagnare e le acque di falda — verrà ottenuta con una rete di drenaggi peraltro non fissata ancora definitivamente.

Il problema principale è quello di abbassare la falda freatica; ora questo si può ottenere con una rete di drenaggi ma si può anche ottenere alzando il livello attuale del terreno, mediante colmataggi.

L'esecuzione di ampi colmataggi è prevista nel progetto, si da utilizzare i voluminosi scavi che si renderanno necessari per l'ampliamento della stazione (più di 1 milione di mc.). D'altra parte, per questi colmataggi può essere impiegato soltanto materiale idoneo, cioè terra humosa o solo leggermente ghiaiosa. La qualità del materiale che verrà scavato dalle FFS non essendo esattamente conosciuta, ne consegue che la questione dei colmataggi e pertanto quella dei drenaggi — là dove non ci sarà colmataggio o questo sarà insufficiente — potrà essere risolta solo più tardi a ragion veduta.

Il progetto di bonifica prevede una rete di strade agricole larghe m. 3. Il riordino fondiario avrà per compito di commassare le particelle e di sistemare i numerosi fondi che verranno tagliati con le nuove strade, coi canali e con la correzione dei riali esistenti, nonchè quella degli scorpori che rimarranno a lato del corpo ferroviario. Quest'operazione è evidentemente di grande importanza.

La spesa e la sua ripartizione

Il preventivo di spesa per le arginature e la bonifica si riassume come segue :

1. Arginatura

a) correzione Faloppia	Fr. 3.350.000,—
b) correzione Roncaglia	Fr. 480.000,—
c) correzione Raggio	Fr. 1.280.000,—
d) correzione riali Penz	Fr. 335.000,—
e) opere di complemento	Fr. 205.000,—
<hr/>	
Totale arginatura	Fr. 5.650.000,—

2. Bonifica

canali	Fr. 210.000,—
drenaggi	Fr. 90.000,—
strade	Fr. 230.000,—
colmataggi	Fr. 150.000,—
raggruppamenti	Fr. 60.000,—
<hr/>	
Totale bonifica	Fr. 750.000,—
<hr/>	
Totale complessivo	Fr. 6.400.000,—

La spesa per l'arginatura e la bonifica nel progetto del 1942/45 era preventivata in Fr. 2.180.000,—. Aggiornata ai prezzi d'oggi essa salirebbe a 3,2 milioni circa. Il nuovo progetto prevede una spesa doppia e ciò è dovuto in parte alle maggiori esigenze create dagli impianti ferroviari per quanto concerne le arginature. I letti dei riali, come già indicato, devono essere approfonditi, soprattutto il Raggio, per creare il necessario attraversamento sotto il corpo dei binari.

E' dunque evidente che le FFS debbano sopportare le maggiori spese rimanenti perchè hanno diretto interesse al complesso delle opere di arginatura e di bonifica la cui esecuzione deve essere accelerata per l'urgenza dei lavori ferroviari.

Questo importante problema è stato discusso in una conferenza avvenuta a Bellinzona il 9 luglio 1956 fra l'Autorità cantonale e i rappresentanti delle Ferrovie. In tale occasione venne verbalizzato quanto segue:

- a) la sistemazione idrica dei torrenti Faloppia, Roncaglia e Raggio, già progettata, indi rinviata dieci anni or sono, non presenta nemmeno oggi carattere di necessità nè di urgenza per il Cantone; il Consiglio di Stato riconosce tuttavia che, considerata come parte integrante dell'ampliamento della stazione di Chiasso, essa assume un alto interesse e merita l'appoggio incondizionato delle Autorità cantonali.
- b) Il preventivo allegato al progetto attuale contempla una spesa molto superiore a quella che normalmente si incontra per correzioni del genere; tale maggior spesa dipende dalla presenza, dalle particolari esigenze e dalla sicurezza degli impianti ferroviari.
- c) Le Ferrovie federali svizzere (FFS) sono in massima d'accordo di assumere per intero la maggior spesa determinata dalla presenza dei loro impianti.
- d) Tuttavia le FFS ritengono che il progetto debba essere semplificato e ridotto in talune parti che non interessano la ferrovia, il che permetterà di conseguire una sensibile economia sul preventivo di Fr. 5.700.000,—.
- e) La riforma del progetto proposta dalle FFS concerne precisamente il selciato di fondo e le sponde murate del canale Faloppia e comporta una riduzione del preventivo da Fr. 5.700.000,— a Fr. 5.000.000,— in cifra tonda.
- f) Sulla correzione dei torrenti Roncaglia e Raggio le FFS non sollevano obiezioni.
- g) Il Cantone, tenuto calcolo degli imprevisti, di possibili aumenti di prezzi e dei salari, nonchè di desideri che potranno essere avanzati dagli interessati in fatto di sicurezza delle opere, non intende procedere ad una riforma del progetto e relativo preventivo, già presentati all'Autorità federale e si dichiara però disposto ad esaminare in sede esecutiva tutte le economie che potranno essere approvate dall'Autorità federale e che non pregiudicano l'efficienza della sistemazione idrica.

Viene quindi convenuto quanto segue:

1. Il progetto ottobre 1955 e relativo preventivo di Fr. 5.700.000,— sono mantenuti e faranno stato agli effetti dell'approvazione e del sussidiamento.
2. L'esecuzione di tutti i lavori sarà affidata ad un consorzio il quale assumerà il 55 % della relativa spesa, ritenuto che il costo totale delle opere possa essere contenuto entro un limite massimo di Fr. 5.000.000,—.
3. A dipendenza della presenza e delle esigenze dei loro impianti le FFS assumono la rimanente quota del 45 % della spesa surriferita.
4. Eventuali maggiori spese occasionate da aumenti di prezzi o di salari, da decisioni prese d'accordo fra le parti o da opere impreviste di comune

interesse e debitamente concordate, saranno ripartite secondo le medesime percentuali.

5. Le maggiori spese dipendenti da opere eseguite nell'interesse o a richiesta di una sola parte, saranno messe a carico esclusivo di questa.
6. Riservate le competenze degli organi amministrativi e tecnici del Consorzio, spetterà all'Ufficio tecnico cantonale, II. sez., d'accordo col rappresentante delle FFS di stabilire le direttive tecniche e le ulteriori modalità dei lavori inerenti alla progettazione e alla esecuzione delle opere in applicazione degli accordi di cui sopra.
7. La proprietà delle opere sarà devoluta al Consorzio, che ne curerà la manutenzione.
8. Si conviene inoltre che il Cantone è autorizzato a fissare al 60 % l'interessenza delle FFS nel consorzio e a darne comunicazione all'Autorità federale, riservato l'esito della procedura di istituzione del consorzio medesimo.
9. Sono riservate le decisioni delle superiori Autorità federali e cantonali circa il progetto e l'importo della spesa sussidiabile ed è pure riservata la conferma dei presenti accordi da parte della competente direzione FFS.

Sulla base di questo accordo di massima e della presunzione che il Cantone e la Confederazione sussidino le arginature col 20 % si è potuto stabilire il piano sommario e preliminare di ripartizione della spesa :

Preventivo di costo	Fr. 5.650.000,—
Interessi passivi, spese d'amministrazione e diversi	Fr. 250.000,—
	<hr/>
	Fr. 5.900.000,—
Partecipazione delle FFS, per la presenza e le esigenze dei loro impianti : 45 % di 5.000.000,—	Fr. 2.250.000,—
Sussidi presumibili :	
federale : 20 % (minimo) di Fr. 3.400.000,— (cioè Fr. 5.650.000,— meno 2.250.000,— a carico esclusivo delle Ferrovie)	Fr. 680.000,—
cantonale : 20 % di Fr. 3.400.000,— (come sopra)	Fr. 680.000,—
Spesa residua da ripartire fra enti pubblici e privati inclusi nel consorzio in proporzione del vantaggio che saranno per ritrarre dalle opere progettate	Fr. 2.290.000,—

La partecipazione delle FFS quale ente consorziato, nella spesa residua (60 %) sarà di circa Fr. 1.375.000,—. In totale esse assumeranno quindi una spesa di Fr. 3.625.000,— circa per la parte arginature (a loro carico esclusivo sono poi i soprapassaggi stradali e la correzione della strada sotto Bisio). Il Consorzio, esclusa la ferrovia, assumerà circa Fr. 900.000,—.

Per quanto concerne le bonifiche (preventivo Fr. 750.000,—) abbiamo già detto che il progetto 1942-45 — che contemplava una spesa di Fr. 900.000,— — venne sussidiato dal Consiglio di Stato il 4 marzo 1946 nella misura del 30 % con i crediti straordinari stanziati dal Gran Consiglio per le migliorie fondiarie straordinarie atte ad aumentare la produzione di derrate alimentari.

Questo sussidio è sempre a disposizione e potrà venir utilizzato. Alla Confederazione domanderemo il sussidio del 50 %. Il piano di finanziamento della bonifica si prospetta come segue :

Preventivo		Fr. 750.000,—	
Interessi passivi e spese di amministrazione		Fr. 40.000,—	Fr. 790.000,—
Sussidi presumibili :			
cantonale	30 % di Fr. 750.000,—	Fr. 225.000,—	
federale	50 % di Fr. 750.000,—	Fr. 375.000,—	Fr. 600.000,—
A carico Consorzio (Comuni, FFS., enti privati e pubblici inclusi)			Fr. 190.000,—

Per le quote di sussidio Vi proponiamo quindi di concedere il 20 % sulle arginature e meglio sulla spesa di Fr. 3.400.000,— che rimane, dedotto il 45 %, ad esclusivo carico delle FFS. Il 20 % rappresenta il sussidio ordinario; il 23 dicembre 1956, trasmettendo il progetto al Dipartimento federale dell'interno, abbiamo fatto richiesta di un sussidio federale normale maggiorato in quanto le previste opere di arginatura appartengono senza dubbio alla categoria per la quale l'ultimo alinea dell'art. 9 della legge 22 giugno 1897 sulla polizia delle acque contempla un aumento del sussidio federale che può raggiungere il 10 % in più dell'ordinario.

Non sappiamo se la maggiorazione verrà concessa ed in quale misura. A titolo prudenziale, nel piano di ammortamento abbiamo indicato il solo sussidio federale del 20 %.

Per la bonifica riteniamo senz'altro di poter mantenere il sussidio cantonale del 30 % già stanziato e faremo domanda di un sussidio federale del 50 % pari a quello che viene normalmente concesso per i raggruppamenti di terreni.

Lo Stato contribuirebbe dunque complessivamente con un sussidio di franchi 905.000,— alla grande opera in progetto.

Il Consiglio di Stato proponendovi di aderire alle proposte formulate, ritiene che il sussidio sia pienamente giustificato dalla grande importanza dei lavori per i Comuni di Chiasso, Balerna e Novazzano. In un certo senso si deve anzi riconoscere oggi che è stato vantaggioso rinviare sino ad ora i lavori del progetto 1942 - 45 perchè le esigenze dell'ampliamento della stazione ferroviaria ed il contributo delle ferrovie alle spese, permettono di realizzare un'opera più completa che, mentre proteggerà la piana e l'abitato di Chiasso dalle alluvioni, valorizzerà una vasta zona agricola, suscettibile anche di sviluppo edilizio ed industriale.

Va avvertito da ultimo, per quanto riguarda il comprensorio di bonifica, che sta la condizione per cui i sussidi dovranno essere rimborsati se i terreni verranno sottratti all'uso agricolo prima che siano trascorsi 20 anni dal versamento.

LA PROCEDURA

Non è certo il caso di elencare la lunga serie di riunioni avute con le Ferrovie ed i Comuni per esaminare i tanti aspetti dell'opera che si intende mettere in cantiere. Ottenuto l'accordo sui progetti di massima e constatato che i Comuni si sono espressi nel senso di costituire un Consorzio unico che avesse ad eseguire tutte le opere di arginatura e di bonifica ed a conglobare, assorbendoli, gli esistenti Consorzi della Faloppia, Roncaglia e del Raggio, il Consiglio di Stato, il 13 novembre 1956, riconosceva la pubblica utilità delle opere di arginatura della bonifica e di correzione stradale e ne ordinava l'esposizione pubblica nelle cancellerie dei 4 Comuni interessati, per il periodo di un mese.

Nei considerandi si rilevava fra altro :

- a) che a sensi della legge sul raggruppamento e la permuta dei terreni è previsto che il sedime necessario alle opere di arginatura e della bonifica sarà dedotto, con percentuale da fissare, dal valore dei terreni situati nel comprensorio, ritenuto che il sedime attuale dei riali, delle rogge e delle strade che non verrà più utilizzato, sarà sistemato e trasformato in terreno coltivo;

- b) che il identico procedimento sarà utilizzato per l'area necessaria alla correzione della strada cantonale Chiasso - Novazzano, mentre che la parte del sedime attuale che non sarà più utilizzata verrà trasformata in terreno coltivato;
- c) che il terreno necessario per tutte le installazioni ferroviarie, così come per i soprapassaggi Bisio - Passeggiata e Pobbia - Novazzano (parte compresa fra le spalle dei manufatti), verrà invece acquisito dalle FFS. mediante acquisto bonale e per espropriazione.

Nella stessa risoluzione il Consiglio di Stato istituiva un comitato promotore composto di due rappresentanti per ognuno dei Comuni di Balerna, Novazzano e Chiasso, di un rappresentante per Pedrinato, dei presidenti dei due Consorzi esistenti e di un rappresentante delle FFS, dell'UBC., della sezione arginature del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Durante l'esposizione venivano presentati 25 ricorsi, di cui 4 contestavano la pubblica utilità di questa o quell'opera che toccava la proprietà del rispettivo ricorrente. In sede di audizione i ricorsi contro la pubblica utilità venivano ritirati.

Con quanto suesposto riteniamo di avervi sufficientemente ragguagliati sull'importante problema che è peraltro ampiamente illustrato, nei suoi dettagli, nelle relazioni che accompagnano i progetti. 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 :

Celio

Il Cons. Segr. di Stato :

Canevascini

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione del progetto e il sussidiamento delle opere di correzione dei torrenti Faloppia, Roncaglia e Raggio in territorio dei Comuni di Chiasso, Balerna, Novazzano e Pedriniate

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino
visto il messaggio 1. marzo 1957 n. 684 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — E' approvato il progetto di correzione dei torrenti Faloppia, Roncaglia e Raggio e dei riali del Penz, in territorio dei Comuni di Chiasso, Balerna, Novazzano e Pedriniate, con il relativo preventivo di spesa di Fr. 5.650.000,—.

Art. 2. — Si prende atto che le F.F.S. assumono a loro carico il 45 % di Fr. 5.000.000,— pari a Fr. 2.250.000,—
Sulla rimanenza di Fr. 3.400.000,—
è accordato un sussidio erariale del 20 % pari a Fr. 680.000,—.

Art. 3. — Il credito sarà iscritto nella parte straordinaria del bilancio preventivo 1957 del Dipartimento delle pubbliche costruzioni (voce 9.103.21). Il Consiglio di Stato provvederà alla copertura mediante l'accensione di un mutuo o l'emissione di prestiti il cui ricavo sarà da iscrivere al movimento capitali del Dipartimento delle finanze.

Art. 4. — Sono riservate le decisioni dell'Autorità federale circa la sussidiabilità delle relative spese.

Art. 5. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Il Consiglio di Stato fissa la data dell'entrata in vigore.