

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente l'approvazione del progetto e del preventivo di dettaglio
e il sussidiamento delle opere per il raggruppamento dei terreni
con strade, nel Comune di Indemini

(del 25 aprile 1962)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Abbiamo il piacere di accompagnarvi, per esame, approvazione e sussidiamento, il progetto di dettaglio del raggruppamento terreni, con strade, nel Comune di Indemini.

Il progetto di massima venne da voi approvato il 28 giugno 1960; in pari tempo veniva autorizzato il consorzio, non appena costituito, a far procedere all'allestimento del progetto di dettaglio.

Nel nostro messaggio del 16 febbraio 1960, vi abbiamo illustrato le caratteristiche di questo raggruppamento, destinato a migliorare le sorti di Indemini con la commassazione dei fondi frazionati in modo assurdo e, soprattutto, con la sua congiunzione stradale col Comune italiano di Biegno e con la Valle Vedasca.

Il relatore della Commissione della Gestione, on. Generali, nel suo rapporto del 5 maggio 1960 sul citato messaggio, fra altro così si esprimeva:

« La posizione geografica del Comune di Indemini è indubbiamente una delle cause della sua precaria situazione. Fino al 1920 era collegato con il resto del Cantone Ticino attraverso un sentiero che passava per il colle di S. Anna; tutti i trasporti dovevano necessariamente essere effettuati a spalla.

Fu nel 1848 che si esaminò la prima volta di congiungere Indemini con il resto del Cantone con una strada carrozzabile. Nel 1902 si esaminò un primo progetto di teleferica. Fra il 1907-1909, vennero allestiti due progetti di strada Gerra Gambarogno - Indemini; nel 1915 seguì un secondo progetto per una funivia, progetto però che non trovò l'adesione delle Autorità federali. Solo nel 1917 ebbero inizio i lavori di costruzione della strada attuale con partenza da Vira Gambarogno.

L'opera di raggruppamento dei terreni nel Comune di Indemini, così come previsto nel progetto di massima, ha due precise caratteristiche: agricola e politico-turistica. Sulla necessità di procedere immediatamente al raggruppamento dei terreni nel Comune di Indemini, è inutile soffermarsi a lungo. Vogliamo tuttavia rilevare che il progetto prevede di commassare in 400 le 16.000 particelle esistenti e aumentare così la superficie media da mq. 100 a mq. 4.000. Sarà così possibile la razionalizzazione dei sistemi di coltivazione e una successiva meccanizzazione.

La costruzione di nuove strade del tipo raggruppamento terreni e il miglioramento degli accessi esistenti serviranno ad avvicinare all'agglomerato zone oggi difficilmente raggiungibili dal bestiame bovino, ovino e caprino e agevererà pure il trasporto dei foraggi, del letame, dei concimi chimici e del latte.

Dal profilo politico-turistico, l'opera di raggruppamento consentirà finalmente la costruzione di una strada di allacciamento al Comune di Biegno, in Italia. La Commissione della Gestione, in occasione del sopralluogo effettuato, ha avuto campo di constatare come da parte italiana il progetto di questo allacciamento sia già tanto avanzato da consentire l'inizio dei lavori di costruzione ancora nel corso del corrente anno.

La Commissione della Gestione unanime ha riconosciuto l'importanza che tale allacciamento riveste per lo sviluppo turistico della zona e ha ritenuto indispensabile distinguere fra la strada Indemini - confine, della lunghezza di circa un chilometro, e le strade di raggruppamento.

Per la prima propone pertanto al Gran Consiglio la costruzione di una strada non con la larghezza prevista dal messaggio, ma con una larghezza almeno pari a quella del tronco italiano.

Il sopralluogo ha confermato infine che oltre al congiungimento stradale di Indemini con Biegno è indispensabile che si proceda a migliorare l'esistente strada tra Vira Gambarogno e Indemini, creando un certo numero di piazze di scambio e procedendo a quelle correzioni che i tecnici del Dipartimento delle pubbliche costruzioni vorranno studiare.

Tali sono le premesse per aprire al turismo una zona di particolare bellezza.

La Commissione spera che gli organi del Dipartimento interessato procedano con sollecitudine all'allestimento del progetto di dettaglio, specie per quanto ha riferimento alla strada di congiunzione con Biegno ».

Il progetto che vi alleghiamo è stato sviluppato sulle linee di quello di massima e per quanto concerne la strada di congiunzione Indemini - confine italiano - Biegno si è tenuto conto delle suggestioni della Commissione della Gestione, portando la sua larghezza da metri 3,70 a metri 4,60. Il tratto italiano verrà costruito con una larghezza di metri 5,00. Se noi abbiamo scelto la larghezza di metri 4,60 è perché essa consente l'incrocio di due automezzi, ed è la misura massima che possiamo sperare di far sussidiare dall'Autorità federale. Ricordiamo peraltro che la rete stradale principale della Val Colla è stata costruita con tale larghezza.

La lunghezza di tale strada è di ml. 2.761, di cui ml. 1.061 su territorio svizzero e ml. 1.700 su territorio italiano. Per quest'ultimo tronco i lavori sono già stati deliberati e il loro inizio dovrebbe essere imminente; per il tronco su territorio svizzero, previo accordo con l'Autorità federale, e in attesa del sussidiamento dell'opera, abbiamo pubblicato il concorso d'appalto in principio d'aprile.

Il progetto completo del raggruppamento è stato esaminato in luogo l'11 ottobre 1961 dai competenti uffici tecnici cantonali e federali; l'Ufficio federale delle bonifiche ha dato la sua approvazione definitiva al progetto il 22 gennaio 1962.

I principali dati si riassumono come segue :

superficie del comprensorio	ettari	160
proprietari	n.	100
particelle prima	n.	16.000
particelle dopo	n.	400
media particelle per proprietario - prima	n.	160
media particelle per proprietario - dopo	n.	4
numero particelle massime per proprietario	n.	320
superficie media per particella - prima R. T.	mq.	100
superficie media per particella - dopo R. T.	mq.	4.000

Rete stradale :

strada principale	larghezza metri 4,60	ml.	1.061
strade secondarie	larghezza metri 2,20-2,40	ml.	2.730
sentieri	larghezza metri 1,50-1,20	ml.	3.500
filo a freno per i monti di Sciaga		ml.	1.300

Preventivo di spesa :

Il progetto di massima allestito nel 1958 prevedeva una spesa complessiva di Fr. 440.000,— di cui Fr. 190.000,— per la strada principale, computate le spese per progetto, direzione lavori e imprevisti.

Il preventivo di dettaglio, che porta la data del novembre 1961, somma invece a Fr. 776.000,— ripartiti come segue :

	<i>Opere costrutt.</i>	<i>Progetto dir. lavori assistenz.</i>	<i>Imprev.</i>	<i>Totale</i>
Strada principale	354.950,—	26.000,—	36.050,—	420.000,—
Strade secondarie	172.952,50	10.000,—	10.047,50	193.000,—
Sentieri e filo a freno monti di Sciaga	60.000,—	4.000,—	4.000,—	68.000,—
Raggruppamento terreni, picchettazione e termina- zione nuovi fondi	88.000,—			88.000,—
Espropriazioni e sistemazione accessi	7.000,—			7.000,—
	<u>682.902,50</u>	<u>40.000,—</u>	<u>53.097,50</u>	<u>776.000,—</u>

Siccome dopo l'inoltro del progetto è ancora intervenuto il sensibilissimo aumento sui salari accordato col 1. gennaio 1962, abbiamo ritenuto opportuno, d'intesa con l'Ufficio federale delle bonifiche, di pubblicare l'appalto della strada principale, prima di proporre il sussidiamento di tutta l'opera, per avere dei dati attendibili. Questo in considerazione anche del fatto che in questi due ultimi anni abbiamo constatato un aumento del costo dei lavori che eccede di parecchio quello dovuto agli aumenti dei salari e che si spiega soltanto col minor rendimento della mano d'opera.

All'appalto, pubblicato nell'aprile di quest'anno, si sono avute soltanto due offerte, di Fr. 406.625,— e rispettivamente di Fr. 421.895,— (preventivo normale Fr. 394.385,—). Aggiungendo il costo del progetto, direzione lavori, assistenza e gli imprevisi si giunge ad un importo di Fr. 480.000,— per la sola strada principale.

Giova osservare che la larghezza di metri 4,60 e il carattere di strada di traffico hanno reso necessario un tracciato meno sinuoso di quello primieramente previsto con conseguente maggior spesa.

Il terreno attraversato è molto ripido e difficile, ciò che rende indispensabile molti manufatti.

Il preventivo riveduto, computati i nuovi aumenti e il recente appalto, prende pertanto la seguente forma :

	<i>Opere costrutt.</i>	<i>Progetto dir lavori assist.</i>	<i>Imprev.</i>	<i>Totale</i>
Strada principale	406.625,—	32.000,—	41.375,—	480.000,—
Strade secondarie, sentieri, filo a freno, espropriazioni e sistema- zione accessi	239.952,—	20.000,—	25.048,—	285.000,—
Raggruppamento terreni	88.000,—	8.000,—	9.000,—	105.000,—
	<u>734.577,—</u>	<u>60.000,—</u>	<u>75.423,—</u>	<u>870.000,—</u>

Per ulteriori dettagli, vi rimandiamo agli atti del progetto e al diffuso rapporto tecnico del progettista.

Sussidiamento :

Come è già stato rilevato nel messaggio che accompagnava il progetto di massima e nel rapporto della Commissione della Gestione, il Comune di Inde-

mini è uno dei più poveri del Cantone e ciò è dovuto alla sua posizione isolata e alle magre risorse del suolo.

Oggi il Comune vive del poco traffico estivo e dello scarso reddito agricolo. La terra frazionata in modo inverosimile (ci sono proprietari con più di 300 fondi) non può certo dare che un reddito più che modesto pur richiedendo improbe fatiche.

E' d'uopo sperare che i lavori progettati, la commassazione, la piccola rete di strade agricole ma soprattutto la bella strada che lo congiungerà con Biegno che l'aprirà a un nuovo traffico turistico, varranno a dare nuova linfa al Comune e ai suoi abitanti e a trarli dalla precaria situazione in cui si trovano.

Occorre intanto mettere il Comune e i suoi poveri abitanti in condizione di eseguire le opere progettate e per far ciò il sussidio massimo, previsto dalla legge nella misura del 35 %, non è sufficiente.

Col sussidio normale si avrebbe :

Spesa totale	Fr. 870.000,—
Spesa per interessi passivi e amministrazione ca. 5 %	» 45.000,—
Totale	Fr. 915.000,—

Sussidi :

Confederazione	50 % di Fr. 870.000,—	Fr. 435.000,—	
	risparmio sul cat.	» 70.000,— ca.	
Cantone	35 % di Fr. 870.000,—	» 304.500,—	Fr. 809.500,—
	<i>Residuano a carico del consorzio</i>		<i>Fr. 105.500,—</i>

Questa spesa è evidentemente eccessiva per la comunità di Indemini. Vi proponiamo pertanto di concedere un supplemento di sussidio del 10 % sulla spesa di Fr. 480.000,— occorrente per la strada principale e in più di far anticipare detta spesa dal Cantone per liberare il consorzio dall'onere degli interessi passivi.

Identiche provvidenze sono state adottate per la rete stradale della Val Colla e per la strada Borgnone - Moneto del raggruppamento terreni di Palagnedra.

Il finanziamento assumerebbe con ciò il seguente aspetto :

<i>Sussidiamento</i>	<i>Confederazione</i>	<i>Cantone</i>	<i>consorzio</i>
Sulla spesa totale di Fr. 870.000,—	50 % 435.000,—	35 % 304.500,—	
Sulla strada principale » 480.000,—		10 % 48.000,—	
Risparmio misurazione catast. ca.	70.000,—		
	<u>505.000,—</u>	<u>352.500,—</u>	12.500,—
Interessi passivi e spese di amministrazione ca. 5 % di Fr. 390.000,—			<u>19.500,—</u>
			<u>Totale a carico del consorzio Fr. 32.000,—</u>

Con la nostra proposta l'onere si ridurrebbe, per il consorzio, ad una cifra sopportabile.

Ciò premesso, vi invitiamo a voler dare la vostra approvazione all'unito disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
Cioccarelli

Il Consigliere Segretario di Stato :
Stefani

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione del progetto e del preventivo di dettaglio
e il sussidiamento del raggruppamento terreni,
con strade, nel Comune di Indemini

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 25 aprile 1962 n. 1052 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 strade, nel Comune di Indemini 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. 870.000,—, ossia al massimo Fr. 304.500,—.

Art. 3. — Sulla spesa per la costruzione della strada principale, accertata in Fr. 480.000,—, è concesso un sussidio supplementare del 10 %, ossia al massimo Fr. 48.000,—.

La spesa per la costruzione della strada principale sarà anticipata dallo Stato e trattenuta al consorzio sull'importo dei sussidi cantonali e federali.

Questa strada, una volta ultimata e collaudata, passerà in proprietà e manutenzione dello Stato.

Art. 4. — Il capitolato di appalto e i moduli delle offerte, così pure la delibera dei lavori fatta dalla delegazione consortile, dovranno essere sottoposti per approvazione e ratifica al Dipartimento dell'economia pubblica.

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

Art. 5. — Il consorzio, accettando il sussidio, si obbliga alla successiva e continua buona manutenzione delle altre 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 Stato.

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

- a) i terreni raggruppati o bonificati sono sottratti alla loro destinazione agricola prima che siano trascorsi venti 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 e del catasto.

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