

**MESSAGGIO**  
del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi  
e lo stanziamento dei crediti per le opere di sistemazione  
delle strade alpine e di pianura (X Periodo)

(del 4 settembre 1953)

*Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,*

Presentandovi le domande di credito per la realizzazione del programma 1953-54 di sistemazione delle strade di grande traffico, ritiene lo scrivente Consiglio di dover dare ragguaglio su alcuni problemi interessanti la politica stradale, per i quali l'interesse del Gran Consiglio è documentato dalle numerose interpellanze ed interrogazioni, e l'interesse generale dalle pubblicazioni ricorrenti nei quotidiani.

Si tratta in modo particolare di riassumere qui i criteri che informano l'intervento della Confederazione nella sistemazione delle strade di grande traffico, nell'aiuto ai Cantoni per sopperire alle spese stradali in genere.

A questo primo capitolo, vogliamo aggiungere, nelle grandi linee, i criteri che presidono la correzione delle arterie stradali principali del Cantone, per poi — come promesso — sistemare la situazione finanziaria delle opere eseguite nell'ambito del programma 1950-53, ed infine proporre le domande di credito per il periodo 1953-54.

Vogliamo riconoscere che, per la modestia del programma 1953-54, forse il messaggio assume eccessiva estensione, ma è lecito però ritenere che l'introduzione sulla politica della Confederazione e sul programma cantonale, possa giovare anche per le future domande di crediti sui programmi oltre il 1954, se la riforma delle finanze federali non apporterà falcidia ai già esigui crediti a disposizione della Confederazione.

**A) L'INTERVENTO FEDERALE PER LE STRADE**

Dal 1925, la Confederazione accorda ai Cantoni sussidi per le spese generali in materia stradale, sussidi che hanno allora assunto il nome di quarto dei dazi d'entrata sulla benzina, perchè corrispondenti alla metà del sopraddazio, il quale, a sua volta, corrispondeva, in cifre assolute, agli importi del dazio ordinario.

Il decreto federale del 21 settembre 1928, ha stabilito la chiave di riparto, considerando che, per due terzi, l'importo globale doveva ripartirsi in ragione delle spese stradali dei tre precedenti anni, e per un terzo, secondo la lunghezza delle strade, tuttavia non la lunghezza effettiva, ma una lunghezza ideale, che corrisponde — a un d'presso — alle strade con diritto di precedenza. Il criterio della lunghezza delle strade, venne introdotto per favorire i Cantoni di montagna a detrimento dei Cantoni finanziariamente solidi, che con un cospicuo volume di lavoro avrebbero assorbito buona parte dei mezzi.

Diremo subito che è nostra impressione che fummo qui pregiudicati, poichè il nostro fattore di partecipazione alla lunghezza delle strade era allora del 5,03 %, ora del 5,4 %, mentre ad es. il Grigioni partecipa con il 12,1 %, benchè la sua rete stradale sia appena  $\frac{1}{4}$  superiore alla nostra. Si rilevi che il nostro svantaggio deriva da oltre 800 km. di strade secondarie su 1200 km. complessivi, mentre altri Cantoni hanno assunto solo le strade principali.

Nel 1935, la Confederazione, oltre al dazio sulla benzina, stanziò 7 milioni all'anno per il sussidiamento delle strade alpine, ciò che permise l'inizio della correzione della strada del Gottardo, ed in genere il miglioramento delle strade alpine del paese.

A questa materia venne dato nuovo assetto con il decreto federale del 21 dicembre 1950, valevole per il periodo 1950-54, concernente il riparto della metà del dazio sulla benzina, salito in poco tempo da 50-60 milioni a ben 100 milioni annui. I proventi del dazio sulla benzina, incamerati per metà dalla Confederazione (50 milioni) sono, per l'altra metà, ripartiti fra i Cantoni come segue:

- 40 % come contributo generale, secondo la chiave del 1928 (% spese  $\frac{1}{2}$  lunghezza strade)
- 20 % compensazione intercantonale per i Cantoni finanziariamente deboli
- 40 % per sussidi diretti alla sistemazione delle strade di montagna e di pianura.

Per la compensazione intercantonale è stata istituita una nuova chiave di riparto, e cioè:

- la metà dell'importo disponibile viene ripartita per il fattore lunghezza strade / densità della popolazione
- l'altra metà dell'importo disponibile, per il fattore spese stradali / prodotto dell'imposta difesa nazionale.

Anche questa chiave di riparto merita qualche commento. Nella determinazione della lunghezza delle strade si è voluto qui fare ricorso, non alle strade principali, non alle strade cantonali, ma a tutte le strade aperte al traffico automobilistico, siano esse cantonali, consortili, patriziali, comunali, e ciò partendo dalla corretta considerazione che — trattandosi di compensazione fra i Cantoni depressi — si dovesse ritenere l'onere che l'economia generale (Cantone, Consorzi, Comuni) sopporta per la costruzione e manutenzione delle strade.

Ma le conseguenze sono per noi sfavorevoli. Già abbiamo avuto occasione di dire che nel Ticino l'84 % della rete stradale aperta al traffico automobilistico è cantonale, mentre a Svitto è cantonale il 29 %, a Unterwald il 21 %, a Appenzello il 50 %, a Friburgo il 39 %, e nella media Svizzera il 36,8 %.

Ora la chiave di riparto che considera l'intera rete stradale, per contemplare l'onere generale dell'economia cantonale, comunale, consortile, fa sì che i Cantoni a bassa percentuale di strade cantonali, ricevono contributi per l'intera rete stradale, mentre in realtà provvedono solo al 21-29-39-50 % della stessa.

Un correttivo è apportato dalla componente « spese stradali », ma anche qui il nostro vantaggio è attenuato dall'elemento « imposta difesa nazionale ».

A titolo di orientazione diamo qui i dati per i Cantoni di montagna Uri, Vallese, Grigioni e Ticino, per il riparto normale e la compensazione intercantonale per il 1952.

a) riparto ordinario (40 % di metà dazio = Fr. 21.029.467,—)

Cantone	Spese nette sussidiate				Riparto			Sussidio totale
	1949	1950	1951	Totale	% per le spese	% lungh. strade		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	km.	Fr.	
Uri	1.090.063	1.358.296	952.355	3.400.714	200.059	147	147.026	347.265
Vallese	3.258.035	2.049.723	2.935.395	8.243.153	484.931	428	420.589	905.520
Grigioni	4.072.498	5.718.901	4.727.716	14.519.115	854.136	856	848.188	1.702.324
Ticino	7.267.969	10.722.463	9.984.634	27.975.066	1.645.728	384	378.530	2.024.258

L'aliquota a noi pertocante è certamente cospicua, ma non si può ignorare che la sua consistenza è essenzialmente determinata dal volume di lavoro e non da un fattore fisso, come la lunghezza delle strade. Il Cantone dei Grigioni, con un volume di 14 milioni contro 27 milioni il Ticino, percepisce solo 300.000 franchi in meno di sussidio.

b) riparto di compensazione intercantonale

Cantone	Coefficiente 1 $L^2$ abitanti		Coefficiente 2 (Spese) <sup>2</sup> reddito imp. dif. naz.	3 Contributi di compen- sazione	Totale 1 + 2 + 3
	L = km.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Uri	200	123.868	159.287	20.077	303.232
Vallese	1387	1.076.389	613.093	25.065	1.714.547
Grigioni	1781	2.052.600	908.820	21.340	2.982.760
Ticino	1253	796.267	2.808.117	19.615	3.623.999

Anche da questa tabella si desume che la componente « spese », cioè il coefficiente 2, dà il maggior gettito di sussidio mentre il coefficiente 1, che basa sui dati relativamente costanti della lunghezza delle strade per testa di popolazione, dà un gettito modesto, ed in ogni caso inferiore a quello del Vallese e circa  $\frac{1}{2}$  di quello dei Grigioni.

Queste considerazioni devono condurre ad una conclusione, che vale per tutta la nostra politica stradale, ma e specialmente per il bilancio dello Stato. La notevole quota di Fr. 6.574.623,— di sussidi per il 1952 non deve indurre in errore. Essa è essenzialmente influenzata dalla mole dei lavori, ed anche dal fatto che un ritardo nel riversamento dei sussidi non ha provocato riduzioni massicce nelle spese cantonali.

Siccome il ritmo di opere degli ultimi anni non potrà essere mantenuto, è da aspettarsi una riduzione sensibile di questa importante posta di bilancio.

Se invero si supponesse che nessun lavoro venisse realizzato, il riparto senza il coefficiente volume di opere sarebbe il seguente :

Uri	270.000,—	invece di	325.597,—
Grigioni	2.900.600,—	invece di	6.364.496,—
Vallese	1.496.389,—	invece di	3.399.834,—
Ticino	1.074.267,—	invece di	5.974.623,—

dove ancora una volta si vede che il Ticino deve gran parte della sua quota non ai coefficienti per la situazione economica e finanziaria del Cantone, ma solo al volume di opere ed alla conseguente ingentissima spesa.

Il che è anche dimostrato dalle spese stradali nette a carico del Cantone, dedotti tutti i sussidi, e cioè :

Uri	333.098,—
Vallese	4.744.354,—
Grigioni	1.021.575,—
Ticino	6.072.961,—

cifra quest'ultima superata solo dai grossi Cantoni di Zurigo, Berna, e Vaud, ed eguagliata da Argovia e San Gallo, la cui consistenza economica è ben diversa dalla nostra.

Sono in corso istanze per una revisione di questi riparti, revisione tuttavia che potrà attuarsi solo quando si saprà se il regime finanziario definitivo o provvisorio stanzerà ancora a favore dei Cantoni la metà del dazio sulla benzina dopo il 1954.

Infine, il terzo intervento federale si risolve nel sussidiamento delle opere, da prima solo nella rete stradale di montagna, ora anche in quella di pianura.

Dopo i programmi del 1937, 1944 e 1948, è stato, a seguito del D. F. 21 dicembre 1950, emesso il programma 1950-54, suddiviso in due periodi, il 1950-52 e il 1953-54, al fine di consentire ai Cantoni non ancora avanzati nella progettazione, di procedere all'allestimento delle basi tecniche per beneficiare dei sussidi del quinquennio.

Abbiamo visto come, a questo sussidiamento, viene dedicato il 40 % della metà dazio sulla benzina, cioè, in cifra arrotondata Fr. 20 milioni all'anno, di cui 10 per le strade alpine e 10 per quelle di pianura.

La risoluzione del Consiglio federale 27 luglio 1951 ci aveva dedicato i seguenti sussidi :

	Preventivo	Tassi previsti			Sussidio federale
		P <sub>o</sub> %	P <sub>s</sub> %	P <sub>tot</sub> %	
<i>Gottardo - Bellinzona - Chiasso</i>					
Dosso di Taverne	2.900.000	35	15	50	1.450.000
Bissone - Maroggia	640.000	35		35	225.000
sistemazione a Capolago	400.000	35		35	140.000
Melano - Chiasso	2.000.000	35		35	700.000
<i>Strada del Gambarogno, Bivio di Quartino - Dirnella (confine):</i>					
sistemazione a Vira	490.000	30		30	147.000
sistemazione a Gerra	454.000	30		30	136.000
migliorie lungo l'intero tracciato	790.000	30		30	237.000
<i>Cadenazzo - Locarno - Brissago - Val Mara (confine):</i>					
Ascona - Brissago	1.000.000	30		30	300.000
Totale	8.674.000				3.335.000
<i>Strade alpine</i>					
San Gottardo	2.070.000	70		70	1.450.000
Lucomagno	769.200	65		65	500.000
Totale	2.839.200				1.950.000

Nell'ambito del programma 53/54, abbiamo avantutto domandato una modifica della rete sussidiabile e cioè l'aggiunta alle attuali strade :

Gottardo - Chiasso  
Cadenazzo - Gambarogno  
Cadenazzo - Brissago

della strada Lugano - Ponte Tresa e Locarno - Centovalli.

In più abbiamo chiesto che la strada del Gottardo fosse considerata valico alpino fino a Bellinzona, in considerazione delle medesime caratteristiche riconosciute al San Bernardino.

L'importanza del mutamento di classe risiede nella differenza di sussidio, che raggiunge il 70 % per il Gottardo, il 65 % per il Lucomagno, ed in genere dal 60 all'80 % per i valichi alpini, mentre che le strade di pianura sono sussidiate al 30 % in condizioni normali, ed al 45-55 % in caso di tracciato nuovo.

La risoluzione del Consiglio federale del 10 luglio 1953 ci accorda i seguenti crediti :

<i>Strade di pianura</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Tassi previsti</i>			<i>Sussidio federale</i>
		<i>P<sub>o</sub></i> %	<i>P<sub>s</sub></i> %	<i>P<sub>tot</sub></i> %	
<i>Gottardo - Bellinzona - Chiasso :</i>					
Forca S. Martino - Melide - Bissone	1.000.000	35	20	55	550.000
Maroggia - Balerna	2.157.000	35		35	754.950
<i>Cadenazzo - Locarno - Brissago (confine):</i>					
	1.030.000	30		30	309.000
<i>Strada del Gambarogno :</i>					
	200.000	30	15	45	90.000
percentuale supplementare per nuova costruzione, sul credito rimanente	790.000		15		119.000
<b>Totale</b>	<b>5.177.000</b>				<b>1.822.950</b>
<i>Strade alpine</i>					
San Gottardo	1.400.000	70		70	980.000
Lucomagno (costo supplementare da sussidiare)	923.000	65		65	600.000
<b>Totale</b>	<b>2.323.000</b>				<b>1.580.000</b>

Non possiamo dirci soddisfatti per quanto riguarda il volume di lavoro nei due anni 1953/54, ma pur tuttavia siamo lieti che la strada di Ponte Tresa venne classificata fra quelle sussidiabili, e che il Gottardo venne considerato valico alpino fino a Castione.

La seguente statistica dà ragguaglio sulle strade ora considerate agli effetti del sussidio federale, che sono, in km. per ogni Cantone :

<i>Cantoni :</i>	<i>Valichi alpini</i> km.	<i>Strade di pianura</i> km.	<i>Totale</i> km.
Zurigo		184	184
Berna	185	360	545
Lucerna	12	118	130
Uri	138		138
Svitto	18	86	104
Obwalden	48		48
Nidwalden	21	4	25
Glarona	55	34	89
Zugo		44	44
Friburgo	25	103	128
Soletta		75	75
Basilea città		13	13
Basilea campagna		64	64
Sciaffusa		24	24

<i>Cantoni:</i>	<i>Valichi alpini km.</i>	<i>Strade di pianura km.</i>	<i>Totale km.</i>
Appenzello esterno	17	11	28
Appenzello interno			—
S. Gallo	81	189	270
Grigioni	646	16	662
Argovia		155	155
Turgovia		86	86
Ticino	115	117	232
Vaud	48	274	322
Vallese	189	125	314
Neuchâtel		114	114
Ginevra		44	44
	—	—	—
Totale	1598	2240	3838

Evidentemente, nella determinazione del volume di lavoro concesso, oltre alla lunghezza delle strade, entra in considerazione anche lo stato delle esistenti comunicazioni.

Abbiamo la persuasione che i Cantoni — come il nostro — che con mezzi propri, da tempo hanno provveduto a sistemazioni provvisorie o anche definitive, vengono oggi pregiudicati a vantaggio di Cantoni che hanno tardi iniziato l'opera di sistemazione.

Comunque, il ritardo nella promulgazione del decreto federale, per gli anni 1953/54 non ci avrebbe consentito di fare molto di più di quanto ci è concesso, mentre che sarà d'uopo essere vigilanti in occasione del nuovo programma.

Non è certo per ragioni di prestigio che desideriamo una più rapida sistemazione delle nostre comunicazioni internazionali. Noi sappiamo che dalle stesse dipendono in gran parte le correnti turistiche, e dobbiamo vigilare affinché altri settori, attraverso un miglioramento massiccio delle loro strade, non abbiano ad assumere una posizione di privilegio che certamente farebbe torto grave alla nostra industria alberghiera ed in genere al nostro turismo.

## B) LA RETE STRADALE PRINCIPALE DEL CANTONE

L'intenso aumento del traffico, determinato e dall'aumento dei veicoli a motore in Svizzera (126.000 nel 1939; 350.000 nel 1953) e dai sempre più frequenti passaggi alle nostre frontiere (oltre un milione nel 1952) fanno apparire sotto tutt'altra luce il problema stradale, di quanto si considerasse prima della guerra. Questo fatto, e l'intervento della Confederazione anche per le strade di pianura, hanno rivoluzionato le concezioni costruttive e le direttive per lo sviluppo della rete stradale.

Anche se il meglio è nemico del bene, non vi è chi non riconosca oggi che sistemazioni di larghe vedute, e con possibilità di sviluppi futuri, sono le sole che possono entrare in considerazione.

Così, quando il traffico raggiunge punte orarie di 1000 veicoli e medie di 5000 veicoli al giorno, solo strade a quattro piste possono garantire la fluidità della circolazione, mentre che fino a 700 veicoli orari possono giovare ancora strade di 9 metri, con o senza piste ciclistiche e marciapiedi, a seconda della intensità dei ciclisti e dei pedoni.

Non vogliamo qui soffermarci sulla importanza della arteria del Gottardo e sui pericoli che la minacciano, chè avremo campo di farlo in altra occasione.

Noi crediamo che la sistemazione delle strade di grande traffico debba avvenire secondo una concezione d'assieme, secondo un piano che tenga debita-

mente conto dei bisogni e delle possibilità attuali, ma anche del risultato, della meta finale cui si dovrà giungere, forse solo fra 50 anni, forse molto prima di quanto si pensa.

Seguendo questo criterio, noi reputiamo che, all'infuori da ogni risultato statistico attuale e da ogni previsione numerica per il futuro, si può con certezza affermare che, da Chiasso fino a Castione, biforcazione per il San Bernardino, in un futuro assai lontano sarà necessaria una comunicazione tipo autostrada, a quattro piste. Questa esigenza si farà sentire prima fino a Lugano, per la densità del traffico locale Chiasso-Lugano-Campione, mentre che da Lugano a Bellinzona il bisogno sarà meno accentuato, sia per la presenza del Monte Ceneri, a carattere alpino, sia per la minore importanza del traffico locale, sia perchè la sistemazione del Gambarogno e della Cadenazzo - Brissago, potranno in misura d'altronde non notevole, alleggerire la Bellinzona - Lugano.

Partendo da questa premessa noi crediamo che, nelle grandi linee, è d'uopo tenere conto già fin d'ora che da Chiasso a Lugano, in un futuro non troppo lontano, occorrerà doppiare l'attuale strada, e quindi bisognerà riservare il terreno, secondo le norme del piano regolatore cantonale (art. 4 e segg. legge sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali del 17 gennaio 1951).

Per contro sulla Lugano-Bellinzona non crediamo che il problema sia maturo al punto da costituire un compito dell'attuale generazione. D'altronde anche la Chiasso-Lugano a quattro piste non è problema immediato, e noi pensiamo che in ogni modo non può distoglierci dal sistemare con i criteri attuali la Balerna-Chiasso. Ci sembra chiaro che anche l'autostrada, in un primo tempo, costituirà un doppiaggio dell'arteria attuale, e quindi si impone sempre l'aiuto della Confederazione per le sistemazioni ora previste tra Balerna e Chiasso. Non concederlo vorrebbe dire remorare ogni lavoro di almeno 20 anni, in attesa della futura autostrada, il che sarebbe intollerabile.

Riassumendo, e per quanto è pensabile, noi crediamo che già fin d'ora si può tenere conto del seguente sviluppo :

#### SOLUZIONI POSSIBILI :

##### a) *Chiasso - Capolago*

La strada attuale deve essere sistemata a ml. 9 di larghezza + marciapiedi nell'abitato.

Un ulteriore sviluppo porta la strada evidentemente su un tracciato nuovo, a occidente della ferrovia, fino ad un punto di confluenza con l'attuale strada, tra Mendrisio e Capolago.

In un primo tempo questa nuova arteria sarà forse a senso unico, di 7 metri, e quindi a quattro piste di 16 metri. Questa decisione dipenderà essenzialmente dai mezzi finanziari a disposizione.

La soluzione è tecnicamente possibile.

##### b) *Capolago - Bissone*

L'attuale strada di 9 metri, con circonvallazione di Maroggia, costituirà due piste della futura autostrada. Le altre due piste saranno da ricavare con una seconda strada di 7 metri, in parte parallela, in parte scostantesi, per il tracciato, dalla attuale strada. Di questa possibilità bisogna tener conto già fin d'ora. La soluzione è tecnicamente possibile.

##### c) *Bissone - Melide - Forca di S. Martino*

Noi opiniamo che questo tronco debba fin d'ora essere costruito a quattro piste, e ciò per i seguenti motivi :

— è la zona di maggior traffico, che quasi raggiunge i limiti per le quattro piste,

— si tratta di un manufatto importante e di un tracciato, il cui ampliamento sarebbe costosissimo,

- la sistemazione interessa anche la ferrovia, la quale può solo ora e non più tardi adeguare il suo tracciato alle esigenze stradali,
- una strada di 9 metri è manifestamente insufficiente, mentre che sarebbe errore aggiungere le piste per ciclisti, dato lo scarso numero di biciclette su questo tronco.

d) *Circonvallazione di Lugano e Lugano - Paradiso*

Dalla Forca di S. Martino si diparte la circonvallazione di Lugano e la strada di accesso a Paradiso. E' innegabile che l'accesso a Paradiso è indispensabile anche con la circonvallazione, ed è anche urgente. Le strade di uscita dalle città, se sono confacenti, riducono gli ingorghi e danno fluidità al traffico. Questo accesso dovrà essere considerato nei programmi federali. Meno convincente è la necessità in un prossimo futuro della strada di circonvallazione. Lugano è un centro turistico così importante da indurre l'automobilista a sostarvi, onde la strada di circonvallazione si riduce ad una camionabile e ad una arteria per il traffico locale.

A nostro giudizio deve essere riservato un tracciato con larghezza di ml. 9, pur sapendo che altri problemi sono più urgenti. A tale proposito bisogna anche ritenere, come regola generale, che l'automobilista desidera strade larghe e veloci fuori abitato, mentre che si adatta volentieri a qualche difficoltà in una città turistica.

Per il momento è importante ed urgente risolvere l'accesso sud alla città: il giorno in cui si vorrà costruire la circonvallazione, questa si innesterà nella autostrada a quattro piste alla Forca di S. Martino, come già prevede il progetto. A nostro giudizio la circonvallazione di Lugano non è problema per i prossimi venti anni. Nel frattempo si potrà stabilire in via di censimento quante macchine sostano a Lugano, e quante passano direttamente.

e) *Lugano - Ceneri - Bellinzona*

Abbiamo già rilevato che crediamo prematura l'idea e lo studio della autostrada Lugano - Bellinzona.

Se già crediamo, come sarà il caso, che la Chiasso - Capolago e la seconda arteria Capolago - Bissone sarà opera del futuro (15-20 anni), dobbiamo pensare che la Lugano - Bellinzona sarà lontana almeno il doppio, e quindi non pensiamo alla necessità di includerla nel programma.

Noi opiniamo che questa strada debba essere sistemata a 9 metri, con marciapiede dove è necessario. Data la lontananza nel tempo della autostrada, sarà d'uopo mantenere ovunque la larghezza di metri 9. E' urgente la sistemazione di Bironico - Rivera - Ceneri.

f) *Bellinzona - Castione*

Il tracciato deve evitare in tutto o in parte Giubiasco e deve evitare Bellinzona. Il progetto già esiste ed è nel piano regolatore di Bellinzona. Per Castione sono necessarie trattative con il Cantone dei Grigioni per sapere se è possibile trasformare la F. R. in servizio automobilistico.

Benchè su questo percorso esistano molte biciclette (Officina FFS), pensiamo sufficiente una strada di ml. 9 di larghezza, poichè le vecchie arterie rimangono per il traffico locale e le biciclette. Trattandosi poi di un traffico di punta (ore 7-12-13.30-17), le piste per ciclisti non avrebbero grande efficacia.

g) *Castione - Biasca*

Anche qui noi pensiamo ad una strada di ml. 9 di larghezza, come per il percorso Lugano - Bellinzona. La circonvallazione di Biasca per il Lucomagno e per il Gottardo è evidente e si impone.

Per quanto riguarda il percorso prevalentemente alpino Biasca - Gottardo, noi opiniamo che la strada di 9 metri debba raggiungere Giornico, data la

presenza del centro industriale di Bodio, con un notevole traffico motorizzato e ciclistico.

Per contro da Giornico ad Airolo, la strada deve misurare ml. 7, più marciapiede negli abitati, ad eccezione dei tronchi difficili della Biaschina e del Monte Piottino, d'altronde già sistemati.

Per il percorso Biasca - Lucomagno, abbiamo sistemato a ml. 6 la tratta Biasca - Olivone e pensiamo che anche il valico debba godere dei medesimi normali.

Il Gambarogno, la Cadenazzo - Brissago, sono da sistemare a ml. 7 di larghezza, oltre il marciapiede dove è necessario.

A giustificazione dell'adozione di questi normali, dobbiamo addurre che in sede internazionale sono ora ammessi gli autoveicoli di ml. 2.50 di larghezza, e che la velocità dei mezzi meccanici è in continuo crescendo.

E' questo evidentemente un programma di lunga lena; anzi più che un programma è una concezione generale della sistemazione delle nostre arterie stradali di grande traffico. La sua realizzazione dipenderà specialmente dai mezzi federali e cantonali a disposizione.

E' certo che — al ritmo attuale — non v'è alcun motivo di ottimismo. Basti pensare che le sistemazioni più urgenti, e cioè Castione-Bellinzona-Giubiasco; Rivera; Paradiso-Forca San Martino-Bissone; Maroggia e Capolago provocheranno circa 30 milioni di volume di lavoro, mentre che il regime federale attuale consente, su questa strada, l'esecuzione di 1-1,2 milioni di lavoro all'anno, per dedurre che la correzione integrale della dorsale nord-sud è ben lontana dalla meta, e che, con ogni probabilità, essendo questi problemi comuni a più Cantoni, non si potrà fare a meno di maggiorare i crediti disponibili per l'esecuzione delle opere.

#### C) IL PROGRAMMA 1950 - 1952

Il decreto federale che sussidia le strade di pianura del programma 1950-52, è stato promulgato, con grave ritardo, il 27 luglio 1951. E' evidente che questo ritardo è stato fonte di notevoli inconvenienti, poichè tutti i Cantoni, e non solo il nostro, sotto la pressione dell'incessante e repentino aumento del traffico, avevano fin dal 1949-1950 iniziato opere di sistemazione.

Possiamo distinguere le seguenti categorie di opere :

- opere iniziate con la garanzia di assunzione nel programma federale (Taverne - Gerra Gamb. - Vira Gamb.)
- opere iniziate senza tale garanzia su strade, fin dal 1944 considerate nel programma federale, ma per le quali non esisteva decreto di sussidiamento (strada del Gottardo - Biasca - Chiasso)
- opere in corso o iniziate dopo il 1950, su strade che solo con il decreto 27 luglio 1951 vennero considerate nella rete delle strade sussidiabili.

Avevamo, a suo tempo, domandato i necessari crediti al Gran Consiglio, sulla base di progetti che — per espresso desiderio dell'Autorità federale — erano stati ridotti al minimo indispensabile. Quei crediti gravavano integralmente il Cantone, poichè nessun sussidio era allora previsto e stanziato.

I sussidi concessi il 27 luglio 1951 hanno naturalmente alleviato le finanze cantonali, ma il decreto federale surriferito ha posto come condizione il rispetto di diverse norme costruttive per l'ottenimento dell'aiuto federale.

Così, strade progettate a ml. 8 di larghezza vennero sussidiate solo se portate a 9 metri di campo rotabile (Mendrisio - Balerna), così la strada di Brissago, prevista a 6 metri, venne considerata solo a 7 metri di campo rotabile più marciapiede, così a Taverne il sussidio venne condizionato alla sistemazione fino alla stazione ed al rispetto di certe norme di cui si dirà più avanti.

Da questa situazione emersero notevoli sorpassi di preventivo, quasi sempre però coperti dal sussidio, così che il credito cantonale non viene superato se dalla liquidazione si deduce il sussidio non scontato all'inizio dell'opera. E' però necessario che l'on. Gran Consiglio venga informato della situazione per ogni singolo caso, onde ci permettiamo di far seguire qui un riassunto della situazione finanziaria per ogni singola opera, e di aggiungere un decreto che, agli effetti contabili, chiarisce la situazione.

#### LE OPERE DEL PROGRAMMA 1950/1952

##### *Credito suppletorio per la correzione della strada a Tavernes e la costruzione del ponte-viadotto sul Vedeggio*

Con decreto legislativo del 14 febbraio 1949 il Gran Consiglio ha votato un credito di Fr. 2.189.163,— per la correzione della strada dal Dosso di Tavernes a Tavernes inferiore, ivi compresa la costruzione del nuovo ponte.

Il preventivo, aggiornato, risultava come segue :

1. espropriazioni e procedura		Fr. 300.000,—
2. ponte-viadotto	Fr. 537.878,—	
sovrappassaggio FFS	» 94.650,—	
correzione del fiume	» 100.000,—	
imprevisti	» 88.635,—	» 821.163,—
3. correzione della strada, nuovo tronco e sistemazione dalla Riseria Curti al vecchio ponte		» 1.068.000,—
		<u>Totale Fr. 2.189.163,—</u>

Il consuntivo è calcolato ora in Fr. 3.400.000,— circa, per cui risulta un maggior costo di Fr. 1.210.837,— e la necessità di un credito suppletorio equivalente.

La giustificazione dei sorpassi si trova nei seguenti motivi :

- 1) Per le espropriazioni si dovettero versare anche gli indennizzi concernenti i sedimi dei nuovi marciapiedi, non previsti e il maggior sedime della strada dalla fabbrica Albertolli alla stazione di Tavernes, poichè si tratta di un prolungamento di correzione, decisa in un secondo tempo, dopo lo stanziamento dei crediti.

Le espropriazioni diedero una maggior spesa di Fr. 80.000,—

- 2) Per il ponte-viadotto e opere ad esso connesse si ebbe una maggior spesa di Fr. 510.000,— arrivando in tal modo a un consuntivo di circa Fr. 1.330.000,—.

Le cause del sorpasso furono le seguenti :

- a) una maggior ampiezza dell'arco del ponte sul Vedeggio, da m. 50 a m. 60 di luce;
- b) una maggior altezza di 1 m. per tutto il manufatto, la cui lunghezza è di m. 219,13 chiesta dalle Ferrovie federali;
- c) una maggior larghezza di 3 m. della platea, per ricevere due marciapiedi di m. 1,50 ciascuno : in tal modo la larghezza del ponte risultò di m. 13,50 anzichè di m. 10,50 come previsto;
- d) un sovraccarico del 25 % superiore a quello stabilito dalle prescrizioni federali e ciò in base alle norme

dell'ONU con conseguente modifica sostanziale della struttura del viadotto;

- e) sondaggi speciali per la costruzione di due blocchi di appoggio dell'arco e palificazione degli stessi; messa in esercizio di pompe durante gli scavi e la posa del calcestruzzo;
  - f) maggior spesa per la progettazione, la direzione dei lavori, la sorveglianza e le liquidazioni, in seguito alle modifiche di progetto;
  - g) spese non incluse in preventivo per le prove di carico eseguite dal Laboratorio federale sperimentale di Zurigo; Come detto, la maggior spesa risulta di Fr. 510.000,—
- 3) Per il nuovo tronco stradale e i relativi accessi (preventivo Fr. 1.068.000,—) si ebbero le seguenti maggiori spese:
- h) 1270 ml. in più di marciapiedi, a Fr. 40,— il ml. Fr. 50.800,—
  - i) la pavimentazione in calcestruzzo, anzichè mediante tappeto bituminoso, delle piste per i ciclisti, con una maggior spesa di Fr. 10,— il mq. e per mq. 3500 Fr. 35.000,—
- A queste spese vanno aggiunte :
- l) i lavori eseguiti a causa dell'alluvione dell'8 agosto 1951 e cioè la passerella sul Vedeggio, la sistemazione dei rilevati, la sistemazione provvisoria del nuovo campo stradale, causa la rottura del vecchio ponte sul Vedeggio Fr. 39.700,—
  - m) gli aumenti sui salari e sui materiali, in ragione del 5 % su un preventivo di Fr. 2.900.000,— (Dosso di Taverne - fabbrica Albertolli) Fr. 145.000,—
  - n) la correzione del tronco che va dalla fabbrica Albertolli alla stazione FF di Taverne, non inclusa nel preventivo e necessaria per ragioni tecniche Fr. 350.337,—
- Totale del sorpasso : Fr. 1.210.837,—

Con decreto federale del 27 luglio 1951 il Consiglio federale accordò un sussidio del 50 % su una spesa di Fr. 3.400.000,— vale a dire un contributo di Fr. 1.700.000,—.

Per conseguenza, la correzione a Taverne costerà allo Stato del Cantone Ticino la somma di Fr. 1.700.000,— rispetto al credito di Fr. 2.189.163,— votato dal Gran Consiglio, nel quale sono compresi i contributi messi a carico dei Comuni di Torricella-Taverne (Fr. 15.000,—) e di Sigirino (Fr. 5.000,—).

I lavori furono iniziati con garanzia di sussidiamento da parte della Confederazione (retroattività) e sono ora completamente ultimati.

#### *Correzione della strada Melano - Capolago : supplementi di credito*

- a) Zona di Calchera, dalla sez. 89 alla sez. 99.

Con decreti legislativi del 31 gennaio 1939 e del 20 dicembre 1950 il Gran Consiglio stanziava un credito complessivo di Fr. 401.400,— per la sistemazione della strada fra Calchera e il ponte dei Molini, cioè dalla fine della strada in cemento armato all'inizio dell'abitato di Capolago. Il progetto primitivo prevedeva per il campo viabile una larghezza di m. 8 rinunciando al marciapiede ed alla demolizione di 6 fabbricati a nord di Capolago (Calchera) per non creare maggiori difficoltà al Comune di Capolago.

La Confederazione, sussidiando le strade principali di pianura, fissò in m. 9 la larghezza del campo viabile, più un marciapiede di m. 1,50 di larghezza.

Il preventivo odierno, aggiornato, tien conto di queste prescrizioni tecniche e include anche la demolizione degli stabili a Calchera, prevedendo una spesa complessiva di Fr. 910.000,— per la correzione definitiva di 1.100 ml. di strada.

La pavimentazione venne fatta in cemento armato fino alla sez. 89 e mediante tappeto bituminoso di 5 cm. di spessore dalla sez. 89 alla sez. 111.

Occorre quindi un supplemento di credito di Fr. 508.600,— così giustificato :

per maggiori espropriazioni	Fr. 180.000,—
per maggiori lavori di sottostruttura	Fr. 190.000,—
per maggiori lavori di pavimentazione	Fr. 60.000,—
per la costruzione del marciapiede	Fr. 50.000,—
per maggiori spese generali e imprevisti	Fr. 28.600,—

Totale della maggiore spesa Fr. 508.600,—

Al Comune di Capolago non può essere chiesto un nuovo contributo, data la demolizione di numerosi fabbricati, ciò che è causa di una notevole perdita, ed in considerazione del contributo imposto per gli altri lavori.

L'opera fu iniziata senza garanzia di sussidiamento dalla Confederazione ma venne poi inclusa dal decreto 27 luglio 1951 nel programma 1950-1952 ed è sussidiata col 35 % della spesa complessiva. Sono stati eseguiti lavori per franchi 650.000,— e ne restano da eseguire per Fr. 260.000,— (espropriazione di fabbricati a Calchera e sistemazione del nuovo sedime stradale).

b) A Capolago centro (abitato).

Con decreto legislativo del 5 ottobre 1949 il Gran Consiglio stanziava un credito di Fr. 285.000,— per la correzione della strada nell'abitato di Capolago, fino allo stabile Grassi, non compreso, con una larghezza di m. 8 per il campo viabile.

Le prescrizioni federali portarono a m. 9 la larghezza della strada più il marciapiede di m. 1,50 di larghezza (minimo) e il progetto attuale prevede anche la demolizione della casa Grassi (mappale 88) e la sistemazione della strada fino all'Albergo del lago, cioè all'ex-Tipografia elvetica, con una spesa di Fr. 581.000,—.

In tal modo occorre un nuovo credito di Fr. 296.000,— così giustificato :

per maggior costo delle espropriazioni, compreso lo stabile Grassi non incluso nel progetto primitivo	Fr. 225.000,—
per maggior larghezza della strada (da m. 8 a m. 9)	Fr. 25.000,—
per maggiori lavori di pavimentazione	Fr. 15.000,—
per la costruzione del marciapiede	Fr. 20.000,—
per maggiori spese generali e imprevisti	Fr. 11.000,—

Totale della maggior spesa Fr. 296.000,—

L'opera fu iniziata con garanzia di sussidiamento da parte della Confederazione e venne poi inclusa nel programma 1950-1952 ed è sussidiata col 35 % della spesa effettiva. Sono stati eseguiti lavori per Fr. 397.000,— circa e ne restano da eseguire per Fr. 184.000,— (espropriazione dello stabile Grassi e sistemazione del nuovo sedime stradale).

*Correzione della strada Bissonne - Maroggia : supplemento di credito*

Con decreto legislativo del 30 gennaio 1939 il Gran Consiglio accordava un credito di Fr. 491.264,— per la correzione della strada Bissonne - Maroggia. Sopravvenne la guerra e i lavori furono rimandati, per la difficoltà di avere la mano d'opera necessaria e per la penuria dei materiali da costruzione.

Nel dopoguerra, la Confederazione stabilì un programma di lavori per la ricostruzione delle strade principali di pianura e stanziò sussidi speciali, che sono del 35 % della spesa per la strada Biasca - Chiasso.

La correzione del tronco Bissone - Maroggia è terminata nel 1952, con una spesa di Fr. 760.000,—, vale a dire con un sorpasso di Fr. 268.736,— ciò che corrisponde a un aumento del 55 % sul preventivo. Questo aumento avrebbe dovuto essere del 100,8 % stando ai dati statistici, poichè tale è l'aumento del prezzo delle costruzioni, rispetto al 1939 (confr. « Capomastro svizzero » N. 27 del 4 luglio 1953).

A titolo informativo basterà confrontare i seguenti prezzi :

	<i>Preventivo 1939</i>	<i>Offerta 1950</i>
scavo	Fr. 3,45 il mc.	5,50 il mc.
muratura di sostegno	Fr. 28,50 il mc.	64,— il mc.
muratura di controriva	Fr. 28,50 il mc.	70,— il mc.

La maggior spesa fu contenuta entro limiti ristretti, grazie a modifiche parziali del progetto, sostituendo le scarpate ad alcuni muri di sostegno e usufruendo del materiale proveniente dagli scavi. Il sorpasso è dovuto anche alla costruzione del marciapiede, verso lago, richiesto dalle Autorità federali.

Quando si eseguì la correzione della strada Bissone - Maroggia, si dovette rimandare l'allargamento del campo viabile tra le sez. 19 e 24 e la costruzione delle relative murature: quest'opera integrativa, preventivata in Fr. 80.000,— sarà eseguita nel quadro dei lavori per il doppio binario Bissone - Maroggia, in corso di attuazione.

Per conseguenza, il credito suppletorio necessario ammonta a Fr. 268.736,— + 80.000,— = Fr. 348.736,— sul quale beneficeremo di un sussidio federale del 35 %.

In tal modo, con un importo di Fr. 522.000,— (vale a dire Fr. 840.000,— meno 318.000,— di sussidi federali) potremo eseguire un'opera per la quale fu votato a suo tempo un credito di Fr. 491.264,— poichè nel 1939 non era previsto nessun contributo federale.

L'opera fu iniziata senza garanzia di sussidiamento da parte della Confederazione ma fu poi inclusa nel programma 1950-1952 ed è sussidiata col 35 % della spesa effettiva.

I lavori sono ultimati ad eccezione dell'allargamento tra le sez. 19 e 24 con una spesa preventivata in Fr. 80.000,—.

#### *Correzione della strada Melano - Maroggia : credito suppletorio*

Con decreto legislativo del 20 dicembre 1950 il Gran Consiglio ha votato un credito di Fr. 390.000,— per la correzione del tronco stradale Melano-Maroggia; il progetto prevedeva una larghezza di m. 8 per il campo viabile, senza nessun marciapiede.

In seguito, e precisamente nel luglio del 1951, le Autorità federali diedero le prescrizioni tecniche per le strade principali di pianura, fissandone in m. 9 la larghezza, oltre ai marciapiedi negli abitati, ecc.

Il progetto dovette essere riveduto, aggiornando il preventivo, che sale in tal modo a Fr. 800.000,— per la correzione di 1338 m. ca. di strada, dalla stazione FF di Maroggia all'inizio della strada in calcestruzzo, in territorio di Melano.

Il progetto studia la correzione definitiva della strada dalla sez. 38 alla sez. 124 (tronco a valle del sottopassaggio ferroviario) e la sistemazione provvisoria dalla sez. 1 alla sez. 38 (tronco a monte del sottopassaggio ferroviario)

poichè non è ancora deciso quale sarà il tracciato nell'abitato di Maroggia (a monte o a valle della ferrovia).

Si modifica la livelletta, in modo da ottenere una luce libera di m. 4 per il sottopassaggio, attualmente di soli m. 3,60 ciò che intralcia il traffico di grossi autocarri, costretti a usufruire della strada comunale a monte della ferrovia, con notevoli inconvenienti e pericoli. La strada, dopo la correzione, avrà una larghezza di m. 9 più un marciapiede di m. 1,50 a monte e un altro di m. 1 a valle. Il ponte sul riale Sovaglia sarà completamente rifatto in cemento armato, con luce di m. 13 abbassando di ca. m. 1,60 la livelletta, per eliminare la pericolosa «schiena d'asino» esistente. Il tronco da Maroggia al sottopassaggio sarà pavimentato mediante tappeto bituminoso e quello susseguente con cemento armato.

Il maggior costo di Fr. 410.000,— rispetto al preventivo iniziale, risulta dai seguenti fattori :

- a) modifica sostanziale dell'andamento planimetrico per ottenere un miglior imbocco al sottopassaggio;
- b) maggior larghezza del campo stradale, da m. 8 a m. 9;
- c) costruzione dei marciapiedi laterali;
- d) maggior costo delle espropriazioni, per gli allargamenti richiesti e maggiori lavori di sottostruttura;
- e) pavimentazione del 2. tronco in cemento armato, e del 1. mediante tappeto bituminoso, anzichè mediante semplice catramatura, come era previsto;
- f) aumento della luce del ponte sul riale Sovaglia, da m. 10 a m. 13;
- g) prolungamento della correzione fino alla stazione FF di Maroggia;
- h) rifacimento delle canalizzazioni esistenti;
- i) costruzione di un ponte provvisorio per il mantenimento del traffico stradale.

Il credito suppletorio necessario risulta in tal modo di Fr. 410.000,—.

All'epoca della concessione del primo credito il lavoro non beneficiava di nessun sussidio. Attualmente, per contro, detto lavoro fa parte delle opere incluse nel programma federale per il biennio 1953/54 ed è al beneficio di un sussidio da parte della Confederazione del 35 %, complessivamente Fr. 280.000,—.

I lavori sono in corso di esecuzione.

#### *Correzioni lungo la strada Ascona - Brissago : supplementi di credito*

Con decreto legislativo del 5 dicembre 1949 il Gran Consiglio ha accordato un credito di Fr. 1.649.752,— per una serie di correzioni lungo la strada Ascona-Brissago Confine.

Alcune di queste opere sono state eseguite; altre non vennero ancora iniziate.

Diamo la distinta dei lavori eseguiti e dei relativi sorpassi per i quali chiediamo i crediti suppletori.

#### 1) Al Cantonaccio di Ascona :

importo complessivo dei lavori	Fr. 170.000,—
credito accordato	Fr. 132.000,—
maggior spesa	Fr. 38.000,—

Il sorpasso è così giustificato :

a) costruzione del marciapiede richiesto da Ascona	Fr. 8.000,—
b) maggiori indennità di espropriazione	Fr. 10.000,—
c) sottostruttura per il marciapiede	Fr. 10.000,—
d) aumenti sulla mano d'opera, sui materiali e maggiori spese generali	Fr. 10.000,—
Totale	Fr. 38.000,—

Con decreto in data 27 luglio 1951 il Consiglio federale stanziava un sussidio del 30 % su un preventivo di Fr. 152.000,—. Il lavoro è inoltre al beneficio di un sussidio da parte del Comune di Ascona pari al 25 % ossia Fr. 42.500,—.

2) Al Colombaio e alla Pelinda :

importo complessivo dei lavori	Fr. 165.100,—
credito accordato	Fr. 124.100,—
maggior spesa	Fr. 41.000,—
così giustificata :	
a) correzione della curva tra le sez. 311 - 315 non inclusa nel preventivo dei lavori	Fr. 32.000,—
b) allargamento da m. 6 a m. 7 del campo stradale e aumenti sulla mano d'opera e sui materiali	Fr. 9.000,—
Totale	Fr. 41.000,—

Il lavoro beneficia di un sussidio federale pari al 30 % (decreto 27 luglio 1951). Le opere in località Pelinda, in territorio di Ascona, sono sussidiate dal Comune interessato in ragione del 12,50 %.

3) A Moscia :

importo complessivo dei lavori	Fr. 160.000,—
credito accordato	Fr. 100.000,—
maggior spesa	Fr. 60.000,—
così giustificata :	

esecuzione della correzione N. 6 del programma generale dei lavori (preventivo Fr. 70.000,—) per completare razionalmente la sistemazione della strada, con una larghezza di m. 7,— anziché di m. 6,— e aumento del costo della mano d'opera e dei materiali, per un ammontare complessivo di Fr. 60.000,—. Con decreto in data 27 luglio 1951 il Consiglio federale ha votato a favore di quest'opera un sussidio pari al 30 %. Anche il Comune di Ascona partecipa al pagamento della spesa con un contributo del 25 %.

4) Al Monte Tabor e alla Venasca :

importo complessivo dei lavori	Fr. 120.000,—
credito accordato	Fr. 102.000,—
maggior spesa	Fr. 18.000,—
così giustificata :	
a) maggiori indennità di espropriazione	Fr. 4.000,—
b) prolungamento della correzione della curva al Monte Tabor	Fr. 14.000,—
Totale	Fr. 18.000,—

Sussidio a carico della Confederazione, su di un preventivo di Fr. 107.000,—, il 30 %; a carico del Comune di Ronco s/A. (decreto 5 dicembre 1949) il 10 %.

5) Al km. 8.170 e al km. 9.500 :

i muri di sostegno della strada al km. 8.170 in territorio di Ronco s/Ascona e al km. 9.500 in territorio di Brissago, presentavano segni palesi di cedimento, per cui dovettero essere rifatti d'urgenza. Il Consiglio di Stato autorizzò i lavori, con un preventivo complessivo di Fr. 43.000,— riservata la ratifica da parte del Gran Consiglio.

Durante l'esecuzione si verificarono notevoli scoscendimenti che provocarono opere supplementari, portando a Fr. 64.000,— il costo dei lavori. Il credito necessario ammonta quindi a Fr. 64.000,—.

6) Al km. 8.900 :

causa grave pericolo di franamento, il muro di sostegno alla strada al km. 8.900 in territorio di Brissago, dovette essere ricostruito su una larghezza di circa 20 m. con un preventivo di Fr. 19.000,—. Il consuntivo dell'opera è calcolato in Fr. 20.000,— per cui occorre un credito di Fr. 20.000,—. L'opera beneficia di un sussidio federale pari al 30 % (decreto 27 luglio 1951).

7) Al Riasco di Brissago :

le condizioni precarie della muratura di sostegno alla strada, in località Riasco, resero necessaria la ricostruzione dei muri; si approfittò di questi lavori per correggere la strada portando la sua larghezza a m. 7 secondo le prescrizioni federali, e per costruire anche un marciapiede, in parte a sbalzo.

Il costo dell'opera è calcolato in Fr. 85.000,— e precisamente :

a) costruzione del muro, secondo il preventivo iniziale	Fr. 28.000,—
b) prolungamento del muro di sostegno	Fr. 7.000,—
c) maggiore indennità di espropriazione	Fr. 12.000,—
d) maggior scavo in roccia	Fr. 12.000,—
e) costruzione del marciapiede in cemento armato	Fr. 10.000,—
f) maggior scavo, ringhiere, pavimentazione ecc.	Fr. 16.000,—

Costo complessivo Fr. 85.000,—

I lavori sono al beneficio di un sussidio federale pari al 30 %.

Riassumendo, abbiamo il seguente specchio :

	<i>Costo dei lavori</i>	<i>Credito accordato</i>	<i>Credito suppletorio</i>	<i>Sussidio federale</i>
1. Al Cantonaccio di Ascona	170.000,—	132.000,—	38.000,—	88.100,—
2. Al Colombaio e alla Pelinda	165.100,—	124.100,—	41.000,—	58.792,50
3. A Moscia	160.000,—	100.000,—	60.000,—	88.000,—
4. Al Monte Tabor e alla Venasca	120.000,—	102.000,—	18.000,—	44.100,—
5. Al km. 8.170 e al km. 9.500	64.000,—	—,—	64.000,—	—,—
6. Al km. 8.900	20.000,—	—,—	20.000,—	5.700,—
7. Al Riasco di Brissago	85.000,—	—,—	85.000,—	27.000,—
<b>Totale</b>	<b>784.100,—</b>	<b>458.100,—</b>	<b>326.000,—</b>	<b>311.692,50</b>

Si conferma che all'epoca della concessione del credito da parte del Gran Consiglio (5 dicembre 1949) le opere di sistemazione della strada Locarno - Brissago non beneficiavano di alcun sussidio da parte delle Autorità federali.

La strada Locarno - Brissago venne successivamente inclusa fra le strade di grande traffico ed a favore dei lavori in esame il Consiglio federale ha stanziato un credito pari al 30 % del costo effettivo.

Occorre quindi un credito suppletorio di Fr. 326.000,—.

Questi 7 lavori sono ora completamente ultimati.

#### D) IL PROGRAMMA 1953/54

Abbiamo già rilevato che il volume di lavoro concesso con questo programma non è rilevante, ma che motivo di soddisfazione può essere tratto dal fatto che la rete dei valichi alpini viene estesa fino a Castione (avevamo chiesto Bellinzona) e che la strada di Ponte-Tresa, dopo molti interventi, è stata assunta e classificata, anche se, in questo periodo, non le sono stati assegnati crediti.

Diamo in appresso una breve descrizione delle opere per le quali domandiamo lo stanziamento dei crediti necessari, e che intendiamo porre in cantiere nel biennio 1953/54. Per due opere non possiamo ancora sottoporre progetti e preventivi, riservandoci di presentarli con messaggio separato. Si tratta del ponte diga di Melide, per il quale il programma federale prevede lo stanziamento di un sussidio di Fr. 1.000.000,—, che consentirebbe, tenuto conto della quota cantonale e della partecipazione della ferrovia, di eseguire nel 1954 per circa 2 milioni di opere, e per la Balerna - Boffalora, per la quale sono pure stanziati i crediti federali. Il progetto del ponte diga di Melide è allestito da anni, con i normali del 1939, cioè 7 metri di campo rotabile, più due piste ciclistiche di ml. 1,75, più un marciapiede di 2 metri.

Le trattative con la direzione delle FFS hanno condotto ad un accordo di massima per cui il Cantone, sussidiato dalla Confederazione, avrebbe assunto il 54 % della spesa, e le FFS il 46 %. Se non che tre elementi nuovi sono emersi, provocando una remora dell'inizio delle opere :

- le FFS devono prima eseguire il doppio binario Maroggia - Bissone, ed intendono por mano al ponte diga nel 1955, ciò che però non esclude che opere di gettata vengano eseguite prima di quella data;
- l'aumento del traffico ci ha indotti ad aumentare la sezione del campo rotabile da ml. 12,50 a ml. 17,50, cioè alla costruzione di una strada a quattro piste :  $2 \times 3,50 + 1,50$  separazione +  $2 \times 3,50 + 2$  metri marciapiedi, ritenuto che si tratta di un manufatto importante. La maggior spesa è esigua, se solo si considera che la parte costosa delle fondazioni e del rivestimento rimane invariata, mentre che grave sarebbe il costo di un futuro ampliamento;
- per la formazione di parte della ripiena, di circa 130 - 150.000 mc. è opportuno esaminare l'eventualità di ricorrere al materiale esuberante nell'esecuzione della Paradiso-Melide, onde appare necessario studiare la congiunzione dei due progetti, almeno per quanto riguarda l'impiego del materiale esuberante.

Abbiamo ora affidato allo studio Locher l'esame di questa variante (Locher aveva eseguito per il Servizio federale delle acque il primo progetto), mentre i nostri servizi studiano il progetto Paradiso-Melide, che si risolverà nella costruzione sopraelevata di una seconda strada, a fianco dell'attuale, che pure deve essere corretta.

A studio ultimato sarà necessario un nuovo accordo con le FFS, poichè la maggior larghezza stradale esige uno spostamento della curva di raccordo di Bissone.

Come si è rilevato, questo importante problema formerà oggetto di un messaggio separato, e se qui l'abbiamo ricordato è solo perchè l'alto Consiglio federale ha già stanziato nel 1953/54 un primo credito per il finanziamento.

## LE OPERE DEL PROGRAMMA 1953/1954

### *Sistemazione della strada Locarno - Brissago Confine*

Con il programma 1953-54 la Confederazione ha autorizzato tre correzioni e precisamente :

- |  |               |
|--|---------------|
| a) al Monte Tabor : preventivo di                | Fr. 250.000,— |
| b) tra Riasco e S. Mauro : preventivo di         | Fr. 320.000,— |
| c) a Valmara (confine con l'Italia) : preventivo | Fr. 405.000,— |

Totale Fr. 975.000,—

accordando per le tre opere un sussidio del 30 %.

- a) Al Monte Tabor, dal km. 21.714 al km. 21.868 :

con decreto legislativo del 5 dicembre 1949 il Gran Consiglio ha votato un credito di Fr. 110.000,— per la correzione di una curva pericolosa in tale località (territorio di Ronco s/A.). La tratta corretta è solo di m. 154 ma il lavoro è reso difficile dalla natura del terreno e dalla sua inclinazione, così che per rettificare la curva a valle, occorre un viadotto formato da 5 arcate di cui tre con 8 m. di luce e due con 6 m. La strada viene pavimentata con tappeto bituminoso. La strada è preventivata in Fr. 250.000,— per cui il credito necessario risulta di Fr. 140.000,— di cui il 30 % a carico della Confederazione ed il 10 % a carico del Comune di Ronco s/A.

- b) Tra Riasco e San Mauro, dal km. 24.326 al km. 24.735 :

con decreto legislativo del 5 dicembre 1949 il Gran Consiglio ha già votato un credito complessivo di Fr. 108.000,— per il miglioramento del tracciato su un percorso di 409 ml. e la relativa pavimentazione con tappeto bituminoso. Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 320.000,— per cui il credito ancora necessario risulta di Fr. 212.000,—. Il lavoro beneficia di un credito pari al 30 % da parte della Confederazione. Anche il Comune di Brissago deve partecipare al pagamento della spesa e precisamente per le opere prima di S. Mauro con il 15 % e per quelle a S. Mauro con il 20 %.

- c) A Valmara confine :

con decreti legislativi del 27 dicembre 1949, del 20 dicembre 1950 e del 10 marzo 1953, il Gran Consiglio ha stanziato un credito complessivo di franchi 405.000,— per la correzione della strada e la costruzione di una piazza di giro a Madonna di Ponte (Brissago Confine). Il sussidio federale è sempre del 30 %. I crediti già votati bastano per l'esecuzione dell'opera. I lavori non sono stati peranco iniziati e la maggior spesa in preventivo per le prime due opere è dovuta al fatto che l'Ispettorato federale dei lavori pubblici, considerando l'importanza di questa strada internazionale, ha deciso di dare al campo viabile una larghezza di m. 1,— anziché di m. 6,— come era previsto nel 1949 allorché il Gran Consiglio votò i crediti necessari.

Questi lavori non sono ancora stati iniziati.

### *Espropriazioni davanti all'Albergo Eden, a Riva Paradiso*

Riva Paradiso deve essere allargata davanti all'albergo Eden, poichè la linea tranviaria restringe eccessivamente il campo viabile, mettendo in pericolo la circolazione.

I signori Eredi fu Emilio Huhn, proprietari degli stabili, mappali 117 e 118 di Paradiso, hanno chiesto a suo tempo l'autorizzazione di riattare detti stabili e il Dipartimento ha colto l'occasione per acquistarli, in base a trattative bonali, in modo che non fosse pregiudicato il futuro allargamento della strada, la quale avrà un campo viabile di m. 9 più due marciapiedi e cioè uno, a monte, di m. 2 e uno a valle di ml. 1,50 (totale m. 12,50).

L'accordo fu raggiunto sulla base di Fr. 40.000,— per la cessione dei fabbricati e dei relativi sedimi. Le spese di demolizione sono a carico dei vecchi proprietari, ai quali rimane lo spoglio.

L'Ispettorato federale dei lavori pubblici ha autorizzato l'espropriazione anticipata dei due mappali davanti all'albergo Eden, e la Confederazione parteciperà alla spesa con un sussidio del 35 %.

Il credito necessario è quindi di Fr. 40.000,—.

L'espropriazione è già stata eseguita ma i lavori non ancora iniziati.

#### *Correzione della strada Piotta - Stalvedro, dal km. 109,750 al km. 112,860*

L'intenso traffico automobilistico, al quale si aggiunge ora anche quello proveniente dalla Germania, in forte ripresa, e la sistemazione completa del valico del Gottardo, dal confine Uri ad Airolo - Stalvedro, rendono urgente la correzione del tronco che va dalla galleria dello Stalvedro a Piotta, su una distanza di m. 3.110.

Questo tronco è in pessime condizioni, sia per la vetustà dei muri di sostegno e dei muri di controriva, spesso danneggiati da valanghe e da franamenti parziali, sia per le caratteristiche stesse del tracciato, che è un susseguirsi di curve e di controcurve a piccolo raggio e quindi con visuale molto limitata; il campo viabile non è utilizzato su tutta la sua larghezza e, per conseguenza, il traffico degli automezzi si svolge con notevole pericolo. L'attuale ponte sul Ticino, il cosiddetto « Ponte Sordo » ha gli accessi formati da curve quasi ad angolo retto e la circolazione avviene perciò a velocità limitatissima.

Il progetto prevede l'allargamento a 7 m. del campo viabile, con curve di 200 m. di raggio (minimo) salvo in un caso dove la curva avrà 140 m. di raggio ma con centro a valle, così che la visuale è garantita su tutto lo sviluppo della curva.

Il tracciato segue quello attuale, eccezion fatta per l'attraversamento del Ticino: il nuovo ponte in cemento armato a telaio con piedritti corti e travi longitudinali precomprese, lungo complessivamente 63 m., ha un'apertura, tra i piedritti, di 55 m. La larghezza del ponte è di m. 9,80 di cui m. 7,80 per il campo stradale e m. 2 per i due marciapiedi laterali. Il ponte è calcolato per un carico di 75 tonnellate, transitante su carrelli speciali. Il nuovo ponte attraversa obliquamente l'alveo del Ticino, raccordandosi al vecchio tracciato con curve di 100 m. di raggio. Il profilo longitudinale non si allontana sensibilmente da quello attuale: la pendenza massima è del 4,71 %.

Per migliorare ulteriormente la viabilità, sono state applicate le direttive dell'ordinanza federale 27 luglio 1951 atte a conferire maggior sicurezza al transito degli automezzi. E' prevista una pavimentazione in cemento armato di 17 cm. di spessore; i marciapiedi e le piazze di posteggio saranno catramati.

Il preventivo è calcolato in Fr. 3.276.000,— di cui Fr. 457.715,— per il nuovo ponte, ciò che corrisponde a Fr. 924.000,— per km. di strada (ponte escluso).

Chiediamo lo stanziamento dell'intero credito, facendo osservare che le Autorità federali hanno autorizzato per il biennio 1953-54 un volume di lavori per soli Fr. 1.400.000,—.

Il sussidio accordato dalla Confederazione è del 70 % della spesa effettiva (valico del Gottardo). L'opera sarà completata con il programma federale di lavori 1955-56 per i valichi alpini.

I lavori non sono ancora stati iniziati.

#### *Correzione della strada del Gambarogno : nuovo tronco di Alabardia, dal km. 4,740 al km. 5,865*

Con decreto legislativo del 30 gennaio 1939 il Gran Consiglio stanziava un credito di 1 milione di franchi per la ricostruzione del tronco Vira - S. Nazzaro.

Sopravvenne la guerra e il lavoro non fu eseguito, per cui il credito rimase a disposizione.

Nel 1949 il Gran Consiglio decise la sistemazione della strada negli abitati di Vira e di Gerra e votò un credito a sè, nella cifra complessiva di Fr. 733.000,—.

Del vecchio credito di 1 milione, si spesero ca. Fr. 200.000,— per la correzione di brevi tronchi tra Vira e Gerra: rimane quindi attualmente un residuo pari a Fr. 800.000,— che in un primo tempo venne destinato alla correzione di alcune curve e alla ricostruzione di muri di sostegno, per un importo preventivato in Fr. 790.000,— (migliorie lungo l'intero tracciato). Queste migliorie furono stralciate dal programma federale 1950-1952 (la strada del Gambarogno, come è noto, fa parte della rete delle strade principali di pianura, col tronco Biasca - Chiasso e Cadenazzo - Locarno - Brissago confine e beneficia perciò di sussidi federali): per conseguenza il credito è ancora disponibile e può essere utilizzato, senza nessun pregiudizio, per la costruzione edel nuovo tronco di ml. 1.125 che va dal sottopassaggio alle FF in località detta San Michele (territorio di Piazzogna) al sottopassaggio davanti alla proprietà Moebius (territorio di S. Nazzaro). Si può dire senza tema di smentite che questo è il tronco più pericoloso di tutta la strada del Gambarogno, poichè gli imbocchi ai due sottopassaggi ferroviari avvengono mediante curve senza nessuna visuale, sia a monte che a valle; inoltre, la strada ha forti pendenze per raggiungere l'abitato di Alabardia, sia da nord che da sud.

Nel 1951-52, l'allargamento negli abitati di Vira e di Gerra diede libero transito ai grossi autocarri (ciò che non era prima possibile, date le strozzature esistenti) e, in tale modo, si misero maggiormente in evidenza i pericoli offerti dalla debolezza dei muri di sostegno, dalla strettezza del campo stradale (3 m. in alcuni punti), dalla limitata altezza dei due sottopassaggi esistenti e dall'infelice tracciato, così che tutti sono d'accordo nel dare la precedenza alla costruzione del nuovo tronco di Alabardia, rimandando l'ultimazione dei lavori nell'abitato di Gerra e la sistemazione di altri tronchi, lungo i quali la circolazione si svolge con minor pericolo.

Le Autorità federali hanno accettato il nostro suggerimento, includendo nel programma di lavori 1953-1954 la costruzione del tronco di Alabardia, e sussidiandolo in ragione del 45 % della spesa (30 % di sussidio normale e 15 % di supplemento, poichè si tratta di un nuovo tronco di strada).

La ricostruzione ha inizio nel punto in cui furono eseguiti i nuovi muri di sostegno, a nord del primo sottopassaggio; il tracciato si svolge poi lungo la riva del lago, in zona rocciosa, sempre a valle della ferrovia, scavalca con un nuovo ponte di 12 m. di luce il riale di Alabardia che fa da confine tra Piazzogna e S. Nazzaro e si riallaccia al sedime attuale appena oltrepassato il secondo sottopassaggio della vecchia strada, in territorio di S. Nazzaro. La larghezza del campo stradale sarà di 7 m.; il raggio minimo delle curve di 200 m. e la pendenza longitudinale massima, dell'1,54 per cento.

Nel progetto di esecuzione sarà tenuto calcolo delle recenti norme tecniche federali per il miglioramento della visuale lungo i muri di controriva e lungo gli scavi in trincea e per l'adozione delle curve clotoïdali. La natura del terreno e la vicinanza della riva del lago esigono grandi muri di sostegno: dove questi ultimi oltrepassano l'altezza di 3 m., per non deturpare il paesaggio, la strada sarà sostenuta da archi di risparmio, poggianti su pile in muratura di granito a facciavista.

La pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso di 5 cm. di spessore. Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 1.160.000,— ciò che corrisponde a 1.050.000,— il km. Come abbiamo detto, il sussidio federale è del 45 % della spesa. Il credito ancora necessario è di Fr. 360.000,—.

L'opera non è ancora stata iniziata.

*Sistemazione dell'imbocco stradale alla valle di Blenio, nell'abitato di Biasca*

Il tronco di strada che serve di accesso alla valle di Blenio, dal bivio per il Gottardo alla periferia del vecchio borgo di Biasca, verso la Buzza, si trova in condizioni deplorabili, sia per la strettezza del campo viabile fiancheggiato da fabbricati civili, da rustici e da letamai, sia per lo stato pietoso della vecchia pavimentazione, costituita da un acciottolato con guidovie di granito.

Da molto tempo il Comune di Biasca giustamente reclama una sistemazione di questo tronco nell'abitato, poichè si tratta dell'accesso al valico del Lucomagno.

Con il progetto che presentiamo si correggono ca. 644 ml. di strada, allargandola a m. 6 mediante la demolizione di alcuni fabbricati tra le sez. 10 e 14 e l'arretramento di altri (proprietà Pini e Patriziato di Biasca). Anche i diversi letamai che fiancheggiano attualmente la strada vengono tolti e portati altrove, con grande vantaggio per l'igiene nell'abitato.

Il nuovo campo stradale avrà un profilo convesso, limitato da bordure e pavimentato mediante uno strato inferiore a semipenetrazione e uno strato superiore a tappeto bituminoso; gli scorpori laterali saranno pure pavimentati e serviranno da marciapiede. La spesa è preventivata in Fr. 357.500,— di cui il 30 % (cioè Fr. 107.250,—) a carico del Comune di Biasca e il resto a carico dello Stato.

Per il momento non è previsto un sussidio federale, nel quadro della ricostruzione del valico del Lucomagno (valichi alpini) poichè le Autorità federali competenti intendono dare la preferenza a un nuovo tronco di circonvallazione all'abitato di Biasca, che serva di accesso alla valle di Blenio. La soluzione definitiva di questo problema richiederà ancora molti anni, poichè i limitati sussidi stanziati da Berna a favore del Lucomagno non bastano attualmente a coprire i lavori già eseguiti lungo la tratta Biasca - Olivone; opere più urgenti di pavimentazione lungo il tronco Olivone - confine con il Canton Grigioni dovranno essere incluse nei prossimi programmi di lavoro, per rendere efficiente il valico del Lucomagno fino ad oggi alquanto dimenticato dall'Autorità federale nella sua azione di sussidiamento.

Il progetto e il riparto della spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato in data 20 febbraio 1953. Unico ricorso presentato è quello del Consiglio parrocchiale di Biasca, che contesta la pubblica utilità dell'opera, a causa della espropriazione dei mappali 5789 - 5790 (caseggiato della Fondazione Peduzzi). Il progetto non può essere modificato, per esigenze di tracciato imposte dalla sicurezza del traffico e per conseguenza il ricorso della Parrocchia di Biasca deve essere respinto, anche perchè non si può contestare la pubblica utilità di una correzione stradale; si rimanda la questione delle indennità alla seconda pubblicazione dei piani.

L'opera non è ancora stata iniziata.

Riteniamo di avere esposto con chiarezza le ragioni che ci obbligano a fare una nuova richiesta di crediti e Vi invitiamo a dare la vostra approvazione all'annesso disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :  
*Celio*

Il Cons. Segr. di Stato :  
*Canevascini*

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dei progetti, dei preventivi e lo stanziamento dei crediti per le opere di sistemazione delle strade alpine e di pianura (X periodo)

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino,

visto il messaggio 4 settembre 1953 n. 445 del Consiglio di Stato,

*d e c r e t a :*

*Art. 1.* — Sono approvati i progetti delle seguenti opere, ne è dichiarata la pubblica utilità, ed accordati i relativi crediti :

<i>Designazione opere</i>	<i>spesa complessiva</i>	<i>importo lav. già eseguiti</i>	<i>importo lav. da eseguire già votato</i>	<i>credito già votato</i>	<i>nuovo credito</i>	<i>a carico Stato</i>	<i>sussidi fed. e comunali</i>
1. <i>Taverne</i>	3.400.000,—	3.400.000,—	—,—	2.189.163,—	1.210.837,—	—,—	1.700.000,—
2. <i>Melano-Capolago</i> (km. 11.730 - 12.150)							
a) <i>zona Calchera da sez. 89 a sez. 99</i>	910.000,—	650.000,—	260.000,—	401.400,—	508.600,—	190.100,—	318.500,—
b) <i>Capolago centro (abi- tato) (km. 11.560-11.730)</i>	581.000,—	397.000,—	184.000,—	285.000,—	296.000,—	92.650,—	203.350,—
3. <i>Bissone-Maroggia</i>	840.000,—	760.000,—	80.000,—	491.264,—	348.736,—	54.736,—	294.000,—
4. <i>Melano-Maroggia</i>	800.000,—	—,—	800.000,—	390.000,—	410.000,—	130.000,—	280.000,—
5. <i>Ascona-Brissago</i>							
a) <i>Cantonaccio di Ascona</i>	170.000,—	170.000,—	—,—	132.000,—	38.000,—	—,—	88.100,—
b) <i>Colombaio - Pelinda di Ronco s/A.</i>	165.100,—	165.100,—	—,—	124.100,—	41.000,—	—,—	58.792,50
c) <i>Moscia di Ascona</i>	160.000,—	160.000,—	—,—	100.000,—	60.000,—	—,—	88.000,—
d) <i>Monte Tabor e alla Venasca</i>	120.000,—	120.000,—	—,—	102.000,—	18.000,—	—,—	44.100,—
e) <i>km. 8.170 - 9.500</i>	64.000,—	64.000,—	—,—	—,—	64.000,—	64.000,—	—,—
f) <i>al km. 8.900</i>	20.000,—	20.000,—	—,—	—,—	20.000,—	14.300,—	5.700,—
g) <i>Riasco-Brissago</i>	85.000,—	85.000,—	—,—	—,—	85.000,—	59.500,—	25.500,—

6. <i>Locarno-Brissago</i>								
a) Monte Tabor	250.000,—	—,—	250.000,—	110.000,—	140.000,—	40.000,—	100.000,—	
b) Riasco-S. Mauro	320.000,—	—,—	320.000,—	108.000,—	212.000,—	68.000,—	144.000,—	
7. <i>Riva Paradiso - espropriazione all'albergo Eden</i>	40.000,—	—,—	40.000,—	—,—	40.000,—	26.000,—	14.000,—	
8. <i>Forca S. Martino - Melide - Bissone</i>	1.000.000,—	—,—	1.000.000,—	—,—	1.000.000,—	450.000,—	550.000,—	
9. <i>Correzione strada Piotta-Stalvedro</i>	3.276.000,—	—,—	3.276.000,—	—,—	3.276.000,—	982.800,—	3.276.000,—	
10. <i>Correzione strada Gamba-rogno dal km. 4.730 al km. 5.865 in località Alabardia</i>	1.160.000,—	—,—	1.160.000,—	800.000,—	360.000,—	638.000,—	522.000,—	
11. <i>Sistemazione strada nell'interno di Biasca - direzione val Blenio</i>	357.500,—	—,—	357.500,—	—,—	357.500,—	250.250,—	107.250,—	
Totale	13.718.600,—	5.991.100,—	7.727.500,—	5.232.927,—	8.485.673,—	3.060.336,—	7.819.292,50	

Art. 2. — I sussidi federali andranno in deduzione del costo dell'opera.

Art. 3. — Non sarà dato corso all'esecuzione delle opere sino a quando i contributi dovuti dai Comuni od altri enti interessati non siano fisstai 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 un mutuo o l'emissione di un prestito il cui ricavo sarà da inscrivere al movimento capitali del Dipartimento delle finanze.

Art. 7. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi. Il Consiglio di Stato fissa la data della entrata in vigore.

