

Collegamenti e investimenti risolti e irrisolti in val Pontirone.

di Elio Rè, presidente Patriziato

La val Pontirone geograficamente è una valle laterale della valle di Blenio ma appartiene politicamente a Biasca. Il fiume Leggiuna si immette nella pianura dopo aver percorso l'ultima tratta in una valle incassata con un orrido quasi impenetrabile e nascosto. Questa sua particolarità nel passato ha protetto la valle da invasioni e passaggi di truppe ma ha precluso anche l'apertura a ondate innovative di pensiero e cultura. Gli abitanti erano indipendenti e autosufficienti, relegati però in una valle selvaggia e ostile, con risorse limitate e con povertà e miseria comune denominatore per tutte le famiglie. Oltre alle poche risorse della terra e dei prodotti dell'allevamento la sola fonte di entrata era data dal mestiere di borrhadore. Questa attività era svolta in valle ma anche a disposizione di molti patriziati ticinesi che assegnavano a squadre di pontironesi dirette dal "condütéi" lavori di taglio e di esbosco per riconosciuta bravura e competenza.

Pontirone si raggiunge ancora oggi dalla sponda sinistra con un sentiero che parte dal *Fración*, arriva in *Pièna* e si snoda lungo il versante destro della valle seguendo "ol sentèi dri Fracc". e attraversando il torrente sul *Pont Negrina*. Si poteva arrivare in *Pontirone* salendo dal *Ponte Leggiuna* fino a *Sant'Anna* per poi continuare percorrendo il sentiero della sponda destra. Gli abitanti mantenevano contatti privilegiati anche con la *val Calanca* raggiungibile percorrendo il passo *Giumella*. Gli scambi con "i calcina" (abitanti di Malvaglia) erano garantiti valicando la *Sella di Borgeno* e arrivando in *Val Combra*. Cava ancora oggi si può raggiungere dai Monti di Biasca percorrendo poi la valle di *Santa Petronilla* o salendo fino al monte *Svallo* e aggirando il *Pizzo Magno*. Si può salire anche dalla *valle d'Osogna*. Considerate le possibilità di accesso, molte improponibili per i tempi di percorrenza, altre dirette ma pericolose specialmente d'inverno, appare evidente che il modello autarchico adottato non fosse una scelta consapevole ma conseguente.

Il primo collegamento carrozzabile della val Pontirone risale agli anni 1922 / 23. Fu costruita la tratta *Ponte Leggiuna – Sant'Anna* per poi in seguito raggiungere *Pontirone*. Era percorribile però solo da veicoli di tipo agricolo trainati da cavalli e muli.

Con i lavori idroelettrici delle Officine Blenio, negli anni 1955 / 58, è stata realizzata la strada attuale camionabile che da Malvaglia porta alla Stampa. La manutenzione di questo tratto è assicurata da un Consorzio a cui partecipano OFIBLE, Biasca e Malvaglia.

Avevo già scritto in un precedente approfondimento la storia della teleferica per il trasporto di legname che aveva assicurato i trasporti da e fino a *Biborgo* oltre a un'interessante entrata per il Patriziato. Nel 1959 la stazione d'arrivo in valle fu collegata con gli alpi di *Scengio* e *Cava* con una strada agricola sterrata.

Nel 1963 – 64 il Patriziato costruì la strada che collega Stampa con *Biborgo* con caratteristiche ed esigenze agricole di quei tempi. Una insufficiente evacuazione delle acque meteoriche, lo scarico di materiale proveniente dalle molte frane aperte e la poca consistenza della fondazione stradale causò negli anni seguenti spese di manutenzione che risultarono presto insostenibili anche perché non soddisfacevano le necessarie garanzie di transito.

Sulla scorta delle esperienze dei primi anni di gestione nel 1971 sono stati commissionati dal Comune degli interventi mirati volti a consolidare le scarpate con la costruzione di gabbioni nei punti più critici e di graticciate nelle zone terrose. Sono state messe a dimora sulle scarpate delle piantagioni di ontani e recintate le zone franose per impedire l'accesso al bestiame minuto. In zona "ai Latt" sono state costruite delle pareti protettive per impedire la caduta sassi sul campo stradale e

scavato cunette e drenaggi nei punti più problematici. L'intervento è stato effettuato dal Comune con un consuntivo di spesa importante.

L'anno seguente la strada è stata pavimentata con uno strato di emulsione bituminosa dello spessore di circa 5 cm. Dopo questo intervento la strada è passata in proprietà del Comune che di conseguenza si è assunto l'onere della manutenzione.

Nel 1985 la strada da agricola è diventata forestale e il Patriziato ha provveduto a renderla camionabile allargando i tornanti, adeguando la portata dei ponti e pavimentando i tratti allargati.

Con il materiale in esubero il Comune ha realizzato le aree di parcheggio di Sciresa e Biborgo risolvendo uno scottante problema che perturbava la viabilità nei mesi estivi.

A questo punto il problema del collegamento fino al "Pont Scèng" risultava risolto e l'attenzione si è spostata sul tratto *Pont Scèng – Cava* che doveva rispondere in primis a esigenze di ordine forestale nella sua prima tratta e agricole nella tratta superiore dall'alpe di Scèng fino in Cava.

L'intervento si presentava molto oneroso ma diventava sempre più urgente e necessario per i ricorrenti interventi di manutenzione straordinaria riconducibili a eventi metereologici estremi e alla fragilità del fondo stradale.

Bisognerà però attendere l'alluvione del 2006 per trovare la forza e la necessità di proporre un intervento incisivo e risolutivo del problema. La pista era stata danneggiata in più punti e per lunghi tratti con l'erosione della sovrastruttura, delle scarpate e di buona parte delle traversine. Per evitare di portare in quota grandi quantità di materiali il progetto, allestito dallo Studio di ingegneria Morini e Caprara, prevedeva, oltre all'allargamento della careggiata e dei tornanti, la realizzazione di una sottostruttura mediante frantumazione e miscelazione del materiale sul posto con cemento per una profondità di circa 30 centimetri. Per la tratta agricola era prevista anche la spalmatura dello strato stabilizzato con una miscela bituminosa di circa 1,5 cm. Per la parte forestale i responsabili non approvarono questo microrivestimento sottovalutando, nonostante l'esperienza e le ripetute osservazioni di molti patrizi consigliassero prudenza, l'azione erosiva delle acque e conseguente fissurazione dovuta alla penetrazione delle acque stesse e dell'azione distruttiva del gelo.

L'intervento effettuato doveva garantire una tenuta della superficie stradale per molti anni. Non è stato il caso. Purtroppo la soluzione scelta impedisce a posteriori un intervento di sistemazione risolutivo e accettabile. L'unica soluzione percorribile rimane l'asfaltatura dell'intera tratta (già proposta e effettuata nei tornanti) con costi che al momento risultano insostenibili.

L'Ufficio patriziale sta approfondendo in collaborazione con il Comune alcune ipotesi che possano garantire il finanziamento dell'intervento, ma i tempi di studio e progettazione hanno, per la loro complessità, scadenze a lungo termine.

Rimane aperto e irrisolvibile il grosso problema della frana di Biborgo, sempre attiva e che comporta spese non indifferenti per assicurare la necessaria sicurezza per residenti e per le auto in transito.

Gli interventi per assicurare il transito sulla tratta Stampa – Cava sostenuti da Patriziato e Comune sfiorano gli 8 milioni di franchi, anzi molto probabilmente li superano. Da questi investimenti sono esclusi i costi di manutenzione annuale che si possono valutare sui 30 / 50'000.00 franchi e non comprendono i costi derivanti dal monitoraggio e per garantire la sicurezza di transito della frana.

Il Comune sta studiando e valutando la possibilità di intervenire nella tratta di sua competenza in maniera importante, tenendo conto di una perizia che indica i tratti di maggior criticità dovuta ai movimenti franosi e alla presenza di acqua sotterranea e di superficie. Dal canto suo il Patriziato sta cercando di far quadrare il piano di finanziamento per l'asfaltatura della pista forestale.

I due enti comunali comprendono e condividono il disagio espresso dai molti residenti e frequentatori della valle. La possibile soluzione si scontra frontalmente con la particolare situazione finanziaria che raccomanda prudenza e privilegia tempi di attuazione ben ponderati e pianificati. Le possibilità di intervento dipendono chiaramente dai sussidi federali e cantonali che potranno essere stanziati unicamente sulla base di un progetto forestale che privilegi i boschi di protezione della sponda destra da Sulgone in Ardèd e il bosco di Bóa con eventualmente l'interessenza agricola dell'alpe di Cava oggetto di un progetto di migloria radicale.

Unicamente per completezza di informazione presento una tabella riassuntiva e abbastanza esaustiva dei lavori eseguiti e dei costi per la strada Pontirone. – Cava e ricordo che tutti gli investimenti presentati sono stati adeguatamente sussidiati.

Ente esecutore: P: Patriziato C: Comune PC: Patriziato + Comune

Anno		Tratta / intervento	Investimento CHF
1963	P	Stampa – Biborgo	653'000.00
1971	P	Consolidamento frana ai Latt	407'000.00
1971	P	Danni alluvionali	93'000.00
1972	P	Pavimentazione Stampa – Biborgo	267'000.00
1976		Muro Rì Séch	25'000.00
CP			
1978		Protezioni ai Latt	15'250.00
PC			
1985		Strada Stampa – Biborgo – Scèng – Cava	935'000.00
PC			
1986	C	Creazione posteggi Sciresa e Fontana	62'000.00
1990		Pavimentazione	70'000.00
PC			
1994	P	Danni alluvionali	115'000.00
1999	P	Tornante VII sopra Chiévrèi	120'000.00
2001	P	Danni alluvionali Rì dro Dragh	35'000.00
2004		Danni alluvionali ai Latt	147'000.00
PC			
2007	P	Arginatura alla Foppa	..80'000.00
2007	P	1° tappa sistemazione Biborgo – Cava	1'746'000.00
2008	P	Ila tappa sistemazione Biborgo - Cava	1'930'000.00
2009	P	Credito supplementare pista forestale	210'000.00
2013	P	Danni alluvionali	83'000.00
2016	P	Cedimento muro al Pian dal Fióu	51'000.00
2017	P	Liquidazione Scengio – Cava	125'585.80
2017	P	Liquidazione Biborgo – Scengio	41'735.75
2017		Manutenzione, monitoraggio, allarme frana Biborgo	507'422.15
PC			
2020		Opere premunizione: vallo paramassi Biborgo	173'950.00
PC			
totale			7'892'943.70

Mancano ovviamente da questa tabella i costi sopportati per la manutenzione ordinaria