

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi  
e lo stanziamento dei crediti per alcune opere di sistemazione stradale  
in aggiunta a quelle del XVI. periodo

(del 29 agosto 1961)

*Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,*

Con messaggio del 14 aprile 1961 il Consiglio di Stato chiedeva al Gran Consiglio l'approvazione dei progetti di opere stradali per un importo complessivo di Fr. 23.179.378,— di cui Fr. 13.163.478,— a carico del Cantone.

Già allora venne preannunciata un'ulteriore domanda di credito per opere di sistemazione stradale di analoga importanza rispetto a quelle di cui si chiedeva l'accettazione, siccome imposte dall'aumento sempre più sensibile della circolazione stradale nel paese e dalla conseguente necessità di mantenere il più possibile in efficienza le attuali arterie di comunicazione.

E' opportuno rilevare ancora una volta che attraversiamo nell'ambito della politica stradale un momento di transizione di estrema delicatezza e importanza : siamo è vero nella fase di attuazione dei primi tronchi della strada nazionale, ma ci rendiamo conto che questa nuova grande arteria di traffico non potrà essere a disposizione prima degli anni che vanno dal 1966 al 1970.

Intanto è obbligo dell'Autorità cantonale di rendere il più possibile efficienti le attuali strade principali anche se la decisione del Consiglio federale di alcuni anni or sono obbliga il Cantone ad assumere in proprio la quasi totalità delle spese relative alla correzione di tronchi che corrono parallelamente alla futura strada nazionale.

E' chiaro che nell'ipotesi in cui il programma delle strade nazionali in determinati punti del paese dovesse subire dei ritardi, le spese che proponiamo ora alla vostra approvazione verranno sottoposte per il sussidiamento all'Autorità federale.

Il Consiglio di Stato ha tuttavia ritenuto che l'urgenza della sistemazione idonea a sveltire la circolazione lungo le nostre strade principali determina l'obbligo di agire con rapidità, poichè l'attesa delle decisioni definitive in sede federale porterà al nostro Cantone e alla sua economia pregiudizi che occorre ad ogni costo evitare.

Il presente messaggio prevede tra le altre opere la circonvallazione di Biasca, intesa a togliere l'ostacolo costituito dall'esistente passaggio a livello, e la nuova strada di Bodio che eliminerà la strozzatura oggi esistente nel centro del paese.

Le condizioni del tratto di strada che congiunge Giubiasco con Cadenazzo sono tali da necessitare una rapida, adeguata sistemazione. Il fondo stradale è privo della necessaria regolarità ed è fonte di pericoli seri, come risulta in modo chiaro dal succedersi di incidenti della circolazione di cui taluni di proporzioni ed effetti molto gravi.

La sistemazione ha già formato oggetto di studi e di progetti e si presenta in modo meno semplice di quanto si possa ritenere sulle basi di considerazioni immediate e intuitive : sembrerebbe infatti che la correzione di un tronco rettilineo non debba presentare difficoltà di qualsiasi natura.

L'esame attento e approfondito dei problemi che si collegano a quest'opera porta a ben altre conclusioni: la definitiva sistemazione stradale implica la determinazione d'accesso in territorio di Giubiasco della futura autostrada e il collegamento della futura grande arteria internazionale verso Locarno e la regione del Locarnese.

Il tracciato di tale via di comunicazione è a sua volta in relazione con la sistemazione del Piano di Magadino in rapporto ai problemi di multiforme aspetto che si presentano alla nostra considerazione e valutazione: pensiamo in particolare, per citare solo qualche esempio, all'aeroporto cantonale, al futuro porto idroviario, all'insediamento industriale che sta prendendo inizio nella regione.

Il Consiglio di Stato ha pertanto ritenuto di intraprendere una vera e propria opera di pianificazione per il Piano di Magadino dalla quale dovranno scaturire anche i futuri collegamenti stradali improntati a larghezza di vedute e soprattutto alle esigenze che si imporranno certamente nell'avvenire. Riteniamo tuttavia che non si possa lasciare l'attuale strada nelle condizioni in cui si trova: è per questa ragione che vi proponiamo di accettare ed approvare il progetto dell'Ufficio tecnico cantonale, che prevede una sistemazione provvisoria idonea a realizzare un miglioramento sensibile della situazione attuale sia dal profilo tecnico sia da quello della sicurezza della circolazione senza compromettere eventuali soluzioni future maggiormente razionali.

La spesa è assunta per intanto dal Cantone, ma per un accordo stipulato con la Confederazione potrà essere oggetto di sussidiamento se l'attuale tracciato troverà conferma quale strada principale nell'ambito degli studi di pianificazione che sono stati avviati.

Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni farà ogni sforzo affinché le citate correzioni possano intervenire entro il 1962.

Seguirà entro breve termine un'altra domanda di credito per la sistemazione di un ampio tratto della Locarno - Brissago, e per la soppressione del passaggio a livello di Cresciano.

Diamo ora la descrizione delle singole opere.

1. *Correzione della strada del Lucomagno: Olivone - Ponte Ganna, dal km. 22,894 al km. 23,820.*

La strada del Lucomagno per la mancata costruzione di quella del Kisten, è rimasta alquanto negletta, con il suo tracciato ricco di curve senza visuale, con la ristrettezza del campo viabile (ml. 4,50 in media) e con la manutenzione mediante inghiaamento, così che la circolazione degli automezzi non ha condizioni idonee per la sicurezza del traffico.

Con D.L. del 29 maggio 1961 (opere del XVI periodo di sistemazione generale) è stato votato un credito di Fr. 1.370.000,— per la sistemazione provvisoria del tronco Camperio - Confine con i Grigioni e un credito di franchi 3.898.000,— per la sistemazione definitiva del tronco Ponte Ganna - Larescio.

Il progetto che presentiamo considera ora la correzione definitiva di un tronco di ca. ml. 930 e cioè dal km. 22,894 (a monte di Olivone) al km. 23,820 (Ponte Ganna) con una spesa preventivata in Fr. 852.000,—.

La correzione del valico del Lucomagno presenta carattere di urgenza, anche per il fatto che il Cantone dei Grigioni ha iniziato la sistemazione sul versante nord, nell'ambito degli impianti idroelettrici del Reno anteriore. Il tracciato non si scosta sensibilmente da quello attuale, se non per eliminare curve e controcurve o per sistemare curve a maggior raggio.

Il campo viabile avrà una larghezza di ml. 6,— in rettilineo, con banchine di 1 ml. in scavo o in rilevato.

Si elimina la strozzatura di Scona e si migliora la curva ad angolo retto, all'uscita del Ponte Ganna (sez. 55-70) ampliando anche il raccordo di accesso a Campo Blenio.

La pendenza longitudinale viene aumentata uniformemente, per evitare eccessive sopraelevazioni del corpo stradale, sui terreni attraversati; pendenza massima 8,4 %; minima 4,2 %.

L'unico manufatto degno di rilievo è il ponte di m. 21,40 di luce, sul Brenno al Ponte Ganna, con soppressione di uno dei bracci del fiume e conseguente correzione del riale di Sommascona, con una gettata di blocchi, per proteggere il nuovo campo stradale.

Tutte le curve aventi un raggio inferiore a ml. 200, sono state allargate secondo le norme ufficiali (possibilità di incrocio per 2 torpedoni).

La pavimentazione è prevista mediante miscela bituminosa in 3 strati (6 + 4 + 3 cm. quale strato di usura).

A monte del Ponte Ganna, avrà inizio la pavimentazione in calcestruzzo.

Il preventivo di spesa è calcolato, come abbiamo detto, in Fr. 852.000,— di cui Fr. 553.800,— a carico della Confederazione (valichi alpini: sussidio del 65 % per il Lucomagno), Fr. 50.000,— a carico del Comune di Olivone (contributo fisso) e Fr. 248.200,— a carico dello Stato.

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. dell'11 aprile 1961 e nei termini stabiliti furono interposti i seguenti ricorsi:

Il signor Luigi Corti, Olivone, chiede un sopralluogo, senza indicarne i motivi: il ricorso non può essere preso in considerazione.

I signori Eredi fu Luigi Urietti ricorrono lamentando:

- a) inconvenienti per l'accesso alla nuova stalla sussidiata dallo Stato e dalla Confederazione;
- b) l'occupazione di due parcelle da costruzione (n. 2495 e 2967);
- c) l'occupazione della parcella n. 2468 che confina con la strada esistente.

Si osserva che il tracciato non può essere spostato e ciò per ragioni tecniche. Si può tuttavia affermare che il mappale n. 2495 non vien danneggiato dalla costruzione della strada e che i mappali n. 2468 e 2967 non possono essere considerati terreni da costruzione. Il ricorso è quindi respinto.

Il signor Orfeo Degrossa, Olivone, chiede un sopralluogo tecnico pur non contestando la pubblica utilità dell'opera: il sopralluogo sarà fatto dall'Ufficio tecnico cantonale, a tempo debito.

Il Municipio di Olivone chiede l'esonero dal contributo di Fr. 50.000,—. Si osserva che il contributo fisso corrisponde al 6 % ca. del preventivo e che si giustifica, poichè equo e adeguato alle condizioni economiche del Comune di Olivone. Il ricorso deve quindi essere respinto.

## 2. *Correzione della strada nell'abitato di Dongio.*

La correzione parte dal passaggio a livello con la ferrovia Biasca - Acquarossa, all'entrata sud del paese e termina alla sez. 92 in direzione Acquarossa, allacciandosi alla sistemazione avvenuta recentemente.

Si procede in tal modo alla correzione di ca. ml. 800 di strada, nel nucleo abitato di Dongio, conferendo al campo viabile una larghezza di ml. 7, più due marciapiedi di ml. 1,50 l'uno.

Il passaggio a livello di cui sopra, non viene toccato, poichè sarebbe necessario un maggior angolo di incidenza con la strada, e ciò aumenterebbe il pericolo di incrocio ferrovia - strada.

Per quanto riguarda l'andamento planimetrico, va notato il miglioramento del tracciato tra le sez. 17 e 60 in rapporto alla fluidità del traffico e alla visuale.

L'andamento altimetrico, vale a dire la livelletta, non subisce modifiche degne di rilievo.

La captazione e il convogliamento delle acque meteoriche sono assicurati da una efficiente canalizzazione, con scarico nel Brenno e nella roggia di Crespogno. Non ci sono manufatti importanti, ma è previsto il rifacimento del muro di sostegno e di controriva e la copertura della roggia di Crespogno, tra le sez. 37 e 48.

La pavimentazione avverrà mediante impasto bituminoso in 3 strati, di 6 + 4 + 3 cm. (tappeto bituminoso per lo strato di usura).

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 578.000,— di cui Fr. 100.000,— quale contributo fisso a carico del Comune di Dongio e Fr. 478.000,— a carico dello Stato.

Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 25 aprile 1961.

Nel termine utile, furono presentati alcuni ricorsi e precisamente :

Il signor Monico Fausto fu Sebastiano, Dongio, chiede una maggiore indennità di espropriazione, per la maggiore occupazione di terreno coltivato : il ricorso è intempestivo e non riguarda la procedura per la pubblica utilità.

La signora Maria Monico ved. fu Eli, Dongio, chiede una indennità adeguata alla maggiore espropriazione di mq. 8. Vale quanto detto sopra.

Il signor Guido Nodiroli, Dongio, chiede :

- a) che il previsto marciapiede venga interrotto al limite sud della sua proprietà;
- b) che venga mantenuto l'allineamento attuale per quanto riguarda la cinta del suo terreno, indennizzando il terreno già occupato dal sedime stradale.

Si osserva :

- ad a) per ragioni tecniche e di sicurezza del traffico, il progetto prevede la continuazione del marciapiede fino alla piazza comunale, quindi non può essere interrotto davanti alla sua proprietà;
- ad b) l'allineamento attuale della cinta non può essere mantenuto, poichè il sedime davanti al fabbricato è necessario per la costruzione del marciapiede; il muro deve essere demolito e non più ricostruito.

Monico Stefano, Ruvigliana, chiede chiarimenti circa i lavori previsti nel suo stabile, in quanto il progetto esige la demolizione parziale del fabbricato. Fa inoltre rilevare che l'apertura esistente sulla strada cantonale non è più contemplata dal nuovo progetto. Il ricorso è intempestivo e non riguarda questa procedura, bensì quella di espropriazione.

Martinoli Dario, Dongio, chiede :

- a) che la larghezza del marciapiede sia fissata con un massimo di ml. 1,00;
- b) che la riduzione di capacità e di valore del suo posteggio sia equamente indennizzata.

Si osserva :

- ad a) durante la procedura di espropriazione si esaminerà la possibilità o meno di ridurre la larghezza del marciapiede a ml. 1,00;
- ad b) la richiesta è intempestiva e riguarda la procedura di espropriazione.

Il Municipio di Dongio chiede una riduzione del contributo, stabilito nella cifra fissa di Fr. 100.000,— su un importo complessivo di lavori di Fr. 708.000,— e precisamente :

a) espropriazione di stabili (confr. decr. leg. 20 ottobre 1960)	Fr. 130.000,—
b) progetto esposto, complessivamente	Fr. 578.000,—
Totale	Fr. 708.000,—

Il contributo del Comune ammonta in tal modo al 14 % ca. del costo complessivo dell'opera; questo importo è da ritenere equo, giustificato e commisurato alla situazione economica del Comune, se si considera il fatto che la correzione si svolge completamente in zona urbana e che, in base all'art. 23 della legge sulla costruzione e manutenzione delle strade del 17 gennaio 1951, il contributo comunale può arrivare fino al 50 % del costo effettivo dell'opera.

3. *Correzione della strada Pollegio-Giornico, dal km. 83,840 al km. 84,225 in territorio di Giornico.*

Con D.L. del 19 gennaio 1951 il Gran Consiglio ha accordato un credito di Fr. 551.000,— per la correzione del tronco tra il km. 84,225 e il km. 85,500. Si tratta ora di completare questa sistemazione dal confine territoriale con Bodio, al sottopassaggio delle FFS su un tratto di 385 ml., in territorio di Giornico.

L'andamento planimetrico non si scosta da quello attuale, pur aumentando il raggio delle curve per migliorarne la visuale, in modo di poter realizzare velocità di almeno 80 km. l'ora, in aperta campagna.

Non ci sono manufatti degni di nota, all'infuori di un alto muro di contro-riva al km. 84,225 dove la correzione si allaccia a quella già eseguita, mediante uno spostamento a monte, per migliorare la curva d'innesto al sottopassaggio, ciò che ha determinato la demolizione della casa di abitazione e dei rustici Agustoni.

Anche il profilo longitudinale rimane pressocchè invariato, ad eccezione dei raccordi tra le varie pendenze.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 7,— come nell'attuale sottopassaggio.

La pavimentazione è prevista su un sottofondo rinnovato di 20 cm. (materiale alluvionale sano e resistente), mediante impasto bituminoso in tre strati, di 6 + 4 + 3 cm. di spessore, di cui l'ultimo costituito da un tappeto bituminoso.

La delimitazione del campo stradale è ottenuta mediante una fila di mattonelle di cemento bianco.

La spesa è calcolata in Fr. 317.000,— (nuovo credito) di cui Fr. 221.900,— (70 %) a carico della Confederazione (valico del Gottardo) ed il resto a carico dello Stato.

La spesa in parola riguarda l'imbocco del sottopassaggio, già eseguito con la creazione di una piazza di scambio sul vecchio sedime stradale e la sistemazione di ca. 150 m. di strada fino al confine Bodio-Giornico, da eseguire con i previsti lavori attraverso l'abitato di Bodio.

4. *Correzione della strada Pollegio-Giornico, dal km. 80,738 al km. 83,840 in territorio di Bodio.*

La correzione di 3102 ml. della strada n. 2 (Gottardo) ha inizio al confine territoriale fra Pollegio e Bodio e termina al confine tra Bodio e Giornico.

Il tracciato segue quello esistente, con le seguenti modifiche :

- a) è previsto un nuovo tronco di circonvallazione al nucleo abitato di Bodio, di ca. 550 ml. dall'entrata all'abitato (lato sud) al bivio per Personico; si rende necessaria la demolizione di un fabbricato civile (ristorante) di 2 rustici e di un'autorimessa;
- b) vicino alla stazione di Bodio, la strada viene spostata a valle, per poter ampliare la curva e migliorarne in tal modo la visuale;
- c) vicino al ristorante Giudici, la strada vien spostata a monte, con la demolizione di due stalle, per ottenere una maggiore visuale;
- d) davanti al magazzino militare, le due curve esistenti sono costituite da un'unica curva, lungo la linea ferroviaria.

Il profilo longitudinale resta pressochè invariato, eccezion fatta per i raccordi tra le varie livellette. Pendenza massima 4,30 % tra il bivio di accesso a Personico e il riale Ramo, nell'abitato di Bodio.

La larghezza della strada, dopo la correzione, sarà di m. 7,50 in aperta campagna e lungo il tronco di circonvallazione, con due piste ciclabili di m. 1,50 ciascuna, per facilitare l'uso delle biciclette da parte dei numerosi operai che lavorano nelle fabbriche di Bodio; nell'abitato di Bodio, la larghezza varia da ml. 6,50 a m. 7 più un marciapiede di larghezza variabile, a seconda dell'allineamento degli stabili esistenti.

La tratta Bodio nord - confine con Giornico ha una larghezza unica di m. 7, con due banchine laterali : dalla stazione di Bodio alla passerella che conduce alle fabbriche, la strada ha un marciapiede di m. 2,— per garantire la sicurezza del traffico pedonale (operai, ecc.).

Il sottofondo vien rinnovato, con uno strato di 20 cm. di ghiaia sana e ricoperto con una pavimentazione bituminosa a 3 strati, di 13 cm. di spessore, complessivamente.

I marciapiedi e le piste ciclabili vengono pure pavimentati, con tappeto bituminoso di 2 cm. e delimitati da mattonelle bianche e cubetti in granito. La spesa ammonta a Fr. 1.844.000,— di cui Fr. 200.000,— a carico del Comune di Bodio (contributo fisso) e Fr. 1.644.000,— a carico dello Stato.

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 9 giugno 1961; nel termine utile sono stati presentati alcuni ricorsi e precisamente :

Le Ferrovie federali svizzere del II Circondario, Lucerna, affermano di non aver nulla da obiettare contro la pubblica utilità dell'opera e di voler trattare direttamente con i servizi cantonali competenti per l'espropriazione di terreno ferroviario.

Prendiamo atto di queste affermazioni e al momento opportuno trasmetteremo alle FFS, per esame e approvazione, i piani del progetto interessanti il sedime ferroviario.

Il Patriziato di Bodio chiede :

- a) la costruzione di un sottopassaggio per il bestiame fra le sez. 201 - 202, per poter accedere al pascolo tra la ferrovia e il fiume Ticino, senza dover attraversare la strada, eliminando in tal modo un grave pericolo per la circolazione stradale;
- b) l'ampliamento dei tombini già esistenti alle sez. 175, e 195.

Si osserva :

ad a) il manufatto viene ammesso, al fine di eliminare i gravi inconvenienti per la circolazione stradale, causati dall'attraversamento del sedime stradale dal bestiame; le dimensioni verranno stabilite, di comune accordo, fra i due enti interessati;

ad b) l'ampliamento dei tombini è già previsto dal progetto.

I fratelli Giuseppe, Alessandro e Luigi Pedroli, Bodio, chiedono :

- a) la ricostruzione del muro di cinta, nelle stesse condizioni di quello già esistente;
- b) che nel muro di cinta si lascino tutte le entrate esistenti/attualmente;
- c) che lo scarico del canale, in fondo al prato, sia ingrandito. Non accettano il prezzo a corpo di Fr. 600,— per la scala.

Il ricorso è intempestivo e non riguarda questa procedura, bensì quella di espropriazione.

Il signor Benizzi - Bertoli Giacomo, Bodio, chiede l'esecuzione di diverse opere riguardanti gli accessi al garage e al ristorante. Il ricorso non riguarda questa procedura, bensì quella di espropriazione.

Il signor Francini Giuseppe, Bodio, chiede informazioni sulla sistemazione dell'attuale porta di accesso e vetrina, in seguito alla sistemazione stradale. Il ricorso non riguarda questa procedura, bensì quella di espropriazione.

Le signore Filomena Pedroli fu Gaetano, Bodio, e Celestina Pedroli fu Agostino, Bodio, desiderano chiarimenti sulla sistemazione dell'entrata alla casa di loro proprietà e la espropriazione totale del terreno adibito ad orto (circa mq. 160). Il ricorso è intempestivo poichè riguarda la procedura di espropriazione.

I signori coniugi Rathey Sergio e signora, Bodio (rappr. dall'avv. Alfredo Giovannini, Biasca) contestano la pubblica utilità per il marciapiede previsto a destra della strada, direzione sud-nord, tra le sez. 277 e 309, poichè l'occupazione di terreno privato non è proporzionata all'interesse pubblico che il marciapiede rappresenta.

In via del tutto subordinata, i ricorrenti sono disposti a ritirare il presente ricorso se risulterà, dalle informazioni fornite, che l'esecuzione del marciapiede non compromette l'entrata al locale pubblico.

Si osserva :

Considerato il crescente sviluppo della motorizzazione, specialmente lungo le arterie a grande traffico, è stato deciso di costruire, negli abitati, due marciapiedi, per diminuire gli incidenti stradali dovuti alla circolazione dei pedoni. Nell'abitato di Bodio i due marciapiedi sono necessari e urgenti, quindi devono essere costruiti. Il ricorso è respinto.

I sigg. Butti eredi fu Pietro, Bodio, non contestano la pubblica utilità dell'opera, ma fanno alcune osservazioni circa problemi che riguardano la procedura di espropriazione.

Si osserva che il campo stradale non verrà a trovarsi a filo della facciata dello stabile, poichè viene costruito un marciapiede.

5. *Sistemazione della strada cantonale a Biasca : tronco Ponte Froda - Stazione FFS e nuovo tronco di circonvallazione.*

Si correggono 520 ml. della cantonale Osogna - Biasca, dal riale Froda (chilometro 75,780) alla stazione FFS di Biasca (km. 76,300) e si costruisce un tronco nuovo di circonvallazione, di ca. 1100 ml., dalla stazione FFS di Biasca, fin oltre la stazione della ferrovia elettrica Biasca - Acquarossa, di Biasca Borgo (km. 77,400) : in totale, ca. 1620 ml. di strada.

I lavori hanno, quale scopo principale, la soppressione del passaggio a livello di Biasca, che intralcia gravemente la circolazione lungo una strada di gran traffico, costringendo gli automobilisti a prolungate soste in colonna, presso la biforcazione di accesso ai due valichi alpini del Ticino : il Gottardo e il Lucomagno.

Il tronco che viene corretto non si scosta dal tracciato attuale e i lavori si limitano all'allargamento a m. 7,00 del campo viabile e alla creazione di un marciapiede di m. 1,50 di larghezza, per uniformarlo al tratto recentemente sistemato, da Biasca alla « Giustizia ».

Per il resto e cioè canalizzazione, sottofondo, pavimentazione ecc. vale quanto diciamo in seguito, a proposito della strada di circonvallazione all'abitato di Biasca.

Il tronco di circonvallazione segue suppergiù l'attuale tracciato della ferrovia Biasca - Acquarossa, di cui è previsto lo spostamento fino al sottopassaggio con le FFS così che la nuova strada verrà a trovarsi completamente alla sinistra del binario di corsa.

In base a questa soluzione, il binario della ferrovia regionale attraversa la strada principale solo nel tronco di raccordo alla rimessa, e nel punto più favorevole alla visuale (sez. 26 - 26) sia per chi proviene da nord, che per chi proviene da sud.

Il progetto che presentiamo, in previsione dell'allacciamento all'autostrada, dell'accesso al Lucomagno, ha studiato anche la sistemazione dei raccordi con via Iragna e con la stazione Biasca-borgo, della ferrovia regionale (FEBA).

La livelletta rimane pressochè immutata e per ciò che riguarda la strada di circonvallazione, si è tenuto quale riferimento il profilo della ferrovia Biasca - Acquarossa, in modo tuttavia di ottenere un dislivello minimo utile di ml. 4,50 in corrispondenza al sottopassaggio con le FFS.

Il campo viabile ha una larghezza di m. 7, con due marciapiedi di ml. 1,50 a destra, direzione nord, e di ml. 1,00 a sinistra.

La costruzione di questo nuovo tronco stradale esige la demolizione di 7 edifici civili e di alcuni rustici, per creare l'area necessaria al sedime stradale e a quello ferroviario.

I soli manufatti degni di rilievo sono l'allargamento del ponte sul riale Froda, mediante soletta in cemento armato, poggiante sul prolungamento delle pile esistenti e l'allargamento del sottopassaggio alle FFS (sez. 73 - 74).

Un'apposita tombinatura con un numero adeguato di pozzetti, servirà a convogliare e a scaricare le acque meteoriche nei riali Dragone e Froda.

La pavimentazione avverrà mediante conglomerato bituminoso in 3 strati, di cm. 6 + 4 + 3. I marciapiedi avranno un semplice tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 2.830.000,— così suddiviso :

a) tratto Ponte Froda - Stazione FFS di Biasca	Fr. 308.000,—
b) tratto Stazione FFS - bivio di via Iragna	Fr. 455.391,—
c) tratto bivio via Iragna - Stazione FEBA	Fr. 1.529.244,—
d) spostamento del sedime della ferrovia regionale	Fr. 106.980,—
e) imprevisti ca. 9 %	Fr. 216.385,—
f) spese generali ca. 8 %	Fr. 214.000,—
Totale	<u>Fr. 2.830.000,—</u>

Le espropriazioni e gl'indennizzi incidono per Fr. 862.000,— sul costo complessivo dell'opera.

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato mediante ris. gov. del 16 maggio 1961, con il seguente riparto spesa :

a carico della Confederazione	Fr. 1.420.000,—
a carico del Comune di Biasca (contributo fisso)	Fr. 250.000,—
a carico dello Stato, il resto	Fr. 1.160.000,—
Totale	<u>Fr. 2.830.000,—</u>

Nel termine utile sono stati presentati alcuni ricorsi e precisamente :

I signori eredi Rossetti fu Daniele, Biasca (rappr. dal sig. Giuseppe Rossetti, Biasca) chiedono che :

- a) sia sospesa la procedura di approvazione del progetto;
- b) sia effettuato un sopralluogo da parte degli organi competenti, per discutere il progetto e variarlo secondo le possibilità pratiche del terreno;
- c) sia negata la pubblica utilità al progetto pubblicato;
- d) sia ordinato al Consiglio di Stato di presentare una variante sul tratto che interessa le particelle n. 5059 e 5069.

Si osserva :

Il progetto è stato allestito in base alle norme ufficiali per le strade di grande traffico e approvato, in data 27 giugno 1961, dall'Ufficio federale strade e arginature.

Si può affermare che il mappale 5959 non viene danneggiato dalla correzione stradale, poichè si tratta solamente di espropriare una striscia di m. 1,50 necessaria alla formazione del marciapiede.

Per il mappale n. 5969 la linea di progetto non può essere considerata definitiva, essendo subordinata al progetto esecutivo per la sistemazione del crocevia; quest'ultimo viene allestito dall'Ufficio federale per la prevenzione degli infortuni, in base ai moderni criteri della circolazione e di segnaletica stradale. Si cercherà di danneggiare il meno possibile questa parcella.

Per i motivi esposti il ricorso deve essere respinto.

Rutishauser Arnoldo, Biasca, chiede la costruzione di un muretto lungo la facciata principale del suo fabbricato. Il ricorso è intempestivo e non riguarda questa procedura, bensì quella di espropriazione.

Società Ferrovia Biasca - Acquarossa (FEBA), Biasca, chiede informazioni e spiegazioni circa :

- a) il progetto
- b) la segnalazione al nuovo passaggio a livello
- c) gli oneri della ferrovia
- d) il preventivo
- e) la cessione di terreno
- f) gli eventuali contributi a carico dei privati.

Le richieste summenzionate saranno esaminate, discusse e definite direttamente fra i rappresentanti della FEBA e gli organi competenti del Dipartimento costruzioni.

6. *Correzione della strada cantonale, dalla piazza di Giubiasco al bivio per Camorino, in territorio di Giubiasco.*

Si correggono ca. 900 ml. della strada principale, dalla piazza di Giubiasco al bivio per Camorino, oltre il ponte sulla Morobbia.

La larghezza del campo viabile vien portata a ml. 9,00 più due marciapiedi laterali di ml. 1,50 ciascuno.

Sia in planimetria che in altimetria, la strada non si scosta notevolmente dal vecchio tracciato, pur migliorando la curva presso la Morobbia, per quanto riguarda il raggio e per quanto riguarda l'esistente « schiena di mulo » che viene eliminata.

Il progetto prevede l'allargamento del ponte sulla Morobbia, con solette in cemento armato.

Il sottofondo stradale, nelle striscie di allargamento e dove vien abbassato, subisce un sostanziale rinnovamento con apporto di materiale ghiaioso resistente: la pavimentazione è fatta mediante tappeto bituminoso in 2 strati, di 4 e di 3 cm. di spessore; lungo la striscia non manomessa si profila il campo stradale mediante miscela bituminosa e si copre con uno strato di usura di 3 cm. di spessore.

Per i marciapiedi è prevista una catramatura superficiale di ancoraggio e un tappeto bituminoso di 2 cm.

Il preventivo è calcolato in Fr. 1.100.000,— di cui Fr. 350.000,— quale contributo fisso a carico del Comune e Fr. 750.000,— a carico del Cantone.

Progetto, preventivo e riparto della spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato, con risoluzione del 1. marzo 1961.

Con l'esposizione dei piani, non è pervenuto nessun ricorso.

7. *Correzione della strada Solduno - Ponte Brolla: dal passaggio a livello FRT al km. 2,120 in territorio di Locarno.*

Con questa correzione di natura urgente, si completa il rimodernamento della strada Locarno - Ponte Brolla, vale a dire di un tronco con circolazione intensa, poichè convoglia a Locarno tutto il traffico proveniente dalla Valle Maggia, dall'Onsernone e dalle Centovalli, in una zona che offre grande sviluppo edilizio.

L'attuale ristrettezza del campo stradale e la mancanza di marciapiedi, costituiscono un pericolo continuo per la circolazione dei veicoli e dei pedoni.

Tracciato (ml. 350) e profilo longitudinale non subiscono modifiche notevoli. La larghezza del campo stradale vien portata a m. 7 più un marciapiede di m. 1,50 a valle. La pavimentazione del campo viabile è prevista mediante tappeto bituminoso di 3 cm. (2 cm. per il marciapiede).

La spesa ammonta a Fr. 250.000,— di cui Fr. 80.000,— a carico del Comune di Locarno (contributo fisso).

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 16 maggio 1961 e non vennero presentati ricorsi.

8. *Strada Ascona - Brissago: sistemazione del tronco Piazza di Ascona - Cantonaccio dal km. 18,750 al km. 19,100.*

La correzione di 350 ml. di strada si svolge in territorio di Ascona e precisamente dal bivio di accesso alla piazza (lago), alla località Cantonaccio, dove ha inizio la grande curva già sistemata nel 1950.

Il tracciato non si sposta da quello attuale, pur dando al campo viabile una larghezza di m. 7,00 - 7,50 più un marciapiede, a valle, di m. 1,50 (in parte doppio) ed uno a monte di larghezza variabile, a seconda dell'allineamento degli stabili esistenti.

L'allargamento avviene verso lago, salvo all'inizio (sez. 1 - 6) che ha luogo a monte, per migliorare l'imbocco verso Brissago, in corrispondenza al bivio per la piazza (lago), dando alla curva un raggio di m. 45.

Il progetto prevede la demolizione completa del fabbricato alla sez. 3 e lo smusso dello spigolo dello stabile alla sez. 2.

La livelletta non subisce variazioni degne di nota e la pendenza varia dal 2,00 al 2,2 %.

Tra le sez. 5.a - 20 e cioè nel primo tratto lungo la riva del lago, l'allargamento è previsto mediante pile ad archi con luce uniforme di m. 6,00 e ciò

per ragioni di estetica, dato che già esistono diverse arcate caratteristiche adibite a darsene per natanti.

Dalla sez. 5.a alla sez. 25 (lungo il lago) il marciapiede è doppio : uno, di m. 1,50 fiancheggia il campo viabile e l'altro pure di m. 1,50 è costruito a sbalzo mediante soletta in cemento armato; tra un marciapiede e l'altro corre una pista erbosa di m. 1 adibita a giardini e munita di panchine.

Il sottofondo vien rinnovato con materiale ghiaioso adatto, compresso con rullo di 14 tonnellate e pavimentato con una semplice catramatura a caldo, cui farà seguito, dopo 6 mesi, un tappeto bituminoso di 3 cm.

I marciapiedi avranno un tappeto bituminoso di 2 cm.

Il preevntivo di spesa è calcolato in Fr. 799.600,— di cui Fr. 400.000,— per le espropriazioni e relativi indennizzi.

Con ris. gov. del 16 maggio 1961 il Consiglio di Stato ha approvato i piani, adottando il seguente riparto della spesa :

a carico della Confederazione (ca. 35 % di sussidio)	Fr. 284.800,—
a carico del Comune di Ascona (contributo fisso)	Fr. 200.000,—
a carico del Cantone : il resto	Fr. 314.800,—
Totale	<u>Fr. 799.600,—</u>

Nel termine fissato dalla legge sono stati presentati alcuni ricorsi e precisamente :

Il signor Pedrini Attilio, Ascona (rappr. dall'avv. P. Marcionni), chiede che venga negata la pubblica utilità all'opera in esame e formula già sin d'ora l'assoluta opposizione alla totale espropriazione del fabbricato alla part. R. F. 75.

Si osserva che l'allargamento della strada, in questo punto nevralgico, è giustificato dal forte traffico verso Brissago. La situazione attuale non corrisponde più alle moderne esigenze della circolazione stradale, quindi il fabbricato mappale 75, deve essere totalmente espropriato e demolito, se si vuol risolvere il problema in modo razionale e funzionale.

Il ricorso è quindi respinto.

I signori Van Hoboken Antonio ed Eva, Ascona (rappr. dall'avv. A. Caroni) non contestano la pubblica utilità, ma chiedono in che epoca lo Stato intende eseguire l'opera e ciò per sapere quando devono prepararsi ad abbandonare la loro proprietà.

La procedura in corso riguarda la pubblica utilità e lo stanziamento dei crediti per l'esecuzione dell'opera, che potrà avvenire entro il 1962.

Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni, dopo lo stanziamento del credito da parte del Gran Consiglio, attraverso il servizio espropriazioni, potrà intavolare trattative dirette con i ricorrenti, per una cessione bonale della proprietà.

9. *Correzione di Riva Paradiso, tra il debarcadere e la Conca d'Oro in territorio di Paradiso : credito supplementare.*

I crediti messi a disposizione per quest'opera risultano come segue :

<i>Decreto legislativo</i>	<i>Lavori stradali</i>	<i>Espropriazioni</i>	<i>Totale</i>
30 gennaio 1939	Fr. 103.000,—	Fr. 55.000,—	Fr. 158.000,—
8 marzo 1954	Fr. —,—	Fr. 40.000,—	Fr. 40.000,—
22 giugno 1955	Fr. 8.000,—	Fr. —,—	Fr. 8.000,—
11 luglio 1955	Fr. 950.000,—	Fr. 1.050.000,—	Fr. 2.000.000,—
	<u>Fr. 1.061.000,—</u>	<u>Fr. 1.145.000,—</u>	<u>Fr. 2.206.000,—</u>

I lavori sono ancora in corso per quanto concerne la pavimentazione; il consuntivo presumibile può essere calcolato in Fr. 3.514.000,- e precisamente:

a) espropriazioni	Fr. 2.514.000,—
b) opere di sottostruttura	Fr. 415.000,—
c) opere di pavimentazione e in granito	Fr. 476.000,—
d) opere da fabbro e diversi	Fr. 30.000,—
e) progetto, direzione lavori, ecc.	Fr. 79.000,—
	<hr/>
Totale	Fr. 3.514.000,—

Per i lavori stradali veri e propri abbiamo quindi una spesa di 1 milione, vale a dire Fr. 61.000,— in meno, mentre per le espropriazioni abbiamo un sorpasso di Fr. 1.369.000,—.

Al 28 marzo 1961 sono stati pagati, per indennità di espropriazione, franchi 1.773.798,45; restano da versare Fr. 740.201,55.

Le singole indennità risultano dalle tabelle di espropriazione esposte a suo tempo e dalle decisioni della Commissione di espropriazione e del Tribunale d'Appello.

Occorre in tal modo un credito supplementare di Fr. 1.308.000,— dovuto totalmente al maggior costo delle espropriazioni.

La Confederazione è chiamata a contribuire con il 35 % della spesa.

#### 10. *Correzione della strada Ponte Tresa - Ostarietta, nell'abitato di Agno*

La correzione si svolge su un percorso di ca. 450 ml., lungo la strada n. 23 dal km. 4,885 al km. 5,340 e cioè dalla piazza di Agno (latò nord) all'asilo comunale.

Il tracciato subisce un notevole miglioramento, eliminando la strozzatura esistente alle sez. 12-14 e il profilo altimetrico pure, abbassando il letto del riale alla sez. 47 e il relativo tombino, per assicurare la visuale e garantire la sicurezza del traffico pedonale.

La strada, così corretta, avrà una larghezza di ml. 7 più due marciapiedi di ml. 1,50 l'uno.

Non esistono manufatti degni di rilievo, ma si ricostruiscono muri di sostegno e di controriva, muri di cinta, ecc.

Il sottofondo stradale viene prosciugato e le acque captate e convogliate mediante tombinatura e pozzetti.

La pavimentazione è prevista mediante due strati di conglomerato bituminoso di 6 e di 4 cm. di spessore, oltre a un tappeto bituminoso di 3 cm. per lo strato di usura.

I marciapiedi hanno due strati di 4 e di 2 cm. (quest'ultimo è costituito da un tappeto bituminoso che serve quale manto di usura).

Il preventivo di spesa è stato calcolato in Fr. 617.000,— di cui Fr. 150.000,— quale contributo fisso, a carico del Comune di Agno e Fr. 467.000,— a carico dello Stato.

Le espropriazioni di stabili e di terreni, incidono sulla spesa per un ammontare di ca. Fr. 300.000,— poichè si rende necessaria la demolizione di 5 case di abitazione, di cui 2 parziali, e di un rustico.

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 10 marzo 1961 e nei termini stabiliti fu presentato un solo ricorso da parte del signor Gino Teggi fu Celeste, Agno (mappale n. 398 A) il quale chiede, in via principale che l'arretramento della facciata del suo stabile sia abbandonato, per

non privarlo delle due uniche camere da letto e, in via subordinata, che l'arretamento, per la costruzione del marciapiede, sia effettuato solo fino all'altezza del 1. piano.

Si osserva che le richieste non possono essere accettate per ragioni tecnico-costruttive. Lo Stato esproprierà comunque solo il sedime necessario per la formazione del marciapiede prevedendo l'arretamento della facciata verso strada, fino al ciglio esterno del marciapiede.

11. *Correzione nell'abitato di Agno, dal km. 4,885 al km. 5,114 in direzione di Lugano.*

Con D.L. dell'11 luglio 1956 il Gran Consiglio votò un credito di Fr. 1.500.000,- per la sistemazione della strada Agno - Vallone di Agno - Magliaso. Il progetto non contemplava la correzione nell'abitato, e precisamente lungo la diramazione che si stacca dalla piazza e va verso Piodella di Agno - Lugano. Questa sistemazione è necessaria per completare il rimodernamento della strada nell'abitato di Agno.

Sono ca. 230 ml. di strada che vengono allargati a m. 7 e muniti di due marciapiedi di ml. 1,50 l'uno.

Con questi lavori si ottiene un razionale attraversamento della ferrovia elettrica Lugano - Ponte Tresa, dotando il passaggio a livello di tutte le segnalazioni atte a garantire la sicurezza del traffico, e ad evitare che si ripetano gravi incidenti della circolazione.

La livelletta non subisce modifiche notevoli; la pendenza massima è del 3,37 per cento.

Il sottofondo vien rinnovato, con uno strato di 40 cm. di materiale ghiaioso sano e pavimentato con impasto bituminoso di 13 cm. di spessore, in 3 strati, di cui l'ultimo di 3 cm. costituito da un tappeto bituminoso.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 200.000,—.

12. *Pavimentazione dei marciapiedi, lungo la strada di accesso a Caslano (Magliasina - Caslano).*

Prima sistemazione del sottofondo, si pavimentano mediante catramatura superficiale e tappeto bituminoso di cm. 1,5 di spessore, 2600 mq. di marciapiedi, lungo la strada di accesso a Caslano, poichè il continuo aumento del traffico esige che i pedoni facciano costantemente uso dei marciapiedi e lascino libero il campo viabile.

I marciapiedi avranno una larghezza utile di m. 1,35 - 1,50; sono delimitati da cubotti (verso strada) e mediante dadi granitici sul lato esterno, dove non ci sono muri di cinta e fabbricati.

La spesa è preventivata in Fr. 31.800,— di cui la metà a carico del Comune di Caslano e l'altra metà a carico dello Stato.

Con ris. gov. del 9 giugno 1961 il Consiglio di Stato ha approvato progetto, preventivo e riparto spesa. Non vi sono stati ricorsi.

13. *Camorino - Cadenazzo (rettilineo di Cadenazzo)  
Correzione strada cantonale n. 2 in territorio di Camorino, St. Antonino e Cadenazzo.*

*Relazione tecnica :*

Il progetto allegato concerne la correzione della strada n. 2 nella tratta com-

presa tra il sottopassaggio della ferrovia, all'accesso di Camorino e l'ufficio postale di Cadenazzo per una lunghezza totale di ml. 3950.

*Caratteristiche tecniche della correzione*

1. Il profilo progettato così come si presenta :  
campo viabile di ml. 8,—  
2 piste laterali di ml. 2,— cadauna  
2 banchine laterali di ml. 1,— cadauna.  
Larghezza totale della sezione stradale ml. 14,— di cui 12 ml. pavimentati.
  2. Planimetria :  
l'andamento planimetrico della correzione non si scosta dalla situazione attuale.
  3. Altimetria :  
pure dal profilo altimetrico non si scosta sensibilmente dall'andamento attuale.
  4. Manufatti :  
la correzione implica la costruzione dei seguenti manufatti :
    - a) costruzione di un sottopassaggio sotto la ferrovia del Gottardo della larghezza di ml. 3,—;
    - b) la costruzione di un sottopassaggio carreggiabile all'accesso di St. Antonino;
    - c) lo spostamento del canale di bonifica per una lunghezza di ca. ml. 120;
    - d) l'allargamento dei tre ponticelli esistenti.
  5. Pavimentazione :  
pista centrale della larghezza di ml. 8 più le due piste laterali di ml. 2,— (totale ml. 12);  
pavimentazione con miscela bituminosa dello spessore di cm. 8 più un tappeto bituminoso o strato d'usura di cm. 3.  
Le 2 banchine laterali di ml. 1 cadauna saranno eseguite in macadan.
  6. Costo dell'opera :  
il costo totale è stato preventivato in Fr. 2.400.000,— che, per una lunghezza di correzioni di ml. 3950, dà un costo medio di Fr. 600,— circa al ml. Il preventivo è stato studiato sulla base dei prezzi attualmente praticati nelle costruzioni stradali.
14. *Cadenazzo - Quartino: Correzione della strada n. 22 in territorio di Cadenazzo*  
*Relazione tecnica :*

Il progetto allegato concerne la correzione della strada cantonale n. 22 dal bivio di Cadenazzo all'accesso del Ceneri nei pressi della stazione di Cadenazzo per una lunghezza totale di circa ml. 870.

*Caratteristiche tecniche del progetto :*

1. Sezione :  
campo viabile ml. 7,50  
2 marciapiedi laterali di ml. 1,50 cadauno  
2 banchine laterali di ml. 1,— cadauna.  
La larghezza totale della sezione stradale è di ml. 10,50.
2. Planimetria :  
l'andamento planimetrico subisce una modifica sostanziale in quanto la biforcazione per Locarno dal rettilineo Camorino - Cadenazzo viene spostata di ml. 220 circa verso Bellinzona, con conseguente costruzione in

sedime nuovo di circa la metà dell'intera tratta per cui la lunghezza totale della strada comporta un aumento di circa ml. 110,—.

3. Altimetria :

anche il profilo altimetrico subisce quindi sul tratto iniziale una modifica sostanziale.

4. La correzione determina la ricostruzione ex-novo del ponticello sul riale alla sezione 18 con conseguente abbassamento del riale stesso.

Sono previsti dei normali manufatti stradali (muri di sostegno). Al fine di assicurare un normale deflusso delle acque piovane su tutta la tratta in oggetto di correzione è prevista una nuova canalizzazione con tubi centrifugati del diametro di circa cm. 40.

5. Pavimentazione :

campo viabile (ml. 7,50) pavimentazione in calcestruzzo  
marciapiedi (ml. 1,50) tappeto bituminoso di 2 cm.

6. Costo dell'opera :

il costo totale è stato preventivato in Fr. 1.280.000,— che, per una lunghezza di correzioni di ml. 870, dà un costo medio di Fr. 1.475,— circa al ml. Costo alquanto elevato, ma giustificato dal carattere definitivo della correzione in oggetto (pavimentazione in calcestruzzo). Il preventivo è stato studiato sulla base dei prezzi attualmente praticati nelle costruzioni stradali.

15. *Correzione a Beredino di Sessa : acquisto dello stabile Stadler Eugenio.*

Il vecchio problema della viabilità nell'abitato di Beredino (Sessa) vien risolto mediante l'acquisto e la demolizione dello stabile Eugenio Stadler (mappale 225 A-B). In tal modo si elimina una curva strozzata modificando il tracciato stradale per dargli un andamento regolare. L'indennità per lo stabile e il sedime è stata fissata in Fr. 13.500,— interamente a carico dello Stato (ris. gov. n. 3045 del 16 giugno 1961).

16. *Correzione nell'abitato di Salorino : acquisto dello stabile S. A. Botta.*

Si elimina una strozzatura pericolosa e senza visuale nell'abitato di Salorino, mediante l'acquisto e la demolizione di uno stabile (mappale 320 bis) di proprietà della S.A. Botta, Salorino.

L'indennità per lo stabile e il terreno annesso, è stata fissata in Fr. 20.000,— interamente a carico dello Stato (ris. gov. n. 3047 del 16 giugno 1961).

17. *Correzione nell'abitato di Ponte Capriasca : acquisto dello stabile Savina ved. Polana e figlio (parte).*

La correzione della strada nell'abitato di Ponte Capriasca esige l'acquisto e la demolizione di parte dello stabile Polana (mappale 53 A-b) in modo di eliminare una strozzatura che ostacola la circolazione.

L'indennità è stata fissata in Fr. 31.000,— interamente a carico dello Stato (ris. gov. n. 3048 del 16 giugno 1961).

18. *Correzione nell'abitato di Loco : acquisto dello stabile Charles Châtelain (parte).*

La viabilità nell'abitato di Loco vien notevolmente migliorata, grazie all'acquisto e alla demolizione di parte degli stabili Charles Châtelain (mappali n. 1313 - 1316) che restringono il campo stradale a m. 3,50.

L'indennità complessiva per la parte di stabili, i sedimi e il terreno necessario, è stata fissata in Fr. 46.040,— interamente a carico dello Stato (ris. gov. n. 2838 del 9 giugno 1961).

19. *Correzione nell'abitato di Vacallo : acquisto dello stabile S. A. Corarca.*

L'allargamento del crocicchio per Pizzamiglio e Chiasso, nell'abitato di S. Simone (Vacallo) è reso possibile dalla demolizione dello stabile S.A. Corarca e dall'occupazione del sedime e del terreno (intera parcella n. 611 di Vacallo) eliminando un grave pericolo per la circolazione.

L'indennità complessiva di espropriazione è stata fissata in Fr. 140.000,—, di cui il 50 % a carico del Comune di Vacallo (ris. gov. n. 3989 del 28 luglio 1961).

Vi invitiamo pertanto a voler 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 :  
*Stejani*

Il Cons. Segr. di Stato :  
*Zorzi*

---

Disegno di

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi  
e lo stanziamento dei crediti per alcune opere di sistemazione stradale  
in aggiunta a quelle del XVI. periodo

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 29 agosto 1961 n. 992 del Consiglio di Stato,

*d e c r e t a :*

*Art. 1.* — Sono approvati i progetti delle seguenti opere stradali, per le quali è dichiarata la pubblica utilità e sono accordati i seguenti crediti :

	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	<i>Contributi</i>
1. Olivone - Ponte Ganna	852.000,—	248.200,—	603.800,—
2. Correz. nell'abitato di Dongio	578.000,—	478.000,—	100.000,—
3. Correz. a Giornico, confine con Bodio al sottopassaggio FFS	317.000,—	95.100,—	221.900,—
4. Corr. Bodio, confine Pollegio al confine con Giornico	1.844.000,—	1.644.000,—	200.000,—
5. Corr. Biasca : ponte Froda - Staz. FFS, nuovo tronco di circonvall.	2.830.000,—	1.160.000,—	1.670.000,—
6. Piazza Giubiasco - bivio Camorino	1.100.000,—	750.000,—	350.000,—
7. Solduno - Ponte Brolla dal passaggio a livello FRT al km. 2,120	250.000,—	170.000,—	80.000,—
8. Piazza Ascona (lago) - Cantonaccio	799.600,—	314.800,—	484.800,—
9. Correzione Riva Paradiso, dal sbarcadero alla Conca d'Oro	1.308.000,—	850.200,—	457.800,—
10. Abitato Agno verso Ostarietta	617.000,—	467.000,—	150.000,—
11. Abitato Agno verso Lugano	200.000,—	200.000,—	—,—
12. Pavimentazione dei marciapiedi strada di accesso Caslano	31.800,—	15.900,—	15.900,—
13. Camorino - Cadenazzo	2.400.000,—	2.400.000,—	—,—
14. Cadenazzo - Quartino	1.280.000,—	670.000,—	610.000,—
15. Espr. Stadler Eugenio	13.500,—	13.500,—	—,—
16. Espr. Botta, Salorino	20.000,—	20.000,—	—,—
17. Espr. Polana Savina	31.000,—	31.000,—	—,—
18. Espr. Châtelain, Loco	46.040,—	46.040,—	—,—
19. Espr. Corarca S.A., Vacallo	210.000,—	140.000,—	70.000,—
<b>Totali</b>	<b>14.727.940,—</b>	<b>9.713.740,—</b>	<b>5.014.200,—</b>

*Art. 2.* — Non sarà dato corso all'esecuzione dell'opera, fino a quando i contributi dovuti dai Comuni e dagli altri enti interessati non siano stati fissati in modo definitivo a sensi di legge.

*Art. 3.* — Il contributo dei Comuni quando non è fisso sarà versato in due rate: una all'inizio dei lavori, sulla base del preventivo, e una a lavori ultimati e collaudati, sulla base del consuntivo approvato dal Consiglio di Stato.

*Art. 4.* — E' accordata ai Comuni la facoltà di imporre ai privati i contributi di legge.

*Art. 5.* — Il credito sarà iscritto nel preventivo 1962 (parte straordinaria).

*Art. 6.* — I ricorsi presentati sono decisi in base alle deliberazioni del Gran Consiglio e la decisione sarà intimata agli interessati, contemporaneamente alla pubblicazione del presente decreto nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

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