

262

**COSTRUZIONI****MESSAGGIO**

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi  
e lo stanziamento dei crediti per la esecuzione di alcune opere stradali  
(VIII periodo)

(del 17 ottobre 1950)

*Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,*

Il presente messaggio accompagna e illustra una richiesta di credito di Fr. 6.589.411.— per una serie di migliorie e di correzioni lungo la rete stradale cantonale (VIII periodo).

Le continue domande di correzioni che giungono allo Stato dagli Enti interessati: Comuni, Associazioni turistiche, Amministrazione delle poste, ecc., si hanno imposto un esame generale della situazione e la presentazione dei progetti di assoluta necessità.

Il Consiglio di Stato ha vagliato le istanze, limitando i lavori dove è palese la necessità di migliorare la viabilità, per intensità di traffico, deficienza di tracciati, pericolo di circolazione per mancanza di visuale, vetustà dei manufatti che minacciano di crollare, nuovi servizi pubblici con autopostali o impiego di vetture di maggiori dimensioni ecc.

Non bisogna dimenticare che la nostra rete stradale ha ora uno sviluppo complessivo di 1100 km. e che solo  $\frac{1}{3}$  circa è stato corretto e pavimentato con criteri moderni, adatti al traffico automobilistico, il quale è in continuo sviluppo, con macchine sempre più spaziose e pesanti, sia per il trasporto di merci sia per il turismo.

Non bisogna dimenticare inoltre che nei lunghi anni di guerra le strade hanno sofferto alquanto per limitata manutenzione data la penuria di leganti organici e la scarsità di mano d'opera, così che ancora se ne risentono gli effetti.

La necessità improrogabile di mantenere la rete stradale all'altezza delle esigenze, dettate dal traffico in genere e dal turismo in particolare, fa sì che il problema della sistemazione generale sia sempre di attualità nel nostro paese che vede nel turismo intercantonale e internazionale una delle principali fonti di entrate.

Dura necessità di non perdere terreno in questa lotta per allettare il turismo estero, attirandolo verso le nostre regioni e necessità quindi di migliorare le nostre strade poiché la strada è, dopo la ferrovia, la premessa indispensabile per il turismo delle masse.

Con questo messaggio vogliamo realizzare alcune opere che aspettano da molto tempo il loro turno e che non possono più essere rimandate poiché indispensabili per la sicurezza del traffico, come pure alcune migliorie locali che potrebbero essere considerate di manutenzione, poiché causate dall'azione deleteria del tempo e delle avversità naturali (frane ecc.).

Diamo una breve descrizione dei singoli progetti:

a) **DISTRETTO DI MENDRISIO:**

1. *Correzione via Enrico Dunant a Chiasso (Piazza Col. Bernasconi).*

Il piano regolatore di Chiasso comprende, quale opera integrante della sistemazione di Piazza Col. Bernasconi, la correzione di via Enrico Dunant

(cantonale Chiasso - Novazzano). Si presenta l'occasione favorevole, nel senso che la S.A. Angelo Castelletti è disposta ad acquistare i mappali 467 - 469 - 470 (Comunione ereditaria Carlo Bernasconi) per demolire i vecchi fabbricati e ricostruire sull'allineamento fissato dal piano regolatore: essa è d'accordo di cedere 138 mq. di terreno per la correzione stradale richiesta, al prezzo di Fr. 320.— il mq.

Occorre un credito complessivo di Fr. 50.000.— di cui il 50 % a carico del Comune di Chiasso: in tal modo si garantisce la soluzione di un importante problema urbanistico a Chiasso.

## 2. Sistemazione di Piazza Indipendenza a Chiasso.

Con D. L. del 15 giugno 1937 il Gran Consiglio ha votato un credito di Fr. 120.000.— quale contributo dello Stato ai lavori di copertura del canale Faloppia, il quale attraversa la piazza Indipendenza a Chiasso. Fu versato l'importo di Fr. 60.000.— ritenuto che il resto sarebbe stato riconosciuto a sistemazione definitiva della piazza.

L'opera non fu portata a termine causa la difficoltà grave di ottenere uno stesso livello per tutta la piazza; l'Ufficio tecnico comunale di Chiasso studiò di nuovo il problema e decise la demolizione dello stabile Pasquali, ora Caverzasio, arretrandolo convenientemente a quota determinata: in tal modo si realizza una sistemazione razionale e definitiva.

Anche il traffico ne ricava notevoli vantaggi, poichè quello per l'Italia viene immesso nella piazza Indipendenza, circa 20 m. prima dello sbocco di quello proveniente dalla valle di Muggio e da Vacallo. La prevista costruzione di un marciapiede con porticato, facilita il compito di ricavare il sedime stradale e un secondo marciapiede di dimensioni normali. Infine, questa soluzione evita la costosa demolizione del fabbricato Bizzozzero, come era prevista dal progetto di correzione della strada Biasca - Chiasso.

Con la sistemazione di piazza Indipendenza, il traffico locale e internazionale sarà regolato e disciplinato convenientemente.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 362.000.— di cui Fr. 90.000.— a carico della Confederazione (P.T.T.). Il resto e cioè Fr. 272.000.— vengono suddivisi in parte eguale tra lo Stato e il Comune di Chiasso.

Dato che già esiste un credito residuo di Fr. 60.000.— occorre ora un credito supplementare di Fr. 76.000.—.

## 3. Correzione della strada Mendrisio - Rancate.

Si correggono circa 600 ml. di strada, dal bivio per Genestrerio a Casa Caldelari, con campo viabile di 6 m. di larghezza, realizzando in tal modo una nuova tappa nella correzione della strada della Montagna cioè del tronco Mendrisio - Rancate - Besazio - Arzo (confine).

Nell'agosto del 1949 furono collaudati i lavori di sistemazione della strada nell'abitato di Rancate, dal cimitero verso Besazio; pure nel 1949, in occasione della costruzione della Cantina sociale del Mendrisiotto, fu depositato, in ripiena, il materiale di scavo tra il sottopassaggio delle FF e il Laveggio, nei limiti fissati dal progetto di correzione della strada Mendrisio - Rancate.

Ora si completano i lavori con la costruzione, davanti alla Cantina sociale, del nuovo raccordo stradale verso Casvegno e di quello al sottopassaggio delle FF, completando la correzione fino al cimitero di Rancate. In tal modo Mendrisio sarà collegato con un'arteria moderna ad uno dei paesi più vicini, tale da diventare un vero e proprio sobborgo.

La pendenza massima della strada è del 7,34 % e il raggio minimo della curva di 20 m.

Il manufatto più importante è il nuovo ponte sul Laveggio, di m. 14,75 di luce.

E' prevista una pavimentazione col sistema della semipenetrazione.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 209.200.— di cui Fr. 34.200.— per la costruzione del ponte.

#### 4. *Correzione della strada tra Melano e Capolago.*

Con D. L. del 30 gennaio 1939 il Consiglio di Stato ha votato un credito di Fr. 185.000.— per la correzione del tronco Calchera - Ponte dei Molini, cioè dall'inizio della strada di cemento armato all'inizio dell'abitato di Capolago. Il progetto, riveduto e aggiornato, prevede la correzione di ml. 1179 di strada, allargando il campo viabile a m. 8 salvo tra le sez. 88-100 dove si mantiene provvisoriamente la larghezza attuale con un minimo di m. 5,50 alla sez. 95, non volendo demolire 6 case poichè nella correzione dell'abitato a Capolago, già si eliminano fabbricati che ospitano 17 famiglie, lavoro che è in corso di appalto (agosto 1950) con un credito di Fr. 285.000.— (D. L. del 5 ottobre 1949).

L'allargamento della strada è previsto completamente a valle, sul lato della ferrovia. I nuovi muri di sostegno sono eseguiti in base alle norme fissate da Berna per la ricostruzione delle strade di pianura a gran traffico, in modo di poter ulteriormente allargare il campo viabile, per la formazione delle piste ciclabili. Per la sistemazione della scarpata tra le sez. 15 - 48 servirà il materiale di rifiuto uscente dalla demolizione degli stabili a Capolago e dalla correzione del tronco Melano - Maroggia, come abbiamo già detto.

La pavimentazione avviene mediante tappeto bituminoso di 5 cm. di spessore.

La spesa è calcolata complessivamente in Fr. 401.400.— e occorre quindi un nuovo credito di Fr. 216.400.— per coprire la differenza.

#### 5. *Correzione del riale Bozza a Casima.*

Il riale Bozza, affluente del Breggia, scorre tra Monte e Casima, e attraversa la strada cantonale all'entrata dell'abitato di Casima. L'alveo di questo torrente è ostruito da materiali alluvionali che impediscono il regolare deflusso delle acque in caso di piogge torrenziali, così che esiste un continuo pericolo per la sicurezza della strada cantonale e dell'abitato di Casima.

Il progetto prevede la costruzione di una chiusa, a ca. 40 m. a monte della strada cantonale e di tre briglie, nonchè l'abbassamento dell'alveo in prossimità della strada, la sistemazione del selciato di fondo dei muri d'ala. Il preventivo ammonta a Fr. 27.000.— di cui il 25 % e cioè Fr. 6.750.— a carico dello Stato.

I lavori vengono eseguiti direttamente dal Comune, sotto la sorveglianza dell'Ufficio tecnico cantonale. La nostra richiesta di credito si limita alla quota-parte a carico dello Stato e cioè a Fr. 6.750.—.

#### 6. *Correzione della strada Novazzano - Ponte Pobbia.*

Si tratta di una sistemazione richiesta a più riprese dal Municipio di Novazzano, ma che fu sempre rimandata, a causa della forte spesa. Il progetto allestito nel 1945 aveva un preventivo di Fr. 210.000.— esclusa la pavimentazione.

La soluzione ora proposta, si limita ad allargare la strada a m. 5,20, conservando il tracciato attuale ma dotandolo, dove occorre, di una nuova massicciata di 20 cm. di spessore.

La pavimentazione avviene mediante una doppia spalmatura di catrame.

La spesa è calcolata in Fr. 111.000.— di cui il 15 % e cioè Fr. 16.650.— a carico del Comune di Novazzano, poichè la correzione si svolge in una zona suburbana.

**b) DISTRETTO DI LUGANO:**

**7. *Pavimentazione della strada Cortivallo - Cremignone.***

Con decreti legislativi del 26 novembre 1936 e del 25 novembre 1940 è stato votato un credito complessivo di Fr. 170.000.— per la correzione della strada Cortivallo - Cremignone.

L'aumento dei prezzi del materiale e della mano d'opera ha provocato un sorpasso di Fr. 10.000.— circa nell'esecuzione delle opere di sottostruttura e di Fr. 17.000.— ca. nelle espropriazioni e resta da eseguire la pavimentazione, il cui preventivo è calcolato in Fr. 58.000.— per scarificazione, la cilindratura del sottofondo e la posa di un tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore, oltre alle opere di finitura (cordoni di limitazione, mattonelle di asfalto, paracarri, catramatura dei raccordi ecc.).

In tal modo, il credito necessario ammonta a Fr. 85.000.— di cui il 50 % a carico del Comune di Sorengo.

**8. *Sistemazione di un tronco della roggia Pazzallo - Carso.***

Si tratta di ripristinare e correggere il vecchio letto della roggia sopra Pazzallo, in modo che le acque sbocchino nel tombino esistente, di m. 0,80 di luce nelle adiacenze del lavatoio e non possano più deviare lungo il sentiero che conduce a Pazzallo, rendendolo impraticabile in caso di forti piogge e danneggiando i fondi e la strada cantonale sottostante.

Il progetto prevede la costruzione di un canale, parte in muratura e parte selciato, con camera di decantazione e un ponticello per il passaggio del sentiero, il quale ultimo vien pure sistemato.

La spesa è calcolata in Fr. 6.700.— di cui il 12,5 % a carico del Comune di Pazzallo.

**9. *Correzione della strada nell'abitato di Pazzallo.***

Il progetto consiste essenzialmente nel rinnovo del sottofondo stradale e nella pavimentazione. Il tracciato non subisce modifiche notevoli e non ci sono manufatti degni di rilievo. Si correggono 680 ml. di strada, sistemando una camera di raccolta per le acque, pozzetti, tombini, parapetti ecc.: le opere di sottostruttura sono calcolate in Fr. 5.000.—.

La pavimentazione avviene mediante doppia catramatura superficiale. Il preventivo di spesa ammonta complessivamente a Fr. 46.000.— di cui il 12,5 % a carico del Comune di Pazzallo.

**10. *Costruzione di una piazza di giro a Mezzovico.***

Si tratta di sistemare una piazzetta di 18 m. di diametro per il giro degli automezzi all'inizio dell'abitato di Mezzovico vicino all'ufficio postale. Si elimina l'abbeveratoio del bestiame per migliorare l'accesso al nucleo abitato e per allontanare il bestiame dalla piazza. Il tombino esistente di 80 cm. di luce, vien ricostruito, poichè in cattivo stato, usando tubi di cemento del diametro di 60 cm.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 7.000.—. Il Comune parteciperà all'esecuzione dell'opera con un contributo pari al 20 %.

**11. *Correzione della strada Castagnola - Vallée - Ruvigliana.***

Il Comune di Castagnola ha chiesto ripetutamente la correzione della strada detta di Vallée, la quale attraversa una ricca zona in pendio, ora

urbana, con larghezza limitata e con tracciato molto tortuoso, per cui il traffico si svolge in modo difficile e pericoloso, anche per la mancanza di opportune piazze di incrocio.

E' urgente la correzione di questa strada, con criteri moderni, per permettere il passaggio di torpedoni e autopostali. Il progetto è stato allestito dall'ing. Diego Rovelli nel maggio del 1945 con un preventivo di Fr. 992.000.— per il tronco che va dall'Albergo Eldorado al bivio per Viganello, vale a dire per il I. tronco lungo km. 1,129 in territorio di Castagnola.

Il progetto completo rivela una spesa di Fr. 1.867.000.— e comprende oltre al I. tronco, la correzione del II. tronco, dal bivio per Viganello a Ruvigliana (km. 1,129 - 1,600) con un preventivo di Fr. 370.000.— e la correzione della strada Ruvigliana - Roncaccio (Villa Eugenia - strada di Gandria dal km. 0,033 al km. 0,742) con un preventivo di Fr. 505.000.—. Il tracciato vien migliorato, dando alle curve un maggior raggio e ricostruendo i risvolti, ma seguendo suppergiù quello esistente, causa i numerosi accessi alle proprietà private: il campo stradale avrà una larghezza di m. 5.20 più un marciapiede a valle di m. 1.30.

La pavimentazione è prevista mediante tappeto bituminoso nella zona abitata e mediante selciatura a dadi di porfido nei risvolti e altrove.

In tal modo il traffico di transito da e per il valico di Gandria potrà svolgersi lungo la circonvallazione di Massagno - Molino Nuovo - Viganello - Ruvigliana - Gandria, evitando di congestionare il centro di Lugano. Con risoluzione governativa del 30 gennaio 1948 il Consiglio di Stato ha approvato, in via preliminare, progetto preventivo e riparto spesa. Il preventivo ammonta, come abbiamo visto, a Fr. 992.000.— di cui il 50 % a carico del Comune di Castagnola.

I piani del progetto sono stati esposti presso la Cancelleria municipale di Castagnola dal 4 febbraio al 4 marzo 1948: in tempo utile vennero presentati 4 ricorsi e precisamente:

a) Bockhoff Paolo fu Enrico, Zurigo, il quale, patrocinato dall'avv. Gastone Bernasconi, Lugano, contesta la pubblica utilità dell'opera e chiede, in via principale, di ridurre le opere progettate entro i limiti consentiti dal carattere puramente locale della strada che si vuol sistemare e, in via subordinata, la modifica del progetto per ciò che riguarda la curva al cimitero di Castagnola in modo che non sia invasa la sua proprietà.

Il ricorso è respinto per i seguenti motivi:

Il tracciato attuale della strada Castagnola - Vallée - Ruvigliana è molto tortuoso, a rapide curve e controcurve, con risvolti a raggio molto ridotto, tali che non permettono il transito dei veicoli anche solo di medie dimensioni: l'allargamento è quindi indispensabile se si vuol permettere un regolare servizio autopostale. Il ricorrente ammette la necessità di una tombinatura e della pavimentazione del campo stradale, per cui si arriva al progetto studiato, il quale si basa sulle norme dettate dall'Associazione svizzera dei tecnici stradali e dà al campo viabile una larghezza di m. 5.20 più il marciapiede a valle.

La « variante » proposta dal signor Bockhoff per la curva al cimitero di Castagnola non può essere accettata, poichè la strada verrebbe ad avere una pendenza del 15 % anzichè del 7,10 % (3 % per la curva) ciò che sarebbe eccessivo anche per una strada forestale!

b) Boldt - Brüscheweiler per la Pensione Boldt e Ch. Schmidt per l'Hotel Villa Castagnola, non contestano la pubblica utilità dell'opera, ma chiedono che i lavori siano ridotti a una pavimentazione del campo stradale ed alla costruzione di piazzette di incrocio.

Il ricorso è respinto per gli stessi motivi esposti ad a).

c) Elisa Merz - Wegmann, Castagnola: vale quanto detto ad a) e b), per cui anche questo ricorso è respinto.

d) Gianella Maria ved. fu Carlo, Ruvigliana, non contesta la pubblica utilità dell'opera ma dichiara di essere contraria all'espropriazione parziale del suo terreno, mappali 134 - 135. Il ricorso dovrà essere ripetuto durante l'esposizione dei piani di espropriazione e del progetto definitivo (piani di dettaglio) come richiesto dalla procedura di legge.

Con risoluzione governativa del 28 aprile 1950 il Consiglio di Stato ha autorizzato l'esecuzione immediata dei lavori di ricostruzione del risvolto di Vallée tra le sez. 14 e 26 del progetto, trattandosi di lavori urgenti per rendere agevole il passaggio delle autovetture e dei torpedoni che fanno servizio tra la fermata del tram di Cassarate e Ruvigliana.

Il preventivo per la correzione del risvolto di Vallée è calcolato in franchi 100.000.— di cui il 50 % a carico del Comune di Castagnola.

## 12. *Correzione della strada Tesserete - Cagiallo.*

La lunghezza del tronco da correggere è di ml. 380 ca. e si svolge per 170 m. in territorio di Tesserete e per 210 in territorio di Cagiallo, fino a raggiungere la biforcazione per la Val Colla e per la futura strada del Ponte Spada, destinata a collegare Cagiallo coi paesi della sponda sinistra del Cassarate e cioè Cadro, Dino e Sonvico.

La larghezza della strada vien portata a m. 6 cunette comprese.

La pendenza massima è del 4,8 %; raggio minimo delle curve: m. 43. La esecuzione di quest'opera è resa urgente dal cattivo stato in cui si trova ora la strada, la quale presenta in diversi punti anche pericoli di franamento.

E' prevista una pavimentazione mediante tappeto bituminoso di 4 cm. La spesa è calcolata in Fr. 171.000.— di cui Fr. 76.000.— per la tratta nel Comune di Tesserete e Fr. 95.000.— per quella in territorio di Cagiallo.

Tesserete partecipa alla spesa con il 25 % del preventivo che lo riguarda e analogamente Cagiallo, con il 12,5 %.

Il Consiglio di Stato ha approvato, in via preliminare, progetto preventivo e riparto spesa, con risoluzione governativa del 17 novembre 1949.

I piani sono stati esposti presso la Cancelleria municipale di Tesserete e di Cagiallo dal 23 novembre al 23 dicembre 1949. In tempo utile sono stati presentati alcuni ricorsi e precisamente:

a) Domenico Deluigi fu Clemenete, Tesserete, nega la pubblica utilità per l'espropriazione totale della rimessa al mappale 322 B, ritenendo sufficiente un'espropriazione parziale, al limite della strada; chiede che siano ricostruite le cinte e che siano mantenuti gli accessi ai locali posti sotto il corpo principale al N. di mappa 322 C.

Il ricorso è respinto poiché intempestivo; dovrà essere ripresentato quando verranno esposti i piani di esecuzione del progetto e le tabelle di espropriazione.

b) Riva Felice e figli, Tesserete: ricorrono contro l'imposizione di contributi da parte del Comune di Tesserete: ricorso respinto poiché intempestivo, in quanto non riguarda la presente fase di procedura.

c) Rovelli Giulietta fu Giuseppe e coeredi: non contestano la pubblica utilità dell'opera, ma chiedono alcune varianti circa i raccordi e gli accessi, nonché un riesame del contributo fissato dal Comune: ricorso respinto poiché intempestivo; dovrà essere ripresentato al momento opportuno.

d) Municipio di Tesserete, chiede di poter prelevare contributi privati, nella misura del 25 % della quota messa a suo carico: la fissazione di

questa percentuale è competenza del Consiglio comunale, ritenuto che i contributi privati non sorpassino il 50 % della quota spettante al Comune.

13. *Correzione a Vico - Morcote (supplemento di credito).*

Con D. L. del 27 dicembre 1946 il Gran Consiglio stanziava un credito di Fr. 41.000.— per la sistemazione della strada cantonale nell'abitato di Vico-Morcote, pavimentazione compresa: il contributo comunale era fissato in Fr. 4.920.— (12 %). I lavori di sottostruttura sono terminati ma il consuntivo ha esaurito il credito: resta da eseguire la pavimentazione, cioè la scarificazione del campo stradale, la posa della massicciata e della ghiaia, la cilindratura e la posa di un tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore; restano da liquidare le spese di assistenza per i lavori di sottostruttura, per cui occorre un credito supplementare di Fr. 24.000.— così specificato:

lavori di pavimentazione	Fr. 18.000.—
spese generali e di assistenza:	
a) per i lavori di sottostruttura	» 4.100.—
b) per i lavori di pavimentazione	» 1.200.—
espropriazioni e diversi	ca. » 700.—
<b>Totale</b>	<b>Fr. 24.000.—</b>

In tal modo, la spesa per la correzione a Vico Morcote, ammonterà a Fr. 65.000.— e il sorpasso è dovuto all'aumento verificatosi sulle paghe degli operai e sui prezzi dei materiali a partire dal gennaio 1946, epoca in cui fu allestito il preventivo che servi di base per la richiesta del credito. Il Comune parteciperà alla spesa nelle proporzioni stabilite a suo tempo, ossia con il 12 %.

14. *Rinnovo dello strato di usura della pavimentazione bituminosa lungo la strada di Gandria.*

Il tappeto bituminoso della strada di Gandria, dal Ristorante Taddei al risvolto del Roncaccio rivela, nello strato di usura, segni evidenti di disgregazione, causa il logorio, per cui è necessario e urgente provvedere alla posa di un nuovo strato di conglomerato bituminoso di 2 cm. di spessore, in modo che resti protetto lo strato inferiore. Prima di posare il nuovo tappeto, occorre eliminare le depressioni formatesi col tempo, applicando, dove è il caso, altro impasto bituminoso.

La superficie stradale da ricaricare è di 6000 mq. e quella dei marciapiedi di 1.200 mq. Per la sistemazione dei cedimenti si calcola una spesa di Fr. 7.000.— e per il tappeto Fr. 36.000.—. Totale Fr. 43.000.— interamente a carico dello Stato.

15. *Correzione della strada nell'abitato di Bosco Luganese.*

Si correggono 300 ml. di strada, dotandola di una pavimentazione superficiale mediante doppia spalmatura di catrame.

La larghezza del campo viabile è portata a m. 5.20 più la banchina di 60 cm.

Il tracciato subisce solo lievi modifiche, per migliorare la visuale nelle curve, specialmente tra le sez. 3 - 7. La livelletta resta pressochè immutata; i due risvolti hanno raggi di m. 10 rispettivamente m. 9.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 40.000.— di cui Fr. 23.000.— per la tratta urbana, dalla sez. 14 alla sez. 33 e Fr. 17.000.— per le tratte fuori dell'abitato (sez. 1 - 14 e 33 - 42). Il Comune contribuisce col 20 % della spesa per la sistemazione della tratta urbana (contributo comunale: Fr. 4.600.—).

16. *Correzione della strada Viganello - Sonvico (II. lotto).*

Con D.L. del 21 aprile 1937 il Gran Consiglio stanziava un credito di Fr. 182,775.— per la correzione della strada Viganello - Sonvico e cioè dal km. 1,700 al km. 2,750 in territorio di Davesco - Soragno, e l'opera fu eseguita.

Con D.L. del 30 gennaio 1939 si votava un altro credito di Fr. 427,577.— per la correzione del I. tronco, in territorio di Pregassona, di cui franchi 72,950.— a carico del Comune, per la tratta urbana e per quella suburbana.

L'aumento verificato nei prezzi dei materiali e della mano d'opera non permise di eseguire l'intera opera, per cui una parte dei lavori fu rimandata: si tratta ora di completarli, dalla curva sopra l'Asilo infantile di Pregassona fino al riale Nava, cioè al confine territoriale con Davesco - Soragno, su un percorso di ca. 1 km.

Il tracciato segue quasi sempre quello esistente e vien migliorato qua e là, specialmente a Ligaino, con la demolizione del fabbricato della Cooperativa di consumo.

Non vi sono manufatti degni di rilievo. La larghezza del campo stradale vien portata a m. 6; il raggio minimo delle curve risulta di m. 30. Pendenza massima: 4,78 %.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 288.000.— di cui Fr. 105.450.— per la pavimentazione, prevista mediante tappeto bituminoso di 4 cm., previo rifacimento del sottofondo e cilindratura.

Il Comune di Pregassona è chiamato a partecipare alla spesa con il 20 % del preventivo per la tratta suburbana dal km. 1,200 al km. 1,500 e cioè con Fr. 21.600.— (20 % di 108.000.—).

17. *Correzione della strada Canobbio - Lugaggia.*

Si tratta della strada principale di accesso alla Capriasca e alla Val Colla, in parte già corretta. La popolazione della regione chiede insistentemente che siano congiunte le due sponde del Cassarate, fra Tesserete e Dino, mediante il ponte della Spada e per realizzare quest'opera occorre prima sistemare le due strade di accesso.

Il progetto prevede ora la sistemazione del tronco Sureggio - Lugaggia dal km. 4,800 al km. 6,000, vale a dire per un percorso di 1200 m. A lavori ultimati non resterà da correggere che un breve tronco fra Lugaggia e Tesserete.

La sistemazione ha inizio a Sureggio (abitato) e termina al sottopassaggio alla ferrovia Lugano - Tesserete, a Lugaggia. La larghezza utile del campo stradale è portata a m. 6 con pavimentazione a tappeto bituminoso di 4 cm. dopo il rifacimento della massiciata e la cilindratura del sottofondo. Il tracciato non subisce modifiche degne di rilievo se non alle sez. 25 - 28 e 67 - 70. La livelletta vien corretta solo nei punti più necessari per ottenere un profilo razionale. Non ci sono grandi manufatti: solo ponticelli e tombini che vengono convenientemente allargati.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 284.000.— interamente a carico dello Stato.

18. *Correzione della strada cantonale a Rivera.*

In territorio del Comune di Rivera sono previste tre correzioni:

- |   |                     |
|---|---------------------|
| a) dal riale Zarigo all'inizio della pavimentazione in calcestruzzo della rampa sud del Ceneri: | prev. Fr. 110.000.— |
| b) dal Grotto Briccola al km. 39,800  | » Fr. 58.000.—      |
| c) costruzione di un marciapiede  | » Fr. 40.000.—      |

Per il momento vien realizzata solo la correzione del tronco compreso tra il Riale Zarigo, a sud della stazione FF di Rivera-Bironico, e il piede della rampa sud del Ceneri, vale a dire per un percorso di ca. 1150 ml.

Le altre due opere ai punti b) e c) sono rimandate, poichè su richiesta del Comune di Rivera, i progetti devono subire alcune modifiche.

Si tratta di allargare la strada a m. 8 rialzando convenientemente i cigli, come è stato fatto lungo il tronco Rivera - Tavernes, e rinnovando il sottofondo nelle strisce di allargamento: per il resto il tracciato non subisce nessuna modifica.

La pavimentazione attuale viene rappazzata mediante emulsione bituminosa e ghiaietto; le strisce di allargamento (cigli) vengono dotate di una catramatura superficiale e il tutto vien ricoperto da un tappeto bituminoso a caldo di 2.5 cm. di spessore (totale 10.000 mq.).

Questa correzione è oltremodo necessaria, poichè gli automezzi, passando dalla strada di cemento armato, in fonte discesa, a un rettilineo abbastanza ondulato, tendono a sbandare nella curva e già si sono lamentati incidenti di circolazione.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 110.000.— interamente a carico dello Stato.

19. *Correzione della strada tra Melano e Maroggia.*

Si correggono 717 ml. di strada, dal sottopassaggio delle FFS all'inizio della pavimentazione in cemento armato, migliorando il tracciato ed eliminando un ponte a schiena d'asino sul riale Sovaglia, pericoloso per la circolazione.

Si tratta di una correzione assolutamente necessaria, lungo una strada a gran traffico e per la quale abbiamo chiesto a Berna adeguati sussidi straordinari (ricostruzione delle strade principali di pianura), anche se i lavori vengono eseguiti con criteri di economia, non adottando le norme previste a suo tempo dalle Autorità federali.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 8 più una banchina pedonale di 1 m. L'attuale infelice ponte sul riale Sovaglia vien demolito e sostituito con un ponte in cemento armato, di 10 m. di luce, abbassando la livelletta per eliminare la schiena d'asino. Tutto il materiale esuberante vien portato in ripiena sulla tratta Melano - Capolago, per cui questa correzione dovrebbe procedere di pari passo con l'altra.

La pavimentazione è prevista in cemento armato con giunti di dilatazione. Le acque saranno raccolte mediante una tombinatura che sfocia nel lago.

L'opera è preventivata in Fr. 390.000.— interamente a carico dello Stato.

20. *Allargamento di una curva a Figino.*

Con risoluzione governativa del 18 luglio 1949 il Consiglio di Stato ha approvato, in via preliminare, progetto e preventivo e riparto spesa per l'ampliamento di una curva nell'abitato di Figino, mediante demolizione di una stalla.

La spesa è preventivata in Fr. 12.000.— di cui il 20 %, e cioè Fr. 2.400.—, a carico del Comune di Barbengo.

E' stato presentato un ricorso da parte del signor Oscar Weidmann, Figino, col quale chiede una indennità di espropriazione di Fr. 10.000.— ed altro del Comune di Barbengo concernente la riduzione del sussidio impostogli.

A seguito sopralluogo è intervenuto un accordo nel senso che lo Stato verserà al signor Weidmann la somma prevista di Fr. 5.000.— a titolo di espropriazioni e che il contributo dovuto dal Comune sarà versato tramite interessati nella esecuzione dell'opera.

21. *Correzione della strada Ponte sul Vedeggio - Bioggio.*

Si correggono 730 ml. di strada, in territorio di Bioggio, dal ponte sul Vedeggio all'entrata del paese, dando al campo stradale una larghezza di m. 6 e una pendenza che varia dal 3 al 6 %.

Il raccordo, all'entrata del paese, avviene mediante un piazzale, per garantire la sicurezza della circolazione al crocicchio per Agno, per Cademario e per Ostarietta, cioè in un punto in cui si sono già verificati gravi incidenti. Le curve avranno raggi di 120 - 300 m.

La pavimentazione sarà eseguita mediante doppia catramatura a caldo. Il tracciato non subisce modifiche, ma vien rettificato razionalmente.

La spesa è calcolata in Fr. 146.000.— con il seguente riparto:

a) a carico del Comune di Bioggio: il 12,5 % dei lavori lungo la tratta suburbana, preventivati in Fr. 59.000.—	= Fr. 7.375.—
b) a carico del Cantone: il rimanente per la tratta suburbana, vale a dire l'87,5 % di Fr. 59.000.—	= Fr. 51.625.—
c) a carico del Cantone: l'intero ammontare dei lavori di correzione lungo il resto del percorso fino al ponte sul Vedeggio	= Fr. 87.000.—
Totale Fr. 146.000.—	

Il Consiglio di Stato, con risoluzione governativa del 10 ottobre 1949 ha approvato progetto, preventivo e riparto spesa.

22. *Correzione della strada Lamone - Cadempino.*

La strada che congiunge l'abitato di Lamone alla cantonale Bellinzona-Lugano, presso la stazione delle F.F., passando a monte della ferrovia, è cantonale dal paese di Lamone alla stazione di Lamone - Cadempino e comunale dalla stazione all'imbocco nella strada principale. Il suo tracciato è difettoso per eccessiva strettezza (3 m. in alcuni punti), così che il passaggio delle autopostali mette in pericolo il traffico dei ciclisti e dei pedoni.

Si prevede di allargare la strada a m. 5,20 più due banchine laterali di 50 cm., dal riale Recudino all'asilo di Lamone (sottopassaggio alle FFS). Negli allargamenti vien eseguita la massiciata e la strada sarà dotata di una catramatura superficiale.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 63.000.— e precisamente:

1. tronco: Lamone - riale Recudino:	Fr. 12.000.—
2. tronco: riale Recudino - stazione FF di Lamone-Cadempino	Fr. 51.000.—
Totale Fr. 63.000.—	

Il Comune di Lamone partecipa alla spesa con il 25 % per il 1. tronco, dato che il medesimo si svolge in zona abitata.

23. *Correzione della strada Agnuzzo - Casoro.*

Il tronco Agnuzzo - Casoro, in territorio di Barbengo, fa parte dell'anello turistico detto «giro del monte S. Salvatore» molto caro non solo ai Luganesi ma a tutti i forestieri, per la bellezza del paesaggio che attraversa. I tronchi Lugano - Sorengo - Piodella e Figino - Morcote - Melide - Lugano sono pavimentati a dadi o con tappeti bituminosi, mentre il tronco Piodella (bivio per Agno) - Agnuzzo - Casoro - Figino, lungo complessivamente m. 5750 è ancora mantenuto a ghiaia, ciò che provoca continue lamentele.

Si correggono per ora 970 m. di strada fra le sez. 400 e 499 del progetto generale, portando a m. 6 la larghezza del campo viabile, senza modifiche di tracciato e nemmeno di livelletta. La pavimentazione sarà fatta mediante una doppia catramatura superficiale, su massiciata e ghiaia cilindrata. La correzione avviene quindi a tappe.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 180.000.— interamente a carico dello Stato.

c) DISTRETTO DI LOCARNO:

24. *Correzione della strada Tenero-Contra, dal cimitero alle « Scalate ».*

A Tenero, dopo ca. 70 m. dall'imbocco sulla strada principale Bellinzona-Locarno, la strada di accesso a Contra passa da una larghezza di 5 m. a una larghezza di m. 3.50, per poi riprendere un sedime di ca. 4 m. Si corregge perciò una tratta di ca. 176 ml. dalla sez. 4 alla sez. 24 portando la larghezza del campo stradale a m. 5.20.

Il deflusso delle acque vien migliorato mediante una nuova tombinatura ed un numero adeguato di pozzetti. Si prevede una catramatura superficiale, su una massiciata nuova, opportunamente cilindrata.

La spesa è calcolata in Fr. 28.500.— di cui il 35 % a carico del Comune di Tenero-Contra, trattandosi di zona urbana.

Il progetto è stato approvato in via preliminare dal Consiglio di Stato, mediante risoluzione governativa pubblicata sul F.U. N. 74 del 16 settembre 1947.

25. *Migliorie locali e piazze di incrocio lungo la strada delle Centovalli, tra Cavigliano e Verdasio.*

I lavori di sfruttamento delle forze idriche della Valle Maggia rendono necessaria una serie di correzioni e di piazze di incrocio lungo la strada delle Centovalli.

Si tratta delle opere più necessarie e urgenti per agevolare il traffico pesante su una strada il cui tracciato lascia molto a desiderare.

Il Dipartimento, sottolineata l'importanza della strada delle Centovalli quale raccordo tra il Ticino e la Svizzera romanda per il valico del Sempione, ha insistito presso le Autorità federali affinché sia considerata strada di gran traffico e sia messa al beneficio di sussidi speciali come il tronco Biasca - Chiasso e la diramazione Cadenazzo - Dirinella confine (Gambarogno). Si hanno fondate speranze che le Autorità federali accettino questa nostra richiesta che già fu presentata con l'ultimo « quaderno delle rivendicazioni ticinesi ».

Il progetto attuale di migliorie locali è quindi molto limitato, in attesa delle decisioni da Berna le quali sono legate all'esito della riforma delle finanze federali.

Si prevedono 46 migliorie, di cui 30 piazze di incrocio e precisamente tra il km. 7,400 e il km. 14,500 tra Cavigliano e Verdasio. Le opere si riducono quindi a sbancamenti di roccia, rimozione di parapetti, costruzione di muri o di solette in cemento armato, cunette in calcestruzzo, tombini, massicciate, all'inghiainamento del campo stradale corretto, alla posa di paracarri e di barriere.

La spesa è calcolata in Fr. 190.000.—.

26. *Correzione di un risvolto sotto Vergeletto, in Valle Onsernone.*

Al km. 21,700 l'andamento planimetrico e altimetrico del risvolto esistente è irrazionale data la presenza di una curva strettissima e di una contro-curva con pendenza del 30 % circa che, pur essendo limitata a una breve

tratta di ca. 15 m., costituisce un serio pericolo per la viabilità, obbligando gli autocarri a manovre molto disagiate.

Abbassando convenientemente il campo stradale si ottiene una pendenza massima del 12,6 %. L'allargamento planimetrico non richiede la costruzione di muri ma soltanto lo scavo in roccia e la protezione del ciglio del muro di sostegno, mediante barriere di ferro.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 7.900.—.

27. *Correzione dell'incrocio stazione di Tenero - Contra con la strada Bellinzona - Locarno, a Tenero.*

Il crocicchio formato a Tenero dall'incrocio, ad angolo retto, di queste due strade, è molto pericoloso, poichè privo di visuale, specialmente per chi va da Locarno verso Bellinzona, dato che l'angolo con la strada di accesso alla stazione di Tenero, è occupato da un fabbricato.

Si corregge precisamente questa curva, demolendo il fabbricato appartenente al signor Pietro Togni, spostando la pesa pubblica ed espropriando una striscia della proprietà Sutter: in tal modo il raggio di raccordo delle due strade è portato a m. 17 e si ottiene anche un marciapiede di m. 1,50 di larghezza, ciò che permette una visuale di 50 m. ad un veicolo proveniente dalla stazione di Tenero.

Con risoluzione governativa del 28 aprile 1950 il Consiglio di Stato ha approvato il progetto e il preventivo: la spesa è valutata in Fr. 46.000.— di cui il 30 % a carico del Comune Tenero - Contra.

Dopo l'esposizione del progetto per la durata di 1 mese, come è richiesto dalla legge, è pervenuto un ricorso da parte del signor Pietro Togni il quale, pur non contestando la pubblica utilità dell'opera, chiede di ridurre l'ampiezza dell'espropriazione e l'obbligo dell'arretramento di 4 m. per eventuali nuove costruzioni e propone di ridurre a m. 10 il raggio di raccordo delle due strade.

Il ricorso deve essere respinto, poichè l'incrocio è pericoloso e le linee fissate dal progetto sono strettamente necessarie per garantire la visuale, vale a dire la sicurezza del traffico.

28. *Correzione della strada nell'abitato di Brione s/Minusio.*

Con risoluzione governativa del 26 luglio 1949 il Consiglio di Stato ha approvato, in via preliminare, progetto, preventivo e finanziamento per la correzione stradale nell'abitato di Brione s/Minusio, con una spesa valutata in Fr. 191.600.— di cui il 25 % e cioè Fr. 47.900.— a carico del Comune di Brione.

Nel periodo di esposizione dei piani, il Municipio di Brione s/Minusio ha inoltrato un'istanza-ricorso contro il riparto spesa, chiedendo che, data la situazione economica del Comune, il contributo sia ridotto a Fr. 15.000.—. Il ricorso è respinto, poichè non si ritiene che l'ammontare di questo contributo possa incidere in modo insopportabile sulle possibilità finanziarie del Comune, il cui tasso d'imposta è del 6 per mille, compresa l'assistenza, avendo un ente imponibile di Fr. 2.800.000.—.

Occorre precisare che la correzione stradale avviene su sedime nuovo attraverso il paese di Brione, mediante demolizione di vecchi stabili adossati l'uno all'altro e che vien risanato l'abitato, costruendo anche la fognatura, per cui i lavori hanno un notevole interesse locale, ciò che giustifica pienamente un contributo comunale del 25 %.

Il progetto, come detto sopra, prevede la correzione non già a valle dell'abitato, come era stato studiato nel 1943 dal geom. Beretta, bensì attraverso l'abitato, e ciò in base a una «varianta» allestita dall'Ufficio tecnico comunale, su richiesta del Comune.

La soluzione proposta ha il vantaggio di non deturpare il paesaggio mediante muraglioni e di realizzare un andamento planimetrico e altimetrico molto migliore, con una spesa notevolmente inferiore. La variante ha inizio al cimitero di Brione, segue la strada attuale, convenientemente allargata, a valle, fino all'imbocco dell'abitato vero e proprio e continua su sedime nuovo, in rettilineo, per innestarsi alla strada esistente, vicino alla chiesa parrocchiale.

Questa soluzione richiede la demolizione di alcuni vecchi fabbricati e anche della casa parrocchiale, per poter creare un piazzale davanti alla chiesa. La larghezza del campo stradale risulta di m. 5,20 e la pendenza massima dell'1,7 %.

Vien costruita la fognatura per lo smaltimento delle acque chiare e luride. La strada sarà dotata di pavimentazione mediante tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore. Si tratta di una correzione urgente, per le difficoltà attuali di transito dei torpedoni e delle autopostali nell'abitato di Brione, in una zona di forte traffico commerciale e turistico, da Locarno per Orselina, Minusio-Contra, Mergoscia e Tenero.

La spesa, come abbiamo detto, è preventivata in Fr. 191.600.— di cui il 25 % a carico del Comune.

### 29. *Correzione di curve tra Riazzino e Gordola.*

Il tracciato della strada fra Riazzino e Gordola, dal km. 12 al km. 13 lascia molto a desiderare, sia per la presenza di diverse curve e controcurve irrazionali, sia per l'eccessiva pendenza trasversale del campo viabile, ciò che rende malagevole e pericoloso l'intenso traffico automobilistico che vi si svolge, specialmente nei giorni festivi.

Alle sez. 8-16 e 24-30 vengono ricavate due curve ad ampio raggio (1000 rispettivamente 650 m.) ed alle sez. 35-42 il tracciato vien raddrizzato, allargando a 8 m. il ponticello esistente e migliorando l'imbocco della strada per l'aeroporto.

La pavimentazione attuale vien ricaricata con una doppia catramatura, previa sistemazione del sottofondo, con rifacimento della massicciata nei punti corretti.

Il nuovo campo viabile ha una larghezza di 7 - 8 m.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 106.000.— interamente a carico dello Stato.

### 30. *Correzioni lungo la strada Solduno - Ponte Brolla.*

Con D. L. del 27 dicembre 1946 e del 27 dicembre 1949 il Gran Consiglio ha accordato un credito complessivo di Fr. 369.900.— per correzioni lungo la strada Solduno - Ponte Brolla fra il km. 2 e il km. 3,200. I lavori di sottostruttura sono ultimati (agosto 1950) e non resta che eseguire la pavimentazione.

Ora è necessario completare la correzione di questo importante tronco stradale che serve di accesso principale alla valle Maggia, alle Centovalli e all'Onsernone, dove sono in corso grandiosi lavori idroelettrici che richiedono strade in perfetta efficienza per i trasporti pesanti.

Il progetto prevede tre correzioni distinte:

a) 89 ml. di strada al km. 3,300

b) 300 ml. di strada tra il km. 3,300 e il km. 3,600

c) 500 ml. di strada tra il km. 3,600 e il km. 4,100

nonchè la pavimentazione completa di tutta la tratta, su un percorso di ca. 900 m. La larghezza del campo viabile vien portata a m. 6 ampliando le curve mediante sbancamenti di roccia. I muri di sostegno vengono rin-

forzati con opportuni nuclei di muratura che hanno funzione di pilastri. La pavimentazione è prevista mediante una doppia catramatura.

La spesa è calcolata in Fr. 336.000.— e precisamente:

a) per la correzione al km. 3,300	Fr. 37.000.—
b) per la correzione dal km. 3,300 al km. 3,600	» 66.000.—
c) per la correzione dal km. 3,600 al km. 4,100	» 133.000.—
d) per la pavimentazione completa di queste tratte	» 100.000.—

Totale Fr. 336.000.—

31. *Costruzione di una piazza di incrocio e pavimentazione della strada a Lavertezzo.*

Il muro di sostegno alla strada, in corrispondenza al sagrato della chiesa di Lavertezzo, si trova in precarie condizioni e deve essere rifatto: si approfitta di questo lavoro per portare a m. 5,50 la larghezza della strada su un tratto di 35 ml., in modo di creare una comoda piazza di incrocio per autocarri. La spesa è calcolata in Fr. 23.900.— interamente a carico dello Stato.

Il Comune di Lavertezzo ha chiesto anche la pavimentazione, mediante una doppia spalmatura di catrame, di 410 ml. di strada nell'abitato: il preventivo ammonta a Fr. 18.200.— di cui il 25 % dovrebbe essere assunto dal Comune. Per il momento sono in corso le trattative circa il riparto spesa, così che la richiesta di credito vien limitata alla somma di franchi 23.900.— per la ricostruzione del muro di sostegno.

32. *Correzione di tre risvolti sotto Gresso (valle Onsernone).*

Nel 1949 si sono apportate notevoli migliorie alla strada di accesso a Gresso, allargando tre risvolti e ricostruendo muri pericolanti di sostegno lungo il tronco inferiore: già in occasione di quei lavori, la Direzione delle poste attirò l'attenzione del Dipartimento costruzioni sulla necessità di correggere i risvolti del tronco superiore, sotto l'abitato di Gresso, poiché si tratta di curve pericolose, strette e prive di visuale, così che il passaggio di torpedoni è reso impossibile e quello delle autovetture usuali malagevole.

Il progetto prevede quindi l'allargamento dei tre risvolti in forte pendenza, rinforzando il muro di sostegno dell'ultimo risvolto sotto Gresso mediante contrafforti addossati al muro esistente e sui quali poggerà il solettone di cemento armato per l'allargamento del campo stradale, come avvenne per i risvolti del tronco inferiore. Con queste opere, malgrado che si tratti di migliorie, la strada di accesso a Gresso potrà essere percorsa anche dai torpedoni.

La spesa è calcolata in Fr. 54.000.— interamente a carico dello Stato.

33. *Ricostruzione di un muro al bivio Vergeletto - Gresso.*

Al km. 22,200 un alto muro di sostegno alla strada manifesta segni preoccupanti di cedimento, per cui occorre ricostruirlo, senza ulteriori indugi: per ragioni di prudenza, il campo viabile è stato ristretto mediante una barriera provvisoria.

Nel 1945 si provvide a ricostruirne una parte, posando gli speroni lungo la linea del futuro allargamento della strada, per permettere anche la sistemazione di una piazza di giro al bivio di Vergeletto - Gresso.

Ora l'opera vien completata, per un tratto di ca. 80 m. di strada, con la ricostruzione totale del muro.

La spesa è valutata in Fr. 58.000.— interamente a carico dello Stato.

34. *Ricostruzione di muri di sostegno a Crana (Onsernone).*

Al km. 22,450 presso il lavatoio di Crana è urgente procedere alla ricostruzione dei muri di sostegno alla strada, poichè minacciano di crollare. I nuovi muri vengono addossati a quelli esistenti: in tal modo si ottiene un campo stradale di m. 5,20 e si allarga una curva stretta e senza visuale. Si correggono ca. 80 ml. di strada in modo razionale e definitivo. Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 49.000.— completamente a carico dello Stato.

## d) DISTRETTO DI VALLE MAGGIA:

35. *Sistemazione della strada Bignasco - Peccia.*

In base a decreti legislativi votati in questi ultimi anni, si è giunti ad una sistemazione, sia pure in alcuni punti non definitiva, di tutta la strada della valle Maggia, da Ponte Brolla e Bignasco, a spese dello Stato, con il contributo dei diversi Comuni per le migliorie attraverso gli abitati. Questi lavori sono stati resi necessari dal traffico sempre crescente e dalle progettate opere di sfruttamento delle forze idriche della Maggia e affluenti, per permettere il traffico pesante dei trasporti: infatti, numerosi muri non presentavano sufficiente solidità e le numerose curve strette e senza visuale, come pure l'insufficienza della sottostruttura, rendevano difficile ed anche pericolosa la circolazione. In previsione dei grandi lavori idroelettrici in valle Lavizzara, vengono pure corretti razionalmente i risvolti della strada Peccia - Fusio, grazie a un credito complessivo di Fr. 577.500.— di cui Fr. 77.500.— votati con il D. L. del 30 gennaio 1939 per il tronco Peccia - Fusio e Fr. 500.000.— con il D. L. del 18 luglio 1949 per il tronco Bignasco - Fusio.

La S. A. Officine idroelettriche della Maggia è chiamata a partecipare alla correzione della strada Bignasco - Fusio con il 50 % della spesa. La correzione dei risvolti tra Peccia e Fusio è praticamente ultimata (settembre 1950) e resta perciò da correggere il tronco Bignasco - Peccia, di km. 10 di lunghezza, lungo i quali sono state fatte solo migliorie locali. Il progetto studiato dall'Ufficio tecnico cantonale prevede, tra Bignasco e Peccia, una serie di correzioni parziali e la ricostruzione di alcuni muri pericolanti e precisamente:

Località e lavori	Lunghezza della tratta corretta in ml.	Preventivo di spesa in Fr.
1. al km. 29,000	100	21.000.—
2. » » 29,500	60	20.500.—
3. » » 29,900	100	27.500.—
4. » » 30,100	80	26.900.—
5. » » 30,300	40	17.900.—
6. » » 30,600	120	35.700.—
7. » » 31,100	90	27.500.—
8. » » 32,000	390	105.800.—
9. » » 33,000	250	23.400.—
10. » » 33,400	210	23.200.—
11. » » 33,900	130	27.100.—
12. » » 35,300	260	34.800.—
13. » » 35,900	230	23.900.—
13a » » 36,300	160	30.100.—
14. » » 37,600	140	13.100.—

<i>Località e lavori</i>	<i>Lunghezza della tratta corretta in ml.</i>	<i>Preventivo di spesa in Fr.</i>
15. nell'abitato di Peccia	220	91.500.—
16. piazze di incrocio	—.—	61.100.—
17. ricostruzione di muri peric- colanti: ai km. 30,200; 30,900; 31,200 e 34,400	360	132.000.—
18. piccole migliorie diverse	—.—	50.000.—
Totale		Fr. 793.000.—

La larghezza della strada vien portata a m. 5,20 e i lavori consistono essenzialmente nella correzione delle curve, nel rifacimento dei muri pericolanti, nel rinforzo di quelli deboli mediante terrapieni, nel rifacimento di tombini, di ponticelli ecc. per migliorare il tracciato, i manufatti e la sottostruttura del campo viabile.

Nell'abitato di Peccia, data la strettezza della strada, è necessario demolire totalmente o parzialmente alcuni stabili civili e alcuni rustici. E' prevista la formazione di un numero adeguato di piazze di incrocio, per facilitare la circolazione, nei punti in cui la strada è particolarmente stretta. Le piccole migliorie consistono nel rialzo dei cigli, sistemazione delle cunette ecc.

I lavori eseguiti tra Peccia e Fusio hanno causato una spesa di Fr. 562.000.— e quelli che ora proponiamo, tra Bignasco e Peccia, richiedono una nuova spesa di Fr. 793.000.—: totale Fr. 1.355.000.— di cui il 50 % e cioè fran-677.500.— a carico dello Stato, ai quali vanno aggiunti Fr. 100.000.— quale contributo del Cantone alla costruzione del nuovo ponte a Bignasco: totale complessivo a carico dello Stato: Fr. 777.500.—.

Come abbiamo visto, il credito concesso ammonta a Fr. 577.500.— per cui il credito ancora necessario risulta di Fr. 200.000.— ritenuto, naturalmente, una partecipazione della S. A. Officine idroelettriche della Maggia, nelle proporzioni stabilite.

#### e) DISTRETTO DI BELLINZONA:

##### 36. *Pavimentazione della strada Ponte Torretta - Carasso - Lusanico.*

Con D. L. del 27 dicembre 1946 il Gran Consiglio ha votato un credito di Fr. 601.000.— per la correzione della strada sopra citata: nel credito non è compresa la pavimentazione, poichè si prevedeva, per ragioni di economia, un semplice inghiaamento della strada, previa costruzione della massicciata.

Il Comune di Bellinzona, che contribuisce alla spesa con una quota di Fr. 235.300.—, insiste affinché la nuova strada sia dotata di una pavimentazione moderna. La posa di un tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore per il campo viabile e di 3 cm. per i marciapiedi, è preventivata in Fr. 132.000.— ed è questo il nuovo credito necessario per completare la nuova strada di Carasso, fermo restando anche per la pavimentazione, il riparto della spesa fissato a suo tempo con il Comune di Bellinzona e precisamente per i lavori lungo la tratta urbana preventivati Fr. 70.000.— il 50 % ossia Fr. 35.000.— e per quelli lungo le tratte semiurbane il 25 % di Fr. 62.000.— ossia Fr. 15.500.—.

##### 37. *Sistemazione e pavimentazione dei cigli tra Arbedo e Castione.*

Come fu fatto nel 1948 per i cigli tra Rivera e Taverna, si intende ora rialzare e pavimentare i cigli della strada Arbedo-Castione, portando la

larghezza del campo viabile da m. 6 a m. 8 lungo un tratto di m. 1624. Rialzando convenientemente i bordi, si diminuisce la pendenza trasversale della strada, aumentando la sicurezza del traffico automobilistico; nessun cambiamento nè planimetrico nè altimetrico del tracciato attuale ma solo ricostruzione di muretti di sostegno, rinnovo della massicciata lungo i cigli, cilindratura razionale delle strisce corrette e applicazione di un tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore.

La spesa è preventivata in Fr. 245.000.— pari a Fr. 19,60 il mq. di strada.

38. *Correzione della strada della valle Morobbia, all'entrata di Pianezzo.*

Si correggono 184 ml. di strada all'entrata di Pianezzo, salendo da Giubiasco.

Il tracciato attuale è molto difettoso, causa la strettezza del campo stradale e la completa mancanza di visuale della curva che precede l'entrata al paese, per cui il traffico si svolge con difficoltà e pericoli.

La correzione comprende l'allargamento di 3 curve, migliorando dappertutto la visuale e dando al campo viabile una larghezza di m. 4.20 nei rettifili. Una tombinatura nuova garantirà un regolare deflusso delle acque. Si rinnova la massicciata e l'inghiaimento del campo stradale.

Il preventivo ammonta a Fr. 53.100.— interamente a carico dello Stato.

39. *Correzione della strada Locarno - Bellinzona, nelle vicinanze di Gudo.*

Tra il km. 5 e il km. 6 la strada Locarno - Bellinzona presenta un andamento tortuoso, molto infelice, sia dal lato planimetrico che da quello altimetrico. Nelle vicinanze di Gudo, il vertice di una curva strozzata è occupato da rustici che tolgono ogni visuale. Il progetto prevede la demolizione degli stabili, per allargare la curva, dandole un raggio di m. 300. L'opera è completata mediante la tombinatura e una pavimentazione bituminosa.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 67.000.— interamente a carico dello Stato, trattandosi di una correzione in aperta campagna.

40. *Riattazione e bitumatura delle selciature a dadi di granito, lungo le arterie a grande traffico.*

Alcune strade principali del Cantone, così per es. la strada del Gottardo a monte di Biasca e sul Ceneri, la strada del Lucomagno a Torre-Dangio ecc., sono state pavimentate mediante selciatura a dadi di granito, con una spesa rilevante, così che è assolutamente necessario mantenere in piena efficienza le selciature, rifacendole dove si verificano cedimenti e colando gli interstizi dei dadi mediante prodotti bituminosi, dove la selciatura tende a disgregarsi, per effetto del traffico intenso, specialmente nelle tratte a forte pendenza e nei risvolti. Va notato che, nella costruzione di queste strade, specialmente nella zona montagnosa, si devono sistemare rilevati di notevole altezza, con formazione di scarpate e che i lavori di pavimentazione non possono essere rimandati di anni, per cui, con l'assessamento dei materiali di riporto, sovente si verificano cedimenti, con relative depressioni del campo stradale, ciò che mette in pericolo la circolazione: occorre, in questi casi, rifare la selciatura per livellare il campo stradale.

Nelle tratte in forte pendenza e nei risvolti, la selciatura tende a disgregarsi per effetto del traffico; i dadi si smussano, perdono gli spigoli e la loro forma cubica, la sabbia degli interstizi viene asportata dalle piogge violente e la selciatura tende a sfasciarsi: in questi casi è necessario sostituire i dadi rovinati e riempire gli interstizi non già con sabbia, bensì con prodotti bituminosi, in modo da « legare » la selciatura. Tale procedi-

mento, anche se non è privo di difetti dal lato estetico, è molto efficace e viene largamente applicato anche nella Svizzera interna. L'Ufficio tecnico ha proceduto ad un esame accurato di tutte le strade selciate a dadi ed ha fatto le sue proposte che accettiamo per la riattazione e la bitumatura di alcune tratte:

a) rimozione dei dadi, rifacimento del sottofondo con ghiaia cilindrata e nuova posa dei dadi esistenti:

Monte Ceneri:	mq. 3.200
Stalvedro	: mq. 500

Totale mq. 3.700 a Fr. 11.— il mq. = Fr. 40.700.—.

b) rimozione e nuova posa dei dadi, per eliminare i cedimenti verificatisi, compresa la fornitura di sabbia e di dadi mancanti:

Monte Ceneri:	mq. 2.300
San Gottardo:	mq. 1.500

Totale mq. 3.800 a Fr. 7.50 il mq. = Fr. 28.500.—.

c) bitumatura degli interstizi del selciato a dadi, con emulsione al 50 % di bitume, in ragione di kg. 1.500 per mq. e con ghiaietto 1-3 mm., previa pulizia dei giunti:

Monte Ceneri:	mq. 38.000
San Gottardo:	mq. 50.000

Totale mq. 88.000 a Fr. 1.50 il mq. = Fr. 132.000.—.

Complessivamente quindi, il credito necessario risulta di Fr. 201.200.—.

#### 41. *Correzione di un risvolto della strada della valle Morobbia.*

Il secondo risvolto della strada della valle Morobbia, tra Giubiasco e Pianezzo, in territorio di Giubiasco, ha un andamento strozzato e non permette il transito ai grossi automezzi, così che l'autopostale di 30 posti non può fare servizio.

La correzione è sollecitata appunto dalla Direzione delle poste e il progetto prevede un allargamento del risvolto, a monte, con l'arretramento del muro di controriva e a valle, mediante la costruzione di una soletta di cemento armato poggiante su pile in muratura; il risvolto ha in tal modo un diametro esterno di 17 m.

I lavori, di natura urgente, sono stati autorizzati preventivamente con risoluzione governativa del 23 giugno 1950 riservata l'approvazione del Gran Consiglio in sede di richiesta dei crediti. Il preventivo ammonta a Fr. 31.000.—.

#### 42. *Correzione del raccordo tra via Emilio Motta e il viale Stefano Franscini a Bellinzona.*

L'incrocio tra via Emilio Motta e il viale Stefano Franscini, a Bellinzona, si presenta attualmente pericoloso poichè privo di una visuale sufficiente. L'angolo in corrispondenza alla proprietà della signora Felicita Banfi viene allargato, dando alla curva un raggio di m. 17,50 misurato sulla linea di delimitazione del marciapiede: si tratta di un'espropriazione di terreno e non di fabbricati.

Contro il progetto, ha inoltrato ricorso la signora Felicita Banfi, contestando la pubblica utilità dell'opera e chiedendo una maggiore indennità di espropriazione.

La pubblica utilità di quest'opera non può essere contestata, trattandosi dell'ampliamento di un raccordo esistente tra due strade cantonali; l'am-

montare dell'indennità sarà stabilito dal perito nominato dal Tribunale di Appello: per conseguenza il ricorso è respinto. Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 8.650.— comprese le espropriazioni. Il 50 % è a carico del Comune di Bellinzona.

f) DISTRETTO DI RIVIERA:

43. *Sistemazione e pavimentazione dei cigli tra Cresciano e Claro.*

Anche su questo tronco, lungo m. 3000 si rialzano i cigli, aumentando di 2 m. la larghezza della strada, in modo di ottenere un campo viabile di 8 m. e di ridurre al 2 % la pendenza trasversale.

Planimetricamente, il tracciato non cambia, salvo tra le sez. 202 e 190 dove la curva viene ampliata, dotandola di un raggio di m. 300 e al km. 67 tra le sez. 142-165 a sud del passaggio a livello di Cresciano, dove si elimina una doppia curva molto pericolosa, intercalando un rettilineo e correggendo 400 ml. di strada, in un punto in cui si ebbero già a lamentare diversi gravi incidenti di circolazione. Anche a nord del passaggio a livello di Cresciano, si sposta la strada per migliorare la visuale, impedita attualmente dal casello ferroviario: in tal modo l'attraversamento della linea ferroviaria avviene in modo meno pericoloso.

Tra le sez. 268 e 253 si elimina un rialzo insidioso sul ponticello che attraversa il riale di Claro e che provoca pericolosi sobbalzi alle macchine che arrivano a velocità sostenuta: la livelletta viene alzata prima e dopo il ponticello, in modo di eliminare il grave difetto stradale. Per il resto, l'andamento altimetrico non subisce modifiche sostanziali.

Tra le sezioni 220 e 268 la pavimentazione viene rifatta totalmente, poiché a suo tempo subì soltanto una leggera cilindatura con rullo di 5 T.

La pavimentazione avviene mediante posa di un tappeto bituminoso dello spessore di 4 cm.

La spesa è calcolata in Fr. 550.000.— pari a Fr. 21.— il mq.

L'urgenza di correggere la strada a sud del passaggio a livello di Cresciano per eliminare il grave pericolo, più volte denunciato dall'Ufficio tecnico e dalla polizia della circolazione, ha indotto il Consiglio di Stato ad autorizzare l'immediato inizio dei lavori, i quali sono ora terminati, con una spesa di ca. 101.700.— franchi inclusi nel preventivo sopra indicato (confr. ris. gov. N. 4008 del 16 settembre 1949).

44. *Sistemazione del piazzale della stazione FFS a Biasca.*

Le FFS hanno intenzione di pavimentare il piazzale davanti alla stazione di Biasca, per cui si rende necessaria una delimitazione del campo stradale. D'altra parte, la Direzione della ferrovia Biasca-Acquarossa intende rinnovare la sottostruttura del sedime ferroviario, posando binari nuovi su una soletta di calcestruzzo ed allontanando i pali che sostengono la linea di trazione. Si vuole quindi approfittare dell'occasione per sistemare in modo razionale e definitivo il piazzale della stazione di Biasca e le immediate adiacenze.

Il progetto prevede la correzione di 423 ml. di strada cantonale che avrà una larghezza di m. 7 più un marciapiede, a valle, di m. 2 ca., sistemando quello esistente. La tombinatura vien completamente rinnovata. La pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore (3 cm. per il marciapiede).

La spesa è calcolata in Fr. 140.000.— e dovrà beneficiare del sussidio federale del 70 % per i valichi alpini (Fr. 98.000.—). La differenza e cioè Fr. 42.000.— vien suddivisa in ragione del 70 % a carico dello Stato e del 30 % a carico del Comune di Biasca.

45. *Migliorie nella Piazza centrale di Biasca (sistemazione di marciapiedi).*

a) in corrispondenza allo stabile Ettore Asioli:

lo stabile del signor Ettore Asioli vien ricostruito, previo arretramento del corpo avanzato che dà sulla strada cantonale del Gottardo, appena oltrepassata la piazza centrale di Biasca, in direzione nord. In tal modo è possibile ricavare un marciapiede di m. 1,30 di larghezza in un punto nevralgico, cioè in curva, dove il traffico automobilistico è molto intenso: il passaggio dei pedoni sarà reso più agevole e sicuro.

L'indennizzo a favore del proprietario è stato fissato in Fr. 14.500.— di cui il 50 % a carico del Comune di Biasca.

b) in corrispondenza allo stabile Bruno Rivera:

lo stabile del signor Bruno Rivera, nella piazza centrale, vien pure ricostruito, ma in modo da permettere la continuazione del porticato (marciapiede) esistente nello stabile della S.A. Innovazione, cioè in un punto di intenso traffico, data l'immediata vicinanza del bivio per il Lucomagno. Con questa miglioria si rende più sicura la circolazione nell'importante biforcazione stradale per il Gottardo e per il Lucomagno.

L'indennità a favore del signor Bruno Rivera è stata fissata in Fr. 29.865.— di cui il 50 % a carico del Comune di Biasca e le trattative furono ratificate con risoluzione governativa del 19 giugno 1950.

46. *Correzione della strada Lodrino - Iragna, dal km. 15,9 al km. 16.*

La strada cantonale all'uscita nord del paese di Lodrino, dopo la ex-villa Sacchi, per un percorso di ca. 135 m. risulta eccessivamente stretta, così che due veicoli non possono incrociarsi: ciò rende malagevole la circolazione degli autocarri che trasportano materiali delle cave di granito alla stazione di Biasca.

La larghezza della strada vien portata a m. 6 più una banchina di m. 0.50. Le opere vengono ridotte allo stretto indispensabile; si costruisce anche un tronco di tombinatura per un regolare deflusso delle acque meteoriche. La spesa è calcolata in Fr. 8.800.— di cui il 10 % a carico del Comune di Lodrino, il quale assume anche l'onere delle espropriazioni.

g) **DISTRETTO DI LEVENTINA:**47. *Consolidamento della frana al « Cioss », al km. 3 della strada della valle Bedretto.*

Nel 1947 si eseguirono importanti lavori di consolidamento della frana al « Cioss », nella striscia compresa tra il fiume Ticino e la strada cantonale Airolo - Bedretto.

Una nuova minaccia di slittamento del terreno verso Airolo indusse il Dipartimento a progettare la costruzione di una nuova serie di ripari, analoghi a quelli eseguiti nel 1947. Queste opere, considerate di arginatura, hanno un preventivo di Fr. 80.000.— e sono al beneficio di un sussidio federale del 25 % (Fr. 20.000.—) e di un sussidio cantonale del 30 % (Fr. 24.000.—).

Essendoci un residuo di credito di Fr. 6.500.— (D.L. 27 dicembre 1946), l'importo scoperto risulta di Fr. 29.500.— e vien messo a carico della sistemazione generale, dato che i lavori progettati garantiscono la sicurezza della strada cantonale. Il progetto è stato approvato dalle competenti Autorità federali. Data l'urgenza di procedere al consolidamento del terreno, il Consiglio di Stato ha autorizzato l'esecuzione dell'opera, con risoluzione governativa del 24 gennaio 1950, in base ai piani allestiti dall'Ufficio tecnico cantonale, 2. sezione. Il credito necessario è quindi di franchi 29.500.—.

48. *Costruzione di una piazza di giro nell'abitato di Grumo (Chironico).*

La strada di accesso alla frazione di Grumo sarà sistemata a cura del Comune di Chironico, in base ad un progetto che il Comune stesso ha fatto allestire e che il Dipartimento ha approvato.

Si rende necessaria la costruzione di una piazza di giro nel punto terminale della strada, per agevolare la circolazione degli automezzi, i quali attualmente hanno forti difficoltà di manovra, e per facilitare il servizio di sgombero della neve (ritorno).

La spesa è preventivata in Fr. 15.346.— per una piazza di m. 6.50 di raggio. Lo Stato assume a suo carico il 60 % della spesa, cioè una quota di franchi 9.207,60. La rimanenza viene assunta dal Comune di Chironico.

49. *Correzione della strada nell'abitato di Chironico.*

Questa correzione è resa necessaria dall'eccessiva strettezza della strada nell'abitato di Chironico, così che il traffico, specialmente quello turistico, resta molto limitato.

Il progetto prevede la correzione di 216 ml. di strada, la cui larghezza sarà portata a m. 4.20. Il tracciato non subisce modifiche degne di rilievo. La fognatura segue la strada cantonale e sfocia nel fiume Ticino. Non è prevista una pavimentazione, per cui la strada verrà semplicemente inghiata previo rinnovo della massicciata.

La spesa è calcolata in Fr. 120.000.— per la correzione stradale e franchi 46.400.— per la costruzione della fognatura, così ripartita:

correzione stradale:

a) a carico del Comune di Chironico:	25 % =	Fr. 30.000.—
b) a carico dello Stato	75 % =	» 90.000.—
	<b>Totale</b>	<b>Fr. 120.000.—</b>

fognatura:

a) a carico del Comune di Chironico:	76 % =	Fr. 35.264.—
b) a carico dello Stato	24 % =	» 11.126.—
	<b>Totale</b>	<b>Fr. 46.400.—</b>

Il credito necessario ammonta quindi a Fr. 166.400.—.

Con risoluzione governativa del 14 luglio 1950, il Consiglio di Stato ha approvato progetto, preventivo e riparto spesa.

Nel termine della legge sono stati presentati due ricorsi: uno da parte del signor E. Campana, ricorso che non può essere preso in considerazione, poichè riguarda la correzione dell'accesso a Nivo, lavoro non incluso nel progetto; l'altro da parte del signor Eugenio Dazzi, Chironico, il quale chiede:

- la proprietà dell'area formata dalla scalinata oggetto di espropriazione, ciò che non può essere ammesso poichè detta area fa parte integrante del sedime stradale;
- la delimitazione della proprietà privata confinante con la strada, ciò che sarà fatto, mediante la posa di una cordonata di delimitazione, lungo il nuovo sedime stradale;
- un indennizzo adeguato, ciò che sarà oggetto di esame durante la procedura di espropriazione.

Il ricorso resta quindi deciso in tal senso.

50. *Ricostruzione muri alle Tre Cappelle in territorio di Quinto.*

La strada cantonale in località Tre Cappelle è fiancheggiata da alti muri di controriva che si trovano in cattivissimo stato di manutenzione. Alcune tratte sono già franate e costituiscono un vero pericolo per la circolazione.

Se non si procederà con la massima sollecitudine alla loro ricostruzione il transito dovrà essere sbarrato.

Il progetto in atti prevede unicamente l'esecuzione dei lavori di massima urgenza e comporta una spesa di Fr. 45.000.— a completo carico dello Stato.

Riteniamo di aver esposto con sufficiente chiarezza le ragioni che ci obbligano a fare una nuova richiesta di crediti per una serie di sistemazioni stradali e Vi invitiamo ad approvare l'annesso disegno di decreto legislativo.

Coi sensi della massima stima e considerazione

Per il Consiglio di Stato,

Il Vice-Presidente:

*Lepori*

Il Cons. Segr. di Stato:

*Bernasconi*

Disegno di

### DECRETO LEGISLATIVO

che approva i progetti, i preventivi e lo stanziamento dei crediti per l'esecuzione di alcune opere stradali (VIII periodo)

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 17 ottobre 1950 n. 262 del Consiglio di Stato,

*d e c r e t a :*

*Art. 1.* — Sono approvati i progetti delle seguenti opere ed accordati i relativi crediti:

<i>Designazione opere</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Contributi e sussidi</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>
<b>a) DISTRETTO DI MENDRISIO:</b>			
1. Correz. Via Enrico Dunant a Chiasso (piazza Col. Bernasconi)	50.000.—	25.000.—	25.000.—
2. Sistemaz. di piazza Indipendenza a Chiasso	76.000.—	—.—	76.000.—
3. Correz. strada Mendrisio-Rancate	209.200.—	—.—	209.200.—
4. Correz. strada Melano-Capolago	216.400.—	—.—	216.400.—
5. Correz. riale Bozza a Casima	6.750.—	—.—	6.750.—
6. Correz. strada a Novazzano-Ponte Pobbia	111.000.—	16.650.—	94.350.—
<b>b) DISTRETTO DI LUGANO:</b>			
7. Pavimentaz. strada Cortivallo-Cremignone, in territ. di Sorengo	85.000.—	42.500.—	42.500.—
8. Sistemaz. roggia Pazzallo-Carso	6.700.—	837.50	5.862.50
9. Correz. della strada nell'abitato di Pazzallo	46.000.—	5.750.—	40.250.—
10. Costruz. piazza di giro a Mezzovico	7.000.—	1.400.—	5.600.—
11. Correz. strada Castagnola-Vallée-Ruvigliana	992.000.—	496.000.—	496.000.—
12. Correz. strada Tesserete-Cagiallo:			
a) in terr. di Tesserete	76.000.—	19.000.—	57.000.—
b) in terr. di Cagiallo	95.000.—	11.875.—	83.125.—

<i>Designazione opere</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Contributi e sussidi</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>
13. Corr. a Vico-Morcote (suppl. di credito)	24.000.—	2.880.—	21.120.—
14. Rinnovo pavimentaz. strada di Gandria	43.000.—	—.—	43.000.—
15. Correz. nell'abitato di Bosco Lug.	40.000.—	4.600.—	35.400.—
16. Correz. strada Viganello-Sonvico (2. tronco)	288.000.—	21.600.—	266.400.—
17. Correz. strada Canobbio-Lugaggia	284.000.—	—.—	284.000.—
18. Sistemazione strada staz. Rivera-Ceneri	110.000.—	—.—	110.000.—
19. Correz. strada Melano-Maroggia	390.000.—	—.—	390.000.—
20. Allargamento curva a Figino	12.000.—	2.400.—	9.600.—
21. Correz. strada Bioggio - Ponte Vedeggio	146.000.—	7.375.—	138.625.—
22. Correz. strada Lamone-staz. F.F.:			
a) I. tronco	12.000.—	3.000.—	9.000.—
b) II. tronco	51.000.—	—.—	51.000.—
23. Correz. strada Agnuzzo-Casoro	180.000.—	—.—	180.000.—
c) DISTRETTO DI LOCARNO:			
24. Correz. strada Tenero-Contra, dal Cimitero alle Scalate	28.500.—	9.975.—	18.525.—
25. Migliorie locali e piazze di incrocio lungo la strada delle Centovalli	190.000.—	—.—	190.000.—
26. Correz. risolto sotto a Vergeletto	12.000.—	—.—	12.000.—
27. Correz. incrocio staz. di Tenero con la strada Bellinzona-Locarno	46.000.—	13.800.—	32.200.—
28. Correz. strada abitato Brione s/Minusio	191.600.—	47.900.—	143.700.—
29. Correz. curva Riazzino-Gordola	106.000.—	—.—	106.000.—
30. Correz. lungo la strada Solduno-Ponte Brolla	336.000.—	—.—	336.000.—
31. Costruz. piazza di incrocio a Lavertezzo	23.900.—	—.—	23.900.—
32. Curve sotto Gresso	54.000.—	—.—	54.000.—
33. Ricostruz. muro bivio Vergeletto-Gresso	58.000.—	—.—	58.000.—
34. Ricostruz. muri al km. 22,450 a Crana	49.000.—	—.—	49.000.—
34 bis. Allargamento e piazza di giro a Madonna di Ponte (Brissago)	152.000.—	99.600.—	52.400.—
d) DISTRETTO DI VALLE MAGGIA:			
35. Correz. lungo la strada Bignasco - Peccia	200.000.—	—.—	200.000.—
e) DISTRETTO DI BELLINZONA:			
36. Pavimentaz. strada Ponte Torretta-Carasso-Lusanico	132.000.—	50.500.—	81.500.—
37. Sistemaz. e pavimentazione stradale Arbedo-Castione	245.000.—	—.—	245.000.—

<i>Designazione opere</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Contributi e sussidi</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	
38. Correz. strada in Valle Morobbia all'entrata di Pianezzo	53.100.—	—.—	53.100.—	
39. Correz. strada a Gudo	67.000.—	—.—	67.000.—	
39 bis. Rinforzo ponte in ferro sul Ticino a Gorduno	30.000.—	30.000.—	—.—	
40. Riattaz. e bitumatura selciatura a dadi di granito strade a grande traffico (Ceneri e Gottardo)	201.200.—	—.—	201.200.—	
41. Correz. di un risvolto della strada della Valle Morobbia sopra Giubiasco	31.000.—	—.—	31.000.—	
42. Correz. Via Emilio Motta e viale S. Francini a Bellinzona	8.650.—	4.325.—	4.325.—	
f) DISTRETTO DI RIVIERA:				
43. Sistem. e pavimentazione strada tra Cresciano e Claro	550.000.—	—.—	550.000.—	
44. Sistemazione piazzale stazione SFF a Biasca	140.000.—	110.600.—	29.400.—	
45. Piazza centrale a Biasca:				
a) in corrisp. stabile Asioli	14.500.—	7.250.—	7.250.—	
b) in corrisp. stabile Rivera	29.865.—	14.932.50	14.932.50	
46. Correz. tra Lodrino - Iragna al km. 15,900 - 16,000	8.800.—	880.—	7.920.—	
g) DISTRETTO DI LEVENTINA:				
47. Consolidamento frana al Cioss al km. 3 in Val Bedretto	29.500.—	—.—	29.500.—	
48. Costruzione piazza di giro a Grumo - Chironico	15.346.—	9.207.60	6.138.40	
49. Correz. strada abitato di Chironico:				
a) lavori stradali	120.000.—	30.000.—	90.000.—	
b) lavori fognatura	46.400.—	35.264.—	11.136.—	
50. Ricostruzione muri alle Tre Cappelle in territorio di Quinto	45.000.—	—.—	45.000.—	
Totale:		6.771.411.—	1.125.101.60	5.646.309.40

*Art. 2.* — Eventuali sussidi federali andranno in deduzione del costo totale dell'opera.

*Art. 3.* — Non sarà dato corso all'esecuzione dell'opera sino a quando i contributi dovuti dai Comuni o altri enti interessati non siano stati fissati in modo definitivo a sensi di legge.

*Art. 4.* — Il contributo dei Comuni sarà versato in due rate: una all'inizio dei lavori, sulla base del preventivo, e la seconda a lavoro ultimato e collaudato, sulla base del consuntivo approvato dal Consiglio di Stato.

*Art. 5.* — E' accordata ai Comuni la facoltà di imporre ai privati i contributi di legge.

*Art. 6.* — Il credito sarà iscritto al movimento capitali del Dipartimento delle pubbliche costruzioni. Il Consiglio di Stato provvederà alla copertura mediante l'accensione di mutuo o l'emissione di prestito il cui ricavo sarà da inscrivere al movimento capitali del Dipartimento delle finanze.