

**MESSAGGIO**

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
 concernente l'approvazione del progetto e del preventivo di dettaglio  
 e il sussidiamento delle opere di raggruppamento dei terreni, con strade,  
 nei Comuni di Torre e di Lottigna

(del 25 marzo 1960)

*Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,*

Nell'ambito dell'azione condotta per migliorare, con la commassazione partecellare e la costruzione di strade, la struttura fondiaria e agricola dei nostri Comuni, vi abbiamo sottoposto, il 28 dicembre 1954, il progetto di massima del raggruppamento terreni della Media Valle di Blenio, che interessa 9 Comuni e più precisamente Leontica, Prugiasco, Castro, Marolta, Ponto-Valentino, Largario, Aquila, Torre e Lottigna. Lo studio del progetto di massima era stato esteso, in una sol volta, a così vasto comprensorio per evidenti ragioni; anzitutto il complicato andamento dei confini giuridizionali non avrebbe permesso uno studio razionale della rete stradale se si fosse impostato il raggruppamento Comune per Comune; inoltre, le interferenze di proprietà esistenti nei Comuni limitrofi rendevano palese la opportunità di eseguire la commassazione in una sol volta su tutto il comprensorio, per raggiungere il miglior risultato. Trovava quindi applicazione, nel caso particolare, il criterio della vigente legge sui consorzi e la permuta dei terreni secondo cui il raggruppamento si estende, di regola, ad una zona delimitata da confini naturali rappresentante un'unità economica e comprendente il territorio di uno o più Comuni.

Per lo studio della rete stradale il vasto comprensorio era stato suddiviso — e ciò per ragioni pratiche — in quattro sezioni comprendenti il territorio dei seguenti Comuni: Leontica e Prugiasco; Castro, Marolta e Ponto Valentino; Aquila e Largario; Torre e Lottigna.

Ottenuta, con il progetto generale di massima, la voluta coordinazione nel tracciato generale della rete, si prevedeva di allestire i progetti ed eseguire l'opera sezione per sezione, costituendo quindi quattro distinti consorzi.

Il preventivo di massima dell'intera opera era il seguente:

— sezione Leontica - Prugiasco	ha 527	Fr. 860.000,—
— sezione Castro - Marolta - Ponto Valentino	ha 511	Fr. 1.380.000,—
— sezione Aquila - Largario	ha 651	Fr. 1.485.000,—
— sezione Torre - Lottigna	ha 289	Fr. 648.000,—
	<b>Totale</b>	<b>ha 1978</b>
		<b>Fr. 4.373.000,—</b>

Nel messaggio chiedevano al Gran Consiglio, oltre la approvazione del progetto di massima e l'autorizzazione di allestire i progetti di dettaglio, di sussidiare col 35 % la spesa necessaria per eseguire subito il nuovo riparto dei fondi e lo studio della rete stradale nelle zone dell'abitato e terreni coltivati circostanti. Questa proposta era stata motivata dal fatto che la costruzione delle strade in un così vasto comprensorio richiederà un tempo assai lungo, che supererà verosimilmente i dieci anni. Appariva pertanto opportuno far precedere la commassazione fondiaria alla costruzione della rete stradale per porre un rimedio efficace ed immediato alla inverosimile frantumazione particellare e ridurre al più presto i 60.400 fondi del comprensorio a meno di 6.000.

Il messaggio è stato esaminato con particolare attenzione dalla Commissione di Gestione la quale ha anzitutto condiviso, per evidenti ragioni, il criterio da noi adottato di far studiare il progetto di massima per tutto il comprensorio dei 9 Comuni anche se ciò comporta, inevitabilmente, una spesa molto elevata. Ammessa senz'altro l'urgente necessità della commassazione fondiaria e ammessa pure la necessità della rete stradale prevista per valorizzare i terreni di valore attorno ai villaggi, nel fondovalle e nella collina, la Commissione si è preoccupata specialmente dell'elevato costo della rete stradale di accesso ai monti.

Considerato che lo sfruttamento dei prati montani è indispensabile, in Val Blenio, per assicurare una sufficiente produzione di foraggio alle aziende e il fatto che le strade permetteranno di introdurre le macchine atte a facilitare il lavoro, i trasporti e l'accesso alle zone forestali e agli alpi, la Commissione ha dato la sua approvazione anche alla rete stradale dei monti. Essa ha tuttavia chiesto che i progetti di dettaglio abbiano a rispettare quelli di massima per quanto riguarda la spesa e che la commassazione sia spinta al massimo possibile anche per ridurre al minimo l'esigenza di strade, evitando poi che le commissioni di ricorso abbiano a menomare i nuovi riparti.

Ha chiesto altresì che vengano condotti degli studi da parte dei tecnici agricoli da sottoporre poi ai consorzi con l'impegno di realizzarli per conseguire uno sfruttamento più razionale dei terreni raggruppati. Nell'aderire alle nostre proposte e al preavviso della Commissione di Gestione, il Gran Consiglio, il 4 aprile 1956,

- ha approvato il progetto di massima del raggruppamento dell'intero comprensorio, suddiviso nelle 4 sezioni anzidette;
- ha dato l'autorizzazione allo studio del progetto di dettaglio della rete stradale;
- ha accordato il sussidio del 35 %, pari a Fr. 203.500,—, sulla spesa di franchi 581.000,— prevista per l'allestimento del progetto di nuovo riparto dei fondi e lo studio della rete stradale nelle zone dell'abitato e terreni coltivati circostanti.

In data 27 novembre 1956 il Consiglio federale ha pure stanziato il sussidio del 50 % sulla spesa di cui sopra.

Queste decisioni ci hanno permesso di mettere l'opera sulla via della realizzazione.

Con decreto del 17 agosto 1956 abbiamo costituito ufficialmente i 4 consorzi; nei giorni 13 e 14 ottobre 1956 sono state tenute le assemblee e sono state nominate le delegazioni consortili. Nel maggio 1956 erano già stati designati, settore per settore, i periti estimatori, i quali hanno provveduto alla stima di tutti i terreni; dal canto loro i tecnici incaricati hanno calcolato i valori dei singoli appezzamenti, hanno iniziato la progettazione delle strade e condotto gli studi e le pratiche per il nuovo riparto.

Allo scopo di ottenere la massima concentrazione possibile, migliorare strutturalmente le aziende esistenti e dare la possibilità di crearne delle nuove, nel senso desiderato anche dalla Commissione della Gestione, prima dell'audizione dei proprietari, sono state allestite le schede di famiglia indicanti per ogni fuoco tutti i dati relativi alla composizione delle famiglie, attività dei membri, bestiame, terreni e fabbricati posseduti.

Il Dipartimento costruzioni (UBC) ha poi emanato una circolare con le direttive per il nuovo riparto (un esemplare è allegato all'incarico di progetto). Esse prescrivono:

- che scopo primo del raggruppamento è quello di migliorare le condizioni strutturali delle aziende, così da diminuire i costi di produzione e aumen-

tarne il reddito. La commassazione dovrà pertanto essere studiata considerando le aziende come unità agricole cui deve essere data, per quanto possibile, forma, struttura e ampiezza tali da renderle economicamente vitali,

- che le aziende dovranno essere trattate nel loro complesso, cioè con tutti i fondi del piano e del monte e con le possibilità di pascolo sul terreno patriziale. Si dovrà considerare attentamente la situazione delle famiglie degli agricoltori di professione, che hanno nell'agricoltura l'attività prevalente, distinguendole da quelle che esercitano l'agricoltura solo a titolo accessorio.
- che la commassazione dovrà esser fatta al grado massimo possibile. In montagna dovranno essere proposte per l'estromissione tutte quelle partite che non raggiungono, complessivamente, almeno un ettaro di superficie, riservati i casi speciali. Per regola, non si dovranno assegnare più di due monti ad ogni proprietario (monti mezzani, monti alti),
- che tutte le promiscuità nei fabbricati rurali devono essere eliminate,
- che col nuovo riparto si dovrà tendere ad assegnare al Patriziato tutte le aree d'infimo valore in fascia alla proprietà privata e tendere altresì ad abbassare il limite dei monti, notoriamente troppo alto in Val di Blenio,
- che in tutta l'operazione si deve tener presente il fatto che potranno essere conservati all'agricoltura i terreni della montagna soltanto se si riuscirà a raggrupparli in grandi appezzamenti, dove si possano impiegare anche le macchine che la tecnica moderna ha creato appunto per i terreni di collina e di montagna. Senza meccanizzazione e senza riduzione della mano d'opera e delle spese di produzione sarà difficile conservare i maggenghi. Questa considerazione deve guidare anche nello studio dei progetti delle strade.

Le direttive di cui sopra sono state comunicate ai consorzi e ai progettisti in un'apposita riunione tenuta ad Acquarossa con la collaborazione dell'ufficio di consulenza aziendale.

Sempre allo scopo di raggiungere il miglior risultato in senso agricolo ed evitare che le commissioni peritali abbiano a menomare i nuovi riparti, è poi stato deciso di far collaborare i periti alle stime — scelti fra esperti agricoli — allo studio dei nuovi riparti e di chiamare poi gli stessi periti a far parte delle commissioni che dovranno decidere in prima istanza i ricorsi.

A tutt'oggi la situazione dei lavori di progettazione e di nuovo riparto è la seguente:

	<i>progetto rete str.</i>	<i>Nuovo riparto</i>
Torre - Lottigna	già approv. in linea tecnica dal Cantone e dalla Confederazione	sarà presentato entro aprile 1960 Entr. in possesso prevista per la primavera 1961
Castro - Marolta - Ponto V.	sarà consegnato entro fine agosto 1960	Sarà consegnato nel febbraio 1960 Entr. in possesso S. Martino 1960 o primavera 1961
Leontica - Prugiasco	sarà consegnato entro febbraio 1960	sarà presentato entro fine sett. 1960. Immiss. in possesso prevista per S. Martino 1961

Aquila - Largarario	sarà consegnato entro fine aprile 1960	idem entro fine ottobre 1960 Immiss. in possesso previ- sta per S. Martino 1961
---------------------	---	--

Come appare dalla tabella, il progetto di dettaglio della sezione di Torre-Lottigna è già stato approvato in linea tecnica dai competenti uffici del Cantone e della Confederazione. Il progetto è stato infatti presentato e ispezionato in luogo nella scorsa estate; il progettista l'ha poi riveduto sulla base delle osservazioni fatte. Esso ricalca le linee direttrici del progetto di massima e prevede:

A. *Una rete di strade principali* (largh. totale m. 3,30)

1. Strada Torre - Ingerio	lungh. 1060
Strada 5. S. Portera - Ingerio	» 215
Strada 15. Torre	» 210
Strada 23. Grumo - ponte per Ponto Valen- tino - Castro	» 790
Strada 29. Lottigna - id.id.	» 1210

2. La sistemazione del ponte sul Brenno (co-  
sto Fr. 60.000,— di cui 1/2 a carico del con-  
sorzio Torre - Lottigna).

3. La sistemazione della strada di accesso a  
Lottigna lungh. 415

Totale m. 3900 costo Fr. 303.000,—

B. *Una rete di strade secondarie*

di accesso ai fondi coltivati del tipo jeep  
largh. m. 2,50, lunghezza m. 9866 costo Fr. 302.000,—

C. *La costruzione e sistemazione di*

mulattiere e sentieri, ml. 8850 costo Fr. 42.000,—

D. *Opere di bonifica*

costo Fr. 20.000,—

E. *Espropriazioni, prog., dir. lavori ed assistenza*

costo Fr. 60.000,—

F. *Raggruppamento terreni*

costo Fr. 98.000,—

Totale costo Fr. 825.000,—

Il preventivo di massima (messaggio 28 dicembre 1954), prevedeva una spesa di Fr. 648.000,— e il preventivo di dettaglio segna quindi un aumento di franchi 177.000,—, pari al 27 %.

Si deve però osservare :

- a) che dall'epoca dell'allestimento del progetto di massima, vi è stato un aumento dei salari del 20 % (la paga del manovale è passata da Fr. 2,13 a Fr. 2,52 all'ora) il che fa già aumentare il preventivo da Fr. 648.000,— a 780.000,— ca.
- b) che durante l'allestimento del progetto di dettaglio il Comune di Lottigna ha chiesto che fosse sistemata anche la strada esistente, d'accesso al paese. L'Autorità federale si è dichiarata d'accordo di includere la spesa relativa nel preventivo generale dell'opera. Ne è derivato un aumento del preventivo, computata la progettazione e la direzione dei lavori, di Fr. 35.000,— ca.

c) che è stata inclusa nel preventivo una posizione di Fr. 20.000,— per la bonifica dei terreni piani lungo il fiume Brenno.

Si osserva per altro che il preventivo del progettista ammontava a franchi 866.000,—. Esso è stato attentamente vagliato e ridotto a Fr. 825.000,—.

Questo importo corrisponde ad una spesa unitaria di Fr. 2.850,— all'ettaro, certamente proporzionata al valore dei terreni e, a nostro giudizio, sopportabile. Per il sussidiamento deve essere dedotta dai Fr. 825.000,— la spesa già sussidiata nel 1956, relativa allo studio dei progetti delle strade nelle zone di valore e del nuovo riparto. Essa era globalmente di Fr. 581.000,— così ripartita:

Leontica - Prugiasco	Fr. 140.000,—
Castro - Marolta - Ponto Valentino	Fr. 177.000,—
Aquila - Largario	Fr. 175.000,—
Torre - Lottigna	Fr. 89.000,—
<b>Totale</b>	<b>Fr. 581.000,—</b>

La spesa ancora da sussidiare per il lotto Torre - Lottigna è pertanto di Fr. 825.000,— - 89.000,— = Fr. 736.000,—. Vi proponiamo di concedere all'opera il sussidio del 35 %, aliquota già assegnata col precedente decreto.

Inutile aggiungere che la costruzione della rete stradale è vivamente attesa dai consorziati poichè sono ormai sette anni che si sono allestiti i progetti di massima.

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 :  
*Zorzi*

Il Cons. Segr. di Stato :  
*Stefani*

Disegno di

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione del progetto e del preventivo di dettaglio e la concessione di un sussidio a favore delle opere di raggruppamento dei terreni nei Comuni di Torre e Lottigna

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino  
visto il messaggio 25 marzo 1960 n. 385 del Consiglio di Stato,

*decreta :*

*Art. 1.* — Il progetto e il preventivo di dettaglio delle opere di raggruppamento dei terreni, con strade, nei Comuni di Torre e di Lottigna, 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. 736.000,—, ossia al massimo Fr. 257.600,—.

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

Fr. 80.000,— sull'esercizio 1960

Fr. 80.000,— sull'esercizio 1961

Fr. 80.000,— sull'esercizio 1962

Fr. 17.600,— sull'esercizio 1963.

*Art. 4.* — 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 dell'economia pubblica. I lavori saranno eseguiti sotto la direzione e sorveglianza del Dicastero suddetto (Ufficio bonifiche e catasto).

*Art. 5.* — Il consorzio, accettando il sussidio, si obbliga alla successiva buona manutenzione delle opere eseguite e sussidiate.

*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 Sato.

*Art. 7.* — 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. 8.* — Il presente decreto entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi e avrà effetto dopo lo stanziamento del sussidio da parte della Confederazione e per l'importo di spesa in quella sede riconosciuto.