

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente l'approvazione del progetto e del preventivo
ed il sussidiamento della costruzione del nuovo ponte sul Ticino
della strada Gudo - Cadenazzo

(del 2 marzo 1972)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Con i lavori di pavimentazione dei tronchi principali della rete stradale costruita nell'ambito della grande bonifica del Piano di Magadino — ne sono stati pavimentati 71 km, cioè la metà circa dei 140 km. della rete, con una spesa di 3,6 milioni di franchi — si riteneva di concludere l'opera di sistemazione idrica, fondiaria e stradale del piano. Iniziata nel 1917 e suddivisa in cinque periodi essa è costata, sui 3470 ettari del comprensorio, 15 milioni di franchi, ivi compresa la spesa per la pavimentazione. Rimaneva tuttavia un neo nella grande bonifica, costituito dal ponte in ferro sul Ticino, della strada Gudo - Cadenazzo: lungo 260 m. e largo appena m. 2,20, esso era stato costruito nel 1906 (tratta sopra il fiume) e completato nel 1923 con le travate in golena quando vennero costruiti gli argini insommergibili. Costo totale: Fr. 86.400,— sussidiati col 40 % dalla Confederazione e 20 % dal Cantone.

Con l'andar degli anni e l'aumento continuo della motorizzazione il ponte si è dimostrato sempre più insufficiente a sopportare il traffico, sia per l'esigua larghezza, sia per la portata perchè era stato tecnicamente concepito e costruito oltre 60 anni fa per il semplice passaggio dei carri agricoli. Nel frattempo la strada Gudo - Cadenazzo, col suo ponte sul Ticino, è diventata un'importante arteria circolare di traffico perchè è l'unica congiunzione fra le due sponde esistenti fra la Giubiasco-Sementina situata 4 km. a nord e lo Stradonino situato 5 km. a sud. Un controllo eseguito nel luglio 1970 con gli apparecchi a cellula fotoelettrica ha permesso di constatare il passaggio di 647 veicoli nei due sensi nelle 24 ore.

Per coronare degnamente la grande bonifica occorreva quindi costruire un nuovo ponte ma il Consorzio della bonifica, di fronte ad una spesa presunta di oltre due milioni di franchi, non si sentiva in grado di assumerne l'iniziativa.

Occorre dire che la strada Gudo-Cadenazzo, compreso il ponte, è tutt'ora di proprietà del Consorzio benchè gli automezzi che la percorrono, per tre quarti almeno, non siano agricoli.

Con decreto 17.1.1955 lo Stato ha infatti concesso unicamente una partecipazione alle spese di manutenzione nella misura del 55 %.

Le cose stavano a questo punto allorchando una circostanza fortuita giunse a propiziare la soluzione auspicata, cioè quella della demolizione del ponte in ferro e della sua sostituzione con un ponte moderno in cemento armato.

* * *

I danni subiti dal ponte, le perizie e la decisione di costruire un nuovo ponte

Nel luglio 1969 un autocarro con rimorchio dell'impresa Richina di Bironico, avviatosi sul ponte con un carico di 27 tonn., urtò violentemente i tralicci che for-

mano le pareti del ponte e che hanno una funzione portante, danneggiando il parapetto a valle del ponte stesso.

Il Consorzio intervenne subito presso la ditta e diede incarico all'ing. Ervino Kessel di Lugano di allestire una perizia per stabilire i danni.

Essi vennero valutati in Fr. 36.000,—, cifra che fu subito notificata alla ditta Richina e alla sua società assicuratrice.

Durante l'esame particolareggiato del ponte per l'allestimento della perizia, l'ing. Kessel si rese conto della estrema vetustà del manufatto in ferro che ha 64 anni nella tratta centrale e poco meno di 50 in quelle laterali.

Siccome il ponte era adibito al traffico d'ogni genere, compresi gli autocarri pesanti ed i trattori agricoli che rimorchiano carichi di prodotti e accertato che spesso, data la lunghezza, vi erano parecchi automezzi sul ponte, l'ing. Kessel mise in dubbio l'idoneità del manufatto a sopportare questi carichi, ragione per cui il Consorzio, cosciente delle sue responsabilità, gli conferì l'incarico di allestire e consegnare una perizia accurata sullo stato e la portata del ponte.

E' ciò che l'ing. Kessel fece con il suo rapporto in data 10.7.1970 allegato all'incarto che accompagna il messaggio. Questo rapporto che si è esteso anche all'esame delle fondazioni delle pile nel fiume, fatto con l'aiuto di sommozzatori, portò alla inaspettata conclusione che il ponte non possedeva più le sicurezze prescritte dalle norme. Il fattore di sicurezza per un carico massimo di 6 tonnellate — oppure di 275 kg. per mq. — dava un $n. = 0.96$, ciò che significava teoricamente, rottura. Anche per il solo traffico pedonale la sicurezza era di $n. = 1.34$ pari a quella del peso proprio del ponte e questo fattore era inferiore al normale prescritto che è $n. = 2.3$.

L'ing. Kessel informò pertanto il Consorzio che il ponte doveva essere chiuso al traffico con effetto immediato.

Il Consorzio provvide a sbarrare il traffico creando con ciò una situazione assai difficile per tutti gli agricoltori della sponda destra che usavano il ponte per recarsi sui propri terreni. Si tratta di un centinaio di agricoltori di Gudo e delle frazioni di Progero e S. Antonio e di una parte di quelli di Cugnasco e Sementina.

Il Municipio di Gudo in data 28 ottobre 1970 presentò un'istanza al Consiglio di Stato facendo presente che i trattori dei contadini dovevano fare 2 volte al giorno il lungo e pericoloso percorso sulla strada cantonale fino a Sementina per attraversare il fiume lungo la Sementina - Giubiasco, e poi scendere in sponda sinistra fino ai loro terreni.

Il Comune chiedeva ovviamente che venisse affrontato al più presto il problema della costruzione di un nuovo ponte.

L'Unione dei contadini ticinesi, a mezzo del segretario agricolo cantonale, si rivolgeva pure allo Stato lamentando il grave inconveniente della chiusura del ponte e chiedendo che almeno per un certo tempo esso venisse riaperto al traffico dei mezzi agricoli non troppo pesanti oltre che alle mandrie dei bovini.

Anche in sede granconsigliare vennero presentate alcune interpellanze alle quali rispose il capo del Dipartimento esponendo la situazione e la responsabilità che avrebbe dovuto assumersi il Consorzio se avesse riaperto il ponte nonostante le risultanze della perizia tecnica.

Considerato che la costruzione del nuovo ponte, anche se trattata in via urgente, avrebbe richiesto un tempo di oltre 1 anno, il Dipartimento incaricò il Laboratorio del Politecnico federale (EMPA) di allestire una perizia sulle condizioni del ponte e sulla possibilità effettiva di riaprirlo ad un traffico limitato. In pari tempo incaricò l'ing. Kessel di allestire il progetto di massima del nuovo ponte in due varianti; una, corrispondente ai requisiti agricoli cioè limitata ad una larghezza di m. 4.60 più due bordure di 50 cm., in totale m. 5.60. Questo per poter fare le pratiche con l'Autorità federale nell'intento di ottenere un sussidio dai crediti per le migliorie fondiarie.

La seconda variante corrispondente ad un ponte stradale con carreggiata di m. 7.00 e due marciapiedi di m. 1.50, totale m. 10.

L'ing. Kessel presentò i due progetti il 23.6.1970.

Eccone le caratteristiche :

A) *Ponte agricolo*

Preventivo

Sistema statico con trave C.A. continua su 8 appoggi e campate di m. 26, 30 e 41, simmetriche sulle golene e campata sul fiume di 66 m., totale m. 260. Larghezza m. 5.60. Calcolo per asse di 12 t. e carico ripartito di 250 kg/mq. più sforzi dinamici

Fr. 1.310.000,—

Demolizione ponte in ferro

Fr. 60.000,—

Totale Fr. 1.370.000,—

arrotondato in Fr. 1.400.000,—

B) *Ponte stradale*

Materiale, sistema statico e campate come ponte agricolo. Larghezza m. 10. Carico 2 autocarri affiancati di 12 t. e carico ripartito di 250 kg/mq. più sforzi dinamici

Fr. 2.050.000,—

Demolizione ponte in ferro

Fr. 60.000,—

Totale Fr. 2.110.000,—

arrotondato in Fr. 2.100.000,—

Con rapporto del 1. dicembre 1970 il Dipartimento dell'economia pubblica (Sezione bonifiche e catasto) sottoponeva l'oggetto all'Ufficio federale delle bonifiche chiedendo un sussidio del 50 % sulla spesa per la costruzione di un ponte agricolo, il che avrebbe consentito di ripartire come segue la spesa :

Sussidio federale ponte agricolo 50 % di Fr. 1.400.000,— = Fr. 700.000,—

a carico Consorzio e Comuni Fr. 420.000,—

a carico Cantone Fr. 980.000,—

Totale Fr. 2.100.000,—

L'Autorità federale, dopo aver chiesto informazioni complementari circa l'area coltivata dai contadini di Gudo, Sementina e Cugnasco sulla sponda sinistra del piano, prendeva posizione l'11 marzo 1971 comunicando di essere disposta a concedere un sussidio sulla spesa preventivata di Fr. 1.400.000,— ma non nella misura del 50 %, bensì del 30 % soltanto, considerato che la bonifica del Piano di Magadino è terminata per cui il nuovo ponte, quo al sussidio, dev'essere trattato alla stregua delle pavimentazioni stradali.

* * *

Frattanto l'EMPA, fatti gli accertamenti sul posto e prelevati alcuni campioni di ferro per le analisi molecolari in laboratorio, con un rapporto preliminare del 24.2.1971 comunicava al Consorzio che il ponte poteva venire riaperto per un carico limitato a 200 kg. il mq., pari a 2 tonnellate di carico mobile.

Si vede quindi che le indagini e le analisi avevano consentito di migliorare i coefficienti normali adottati dall'ing. Kessel nella sua perizia.

Il Consorzio provvedeva subito a riaprire il ponte al traffico collocando gli appositi cartelli segnaletici di limitazione.

La perizia definitiva dell'EMPA consegnata il 15.4.1971 confermava i risultati provvisori e cioè: ammissibilità di un carico di 2 tonnellate sul ponte, a condizione tuttavia che venissero posati dei rinforzi fra le pile, sulla golena.

L'ing. Kessel, incaricato dal Consorzio, ha preventivato il costo di queste pile in Fr. 20.000,—.

Il progetto del nuovo ponte

Di fronte a questa situazione, il Consorzio giudicava opportuno accelerare al massimo le pratiche per la costruzione di un nuovo ponte ed invitava 7 uffici e ditte specializzati, scelti di comune accordo con gli uffici tecnici dello Stato, a presentare un progetto e preventivo per la demolizione del ponte in ferro e la costruzione di uno provvisorio in legno, tale da assicurare il traffico interpende durante l'anno di costruzione.

Solo 4 uffici risposero all'invito.

Dopo attento esame dei progetti, fatto dalla Sezione delle strade cantonali del Dipartimento delle pubbliche costruzioni in uno con il Consorzio e la Sezione bonifiche e catasto e sulla scorta di una perizia di cui fu incaricato l'ufficio degli ingegneri Stucky e Hofacher di Zurigo-Lugano, venne scelto il progetto di ponte in cemento armato precompresso dello studio tecnico ingegneri Grignoli e Martinola di Lugano, il cui preventivo di massima si presentava come segue :

Costo del ponte:	Fr. 1.711.585,—
Onorari, D.L. e assistenza e imprevisti	Fr. 428.415,—
	<hr/>
	Fr. 2.140.000,—
Demolizione e sgombero ponte ferro e ponte provvisorio	Fr. 94.000,—
	<hr/>
Totale	Fr. 2.234.000,—

Da notare che in sede di concorso lo stesso studio tecnico Grignoli e Martinola aveva presentato una variante con una trave precompressa nell'alveo centrale e 4 campate in ogni golena, *prefabbricate*. Il costo di questo ponte era però leggermente superiore. La perizia degli ingg. Stucky e Hofacher del 6 settembre 1971 così si esprime dopo aver esaminato i vari progetti :

Progetto Grignoli-Martinola

« Progetto ben elaborato e completo, incluso il calcolo delle masse e preventivo dei costi. La variante due presenta svantaggi tecnici, mentre la variante uno, quale soluzione ottima, può essere raccomandata per l'esecuzione. Il progetto è, dal punto di vista qualitativo come pure estetico, ma soprattutto per quanto concerne la manutenzione, la soluzione migliore ed infine anche dal punto di vista economico, la soluzione più opportuna ».

La demolizione del ponte in ferro e la costruzione del ponte provvisorio

Si pensava, in un primo tempo, di affidare la demolizione del ponte in ferro e la costruzione del ponte provvisorio all'impresa appaltatrice del nuovo ponte. A metà agosto 1971 si prospettò l'idea di affidare tale compito alla truppa del genio.

Fatti i passi necessari, il 14 settembre il Cdo del Batt. genio 9 informò il Consorzio della sua decisione favorevole, decisione che venne confermata dal Dipartimento militare federale il 27 settembre.

Il Batt. genio 9, entrato in servizio il 4 ottobre, ha provveduto in pochi giorni a demolire il ponte in ferro ed a costruire nello spazio di 15 giorni un ponte in legno largo ml. 3.20 più due marciapiedi di 1 ml. per parte e lungo m. 260 circa.

E' un « exploit » notevole per il quale sono stati fatti vivi elogi al Batt. genio 9; elogi meritati per l'ottima organizzazione del cantiere ed il massimo impegno dei soldati ed ufficiali-tecnici.

Secondo i progetti presentati per il nuovo ponte in cemento armato, per la demolizione del ponte in ferro si prevedevano Fr. 40.000,— e per la costruzione di un ponte provvisorio, in legno, Fr. 54.000,—, in totale Fr. 94.000,—.

Trattando con il Cdo del Batt. genio 9 si era stabilito che la truppa avrebbe fornito uomini, attrezzi e macchinari ed una parte del materiale mentre il Consorzio avrebbe preso a suo carico:

- a) la fornitura del materiale per le due rampe di accesso;
- b) la pavimentazione bituminosa dei due accessi;
- c) le spese per le palificazioni in golena da eseguirsi da ditta privata;
- d) il costo del legname che non potrà essere recuperato e in particolare l'assito superiore (platea) ed eventualmente le sponde.

In pratica le cose non sono andate così lisce. La truppa si è presentata sul posto ed ha iniziato i lavori con grande slancio ma difettava di una parte del materiale e di una parte degli attrezzi che si pensava avrebbe essa stessa fornito. Siccome il lavoro doveva concludersi in due settimane, non c'era tempo da perdere ed il Consorzio ha dovuto provvedere a ciò che mancava. Così per gli accessi si è dovuto far capo ad autocarri di ditte private ed una parte del legname ha pure dovuto essere acquistato.

In sostanza il Consorzio ha dovuto assumere spese per Fr. 55.600,—.

Rileviamo ancora, a titolo di cronaca, che il Consorzio, in data 13 ottobre 1971, ha ricevuto dall'intendenza per il materiale di guerra una comunicazione secondo cui avrebbe dovuto pagare il 1. anno, per affitto materiale, Fr. 17.155,— e per deprezzamento del legname consegnato Fr. 19.602,—, in totale Fr. 36.757,—; per il secondo anno Fr. 35.041,50.

Il Consorzio ha protestato ed ha fatto presente gli accordi preliminari col Cdo Batt. genio 9 nei quali non si era mai parlato di affitti; l'intendenza federale ha risposto il 29 ottobre che non era stata messa al corrente di tali accordi per cui aveva trasmesso l'incarto al Dipartimento militare.

Da allora il Consorzio non ha più ricevuto nulla (vedi corrispondenza allegata all'incarto annesso al messaggio).

Intanto la contabilità relativa al ponte in ferro e ponte provvisorio, tenendo conto anche delle perizie fatte, si riassume come segue:

— spese effettive del Consorzio per la demolizione del ponte in ferro e la costruzione del ponte provvisorio	Fr. 55.600,—
— preventivo demolizione e sgombero ponte provvisorio	Fr. 14.000,—
	<u>Fr. 69.600,—</u>
— incasso per vendita ferro alla ditta Vismara	Fr. 8.340,—
	<u>Fr. 61.260,—</u>
— perizia ing. Kessel	Fr. 5.000,—
— perizia EMPA (9.950,— + 4.400,—)	Fr. 14.350,—
— spese sommozzatori per controllo fondazioni e diversi	Fr. 4.100,—
	<u>Fr. 4.100,—</u>
Totale	Fr. 84.710,—

Il progetto di dettaglio del nuovo ponte

L'intervento della truppa, se ha permesso di eseguire il lavoro in un tempo record, ha tuttavia provocato rimostranze da parte della Sezione cantonale delle acque e dell'Ufficio federale competente a causa del numero relativamente alto degli appoggi nell'alveo del fiume (6) ed in gola, giudicati pericolosi in caso di piena.

Con questi servizi federali e cantonali il Consorzio ha preso l'impegno di costruire il nuovo ponte nel più breve tempo possibile ed ha dovuto stipulare un'assicurazione per coprire i danni eventuali causati alle opere d'indigamento dal maggior numero di appoggi.

Con l'Ufficio progettista è stato fissato il seguente programma accelerato di esecuzione :

- consegna progetto e preventivo per il sussidiamento entro il 15 gennaio 1972
- pratiche di sussidiamento cantonale e federale: entro febbraio-marzo 1972
- consegna dell'incarto completo per l'appalto: entro febbraio 1972
- pratiche di concorso e delibera dell'opera da concludere entro aprile 1972
- inizio lavoro: maggio 1972
- collaudo ponte: luglio 1973.

Il progetto è stato consegnato al Consorzio il 18 gennaio u.s. Si tratta, come detto, di un ponte in cemento armato precompresso con sezione a cassone realizzato interamente sul posto, col procedimento tradizionale; è stato studiato secondo le condizioni fissate preliminarmente dal servizio federale e cantonale delle acque e cioè con una campata centrale di 67 metri di luce che attraversa d'un sol balzo l'alveo principale e di tre campate sui due lati (golene) di ml. 43.00, 30.00 e 22.50.

Luce totale metri 258

Lo spessore del cassone portante è di ml. 2.95 per la campata centrale e di ml. 1.65 in gola. L'intradosso del cassone principale è alla quota 212.50 fissata col servizio delle acque tenendo conto delle piene e del livello degli argini insommergibili.

Il ponte, che prima era stato previsto per carichi di strade secondarie, è ora stato calcolato per carichi di strade principali.

Il preventivo di spesa ascende a Fr. 2.675.000,— con un aumento di Fr. 535.000,— sul preventivo di massima di Fr. 2.140.000,—, pari al 25 %.

Diamo il confronto dei due preventivi nelle varie posizioni :

<i>Posizioni</i>	<i>Preventivo massima luglio 1971</i>	<i>Progetto dettaglio</i>	<i>gennaio 1972 Differenza</i>
1. Installazione cantiere	80.000,—	110.000,—	+ 30.000,—
2. Torri in legno d'appoggio nel fiume	35.000,—	35.000,—	—,—
3. Centinature Addensamento terreno in profondità	195.000,—	361.200,—	+ 166.200,—
4. Fondazioni, spalle, pile	502.185,—	498.233,—	— 3.952,—
5. Impalcato (struttura in c.a.)	661.614,—	749.922,—	+ 88.308,—
6. Apparecchi appoggio e giunti	72.165,—	86.821,—	+ 14.656,—
7. Diversi	13.227,—	35.160,—	+ 21.933,—
8. Pavimentazioni, marciapiedi, bordure, ringhiere	102.394,—	150.632,—	+ 48.238,—
9. Sondaggi, prove tecnologiche, livellazioni, prove di carico	50.000,—	46.946,—	— 3.054,—
	1.711.585,—	2.170.000,—	
10. Onorari, progetti, D.L., assistenza, liquidazioni, 25 %	428.415,—	265.000,—	+ 76.585,—
11. Imprevisti		240.000,—	
	2.140.000,—	2.675.000,—	+ 535.000,— = 25 %

La differenza in più è data, oltre che dall'aumento salari e materiali del 1972 (ca. 10 %), soprattutto dal maggior costo della centinatura (pos. 3) di franchi 166.000,— e dalla necessità di compattare il terreno delle fondazioni. Il maggior costo della centinatura è causato dalle condizioni poste dalla Sezione cantonale delle acque la quale ha fissato, con lettera dell'11 novembre 1971 che l'intradosso della centina nell'alveo del fiume dovrà trovarsi sopra il livello della piena centenaria ed inoltre che gli appoggi della centina dovranno essere allineati con quelli del ponte militare.

Queste condizioni, che obbligavano i progettisti a prevedere una centina fuori del comune, sono state discusse in una riunione con la Sezione cantonale delle acque. Considerato che il livello della piena centenaria è di m. 210.40 e quello delle alte piene normali di 209.60 è stato concesso che il livello della centina scenda a quota 210.

Tutto ciò ha però fatto aumentare il costo delle centine dei Fr. 166.000,— indicati.

La compattazione del terreno alle fondazioni si è rilevata necessaria a seguito dei sondaggi geologici fatti da una ditta specializzata.

Anche questo causa una maggiore spesa di circa Fr. 100.000,—. Notiamo ancora che il nuovo ponte si inserirà nel piano viario del Bellinzonese-Locarnese e verrà collocato alla nuova arteria stradale di traffico veloce fra Giubiasco e Locarno.

Sussidiamento dell'opera e piano di finanziamento

L'aumento del costo dell'opera è stato portato a conoscenza dell'Ufficio federale delle bonifiche con un rapporto del 27 gennaio 1972.

Nel primo rapporto del 1. dicembre 1970 si era indicata in Fr. 1.400.000,— la spesa occorrente per un ponte agricolo, pari ai due terzi della spesa di Fr. 2.100.000,— preventivata per un ponte stradale largo 10 m.

Considerato il nuovo preventivo di Fr. 2.675.000,— per il ponte stradale, l'ufficio Grignoli e Martinola ha computato il

— costo di un ponte agricolo largo m. 5.50 in	Fr. 1.737.000,—
— aggiungendo le spese sopportate dal Consorzio per la demolizione del ponte in ferro e la costruzione del ponte provvisorio pari a	Fr. 84.700,—

si ha un costo totale « agricolo » di Fr. 1.821.700,—

Con rapporto dettagliato del 27 gennaio u.s., il Dipartimento dell'economia pubblica ha chiesto all'Autorità federale di concedere al Consorzio il sussidio del 30 % su questa spesa. La risposta, assai sollecita, è giunta l'11 febbraio.

Essa informa la Sezione delle bonifiche e del catasto che la spesa sussidiabile è riconosciuta in Fr. 1.821.000,— e che su tale importo l'Ufficio federale delle bonifiche proporrà l'assegnazione del sussidio federale del 30 % non appena sarà in possesso della domanda di sussidio con gli atti allegati; non appena, quindi, il Gran Consiglio avrà pure sussidiato l'opera.

* * *

Il finanziamento dell'opera è stato attentamente esaminato, soprattutto per quel che concerne la partecipazione del Consorzio e dei Comuni. In base al preventivo di massima del 1970 si prevedeva la partecipazione della Confederazione nella misura di Fr. 700.000,—, quella del Consorzio in Fr. 420.000,— e quella del Cantone in Fr. 980.000,—. L'aumento del preventivo a Fr. 2.675.000,— che diventano 2.760.000,— con l'aggiunta delle spese di demolizione del ponte in ferro e di costruzione del ponte provvisorio, ha reso assai più onerosa l'operazione e più difficile il finanziamento.

Il sussidio federale è già stato fissato nella misura del 30 % di Fr. 1.820.000,— ossia in Fr. 546.000,—.

Intendiamo proporvi di concedere un sussidio del 35 % dai crediti per le migliorie fondiari pari a Fr. 637.000,—.

In tal modo l'onere a carico del Consorzio risulta pure del 35 % e cioè di Fr. 637.000,—; computato sul costo del ponte stradale l'onere a carico del Consorzio è del 23,1 %.

E' una somma importante ed il Consorzio dovrà far capo ai Comuni direttamente interessati — che sono già consorziati — per ottenere un contributo tale da diminuire ad un livello accettabile l'onere da distribuire fra i 2642 consorziati del piano; esso peserà per molti anni sui bilanci consortili.

Per fissare l'importo a carico dei Comuni il Consorzio presenterà un piano di finanziamento al Consiglio di Stato, piano che verrà esposto e trattato a norma della legge sui consorzi. La spesa residua, che è quella dovuta all'allargamento del ponte, dev'essere assunta dallo Stato.

In tal modo il piano di finanziamento si presenta come segue :

Preventivo ponte stradale		Fr. 2.675.000,—
Preventivo ponte agricolo	Fr. 1.737.000,—	
Spesa demolizione ponte in ferro e costruzione ponte provvisorio compreso perizie	Fr. 84.700,—	Fr. 84.700,—
	<hr/>	
Importi arrotondati	Fr. 1.821.700,—	Fr. 2.759.700,—
Spesa sussidiabile	Fr. 1.820.000,—	Fr. 2.760.000,—
Sussidio federale 30 %	Fr. 546.000,—	
Sussidio cantonale 35 %	Fr. 637.000,—	
A carico Consorzio e Comuni 35 %	Fr. 637.000,—	Fr. 1.820.000,—
	<hr/>	
Maggior spesa a carico Cantone		Fr. 940.000,—

Compressivamente :

A carico della Confederazione		Fr. 546.000,—
A carico del Cantone		Fr. 1.577.000,—
A carico del Consorzio e dei Comuni		Fr. 637.000,—
	<hr/>	
	Totale	Fr. 2.760.000,—

L'opera che sottoponiamo all'approvazione del Gran Consiglio è indubbiamente assai costosa ma essa completa l'attrezzatura stradale principale del Piano di Magadino, la più grande area di riserva del Cantone che, col passar degli anni, assume un valore sempre maggiore nell'economia cantonale.

Gli studi in corso per il piano regionale del Bellinzonese-Locarnese daranno alla vasta piana la giusta destinazione fissando le aree urbane, agricole, di sviluppo industriale e di verde da conservare, nonché la rete stradale principale alla quale il ponte di Gudo sarà ovviamente raccordato.

Così esposto il problema vi preghiamo di voler :

- approvare il progetto dell'opera;
- stanziare un sussidio del 35 % sul preventivo di Fr. 1.820.000,—, sussidiato dalla Confederazione, pari a Fr. 637.000,—, sussidio da prelevare dal credito di bilancio per le migliore fondiarie;
- stanziare, per i contributi disposti dagli art. 33-36 della legge sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali, un credito di Fr. 940.000,—, pari alla maggior spesa dovuta all'allargamento del ponte, credito posto a carico del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente:

A. Lepori

p. o. Il Cancelliere:

A. Crivelli

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO
concernente l'approvazione ed il sussidiamento del progetto
del nuovo ponte sul Ticino a Gudo

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino
visto il messaggio 2 marzo 1972 n. 1809 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Il progetto e preventivo per la costruzione del Ponte sul Ticino a Gudo sono approvati.

Art. 2. — A favore dell'opera sono stanziati :

- a) un sussidio cantonale del 35 % in contanti sulle spese effettive debitamente accertate e nei limiti del preventivo sussidiabile, ritenuto in ogni caso che il sussidio non superi il 35 % di Fr. 1.820.000,—, ossia un massimo di Fr. 637.000,—, importo da prelevarsi dalla voce di bilancio 7.1103.25 del Dipartimento dell'economia pubblica — sussidi bonifica Piano di Magadino ;
- b) un credito di Fr. 940.000,— a favore del Dipartimento delle pubbliche costruzioni pari alla maggior spesa per rapporto al costo del ponte avente caratteristiche agricole, da iscrivere alla parte straordinaria del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Art. 3. — Il capitolato di appalto ed i moduli di offerta, come pure la delibera dei lavori fatta dal Consorzio Bonifica del Piano di Magadino in Bellinzona, dovranno essere sottoposti per approvazione e ratifica al Dipartimento dell'economia pubblica.

I lavori saranno eseguiti sotto la direzione e sorveglianza della Sezione cantonale delle bonifiche fondiari e del catasto e della Sezione delle strade cantonali.

Art. 4. — Una volta costruito e collaudato, il ponte passa in proprietà e manutenzione allo Stato.

Art. 5. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.