

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio  
concernente l'approvazione del progetto e del preventivo di dettaglio  
ed il sussidiamento delle opere di raggruppamento dei terreni,  
con rete stradale, nel Comune di Pollegio

(del 27 gennaio 1970)

*Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,*

Il progetto di massima del raggruppamento di Pollegio vi è stato presentato con messaggio del novembre 1962 ed è stato approvato con decreto legislativo del 14 gennaio 1963. Se possiamo sottoporvi il progetto di dettaglio solo oggi, a sette anni di distanza, ciò è dovuto al lungo tempo richiesto per definire il problema del sottopassaggio principale da creare sotto la ferrovia, opera peraltro oggi eseguita; si desiderava anche attendere che venisse precisato il tracciato della strada nazionale ma purtroppo gli studi relativi non sono ancora giunti a conclusione. Considerato che la rete stradale del piano potrà comunque essere adattata alla linea definitiva dell'autostrada senza maggiori spese, per non ritardare oltre l'opera del raggruppamento, d'accordo in ciò con l'Ufficio federale delle bonifiche, abbiamo deciso di non attendere oltre con l'approvazione ed il sussidiamento del progetto.

Come rilevato nel messaggio che accompagnava il progetto di massima, una piccola porzione di Pollegio, cioè una zona del piano situata fra la ferrovia ed il piano, di 37 ettari venne già raggruppata nel 1923/24 con una spesa di Fr. 38.737,—. I 1125 fondi vennero ridotti allora a 107. Si tratta ora di dar seguito alla domanda del Comune di estendere la ricomposizione fondiaria a tutta la giurisdizione e cioè ai terreni situati fra il confine con Biasca e quello con Bodio, tra il piede della montagna ed il fiume Ticino, nonchè ai terreni dei monti, ancora ben sfruttati.

Sia nel piano che sui monti il frazionamento è eccessivo; si contano 2200 particelle (compresi i fabbricati) di 750 mq. di superficie media; è prevista la loro riduzione a 500 ca. con una superficie media di 4.000,— mq. ca.

Agli effetti del nuovo riparto verrà riconsiderata anche l'area di 37 ettari già raggruppata nel 1923/24 nell'intento di migliorarne l'assetto fondiario.

A lato della rete stradale per l'accesso ai fondi le opere principali sono costituite dalla rete di canali per l'evacuazione delle acque superficiali e dal nuovo sottopassaggio per sostituire i passaggi a livello esistenti.

Tanto l'una quanto l'altra di queste opere sono molto importanti per Pollegio.

La situazione particolare del Comune — con l'imponente, ripido e quasi nudo fianco roccioso della montagna che sovrasta l'abitato — è tale che in caso di piogge torrenziali tutta l'acqua ruscella al piede della montagna allagando strade e prati.

Le rogge esistenti sono insufficienti a smaltire l'acqua meteorica che nei momenti di punta, stante l'assenza di vegetazione, raggiunge anche i 6 metri cubi al secondo per km. quadrato. Si son così dovuti progettare importanti canali aperti e una canalizzazione.

Per quanto riguarda la ferrovia va rilevato che essa taglia longitudinalmente in due il territorio comunale; nella zona di Pasquerio, verso Biasca, esistono già due sottopassaggi carrozzabili; su tutta la tratta superiore, lunga un km. e mezzo esistono soltanto alcuni passaggi a livello; è vecchio postulato del Comune quello di realizzare uno o più nuovi sottopassaggi per valorizzare ad ogni effetto la bella

fascia di terreni posti fra la ferrovia ed il fiume Ticino. La soluzione è stata trovata nell'ambito del raggruppamento.

Rileviamo poi che a Pollegio v'è ancora una agricoltura efficiente che si concretizza in 101 capi bovini (erano 69 nel 1961), un centinaio di pecore e 15.000 ceppi di vite.

Il rapporto della vostra Commissione della Gestione — relatore il compianto on. Boffa — porta la data del 9 gennaio 1963.

Proponendo l'approvazione essa rilevava « che i sottopassaggi abbiano ad essere progettati, quando verranno allestiti i piani di dettaglio, in modo « da facilitare il transito, cioè con larghezza di vedute, maggiorando se « necessario le larghezze previste nel progetto di massima ».

Il progetto di dettaglio è stato sviluppato sulla base del progetto di massima e dopo due esami in luogo avvenuti il 15 aprile e il 14 agosto 1969 è stato approvato con lettera del 3 settembre 1969 con il preventivo aggiornato da Fr. 1.400.000,— a Fr. 1.470.000,—, dall'Ufficio federale delle bonifiche fondiarie.

Esso si suddivide come segue :

1. *Zona del piano*

Strade principali (3.00 + 0.30)	ml. 4.080	Fr.	200.505,—
Strade secondarie (2.60 + 0.30)	ml. 1.663	Fr.	57.590,—
Sistemazione strade nell'abitato	ml. 342	Fr.	19.100,—
Piazzuole di scambio strade zona già raggruppata		Fr.	8.990,—
Asfaltatura strade principali	ml. 4.080	Fr.	180.400,—
Canali aperti		Fr.	297.760,—
Canalizzazioni		Fr.	96.604,—
Progetto, direzione lavori, assistenza		Fr.	71.000,—
Imprevisti 14 %		Fr.	131.051,—
		Totale	<u>Fr. 1.063.000,—</u>

2. *Zona dei monti*

Strade (2.20 + 0.30)	ml. 1616	Fr.	148.055,—
Asfaltatura		Fr.	23.800,—
Progetto, direzione lavori e assistenza		Fr.	15.500,—
Imprevisti 15 %		Fr.	28.645,—
		Totale	<u>Fr. 216.000,—</u>

3. *Lavori geometrici*

Raggruppamento zona piano	90 ha	Fr.	108.000,—
Raggruppamento zona monti	40 ha	Fr.	32.000,—
Imprevisti		Fr.	26.000,—
		Totale	<u>Fr. 191.000,—</u>

RICAPITOLAZIONE

1. Zona piano	Fr.	1.063.000,—
2. Zona monti	Fr.	216.000,—
3. Lavori geometrici	Fr.	191.000,—
	Totale	<u>Fr. 1.470.000,—</u>

Per la Confederazione il preventivo sussidiabile è stato portato a Fr. 1.500.000,— considerata la spesa di Fr. 30.000,— per il rilievo aerofotogrammetrico già sussidiato dal Cantone.

Aggiungeremo i seguenti ragguagli :

a) *Rete stradale*

Quella del piano comprende due strade principali larghe ml. 3.30, l'una che costeggia il piede della montagna e l'altra al centro della fascia prativa non ancora raggruppata situata fra la ferrovia ed il fiume; la sistemazione con uguale larghezza delle strade della zona di Pasquerio, sopra e sotto la ferrovia; inoltre alcuni bracci di strade secondarie, larghezza m. 2.90. La lunghezza complessiva delle strade del piano è di ml. 5.743.

Le strade sui monti, che misurano ml. 1.616, comprendono bracci longitudinali, tipo jeep, larghi m. 2.50 che si dipartono dall'esistente strada che sale dai monti di Bodio e attraversa già i monti di Pollegio dall'agglomerato di stalle di Diganengo a quello di Gonzanengo. Si tratta di semplici carreggi per l'accesso ai fondi del nuovo riparto.

Le strade principali verranno asfaltate su tutta la lunghezza di ml. 4.080 con il tipo 4 + 2 cm. sperimentato con buon esito nel Piano di Magadino.

Oltre a ciò è prevista la creazione di un certo numero di piazze di scambio lungo la rete stradale della zona già raggruppata nel 1923/24.

b) *Canali e canalizzazioni*

E' prevista la correzione di 6 riali mediante la costruzione di 4 canali a sezione trapezoidale e di due canalizzazioni.

I canali sono dimensionati per un quantitativo di precipitazione sul bacino imbrifero di 6 metri cubi secondo al km. quadrato. In base ai dati dell'alluvione del 1951 questo quantitativo rappresenta un massimo.

I canali sono previsti con fondo selciato e rivestimento pareti in beola per 50 cm. d'altezza.

La prima parte del canale D (ml. 160), più ripida, avrà le pareti in muratura. La lunghezza totale dei canali è di 2300 m.

Sono inoltre previste due canalizzazioni: l'una per evacuare le acque della zona di Pasquerio e l'altra a monte dell'abitato principale. L'esecuzione avverrà con tubi Stüssi del diametro di cm. 40 e 60, su una lunghezza di ml. 674.

c) *Sottopassaggi ferroviari*

All'epoca dell'allestimento del progetto di massima, nel 1958, esistevano un solo passaggio carreggiabile assai angusto in prossimità della fermata ferroviaria e due passaggi a livello, uno a monte e l'altro a valle dell'abitato.

Nel progetto di massima vennero previsti due nuovi sottopassaggi al posto degli esistenti passaggi a livello: uno pedonale, con larghezza di ml. 2.50 e altezza di ml. 2.50; l'altro, carreggiabile, largo ml. 3.50 e alto ml. 3.00.

Dopo lunghi studi le Ferrovie federali si decisero di costruire un sottopassaggio di 6.00 ml. di larghezza a monte dell'abitato (risulta così esaudito il desiderio espresso dalla Commissione della Gestione).

Il manufatto è stato costruito lo scorso anno ed è stato ovviamente raccordato alla cantonale da un lato ed alla strada del vecchio R.T. dall'altro. Sono stati inoltre costruiti i tratti di canali previsti nel progetto del raggruppamento e che interessano la zona del sottopassaggio.

Le F.F.S. hanno assunto tutta la spesa per il manufatto sotto il campo ferroviario e sulle rimanenti spese relative ai raccordi stradali ed alle opere di canalizzazione (parte dei canali B e C del progetto) preventivato in tutto franchi 180.000,—, hanno assunto Fr. 125.000,—.

Rimangono a carico del Consorzio Fr. 55.000,—, importo che figura nel preventivo generale di Fr. 1.470.000,— che vi sottoponiamo. Per essere più precisi diremo che delle opere relative ai canali, indicate per Fr. 297.760,— nel preventivo, Fr. 55.000,— sono già state eseguite e Fr. 242.760,— rimangono da eseguire. Le altre opere per Fr. 125.000,— sopportate dalle FFS non erano previste nel progetto del R.T. Aggiungiamo che stante l'urgenza della costruzione

del sottopassaggio il Consiglio di Stato ha autorizzato l'esecuzione dei lavori per i Fr. 55.000,— di cui sopra, ante sussidiamento.

d) *Raggruppamento geometrico*

Il comprensorio si estende su 180 ha. di cui 140 nel piano e 40 sui monti. La seguente tabella indica la situazione di partenza e quella cui si vuole giungere:

	<i>Piano</i> <i>ha. 140</i>		<i>Monti</i> <i>ha. 40</i>	
	<i>Prima</i>	<i>dopo</i>	<i>Prima</i>	<i>dopo</i>
Proprietari	260	260	45	45
Particelle	1700	400	500	90
Superficie media	700	3600	800	4500
No. medio particelle/proprietari	6/7	1/2	11	1/2

e) *Autostrada*

Sul piano 1:5000 allegato al progetto sono indicate in giallo le due strisce riservate per l'autostrada nella campagna secondo i due tracciati possibili, l'uno lungo la ferrovia e l'altro lungo il fiume. Come detto gli studi non sono ancora terminati ed il tracciato non è definito ma sembra che debba avere la preferenza quello lungo il fiume il quale — desiderato dall'Autorità comunale — è quello che ovviamente turba meno l'equilibrio della zona e permette una migliore utilizzazione dei terreni.

Il preventivo totale ammonta come detto a Fr. 1.470.000,— di fronte al preventivo di massima di Fr. 800.000,—. Va rilevato che al preventivo di massima sono stati aggiunti Fr. 209.000,— per le asfaltature e Fr. 180.000,— per gli imprevidi. Il rimanente è dato dal rincaro dal 1962 al 1969.

Stante il carattere della zona l'Autorità federale ha richiesto che venga applicato il noto vincolo delle fognature.

Il Consorzio è stato costituito con decreto del 12 luglio 1963 dello scrivente Consiglio.

L'opera è quindi pronta per essere messa in cantiere e vi raccomandiamo pertanto di voler approvare l'annesso disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :  
*A. Lafranchi*

p. o. Il Cancelliere :  
*A. Crivelli*

## 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, con rete stradale, nel Comune di Pollegio

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 27 gennaio 1970 n. 1629 del Consiglio di Stato,

### *d e c r e t a :*

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

*Art. 2.* — E' concesso a favore di dette opere un sussidio cantonale del 30 % sulle spese debitamente accertate e nei limiti del preventivo, ritenuto in ogni caso che il sussidio non superi il 30 % di Fr. 1.470.000,—, ossia al massimo Fr. 441.000,—.

*Art. 3.* — Il Consorzio, accettando il sussidio, si obbliga alla successiva e continua buona amministrazione delle opere eseguite e sussidiate.

*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.

*Art. 5.* — 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. 6.* — 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 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 della Sezione cantonale delle bonifiche fondiari e del catasto.

*Art. 7.* — La concessione del sussidio è vincolata all'adozione da parte del Comune di un piano indicativo delimitante la zona agricola da quella urbana e della norma per cui nuove costruzioni saranno ammesse soltanto nelle zone provviste di infrastrutture, in particolare di collettori di fognatura facenti capo ad una camera di depurazione, pozzi perdenti esclusi, o dove i progetti di fognatura sono approvati e finanziati dall'Autorità comunale e verranno eseguiti nel termine di cinque anni.

*Art. 8.* — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed ha effetto solo dopo lo stanziamento del sussidio da parte dell'Autorità federale e per l'importo di spesa che dalla medesima sarà ammesso.

