

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi e lo stanziamento dei crediti per l'esecuzione di alcune opere lungo le strade principali (correzione tronco stradonino - Gordola, correzione strada e ricostruzione del ponte della Leggiuna, correzione strada Dongio - Corzoneso e ricostruzione del ponte sul Brenno)

(del 7 giugno 1955)

*Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,*

Ogni quinquennio la Confederazione stabilisce, sulla scorta del piano generale delle strade sussidiate, i tronchi che entrano in considerazione per il sussidiamento. Per procedere alla definizione delle opere da eseguire, il Dipartimento federale dell'interno si fa sottoporre proposte dai Cantoni, le quali, come è pensabile, superano di gran lunga le possibilità di finanziamento federale. Giova infatti ricordare che la Confederazione sussidia le opere stradali sul bilancio ordinario, alimentato dalla metà del dazio sulla benzina. Di questa metà il 40 % è destinato ai sussidi diretti alle opere, 20 % per i valichi alpini e 20 % per le strade di pianura, così che, al massimo, stanno a disposizione del Dipartimento federale dell'interno, annualmente, 14 milioni per le strade di pianura e 14 per i valichi alpini, con cui soddisfare le esigenze di tutti i Cantoni. Una nostra proposta di finanziamento con prestiti, è stata respinta dal Consiglio federale.

Da tempo è invalsa la consuetudine di discutere i programmi con i Cantoni, così che siamo già informati sulle opere ammesse e quelle rinviata. L'attuale programma è limitato a un quadriennio, perchè nel 1958 scade il regime provvisorio delle finanze federali ed anche la disposizione sulla concessione ai Cantoni della metà del dazio sulla benzina. Attualmente il programma federale, allestito dall'Ispettorato federale dei lavori pubblici, è sottoposto all'esame del Dipartimento federale delle finanze, e dobbiamo ritenere che sarà approvato dal Consiglio federale solo fra qualche tempo.

Se si considera il tempo necessario per l'approvazione dei crediti in sede cantonale, la dichiarazione di pubblica utilità, le espropriazioni, si deve contare che prima del 1956 sarà impossibile porre mano alle costruzioni nei tronchi di strade contemplati dal programma federale, e ciò ancora se la lunga procedura avrà regolare e rapido svolgimento.

Tre opere rivestono però, fra tutte, carattere di particolare urgenza, onde crede il Consiglio di Stato di dovere, per queste, anticipare la domanda di credito nel tentativo di dare inizio ai lavori ancora nell'autunno 1955. Si tratta del tronco di strada dallo sbocco dello stradonino sulla Bellinzona - Locarno, fino all'inizio dell'abitato di Gordola, dei ponti sulla Leggiuna a Malvaglia e sul Brenno a Dongio.

La prima opera è urgente perchè la strada presenta un pericoloso cedimento sui cigli, dovuto al terreno acquitrinoso, così che fra la mezzaria e il limite del campo rotabile si nota una differenza di livello fino a 60 cm., con pendenze del 15 - 20 % anzichè i regolamentari 2 %. Quella strada, molto frequentata, costituisce costante serio pericolo, che deve essere eliminato il più presto possibile, anche perchè il cedimento è in continuo progresso e potrebbe fra non molto imporre costoso lavoro provvisorio, con inutile dispendio per il Cantone.

I due ponti summenzionati sono provvisori; dal 1951 quello della Leggiuna, da tempo, almeno nel rinforzo, quello di Dongio. Se difficoltà non imporranno remora, con la primavera del 1956 inizieranno le opere per lo sfruttamento idroelettrico del Brenno, e quindi i trasporti su strada, intensi e pesanti, ed in ogni caso tali da superare le portate dei due ponti. E' pertanto indispensabile procedere alla loro ricostruzione, da tempo prevista e non eseguita, perchè attraverso la sistemazione della Biasca-Olivone avevamo superato i limiti del sussidiamento federale per il Lucomagno, così che nel prossimo programma fu necessaria una piccola rinuncia sul Gottardo per il finanziamento delle opere da eseguire al Lucomagno, oltre l'assorbimento dell'importo speso in anticipo. E' nostra intenzione approfittare dell'autunno 1955 e della primavera 1956 per portare a compimento queste due opere che, se non andassero in cantiere fuori della stagione delle piene, sarebbero remorate fino al 1956/57, con evidente intralcio e remora dei lavori idroelettrici.

Il credito necessario per le tre opere ammonta a Fr. 1.780.000,— di cui Fr. 943.250,— a carico del Cantone e Fr. 836.750,— coperti dai sussidi federali, del 30 % per la strada di pianura e del 65 % per il Lucomagno.

Diamo qui sotto una descrizione tecnica delle tre opere.

#### *Correzione della strada Cadenazzo - Locarno : tronco stradonino - Gordola*

Come abbiamo detto, la strada che si vuol correggere presenta un'eccessiva convessità, con serio pericolo per la circolazione; anche dal lato planimetrico rivela notevoli deficienze. Il progetto prevede quindi la sistemazione di circa ml. 1.680 di strada, dal bivio per Quartino - Cadenazzo (sottopassaggio alla linea ferroviaria nei pressi di Riazzino) all'inizio dell'abitato di Gordola. I cedimenti dei cigli, accentuatissimi dopo i nubifragi del 1948 e del 1951, hanno rovinato il sottofondo, per cui urge il completo rifacimento della massiciata. Il progetto ha studiato un miglior tracciato sia planimetrico che altimetrico, il rifacimento completo del sottofondo, con l'esecuzione di drenaggi lungo i due cigli, per lo smaltimento delle acque stagnanti, e il consolidamento del terreno mediante un forte strato di ghiaia sana e resistente. La larghezza del campo stradale vien portata a m. 7 più un marciapiede, a monté, di m. 1.50 e una banchina, a valle, di m. 2 per il transito del bestiame. La pavimentazione è prevista mediante calcestruzzo armato di 17 cm. di spessore; il marciapiede sarà rivestito mediante un tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore.

L'incrocio della strada Bellinzona - Locarno con lo Stradonino, in corrispondenza al sottopassaggio ferroviario nei pressi di Riazzino, sarà sistemato in base a un progetto allestito in collaborazione con l'Ufficio federale per la prevenzione degli infortuni, data la mancanza di visuale a causa del cavalcavia. Il preventivo per la correzione del tronco suddetto, rileva una spesa di franchi 915.000,—.

La Confederazione sussidia i lavori con il 30 %, trattandosi di una delle strade principali di pianura (Cadenazzo - Locarno - Ascona - Brissago confine).

Con decreto legislativo del 20 dicembre 1950 è già stato accordato un credito di Fr. 106.000,— per quest'opera, la cui esecuzione fu allora rimandata. Chiediamo ora di poter utilizzare il credito, per la sistemazione del profilo trasversale della strada lungo il tronco che va dal bivio Stradonino a Riazzino su un percorso di ca. 1000 m. e che costituisce il prolungamento del tronco Gordola - Bivio Stradonino. Il progetto prevede il rialzo dei cigli e la sistemazione razionale del campo viabile, con larghezza di m. 7 più due banchine laterali di 2 m. ciascuna. Le caratteristiche tecniche sono quindi eguali a quelle adottate per il primo tronco e non c'è nessuna variazione del profilo longitudinale. Si applica una catramatura, previo rafforzamento del sottofondo con pietrisco e ghiaia; il campo viabile viene delimitato con bordure rustiche e cubotti di granito. Il preventivo è calcolato in Fr. 105.000,—.

Il Consiglio di Stato ha approvato, con risoluzione governativa del 16 dicembre 1954, progetto e preventivo.

Entro il termine fissato dalla legge, sono stati presentati alcuni ricorsi e precisamente :

1. Fratelli Politta fu Bartolomeo, Gordola; ricorrono contro la formazione della banchina di 2 m. di larghezza, destinata al bestiame, affermando che il marciapiede, a monte della strada, è più che sufficiente: si fa osservare che questa banchina, dato il forte transito di bestiame nella zona (accesso alla Valle Verzasca) è assolutamente necessaria per non ostacolare e mettere in pericolo quello dei veicoli e dei pedoni. Per conseguenza il ricorso deve essere respinto.
2. Gianettoni Giovanni, Gordola: non contesta la pubblica utilità dell'opera ma chiede il ripristino di un pozzo artesiano esistente sulla sua proprietà al mappale 376 di Gordola. La richiesta sarà esaminata e decisa durante la esecuzione dei lavori.
3. Consorzio Riale Carcale: chiede un adeguato indennizzo di espropriazione del terreno necessario alla correzione stradale e chiede che lo Stato assuma a suo carico i lavori di ripristino degli argini, di sistemazione della strada consortile (imbocco) e di drenaggio; chiede infine un compenso per l'estrazione di materiale ghiaioso di ripiena.  
Il ricorso è intempestivo e dovrà essere rinnovato allorchè saranno esposti i piani, con la procedura di espropriazione.

#### *Correzione della strada alla Leggiuna, con ricostruzione del ponte*

L'8 agosto 1951, un nubifragio violentissimo gonfiò il torrente Leggiuna, in territorio di Malvaglia, così che le acque, straripando, travolsero il ponte stradale e le rampe di accesso. La truppa del genio provvide a costruire un ponte provvisorio di legno che venne opportunamente raccordato alla strada esistente mediante ripiene e livellamento del materiale convogliato dalla piena. Il progetto che presentiamo, corregge in modo definitivo ca. 460 ml. di strada, dal km. 3,540 al km. 4,000 e ricostruisce il ponte sulla Leggiuna. Per garantire una altezza sufficiente sul letto del torrente, il piano stradale del nuovo ponte sarà 3 m. più alto, rispetto a quello di prima. La larghezza del campo viabile è di m. 6 nei raccordi con la strada esistente e di m. 7,40 sul ponte: in tal modo l'attuale strada potrà poi essere allargata a 7 m. La pavimentazione avverrà mediante catramatura superficiale e tappeto bituminoso di 3 cm. di spessore ma sarà eseguita solo a completo assestamento delle ripiene.

Il ponte è stato progettato dall'ing. Krüsi, con struttura a telaio e articolazioni agli appoggi per rendere elastico il sistema e ridurre gli sforzi provocati dal ritiro del calcestruzzo, dai cambiamenti di temperatura, ecc.: ha una luce di 30 m. (distanza fra i piedritti). Per evitare fessure capillari e azioni nocive del gelo è stato scelto il cemento armato precompresso. Il ponte, che attraversa il torrente a valle dell'attuale ponte di legno, è planimetricamente in curva: come abbiamo detto, ha un campo viabile di m. 7,40 più un marciapiede di m. 1,20 a valle e un bordo per il parapetto, a monte. La costruzione del ponte dovrà avvenire tra l'ottobre e il maggio susseguente, in modo che la centinatura, prevista del tipo normale con puntelli a ventaglio, possa essere smontata prima che si manifesti il pericolo di una piena. Sul ponte sarà posato un tappeto bituminoso, previa isolamento mediante asfalto fuso.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 510.000,— di cui Fr. 278.000,— per la correzione stradale e Fr. 232.000,— per il nuovo ponte. La spesa per la sistemazione stradale sarà messa a carico dei crediti suppletivi per opere alluvionali, accordatici sul bilancio ordinario del 1951 (D.L. 17 dicembre 1951). Oc-

corre quindi solo un credito di Fr. 232.000,— per la costruzione del ponte. La confederazione contribuirà con un sussidio pari al 65 % della spesa (valichi alpini).

*Correzione della strada Dongio - Corzoneso, dal km. 10,960 al km. 11,460 e costruzione di un nuovo ponte sul Brenno*

Si correggono ca. 500 ml. di strada, allargandola a m. 7 e raccordandola a quella esistente, larga m. 6 : il tronco, costruito a nuovo, va dall'imbocco sud del ponte in ferro sul Brenno alla casa Cesera e costituisce i due accessi al nuovo ponte, eliminando in tal modo la grande curva della strada attuale. E' prevista una pavimentazione mediante tappeto bituminoso di cm. 2, su una semipenetrazione.

Il nuovo ponte attraversa il Brenno a nord del ponte in ferro esistente : verso Corzoneso il ponte è in rettilineo e verso Dongio in curva (clotoide). Si tratta di un ponte di cemento armato precompresso, di 50 m. di luce, con un campo viabile di 7 m. di larghezza, più due marciapiedi laterali, rispettivamente di m. 1,65 e di m. 1,15. Il ponte è a telaio, con due articolazioni agli appoggi, formate da striscie di piombo : con queste articolazioni, il sistema diventa elastico e non subisce grandi sforzi dovuti al ritiro del calcestruzzo, ai cambiamenti di temperatura, a deformazioni plastiche, ad assestamento degli appoggi, ecc. La platea del ponte sarà pavimentata mediante un conglomerato bituminoso ruvido.

Per la centinatura sono previste due soluzioni : una a travi collate nel caso che la centinatura debba rimanere in efficienza durante il periodo delle piene e una normale (puntelli a ventaglio) nel caso che il ponte possa essere costruito fra l'autunno e la primavera.

Il preventivo di spesa per quest'importante opera è calcolato in Fr. 790.000,— di cui Fr. 206.500,— per la correzione stradale e Fr. 583.500,— per il nuovo ponte sul Brenno.

Con decreto legislativo del 30 gennaio 1939 è già stato accordato un credito di Fr. 157.000,—. L'opera non fu eseguita perchè intervennero nuovi criteri di sussidiamento e il progetto venne riveduto e ampliato. Il credito necessario si riduce quindi a Fr. 633.000,—. Trattandosi di un tronco che fa parte del valico del Lucomagno, i lavori sono sussidiati dalla Confederazione con il 65 % della spesa.

Osiamo sperare, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, che non vi riuscirà difficile condividere le ragioni d'urgenza che ci muovono ad anticipare la domanda di credito per queste opere. La vostra approvazione ci permetterà di dare avvio alla procedura di espropriazione e di allestire i capitolati di appalto, così che, non appena saremo in possesso della risoluzione del Consiglio federale e dell'approvazione formale dei progetti, già accettati dall'Ispettorato federale, potremo dare inizio alle opere.

Vi invitiamo pertanto a voler approvare l'annesso disegno di decreto legislativo e di gradire i sensi del nostro migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Galli

Il Cons. Segr. di Stato :

Janner

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi  
e lo stanziamento dei crediti per l'esecuzione di alcune opere  
lungo le strade principali

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino  
visto il messaggio 7 giugno 1955 n. 554 del Consiglio di Stato,

*decreta:*

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

	Preventivo	Sussidi	Quota a carico dello Stato
a) <i>Correzione strada Cadenazzo - Locarno, tronco Stradonino - Gordola</i>	915.000,—	274.500,—	640.500,—
b) <i>Correzione strada alla Leggiuna con ricostruzione ponte</i>	232.000,—	150.800,—	81.200,—
c) <i>Correzione strada Dongio - Corzoneso (dal km. 10,960 al km. 11,460) e rico- struzione ponte sul Brenno (nuovo credito)</i>	633.000,—	411.450,—	221.550,—
<b>Totale</b>	<b>Fr. 1.780.000,—</b>	<b>836.750,—</b>	<b>943.250,—</b>

Art. 2. — E' autorizzata la sistemazione dei cigli lungo la tratta Stradonino - Riazzino, utilizzando il credito di Fr. 106.000,— concesso con decreto legislativo 20 dicembre 1950 per la correzione di una curva lungo la strada Riazzino - Gordola.

Art. 3. — I sussidi federali accordati per la sistemazione delle strade di pianura di grande traffico e dei valichi alpini andranno in deduzione del costo totale dell'opera.

Art. 4. — Non sarà dato corso alla esecuzione delle opere sino ad approvazione definitiva dei progetti e stanziamento dei sussidi da parte dell'Autorità federale.

Art. 5. — 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 iscrivere al movimento capitali del Dipartimento delle finanze.

Art. 6. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino delle leggi e degli atti esecutivi. Il Consiglio di Stato fissa la data dell'entrata in vigore.

