

MESSAGGIO
del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente l'approvazione dei progetti e lo stanziamento
dei crediti necessari per le opere di sistemazione delle strade cantonali
del XXVIII periodo

(del 15 febbraio 1974)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Vi sottoponiamo per esame e approvazione i progetti e i preventivi di varie opere da eseguire nell'ambito del XXVIII periodo di sistemazione delle strade cantonali. Negli scorsi anni per l'azione sistematica di miglioramento della rete viaria cantonale sono stati spesi i seguenti importi :

1961	Fr. 19.806.206,—
1962	Fr. 33.245.956,—
1963	Fr. 24.981.199,—
1964	Fr. 31.038.608,—
1965	Fr. 32.935.062,—
1966	Fr. 30.499.999,—
1967	Fr. 21.744.836,—
1968	Fr. 25.201.800,—
1969	Fr. 28.050.320,—
1970	Fr. 30.685.078,—
1971	Fr. 34.673.304,—
1972	Fr. 32.741.000,—
1973	Fr. 24.932.000,—

Questa azione deve essere continuata anche se i mezzi a disposizione sono stati fortemente ridotti per l'effetto cumulativo del riesame globale delle priorità, avvenuto attraverso il piano finanziario, e delle restrizioni imposte dalla situazione congiunturale e dalla situazione finanziaria dello Stato. Così nel 1973 la spesa effettiva è notevolmente inferiore a quella consentita dal preventivo (Fr. 32,5 milioni), avendo già in primavera il Consiglio di Stato ordinato il rinvio di una serie di lavori.

Il piano finanziario prevede l'esecuzione di lavori stradali per un volume annuo di 25 milioni di franchi. Tuttavia nel preventivo 1974 la spesa è stata ulteriormente limitata a 23 milioni di franchi (21 per le opere dei messaggi periodici + 2 per le opere di cui al decreto legislativo 19 febbraio 1973 concernente la soppressione della ferrovia Biasca - Acquarossa e la sistemazione delle strade della valle di Blenio).

La maggior parte dei mezzi finanziari disponibili nel 1974 sarà pertanto assorbita dalla continuazione e dalla conclusione di lavori già in corso. Potrà essere avviata solo qualcuna delle 44 opere già votate dal Gran Consiglio, ma non ancora incominciate al 1. gennaio 1974.

L'elenco di queste opere è il seguente :

<i>Opera</i>	<i>Credito</i>	<i>DL</i>	<i>Periodo</i>
1. Riva S. Vitale - Brusino	Fr. 1.380.000,—	19. 2.64	20. (n. 17a)
2. Poiana - Brusino	Fr. 600.000,—	19. 2.64	20. (n. 17b)
3. Abitato di Tesserete	Fr. 950.000,—	9. 5.67	23. (n. 6)
4. Via Brione a Minusio	Fr. 860.000,—	9. 5.67	23. (n. 9)
5. Ascona - Cantonaccio	Fr. 330.000,—	9. 5.67	23. (n. 12)

<i>Opera</i>	<i>Credito</i>	<i>DL</i>	<i>Periodo</i>
6. Lucomagno - Casaccia - Passo	Fr. 2.865.000,—	9. 5.67	23. (n. 15)
7. Fornasette - Monteggio	Fr. 115.000,—	9. 5.67	23. (n. 16)
8. Abitato di Novazzano	Fr. 199.535,—	25. 6.68	24. (n. 3)
9. Crocevia abitato di Tenero	Fr. 473.000,—	25. 6.68	24. (n. 25)
10. Tenero - Verbanella	Fr. 1.500.000,—	25. 6.68	24. (n. 33)
11. Ricarico pavimentazione dadi a Lugano - L.C.D.	Fr. 235.000,—	25. 6.68	24. (n. 34)
12. Cappella di Viglio - Sorengo	Fr. 4.543.000,—	3. 6.69	25. (n. 7)
13. Via Cortivo a Castagnola	Fr. 214.000,—	3. 6.69	25. (n. 10)
14. Agno - Ostarietta	Fr. 3.245.000,—	26.10.70	26. (n. 1)
15. Circonvallazione di Somazzo	Fr. 750.000,—	26.10.70	26. (n. 4)
16. Circonvallazione di Morcote	Fr. 6.600.000,—	26.10.70	26. (n. 6)
17. Brissago - Gadero	Fr. 460.000,—	26.10.70	26. (n. 11)
18. Lamone - Ostarietta	Fr. 305.000,—	26.10.70	26. (n. 12)
19. Melirolo - Meiera	Fr. 380.000,—	26.10.70	26. (n. 13)
20. Porto Ronco - Ronco s/A.	Fr. 2.440.000,—	26.10.70	26. (n. 22)
21. Prevedina - Vacallo	Fr. 406.000,—	26.10.70	26. (n. 25)
22. Sottopasso a Cresciano	Fr. 565.000,—	26.10.70	26. (n. 26)
23. Macello - Casvegno a Mendrisio	Fr. 2.400.000,—	29. 5.72	27. (n. 1)
24. Circonvallazione di Brusata	Fr. 2.315.000,—	29. 5.72	27. (n. 2)
25. Via Guisan a Paradiso	Fr. 1.003.000,—	29. 5.72	27. (n. 4)
26. Abitato di Dino	Fr. 1.410.000,—	29. 5.72	27. (n. 9)
27. Cossio - Dino	Fr. 3.450.000,—	29. 5.72	27. (n. 11)
28. Losone - Golino	Fr. 1.700.000,—	29. 5.72	27. (n. 12)
29. Giumaglio - Someo	Fr. 4.730.000,—	29. 5.72	27. (n. 13)
30. Ponte sull'Osola Verzasca	Fr. 467.000,—	29. 5.72	27. (n. 14)
31. Maroggia - Arogno	Fr. 1.400.000,—	29. 5.72	27. (n. 17)
32. Frasco - Sonogno	Fr. 138.000,—	29. 5.72	27. (n. 18)
33. Abitato di Olivone	Fr. 920.000,—	29. 5.72	27. (n. 19)
34. Abitato di Comprovasco	Fr. 90.000,—	29. 5.72	27. (n. 20)
35. Abitato di Lodrino	Fr. 200.000,—	29. 5.72	27. (n. 21)
36. Circonvallazione di Gudo	Fr. 2.700.000,—	29. 5.72	27. (n. 22)
37. Abitato di Artore	Fr. 180.000,—	29. 5.72	27. (n. 25)
38. Chiasso - Pedrinata	Fr. 170.000,—	29. 5.72	27. (n. 26)
39. Arogno - Rovio	Fr. 450.000,—	29. 5.72	27. (n. 27)
40. Ponto Valentino - Aquila	Fr. 700.000,—	29. 5.72	27. (n. 28) -
41. Pizzamiglio	Fr. 400.000,—	29. 5.72	27. (n. 29)
42. Castione - Claro	Fr. 5.425.000,—	29. 5.72	27. (n. 30)
43. Circonvallazione di Malvaglia	Fr. 7.920.000,—	19. 2.73	
44. Dongio - Acquarossa	Fr. 190.000,—	19. 2.73	
Totale 44 opere :	Fr. 67.773.535,—		

Secondo un ordine di priorità dettato dalle esigenze del traffico sono da considerare in un primo grado di priorità le seguenti delle opere citate: Poiana - Brusino, Cappella di Viglio - Sorengo, Giumaglio - Someo e Chiasso - Pedrinata (già deliberate); Losone - Golino (limitatamente alla parte già in appalto); Circonvallazione di Malvaglia (in relazione alla sostituzione della ferrovia Biasca - Acquarossa); Tenero - Verbanella e Crocevia abitato di Tenero (in relazione al progetto del tronco Stradonino - Mappo che si intende sottoporre prossimamente al Gran Consiglio).

In un secondo gruppo sono da considerare: Castione - Claro (già deliberata); Riva San Vitale - Brusino (in relazione all'opera Poiana - Brusino); Abitato di Novazzano (esigenza di miglioramento delle condizioni di traffico nelle zone di confine); Cossio-Dino (in relazione alla sostituzione della ferrovia Lugano-Cadro-Dino); Ascona - Cantonaccio (esigenza di sicurezza del traffico).

In un terzo gruppo sono da considerare : Circonvallazioni di Somazzo, Morcote (parte) e Gudo ; Abitati di Dino e Lodrino ; Agno - Ostarietta, Lamone - Ostarietta, Maroggia - Arogno e Dongio - Acquarossa.

In un quarto gruppo sono da considerare le altre, ossia : Abitato di Tesserete, Via Brione a Minusio, Lucomagno - Casaccia - Passo, Fornasette - Monteggio, Ricarico pavimentazione dadi a Lugano - L.C.D., Via Cortivo a Castagnola, Brissago - Gadero, Melirolo - Melera, Porto Ronco - Ronco s/A., Prevedina - Vacallo, Sottopasso a Cresciano, Macello - Casvegno a Mendrisio, Circonvallazione di Brusata, Via Guisan a Paradiso, Ponte sull'Osola Verzasca, Frasco - Sonogno, Abitati di Olivone, Compravasco e Artore, Arogno - Rovio, Ponto Valentino - Aquila e Pizzamiglio.

Anche se le opere già votate rappresentano un impegno finanziario notevole, è ugualmente necessaria l'approvazione di alcuni nuovi progetti e lo stanziamento di nuovi crediti, che saranno naturalmente coordinati con le opere già citate e nei limiti delle disponibilità di preventivo dei singoli esercizi annuali. Si tratta unicamente, come si spiegherà trattando le singole posizioni, di opere che rivestono carattere di particolare urgenza o legate ad altre già in corso, e in taluni casi di ratifica di maggiori spese per lavori già eseguiti, senza conseguenza quindi sulle gestioni future.

Data la particolare situazione venutasi a creare il Consiglio di Stato rinuncia a sottoporre al Gran Consiglio alcune opere per le quali la procedura preliminare di progettazione e di approvazione già è stata svolta. Trattasi del tronco Valle d'Ingiustria - Verdasio della nuova strada delle Centovalli, della correzione della strada nell'abitato di Intragna (sospesa trattando il precedente messaggio), della correzione della strada Faido-Cari nell'abitato di Campello, della correzione della strada della Valle Verzasca nel tronco ai Salici - abitato di Lavertezzo, della sistemazione della strada Gudo - Cugnasco - Gerra Piano, della correzione della strada Lumino - Dazio, della sistemazione del bivio di Quartino, del rifacimento della pavimentazione del lungolago a Lugano sul tronco Via D. Fontana - Corso Elvezia, della correzione della Via Besso a Lugano sul tronco Via Moncucco - Via Breganzona, della formazione della preselezione in località Campaccio in territorio di Mendrisio, della correzione della strada Solduno - Ponte Brolla.

Dette opere verranno presentate più tardi al Gran Consiglio, secondo un ordine di priorità e a dipendenza delle disponibilità finanziarie. Tra le stesse rivestono grande importanza quelle della strada delle Centovalli e della strada Faido - Cari, per la funzione particolare di queste strade. Esse avranno pertanto la precedenza sulle altre elencate.

Per quanto concerne le opere sulle quali ancora non esiste una decisione definitiva del Consiglio di Stato, preminenti sono quelle legate alla soluzione dei problemi viari del Locarnese e del Luganese. Sul problema viario del Locarnese è da rilevare che, in base alle risultanze delle discussioni svoltesi con i Comuni dopo la trasmissione del progetto esecutivo del nuovo tronco Stradonino - Mappo e degli studi eseguiti anche a livello comunale, è stato disposto per una rielaborazione del precitato progetto e per l'accelerazione dell'allestimento del progetto esecutivo del secondo ponte sul fiume Maggia e relativi accessi tra Locarno e Ascona.

Per quanto concerne il piano viario del Luganese sono state svolte le discussioni con i Comuni per risolvere il problema del finanziamento della costruzione della galleria Cornaredo - Piano del Vedeggio. Ancora si attende la conclusione dell'esame in corso con il Comune di Lugano di proposte elaborate per consentire una realizzazione a tappe dell'opera.

La spesa complessiva per le opere contemplate nel messaggio è calcolata in Fr. 14.320.490,—, di cui Fr. 12.636.490,— a carico del Cantone, mentre la rimanenza di Fr. 1.684.000,— è coperta da sussidi federali e contributi comunali. Per franchi 6.800.800,— (sistemazione strada Valle Bedretto e pavimentazioni economiche) si tratta però di una ratifica per maggiore spesa di lavori già eseguiti.

Facciamo seguire una descrizione delle singole opere.

1. CORREZIONE DI VIA ANTONIO RIVA IN TERRITORIO DI LUGANO E DI SORENGO

E' prevista la sistemazione definitiva di circa ml. 400 della Via Antonio Riva in territorio dei Comuni di Lugano e Sorengo. Con la correzione della strada principale Cappella di Viglio - Sorengo era stata pure prevista la correzione di Via Antonio Riva nella parte alta, vale a dire all'incrocio con la strada sopra indicata. Il progetto qui presentato prevede la sistemazione definitiva fino alla traversa pedonale che congiunge Via Giroggio con Via Montalbano, a completazione di quanto già eseguito in base alla convenzione ratificata dal Gran Consiglio il 29 maggio 1972 (Lieto Colle S.A., cfr. messaggio 22 dicembre 1971 relativo alle opere del 27.mo periodo).

Con la sistemazione stradale verranno pure costruiti due marciapiedi della larghezza di m. 1.50.

Il costo complessivo dell'opera è calcolato in Fr. 880.000,—.

La spesa viene così ripartita: a carico del Comune di Sorengo un contributo fisso di Fr. 50.000,—; a carico del Comune di Lugano un contributo fisso di Fr. 250.000,—; a carico dello Stato la rimanenza di Fr. 580.000,—.

Il Consiglio di Stato con risoluzione 13 settembre 1972 ha approvato il progetto. Lo stesso è stato trasmesso ai due Comuni interessati, Lugano e Sorengo, per un periodo di 30 giorni.

Il Comune di Lugano non ha contestato nè l'opera nè l'obbligo di partecipare alla spesa nè l'importo del contributo.

Il Comune di Sorengo invece ha inoltrato ricorso al Gran Consiglio chiedendo:

- 1) La risoluzione del Consiglio di Stato è abrogata.
- 2) Subordinatamente: il contributo richiesto al Comune di Sorengo è ridotto a Fr. 25.000,—.

Al ricorso del Comune di Sorengo si osserva:

Ad 1) In base all'art. 23 della legge sulla costruzione, manutenzione e uso delle strade cantonali, per le opere di correzione nell'interno dell'abitato o zone semiurbane, i Comuni sono chiamati a contribuire all'esecuzione dell'opera in relazione al loro interesse. L'imposizione di un contributo è giustificata, in quanto la correzione interessa una zona semiurbana.

Ad 2) Il contributo comunale fissato in Fr. 50.000,— è commisurato alle facilitazioni di traffico, alla situazione economica del Comune, al maggior valore della proprietà fondiaria derivante dall'opera. Esso rappresenta solamente il 5,7 % della spesa. Si propone pertanto la reiezione del ricorso e la conferma del contributo.

Poichè con decreto legislativo 29 maggio 1972 il Gran Consiglio ha già stanziato un credito di Fr. 240.000,— per l'esecuzione parziale di quest'opera, il credito ancora necessario si riduce a Fr. 640.000,—.

2. COLLEGAMENTO STRADALE CUREGLIA - COMANO

Da anni i Comuni di Cureglia e di Comano auspicano un loro collegamento diretto. Oggi gli automezzi che da Cureglia vogliono raggiungere Comano, e viceversa, devono, dopo aver attraversato Vezia, passare per Crocifisso di Savosa e salire fino a Porza, raggiungendo Comano, dopo aver percorso circa 6 km. Il percorso diretto è invece di circa 1 km.

Il progetto allegato prevede la costruzione di una nuova strada di collegamento fra Cureglia e Comano con inizio in località « Piana » in territorio di Cureglia e punto terminale in località « Piazzore » in territorio di Comano.

La nuova arteria ha importanza essenziale per i bisogni del nuovo centro televisivo della Svizzera italiana in costruzione a Comano. L'intero percorso ha una lunghezza di m. 1000, di cui m. 310 in territorio di Cureglia e m. 690 in territorio di Comano. La sezione tipo prevede una carreggiata di m. 6.00 di lar-

ghezza affiancata da due marciapiedi della larghezza di m. 1.50. All'intersezione della nuova strada con quelle esistenti Porza - Comano - Canobbio e Vezia - Cureglia sono previste piste di preselezione per favorire la svolta a sinistra.

La spesa complessiva per l'esecuzione dell'opera è di Fr. 2.430.000,— e viene così ripartita : a carico del Comune di Cureglia un contributo fisso di Fr. 200.000,— ; a carico del Comune di Comano un contributo fisso di Fr. 320.000,— ; a carico dello Stato la rimanenza di Fr. 1.910.000,—.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione 8 giugno 1973. E' stato trasmesso ai due Comuni per un periodo di 30 giorni e precisamente dal 14 giugno 1973 al 13 luglio 1973. Entro questo periodo i due Comuni hanno inoltrato ricorso al Gran Consiglio contro l'ammontare del contributo imposto.

1) *Comune di Comano*

Riafferma la sua adesione ai progetti sottoposti, in quanto ritenuti validi sotto il profilo tecnico. Chiede però che il contributo fissato sia ridotto in modo da renderlo più sopportabile per il Comune.

Si osserva :

La realizzazione di quest'opera migliora radicalmente la situazione viaria di Comano per quanto riguarda le comunicazioni con la valle del Vedeggio. Il contributo fissato in Fr. 320.000,— tiene equamente conto di questo particolare interesse comunale, del maggior valore della proprietà fondiaria dopo l'esecuzione della strada e della situazione finanziaria del Comune. Si deve ancora rilevare che il Comune in base all'art. 6 della legge sui contributi di miglioria deve imporre i contributi di miglioria.

Si propone la conferma del contributo.

2) *Comune di Cureglia*

Il Municipio di Cureglia chiede che il contributo fisso di Fr. 200.000,— posto a carico del Comune sia annullato.

Si osserva :

In base all'art. 16 sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali i Comuni possono essere chiamati a concorrere alle spese di costruzione delle strade cantonali quando dalle opere deriva loro un utile. La realizzazione di quest'opera migliora radicalmente la situazione viaria di Cureglia per quanto riguarda le comunicazioni con la valle del Cassarate. Per il resto valgono le medesime considerazioni esposte per il ricorso di Comano.

Si propone la conferma del contributo di Fr. 200.000,— facendo però rilevare che si dovrà tenerne conto al momento in cui verrà fissato il nuovo contributo per l'esecuzione della seconda fase dei lavori, relativi alla correzione della strada verso Vezia e verso Carnago.

3. AMPLIAMENTO DEL SOTTOPASSO FFS A PIOTTA

Con la sistemazione della stazione di Ambri-Piotta e la sostituzione dell'impianto meccanico con un impianto elettrico, le FFS hanno pure deciso di prolungare il binario di sorpasso. Quest'ultima opera implica il prolungamento del sottopasso stradale verso Ambri.

Considerato che la luce del sottopasso era inferiore a m. 4.00 e trattandosi di una strada principale, si è colta l'occasione per abbassare la livelletta stradale fino a raggiungere il minimo di m. 4.20 previsto dalle norme svizzere.

Il riparto spesa fra FFS e Cantone è il seguente : a carico delle FFS l'abbassamento della testata sud del sottopasso, a carico del Cantone l'abbassamento di quella a nord del manufatto. L'importo a carico del Cantone risulta di Fr. 135.000,—.

4. COSTRUZIONE DEL NUOVO SOTTOPASSO FFS KM. 94,290 AMBRI SOTTO

Nell'ambito della costruzione della strada nazionale N. 2 in territorio di Quinto è previsto lo spostamento a sud di circa ml. 300 del tronco di strada Ambri Sotto - Quinto e precisamente dall'esistente sottopasso delle FFS fino oltre il ponte Ticino.

Considerato che l'esistente sottopasso è stretto e ha una luce netta solamente di m. 2.50, è stato deciso di costruire, contemporaneamente al surriferito nuovo tronco stradale, anche un nuovo sottopasso ferroviario a circa 200 m. più a sud, con dimensioni normali, vale a dire m. 8 di larghezza e m. 4.20 di luce netta. L'opera viene realizzata nel corso dei lavori autostradali. La spesa non entra però nel conto strade nazionali.

La struttura del manufatto è un telaio chiuso, in calcestruzzo armato, gettato in luogo. La presenza della falda freatica rende l'esecuzione difficile. La durata dei lavori sarà di circa 7 mesi, nel periodo da inizio aprile a fine ottobre.

Con la costruzione di questo sottopasso viene pure eliminato il passaggio a livello esistente al km. 92.798, di modo che il Cantone potrà beneficiare di un sussidio federale pari al 40 % della spesa.

Il costo complessivo dell'opera è stato calcolato in Fr. 1.890.000,—. La spesa viene così ripartita : a carico delle FFS un contributo di Fr. 180.000,— ; un sussidio federale di Fr. 684.000,— ; a carico del Cantone la rimanenza di franchi 1.026.000,—.

5. STRADA DELLA VALLE BEDRETTO : AIROLO - CONFINE VALLESE

La strada della Novena tra Airolo e Ulrichen ha una lunghezza di 36 km., di cui 24 km. in territorio del Cantone Ticino e 12 km. in territorio del Cantone Vallese.

La parte sul versante ticinese può essere suddivisa in due ben distinti settori e cioè :

- a) All'Acqua - Passo (confine Vallese) : km. 11, al beneficio di un sussidio federale ;
- b) Airolo - All'Acqua : km. 13, non al beneficio di un sussidio federale.
- a) Tronco : *All'acqua - Passo*

Con decreto federale del 7 marzo 1963 l'Assemblea federale ha votato un sussidio di Fr. 5.577.000,—, pari al 75 % del preventivo di spesa, calcolato in Fr. 7.436.000,— per il tronco All'Acqua - Passo.

Con decreto legislativo del 4 giugno 1963 il Gran Consiglio ha accordato un credito di Fr. 1.859.000,—, per partecipare nella misura del 25 % alla costruzione del tronco sopra indicato.

I lavori per la costruzione di questa nuova arteria sono incominciati a fine giugno 1965 e sono stati conclusi alla fine di agosto 1969. L'apertura ufficiale della nuova strada ha avuto luogo il 5 settembre 1969.

Le caratteristiche geometriche della strada sono : larghezza della carreggiata m. 5.50, con una cunetta a monte di 50 cm. e a valle una banchina di cm. 80 ; pendenza massima 10 % ; velocità di base 50 km. ; raggio minimo 70 m.

Il consuntivo dei lavori di questo tronco è di Fr. 11.039.108,—. Il sorpasso sui crediti stanziati nel 1963 è di Fr. 3.603.108,— pari al 48,45 %.

Il costo complessivo al km. è di Fr. 1.000.000,— circa. La strada della Novena pur essendo la strada di montagna con la quota di valico più alta della Svizzera, m. 2478, è da classificare, per quanto riguarda il costo, fra le più economiche del nostro paese.

Facciamo seguire le motivazioni principali del sorpasso di Fr. 3.603.108,— :

1. Aumenti sui materiali e sulla mano d'opera Fr. 1.972.054,—
2. Indennità d'intemperie Fr. 178.486,—

3. Maggior costo della pavimentazione in calcestruzzo	Fr. 279.000,—
4. Maggior costo per progetto e direzione lavori	Fr. 149.109,—
5. Maggior costo per difficoltà geologiche, drenaggi, prosciugamenti, migliorie al tracciato, ecc.	Fr. 913.000,—
6. Pavimentazione bituminosa delle piazze di sosta	Fr. 94.908,—
7. Seminagione scarpate	Fr. 16.551,—

Facciamo rilevare che il rincaro calcolato dalla Società svizzera degli impresari costruttori per gli anni 1963 - 1969 è di circa il 40 %.

La Confederazione sul sorpasso di Fr. 3.603.108,— ha accordato un supplemento di sussidio federale di Fr. 2.702.308,—, sempre quindi nella misura del 75 %. Il maggior costo a carico del Cantone è di Fr. 900.800,—.

Il costo complessivo del tronco All'Acqua - Confine Vallese di Fr. 11.039.108,— sarà così ripartito : Fr. 8.279.300,— a carico della Confederazione, franchi 2.759.808,— a carico del Cantone.

b) Tronco : *Airolo - All'Acqua*

Per la correzione di questo tronco il Gran Consiglio ha stanziato i seguenti crediti :

D.L. 29 maggio 1961 : Bivio per Nante	Fr. 97.000,—
D.L. 4 giugno 1963 : Ronco - All'Acqua	Fr. 1.447.000,—
D.L. 25 giugno 1968 : Abitato di Fontana	Fr. 1.600.000,—
D.L. 26 ottobre 1970 : Airolo - Ronco	Fr. 3.340.000,—
	<hr/>
	Fr. 6.484.000,—

I lavori per la sistemazione di questo tronco, della lunghezza di 13 km., sono incominciati nel 1963 con la correzione della tratta Ronco - All'acqua e sono terminati alla fine del 1972 con la costruzione del nuovo tronco Ponte di Villa-Ronco. La strada della Valle Bedretto è ora completamente sistemata. Anche l'accesso ad Airolo viene ristrutturato nell'ambito dei lavori autostradali.

Le caratteristiche geometriche della strada sono : larghezza della carreggiata m. 6.00 con banchina a valle di m. 1.00 - 1.50 ; velocità base 50 km. ; raggio minimo m. 35 ; pendenza massima 10 %.

Il consuntivo dei lavori di questo tronco è di Fr. 9.984.000,—, con una maggior spesa sui diversi crediti dal 1963 al 1970 di Fr. 3.500.000,—, pari al 54 %.

Il costo complessivo per km. è di circa Fr. 1.000.000,—.

Facciamo seguire le motivazioni principali della maggior spesa di franchi 3.500.000,— :

1. Aumenti sui costi dei materiali e della mano d'opera	Fr. 930.000,—
2. Indennità di intemperie	Fr. 120.000,—
3. Maggior costo delle espropriazioni	Fr. 298.000,—
4. Sistemazione del riale Fontana per maggior sicurezza contro le valanghe	Fr. 170.000,—
5. Maggior costo del Ponte di Ronco per la costruzione definitiva	Fr. 450.000,—
6. Maggior costo delle opere di arginatura per la protezione dei manufatti stradali da alluvioni	Fr. 350.000,—
7. Maggior costo della strada d'accesso all'abitato di Bedretto a causa delle cattive condizioni del terreno (torba)	Fr. 220.000,—
8. Maggior costo dei manufatti sui riali Tremezzana, Fontana, Silo Scerri, Gallinosa, Cristallina e Bedretto	Fr. 450.000,—
9. Correzione strada nella località « Cioss » di dentro	Fr. 230.000,—
10. Maggior spesa per l'esecuzione della pavimentazione in conglomerato bituminoso, invece di una pavimentazione di tipo economico	Fr. 50.000,—

11. Riparazione danni alluvionali, sgombero materiali, rifacimento ponticelli, ecc. Fr. 230.000,—
 Concludendo si propone di stanziare un credito supplementare di franchi 4.400.800,— (3.500.000,— + 900.800,—) per la costruzione del nuovo tronco All'Acqua - Confine Vallese e per la sistemazione del tronco Airolo - All'Acqua.

6. SISTEMAZIONE DEI CIGLI STRADALI E DELLA PAVIMENTAZIONE ECONOMICA DELLA RETE STRADALE SECONDARIA

La rete stradale cantonale ha una lunghezza di km. 1108, con una superficie di mq. 6.760.900.—. I diversi tipi di pavimentazione sono così ripartiti (situazione al 1.1.1973) :

circa km. 625 con penetrazione o superficiali di bitume, circa mq. 3.304.000.—
 circa km. 389,5 con tappeti bituminosi, circa mq. 2.807.000.—
 circa km. 67,3 in calcestruzzo, circa mq. 532.300.—
 circa km. 26,2 con selciatura in dadi, circa mq. 183.000.—.

La pavimentazione economica della rete stradale secondaria, lunga 820 km., ha avuto inizio nel 1957 ed è stata portata a termine nel 1971.

Sono stati complessivamente pavimentati km. 537 con una superficie totale di mq. 2.700.000.—. La spesa complessiva risulta di Fr. 49.700.000,—. Il costo al mq., compresi i lavori di sottostruttura, è in media di Fr. 18,40 / mq., così suddiviso : Fr. 7,90 per la pavimentazione e Fr. 10,50 per la sottostruttura.

I crediti globali votati dal Gran Consiglio per le opere di pavimentazione economica ammontano a Fr. 47.300.000,—. La spesa complessiva essendo come detto di Fr. 49.700.000,—, occorre un nuovo credito di Fr. 2.400.000,— per liquidare contabilmente e in modo definitivo l'opera di pavimentazione economica della rete delle strade secondarie. Ciò rappresenta il 4,8 % della spesa.

Il nuovo credito di Fr. 2.400.000,— viene così giustificato :

a) maggior costo delle espropriazioni sul complesso dell'opera	Fr. 700.000,—
b) sistemazione di vecchi tronchi ceduti ai Comuni	Fr. 600.000,—
c) sistemazione del tronco Casima-Cabbio	Fr. 150.000,—
d) aumenti intervenuti dal 1969 al 1972 sull'importo di circa	Fr. 4.000.000,—
	Fr. 950.000,—

Ultimata l'opera riguardante la pavimentazione economica, un nuovo problema si presenta per la rete delle strade secondarie ed è quello del consolidamento dei cigli stradali e della posa di barriere di sicurezza, al fine di rendere il traffico più sicuro.

Con il consolidamento dei cigli stradali si ottiene un allargamento della carreggiata, permettendo così un più sicuro incrocio degli autoveicoli. Si potrà inoltre posare la barriera di sicurezza.

Il costo è calcolato in circa Fr. 150,— / ml.

Per un primo lotto di questi lavori chiediamo un credito di Fr. 600.000,—.

Le opere saranno eseguite nei punti della rete stradale secondaria dove più urgente appare l'intervento.

7. ESPROPRIAZIONI

In relazione a previste correzioni stradali sono state esperite pratiche bonali per l'espropriazione di fabbricati e terreni, in alcuni casi in cui ai richiedenti è stata negata l'autorizzazione di eseguire trasformazioni a stabili esistenti o di costruire.

Facciamo seguire l'elenco e la relativa spesa :

1. Cereghetti Dino, Salorino	Fr. 210.000,—
2. Consorzio Biasca - Iragna	Fr. 90.000,—
3. Cassina Elda, Castel S. Pietro	Fr. 210.200,—
4. Siegrist Liselotte, Yverdon	Fr. 70.000,—
5. Beneficio S. Croce, Riva S. Vitale	Fr. 268.680,—

6. Olgiati Edoardo, Pambio-Noranco	Fr. 200.000,—
7. Valnegri Carmen, Gravesano	Fr. 103.760,—
8. Eredi Savi Emilio, Campestro	Fr. 94.000,—
9. Del Don Attilio, Bellinzona	Fr. 74.850,—
10. Ponti Osvaldo, Salorino	Fr. 160.000,—
11. Regolatti Irene, Loco	Fr. 40.000,—
12. Forni Francesco, Sorengo	Fr. 94.000,—
13. Chiesa Mariella, Loco	Fr. 63.000,—
14. Sala-Lonati-Martinelli, Breganzona	Fr. 93.000,—
15. Foletti Matilde, Bosco Luganese	Fr. 53.200,—
Totale	Fr. 1.824.690,—

* Sulla base delle esposte considerazioni vi invitiamo a dare la vostra approvazione all'allegato disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
A. Lafranchi

p. o. Il Cancelliere :
A. Crivelli

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dei progetti e lo stanziamento
dei crediti necessari per le opere di sistemazione delle strade cantonali
del XXVIII periodo

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino
visto il messaggio 15 febbraio 1974 n. 1947 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Sono approvati i progetti delle seguenti opere stradali e sono accordati i seguenti crediti :

<i>Designazione dell'opera</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	<i>Contributi e sussidi</i>
1. Correzione Via Antonio Riva (Lugano e Sorengo)	640.000,—	340.000,—	300.000,—
2. Collegamento Cureglia - Comano	2.430.000,—	1.910.000,—	520.000,—
3. Sottopasso FFS a Piotta (contributo)	135.000,—	135.000,—	—,—
4. Nuovo sottopasso ad Ambri (km. 94,290)	1.890.000,—	1.026.000,—	864.000,—
5. Strada della Valle Bedretto : Airolo - Confine Vallese (supplemento di credito)	4.400.800,—	4.400.800,—	—,—
6. Sistemazione cigli stradali e pavimentazioni economiche	3.000.000,—	3.000.000,—	—,—
7. Espropriazioni	1.824.690,—	1.824.690,—	—,—
T o t a l e	Fr. 14.320.490,—	12.636.490,—	1.684.000,—

Art. 2. — Il contributo dei Comuni sarà versato in due rate : la prima, corrispondente a metà del contributo, all'inizio dei lavori e la seconda, a saldo, a lavori ultimati.

Art. 3. — E' fatto obbligo ai Comuni di imporre ai privati i contributi di legge.

Art. 4. — I crediti saranno iscritti nella parte straordinaria del bilancio dello Stato (Dipartimento delle pubbliche costruzioni).

Art. 5. — I ricorsi presentati sono decisi in base alle deliberazioni del Gran Consiglio e la decisione sarà intimata agli interessati dalla Cancelleria dello Stato contemporaneamente alla pubblicazione del presente decreto nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Art. 6. — 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 dell'entrata in vigore.