

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
 concernente l'approvazione dei progetti, dei preventivi
 e lo stanziamento dei crediti per l'esecuzione di alcune opere stradali
 (IX periodo)

(del 19 settembre 1952)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Con il messaggio che abbiamo l'onore di presentare, facciamo richiesta di un credito di fr. 7.687.069,— per una serie di correzioni stradali, di cui diverse di natura urgente.

Non crediamo che sia il caso di spendere molte parole per dimostrare la necessità di questi lavori: basta esaminare le singole opere per convincersi che — nella maggior parte dei casi — si tratta di migliorie che non possono essere rimandate senza compromettere la sicurezza della circolazione, dato lo stato precario del campo stradale o dei suoi manufatti.

Non va dimenticato che il 1951 è stato un anno nefasto per la rete stradale cantonale, sia a causa delle valanghe, sia a causa dei nubifragi e degli allagamenti. Una valanga asportò il ponte di Vocaglia, presso Comolengo; altre valanghe rovinarono le strade in Leventina, in valle Verzasca e nell'alta valle Maggia. I nubifragi, specialmente quello dell'8 - 9 agosto, asportarono i ponti di Taverne, di Vello (Malcantone), di Bioggio-Molini, di Odogno (Capriasca), della Boggera (Osogna) e rovinarono in moltissimi punti la rete stradale con scoscendimenti, erosioni, allagamenti ecc.

Diverse opere contenute in questo messaggio hanno appunto lo scopo di ricostruire i manufatti travolti dalla furia delle acque e di rimettere in efficienza i diversi tronchi stradali.

In altri casi, invece, si tratta di correggere tracciati che non sono più in grado di sopportare il traffico attuale, per la strettezza del campo viabile, la debolezza dei muri di sostegno, l'insufficienza delle curve senza visuale ecc.

La nostra rete stradale, che serviva egregiamente quando il traffico pesante era costituito dai carri a cavalli, non può più soddisfare le esigenze che porta con sé l'autocarro con rimorchio, il torpedone da turismo e la grossa autopostale, per cui, specialmente nelle valli, dobbiamo gradatamente rifare le strade se non vogliamo paralizzare il traffico o imbrigliarlo con limitazione di peso, le quali, se osservate scrupolosamente, anemizzano alcuni rami del commercio come per es. quello della legna, del pietrame da cava e dei materiali da costruzione in genere. Diventa quindi una necessità improrogabile, per la nostra economia nelle valli, di rendere le strade adatte al traffico moderno, rettificando prima di tutto i punti più difettosi e più pericolosi.

La descrizione delle singole opere varrà, più di tutto, a dimostrare l'urgenza di molti lavori inclusi nel messaggio e l'opportunità di molte correzioni che attendono il loro turno da diversi anni.

1. Allargamento e pavimentazione della strada S. Pietro di Stabio - Segeno.

Si allarga il campo stradale a 6 m. senza variare il tracciato e senza modifiche di livelletta, per un tratto di ca. 400 m.

E' prevista per la pavimentazione una doppia catramatura. Con ris. gov. del 31 agosto 1951 il Consiglio di Stato ha approvato progetto, preventivo e riparto spesa.

Il preventivo ammonta a fr. 43.000,— di cui 16.000,— per la tratta sub-urbana: il Comune partecipa in ragione del 15 % della spesa per la tratta sub-urbana, cioè con una quota di fr. 2.400,—.

2. Sistemazione della strada Chiasso - Morbio Inferiore.

Si corregge e si pavimenta un tronco di ca. 700 ml. di strada, dal confine giurisdizionale con Chiasso, cioè dal ponte sul Breggia, fino alla sez. 67 in località Mura, verso Morbio Inferiore. La larghezza del campo viabile viene portata a m. 6, correggendo il risvolto, in modo di dargli un raggio di m. 30 e allargando anche le altre curve, specialmente quella che si trova tra le sez. 50 e 67 poichè strozzata. La pavimentazione avviene mediante tappeto bituminoso a semipenetrazione.

Il preventivo ammonta a fr. 120.000,— di cui il 12,5 % (fr. 15.000,—) a carico del Comune di Morbio Inferiore. Con ris. gov. del 3 agosto 1951 il Consiglio di Stato ha approvato progetto, preventivo e riparto spesa.

3. Correzione della strada cantonale nell'abitato di Chiasso.

Il progetto ha studiato l'allargamento di ca. 1288 ml. di strada, dal confine giurisdizionale di Chiasso con Balerna, vale a dire dal bivio per la valle di Muggio, al confine con l'Italia, lungo tutto il Corso S. Gottardo.

Il tracciato attuale non subisce modifiche nè planimetriche nè altimetriche: la larghezza del campo viabile viene portata a m. 8 più due marciapiedi di larghezza variabile a seconda del terreno disponibile davanti ai fabbricati: dove è possibile, la larghezza del marciapiede è di m. 2.

Viene posata una nuova massiciata di 15 cm. di spessore e un tappeto bituminoso di 5 cm. (3 cm. di spessore lungo i marciapiedi).

L'opera comprende anche la sistemazione dell'accesso alla Valle di Muggio a Boffalora, allargando il crocicchio e l'accesso stesso.

Al confine con l'Italia, la Piazza Elvezia subisce una sistemazione che porta la larghezza del campo stradale a m. 9 non solo davanti alla dogana svizzera di uscita, ma anche davanti a quella di entrata: per fare ciò, il fabbricato della dogana svizzera di entrata viene arretrato di 7 m. rispetto al filo delle costruzioni attuali, espropriando una striscia di terreno di proprietà della ditta Fratelli Branca.

Il terreno necessario per il sedime stradale e il marciapiede davanti alla dogana svizzera di entrata risulta in tal modo di 840 mq. e viene calcolato al prezzo di fr. 75.— il mq., ciò che equivale a fr. 63.000,— ai quali vanno aggiunti fr. 27.000,— per la pavimentazione ecc.: totale fr. 90.000,—.

Il preventivo per la realizzazione di quest'opera è calcolato in fr. 900.000,— e precisamente:

sistemazione di Corso S. Gottardo e Piazza Elvezia	fr. 790.000,—
sistemazione del crocicchio di Boffalora e dell'accesso alla Valle di Muggio	» 110.000,—
	<hr/> totale fr. 900.000,—

Il riparto della spesa resta fissato come segue:

a) Confederazione: 35 % di fr. 790.000,—	fr. 276.500,—
b) Stato del Canton Ticino: 50 % di fr. 513.500,— vale a dire di fr. 790.000,— — 276.500,—	» 256.750,—
50 % di fr. 110.000,— per la sistemazione dell'accesso alla valle di Muggio	» 55.000,—
c) Comune di Chiasso: 50 % di fr. 513.500,—	» 256.750,—
e 30 % di fr. 110.000,—	» 33.000,—
d) Comune di Balerna: 20 % di fr. 110.000,—	» 22.000,—
	<hr/> totale fr. 900.000,—

Il sussidio della Confederazione, in ragione del 35 %, è concesso nel quadro della ricostruzione delle strade principali di pianura (arteria Biasca - Chiasso) valendosi del riparto, fra i Cantoni, del dazio sulla benzina.

Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato, con ris. governativa del 7 novembre 1950 basandosi su un preventivo di fr. 810.000,— al quale va aggiunta ora la somma di fr. 90.000,— per la sistemazione della Piazza Elvezia, davanti alla dogana svizzera di entrata. I piani sono stati esposti presso le cancellerie municipali di Chiasso e Balerna.

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

1. S. A. Immobiliare S. Martino, Chiasso: contesta la pubblica utilità dell'opera, per quanto riguarda la costruzione del marciapiede. Si fa osservare che la strada di accesso al confine con l'Italia si svolge in una zona urbana a forte traffico anche pedonale, per cui la costruzione del marciapiede è indispensabile. Il ricorso è respinto poiché la pubblica utilità di quest'opera non può essere messa in dubbio.

2. Regli Maria nata Pedroni, Chiasso: le varianti chieste per la costruzione della cinta e dell'accesso al mappale 831 saranno esaminate in occasione dell'allestimento dei piani definitivi di esecuzione.

3. Fratelli Valsangiaco, Chiasso: chiedono che sia prevista una piazza pubblica all'inizio di Via Interlenghi, mediante l'acquisto dei terreni compresi nel quadrilatero: Corso S. Gottardo - Via Interlenghi - Via Rusca e strada privata al n. di mappa 876. Si fa osservare che il progetto esposto per la sistemazione della strada cantonale non pregiudica la possibilità di creare questa piazza, ma che l'opera rientra nel piano regolatore del comune di Chiasso, per cui si tratta di un lavoro comunale. Lo Stato si limita alla sistemazione del corso S. Gottardo e all'accesso di via Interlenghi.

4. Municipio di Balerna: contesta la pubblica utilità della sistemazione dell'accesso alla Valle di Muggio e il contributo del 20 % messo a carico del Comune per questa opera. Si fa osservare che la correzione di questo tronco, lungo il confine giurisdizionale tra Chiasso e Balerna è ritenuta necessaria per permettere l'ampliamento dei raccordi alla strada principale e che le percentuali dei contributi messi a carico dei Comuni di Chiasso e di Balerna sono proporzionate alle loro rispettive interessenze. Il ricorso deve quindi essere respinto, poiché non è giustificato.

4. Correzione della strada Chiasso - Pizzamiglio.

La strada Chiasso - Pizzamiglio porta al varco di S. Simone e a Maslianico e serve a deviare il traffico internazionale del varco di Chiasso, quando le circostanze lo esigono, così nel 1950 allorchè vennero sistemati gli uffici doganali a Chiasso confine.

Questa strada è insufficiente, poiché la sottostruttura è in disordine e il campo viabile stretto, con curva a scarsa visuale; le alluvioni del novembre 1951 peggiorarono la situazione, causando il franamento di un muro di sostegno e di un tratto di strada, lungo l'argine del torrente Breggia.

Il progetto lascia invariati il tracciato (ml. 639) e il profilo altimetrico, pur ampliando le curve, in modo di ottenere una buona visuale. La strada avrà una larghezza di m. 6 più un marciapiede, a monte, di m. 1.50. La massiciata sarà rifatta, con spessore di 20 cm. e la pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso di 4 cm. (3 cm. per il marciapiede).

Tra le sez. 20 e 23 sarà rifatto il muro di sostegno, rinforzandolo con uno sperone in muratura e consolidando le fondazioni con una gettata di blocchi, per evitare che le acque abbiano a intaccarle, come è avvenuto nel passato.

Il preventivo di spesa ammonta a fr. 290.000,— compresa la ricostruzione del muro franato. Si chiederanno i sussidi federali per la ricostruzione del muro lungo il torrente Breggia, preventivata in fr. 100.000,—.

La correzione avviene in territorio del comune di Vacallo, il quale verrà chiamato a contribuire col 25 % della spesa necessaria per la correzione fra le sez. 0 e 10 lungo la tratta urbana a Pizzamiglio (preventivo fr. 62.500,—). Quota a carico del comune: fr. 15.625,—.

5. Sistemazione e pavimentazione della strada Novazzano - Ponte Pobbia.

Con D. L. del 20 dicembre 1950 il Gran Consiglio accordava un credito di fr. 111.000,— (di cui fr. 16.650,— a carico del Comune) per la correzione della strada Novazzano - Ponte Pobbia.

Si trattava di allargare la strada a m. 5.20 dotandola di una pavimentazione superficiale.

Ora si è visto che tale larghezza non è sufficiente per una strada internazionale di grande traffico, per cui è stato deciso di portare a m. 6.— la larghezza del campo viabile, dotandolo di una semipenetrazione a caldo.

In tale modo il preventivo sale a fr. 200.000,— di cui 10.000,— per le espropriazioni; 35.380,— per la sottostruttura e 128.080,— per la pavimentazione, oltre a fr. 26.540,— per spese generali (15 %).

Il Comune di Novazzano parteciperà nelle proporzioni già stabilite a suo tempo.

Il credito supplementare necessario è di fr. 89.000,—.

6. Correzione della strada 5 Vie - Crespera.

Si tratta della correzione di 1437 ml. di strada, mantenendo l'attuale tracciato, ma allargando il campo stradale a m. 5.20 e ampliando le curve e le controcurve strozzate, in modo da rendere la circolazione dei veicoli più agevole e sicura, specialmente d'inverno, dato che questa strada è rivolta a nord e resta in ombra.

La pendenza raggiunge il 9,95 % e il risvolto esistente avrà un raggio superiore a quello minimo previsto per le strade secondarie.

In alcuni punti di maggior pendenza opportuni cunettoni e fossi di drenaggio faciliteranno il deflusso delle acque meteoriche e di quelle freatiche.

La pavimentazione avverrà mediante selciatura a dadi, nei punti di forte pendenza, e mediante una catramatura ruvida altrove.

Il preventivo di spesa ammonta a fr. 270.000,— di cui 168.700,— per la pavimentazione.

7. Consolidamento della riva franata a Brusino Arsizio.

Con D. L. del 27 dicembre 1949 il Gran Consiglio stanziava un credito di fr. 100.000,— per la correzione di 100 ml. di strada e per il consolidamento di ca. 50 ml. di riva, dove avvenne il franamento, nel luglio 1949.

Già nel relativo messaggio accennavamo al fatto che il preventivo aveva solo un valore indicativo, poichè era stato calcolato su un progetto di massima, trattandosi di un'opera urgente.

Così, per le espropriazioni, dato il diminuito valore commerciabile degli stabili, in parte franati, in parte pericolanti, l'Ufficio tecnico aveva calcolato una spesa di fr. 29.000,—; in sede di esposizione dei piani, le offerte di indennizzo vennero portate a fr. 58.000,— ma le decisioni dei periti e poi quelle del Tribunale di appello, al quale lo Stato si rivolse, fecero aumentare la cifra a fr. 87.000,—, per cui abbiamo ora una differenza scoperta di fr. 58.000,— rispetto al credito votato.

Il credito concesso a suo tempo per i lavori veri e propri di allargamento della strada e consolidamento della riva franata può essere consi-

derato sufficiente, ma nel frattempo si è vista la necessità di estendere il consolidamento della riva ad altri 110 m. verso ponente, in corrispondenza dell'attuale pontile di attracco dei battelli della navigazione, dove l'alluvione dell'ottobre scorso produsse un ulteriore smottamento superficiale della sponda. Si rende in tal modo necessario lo spostamento del pontile di circa 70 m. a levante, dove la riva è ancora solida: la relativa spesa va a carico della Società di navigazione.

Le opere supplementari determinate da questo ampliamento del progetto, provocano una spesa calcolata in fr. 7.000.— dall'Ufficio tecnico cantonale per cui il supplemento di credito complessivo, ora necessario, ammonta a fr. 65.000.—.

8. *Correzione parziale della strada Riva S. Vitale - Brusino Arsizio - Confine.*

La strada internazionale Riva - Brusino - Confine è sottoposta a un traffico automobilistico assai intenso; vi transitano anche i torpedoni che vanno da Porto Ceresio a Capolago. Le condizioni della viabilità sono molto deficienti, sia per la presenza di numerose curve strozzate, senza visuale, sia per la strettezza del campo: la manutenzione è fatta mediante inghiaia-menti e ciò provoca un molesto polverone, nella stagione estiva.

La sistemazione razionale e completa di questa strada lunga km. 8,168 dando al campo viabile una larghezza di m. 6 richiederebbe una spesa di ca. 4 milioni.

E' necessario quindi limitarsi, per il momento, alla correzione di qualche tronco che più ne ha bisogno, come per es. quello di m. 1700 circa, che va dall'abitato di Brusino al confine con l'Italia.

Il campo stradale avrà una larghezza di 6 m. più un marciapiede di m. 1.20 verso lago. Il materiale di scavo verrà depositato lungo la riva, sotto forma di scarpate o di piazzette, col consenso della Commissione cantonale per la protezione delle bellezze naturali. Le curve sono ampliate (raggio minimo 60 m.), in modo da ottenere una buona visuale: il profilo longitudinale rimane pressochè invariato.

La pavimentazione è prevista mediante semipenetrazione a caldo, previo rifacimento della massiciata: anche il marciapiede sarà pavimentato.

Il preventivo di spesa ammonta a fr. 500.000.— e precisamente:

per i lavori di sottostruttura	fr. 197.555,—
per i lavori di pavimentazione	» 245.760.—
per espropriazioni, imprevisti ecc.	» 56.685,—

totale fr. 500.000.—

La tratta si svolge in aperta campagna, su territorio del Comune di Brusino.

9. *Ampliamento del sottopassaggio alla fermata ferroviaria di Paradiso.*

La via Ernesto Bosia attraversa la linea ferroviaria al km. 182,912 presso la fermata di Lugano - Paradiso.

Esigenze dettate dalla sicurezza del traffico stradale e dagli accessi alla fermata di Paradiso esigono l'allargamento di questo sottopassaggio in modo che abbia una luce di m. 9.50 di cui m. 6.50 per il campo viabile e m. 3 per i marciapiedi. Il preventivo di spesa ammonta a fr. 120.000.— di cui fr. 20.000.— a carico delle Ferrovie federali e il resto a carico dello Stato e del Comune di Paradiso, in parti uguali.

Il progetto e il riparto della spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 9 gennaio 1951.

In tempo utile è stato presentato un ricorso da parte delle Ferrovie federali, le quali chiedono la riduzione del loro contributo di fr. 20.000,—, qualora il consuntivo fosse inferiore a fr. 120.000,—.

Come risulta dalla ris. gov. citata, alle FFS è stato imposto un contributo a corpo di fr. 20.000.— indipendentemente dal consuntivo; le condizioni non possono essere variate, anche perchè detto contributo è perfettamente proporzionato ai vantaggi che ne derivano alla fermata delle FFS di Paradiso. Il ricorso deve quindi essere respinto.

10. *Correzione della strada Magliaso - Astano.*

a) *al km. 2,400.*

Si tratta di una correzione urgente, poichè il ciglio stradale a valle cede continuamente, data la natura friabile del terreno: è necessario spostare il sedime a monte, per trovare terreno solido. Il nuovo campo stradale avrà una larghezza di m. 5,70, banchina compresa.

Il preventivo di spesa, per la correzione di ca. 200 ml. di strada, è calcolato in fr. 88.000,— interamente a carico dello Stato.

b) *al km. 8,800.*

Questa miglionia ha pure carattere di urgenza, poichè i muri stradali di sostegno, già in parte franati, minacciano di crollare totalmente; anche i muri di controriva sono in cattivo stato di manutenzione e devono essere rifatti o consolidati.

La correzione si svolge su un tratto di 200 ml. di strada.

Con ris. gov. del 18 gennaio 1951 il Consiglio di Stato ha autorizzato l'esecuzione dei lavori, riservata la concessione del credito da parte del Gran Consiglio.

Il preventivo di spesa ammonta a fr. 43.000,— interamente a carico dello Stato.

11. *Correzione di un risvolto tra Magliasina e Pura.*

Anche questo lavoro ha carattere di urgenza, poichè il risvolto è parzialmente franato e non offre più garanzia di stabilità: attualmente il sedime stradale ha dovuto subire una deviazione per ragioni di sicurezza.

Si è studiato il progetto di un nuovo risvolto, spostando il tracciato a monte e ciò per evitare una costosa ricostruzione del muro di sostegno, franato.

Si correggono 168 ml. di strada, con sedime nuovo tra le sez. 13 e 21 in modo da ridurre al 7,48 % la pendenza del risvolto e di migliorare la visuale. La spesa è preventivata in fr. 26.500,— interamente a carico dello Stato.

12. *Sistemazione della strada nell'abitato di Arogno.*

Le migliorie stradali già eseguite tra Maroggia e Arogno, quelle di prossima esecuzione lungo il tronco Arogno - Rovio - Melano e il collegamento diretto della Valle d'Intelvi con Lugano, fanno maggiormente sentire la necessità di una correzione della strada nell'abitato di Arogno, dove la stessa si svolge passando tra i fabbricati con tracciato irregolare e con larghezza di soli m. 2,50 così che non permette il transito alle grosse autovetture.

Il progetto prevede un nuovo tronco di circonvallazione al nucleo abitato di Arogno, lungo m. 185 e l'allargamento di altri 420 ml. circa di strada, fiancheggiata da case, con la demolizione parziale di un vecchio stabile e la costruzione della fognatura.

La larghezza del campo stradale vien portata a m. 5,20 con pendenze massime del 7 % e raggi minimi di 35 m.

Con questo nuovo tronco di circonvallazione, anche le autopostali potranno collegare direttamente Maroggia con Arogno, con risparmio di spesa e di tempo.

Il preventivo è stato calcolato in fr. 245.000,— compresa la pavimentazione mediante doppia spalmatura di catrame.

Il Comune partecipa col 20 % cioè con una quota di fr. 49.000.—.

Il progetto ed il riparto della spesa sono stati approvati con ris. gov. del 16 gennaio 1950.

I ricorsi presentati dai signori Bagutti Serafino, Boffi Persio e Giovannina, A. Devecchi, Albina Ferrari, Francesco Manzoni, Romanzini Rosa e cointeressati e Tacchella Giacomo non contestano la pubblica utilità ma si limitano a chiedere piccole modifiche, opere supplementari, cessioni di scopri, indennizzi adeguati ecc.

Si fa osservare che questi ricorsi non sono tempestivi e che dovranno essere presentati ancora una volta quando verranno esposti i piani di esecuzione dei lavori.

13. Consolidamento della roccia al « Ponte del Diavolo » a Cassarate.

La parete rocciosa che sovrasta il « Ponte del Diavolo » tra Cassarate e Castagnola, offriva un pericolo continuo per la strada cantonale, a causa della friabilità superficiale della roccia.

Per eliminare questo pericolo è stato necessario procedere a opere di « gunitaggio » cioè al rivestimento completo della parete con malta di cemento ad alta resistenza, armata con una forte rete metallica che resta ancorata alla roccia sana: in tal modo la roccia screpolata viene consolidata e impermeabilizzata.

Data l'urgenza, i lavori furono autorizzati dal Consiglio di Stato, con ris. gov. del 28 settembre 1950 e deliberati all'impresa Fratelli Vicari, per licitazione privata.

La liquidazione ammonta a fr. 55.819,—, per cui occorre un credito uguale.

14. Correzione della strada nell'abitato di Carabbia.

Si correggono ca. 376 ml. di strada stretta e sinuosa, dando al campo viabile una larghezza di m. 5.20 e migliorando il tracciato, per agevolare il transito dei torpedoni turistici e di quelli postali.

E' prevista una doppia catramatura previa formazione di una nuova massicciata e cilindratura del sottofondo.

Il progetto è stato approvato in via preliminare dal Consiglio di Stato, con ris. gov. del 12 gennaio 1951.

La spesa è calcolata in fr. 56.000,— di cui il 12.5 % e cioè fr. 7.000,— a carico del Comune di Carabbia.

15. Correzione della strada Crocifisso - Porza - Comano.

E' stato allestito il progetto completo per la correzione di km. 3,120 di strada cantonale tra Crocifisso di Savosa e Comano, con un preventivo di spesa di ca. 900.000,— franchi.

Per il momento vogliamo sistemare solo 1120 ml. di strada, dal Crocifisso di Savosa (strada Bellinzona - Lugano) al confine giurisdizionale di Savosa con Porza.

Il campo stradale avrà una larghezza di m. 6, cunetta compresa, e il tracciato non subirà spostamenti ma solo modifiche per l'ampliamento delle curve e dei risvolti.

Le curve, le pendenze longitudinali e trasversali, i raccordi ecc. sono progettati in base alle norme svizzere per le strade di montagna.

E' prevista la posa di un tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore delimitato da cunette in conglomerato cementizio e cordoni in dadi di porfido.

Con ris. gov. del 27 aprile 1951 il Consiglio di Stato ha approvato in via preliminare progetti, preventivo e riparto della spesa.

La spesa è calcolata in fr. 369.000.— di cui il 20 % a carico del Comune di Savosa.

Nel termine di legge, sono stati presentati alcuni ricorsi e precisamente:

a) dal Comune di Savosa, il quale chiede una riduzione del contributo del 20 per cento, ciò che non può essere ammesso poichè si è già tenuto calcolo delle condizioni economiche del Comune, nel fissare il contributo stesso;

b) dai signori Eredi Aostalli - Adamini, Savosa, i quali si oppongono alla costruzione di nuovi tombini sulla loro proprietà e ad una maggiore servitù per scolo di acque: il ricorso è respinto poichè intempestivo. Il ricorso dovrà essere nuovamente presentato quando saranno esposti il progetto di esecuzione e i piani di espropriazione;

c) dal signor Guido Quadri, Savosa, il quale afferma che i lavori portano pregiudizio alla sua proprietà: il ricorso è intempestivo e dovrà essere presentato nuovamente, quando verranno esposti i piani di esecuzione e di espropriazione.

16. Correzione della strada Cadempino - Manno.

La vecchia strada Cadempino - Manno, attraversante il piano del Vedeggio, non risponde più alle norme per un traffico moderno, specialmente a causa delle trincee che ostacolano la visuale e dalla strettezza del campo viabile.

Il progetto prevede l'allargamento della strada a m. 5.20 su un percorso complessivo di ml. 1220.

Il tracciato non subisce modifiche sostanziali, pur migliorando le curve per ottenere una maggior visuale e sostituendo i muri con scarpate: la livellata resta pressochè invariata.

E' prevista una pavimentazione mediante doppia catramatura.

La spesa è calcolata in fr. 100.000,— mantenendo il ponte attuale sul Vedeggio, che ha solo m. 2.10 di larghezza.

17. Sistemazione del viale Angelo Tamburini a Novaggio.

La correzione comprende un tronco di 390 ml. dal bivio per Banco allo sbarramento anticarro, oltrepassato il cimitero di Novaggio e prevede l'allargamento a m. 6 del campo stradale, ampliando le curve ma lasciando invariato il profilo longitudinale. Il sedime viabile vien dotato di un nuovo sottofondo e di una pavimentazione mediante doppia catramatura. Il preventivo ammonta a fr. 40.000,— di cui 26.000,— per la tratta in aperta campagna e 14.000.— per la tratta urbana. Il Comune partecipa col 20 % della spesa prevista per la tratta urbana, cioè con una quota di fr. 2.800,—.

18. Consolidamento della strada tra Arogno e Rovio.

In seguito al maltempo del novembre 1951 la strada Arogno - Rovio subì danni considerevoli. In località «Nebbia» un tratto di 25 ml. di strada minacciava di crollare, per cui si studiò un progetto di consolidamento, approfittando dell'occasione per allargare il campo viabile e correggere tre curve strette e pericolose: preventivo fr. 15.000,—. In località «Val Boasca» si produsse uno scoscendimento per cui fu necessario consolidare la falda con un muro di sottoscampa e rivestire le scarpate di pietrame, dopo aver captato le acque filtranti dalla montagna: preventivo fr. 14.000,—.

Data l'urgenza, il Consiglio di Stato, con risoluzione governativa del 27 novembre 1951 autorizzò l'esecuzione dei lavori. Credito necessario: fr. 29.000.— complessivamente.

19. *Correzione à Ponte Tresa, all'imbocco della strada per Fornasette.*

Lo stabile di proprietà Tramezzani e Malnati, davanti alla barriera doganale svizzera di Ponte Tresa, leva la visuale e ostacola il traffico all'imbocco della strada per Fornasette. Dopo lunghe trattative fu possibile addivenire ad un accordo per la cessione bonale dello stabile, al prezzo complessivo di fr. 50.000,—. Il Comune di Ponte Tresa sarà chiamato a contribuire al pagamento dell'opera.

L'acquisto dello stabile fu autorizzato dal Consiglio di Stato con ris. gov. n. 215 del 16 gennaio 1951.

20. *Correzione della strada Ponte Tresa - Purasca.*

La strada di accesso a Purasca è stretta e malagevole e presenta, in qualche punto, pendenze fino al 17 %.

Il progetto prevede la correzione di ca. 528 ml. di strada, in territorio del Comune di Ponte Tresa, dalla sez. 37 alla sez. 91 dando al campo stradale una larghezza di m. 5.20 con una pendenza massima del 9.5 %; raggioni minimo delle curve m. 50 e dei risvolti m. 9.

Per diminuire la pendenza è necessario spostare il tracciato in sede nuova e costruire due risvolti, uno presso la Chiesa e uno alla progr. km. 0,490.

La strada viene dotata di una canalizzazione e di una pavimentazione mediante una catramatura superficiale.

Il preventivo di spesa è calcolato in fr. 234.000.—. I piani sono stati esposti presso la cancelleria municipale di Ponte Tresa e furono presentati, in tempo utile, 2 ricorsi:

la signora Margherita Frida Cecchini - Tognetti chiede una nuova modifica del tracciato, ciò che non può essere concesso, per ragioni tecniche, poichè l'asse stradale, già variato in sede di rilievi, per istanza della ricorrente, non può subire nuovi spostamenti. Le richieste di dettaglio concernenti le murature, le cinte e gli accessi, saranno discusse all'atto dell'allestimento dei piani definitivi e in sede di espropriazione.

Il signor Angelo Sormani chiede in qual modo sarà indennizzato il terreno e la stalla di cui si prevede la demolizione: si risponde che i piani e le tabelle di espropriazione saranno esposte presso il Municipio di Ponte Tresa, a sensi di legge e in quell'occasione l'interessato potrà precisare le sue pretese mediante ricorso.

Un altro ricorso, presentato dal signor G. Ripamonti, non può essere preso in considerazione poichè tardivo, vale a dire presentato dopo il termine previsto dalla legge.

21. *Sistemazione della strada Ostarietta - Bedano.*

Il tracciato planimetrico e altimetrico della strada attuale è molto deficiente, per la strettezza del campo viabile, le pendenze irregolari, ecc.

I muri si trovano in condizioni deprecabili e il deflusso delle acque meteoriche non è assicurato da un numero conveniente di tombini.

La strada fu rovinata dal nubifragio dell'8 agosto 1951 e si trova ora in condizioni precarie.

Il progetto prevede l'allargamento del campo stradale a m. 5.20, il rifacimento dei muri e dei tombini, la formazione di una nuova massicciata e la pavimentazione a semipenetrazione: il tronco da correggere misura ml. 864.

La spesa è preventivata in fr. 85.000.— interamente a carico dello Stato.

22. *Pavimentazione della strada ad Agno (Asilo - Scuole).*

Il progetto prevede la pavimentazione di un tronco di strada nella zona suburbana di Agno e precisamente dalle Scuole all'Asilo, lungo 272 m. La

larghezza della strada vien mantenuta a m. 6.50 e non subisce modifiche degne di rilievo, nè in planimetria nè in altimetria.

Si rinnova la massicciata e si eseguisce una semipenetrazione a caldo. La spesa è calcolata in fr. 20.000,— di cui il 12 % e cioè fr. 2.400,— a carico del Comune di Agno.

23. Migliorie stradali e tombinatura a Bidogno.

Le piogge torrenziali causano da tempo notevoli danni alla strada e alle proprietà private a Bidogno e lungo il tronco Bidogno - Corticiasca - Insono: numerosi e ripetuti reclami sono giunti da parte del Municipio di Bidogno e di privati. Abbiamo fatto studiare una serie di migliorie e di canalizzazioni, in modo di captare e di convogliare razionalmente le acque meteoriche, per eliminare, nel limite del possibile, gl'inconvenienti lamentati.

Sono previste le seguenti opere:

a) tombinatura di 721 ml. all'entrata del paese di Bidogno	fr. 23.000,—	<i>preventivo</i>
b) correzione e imbrigliamento del torrente Valarello	» 17.800,—	
c) correzione di un tronco stradale all'entrata di Bidogno	» 55.700,—	
d) formazione di piazze di incrocio e condotte di scarico in località Ventiga	» 9.200,—	
	totale fr. 105.700,—	

Per il momento ci limitiamo a chiedere i crediti relativi alla costruzione della tombinatura all'entrata del paese, per la quale è prevista una spesa di fr. 23.000,—.

Il Comune di Bidogno si è dichiarato d'accordo di partecipare al pagamento della spesa con un contributo pari al 10 % del consuntivo.

Resta naturalmente inteso che qualora, in progresso di tempo, Bidogno intendesse trasformare la tombinatura in fognatura, il Comune dovrà pagare i sussidi supplementari previsti dalla legge 17 gennaio 1951.

Per le altre opere previste dal progetto in atti, ci riserviamo di definire le trattative circa il riparto spesa con il Comune e di formulare, a tempo debito, proposte in merito.

24. Sistemazione della strada Cureglia - Carnago.

La correzione si svolge per 1200 ml. in territorio di Cureglia e di Origlio, portando la larghezza del campo stradale a m. 5.20.

Il tracciato non subisce modifiche, salvo alle sez. 197-211 dove viene ampliata una curva pericolosa per la circolazione.

Le nuove curve hanno raggi di 80-100 m. e le pendenze risultano del 0,4 - 5,8 %. Si prevede la formazione di nuovi tombini per un miglior deflusso delle acque meteoriche.

La massicciata viene rinnovata lungo tutto il tracciato e la manutenzione sarà fatta mediante inghiaiamento.

Il preventivo di spesa ammonta a fr. 120.000,— interamente a carico dello Stato.

25. Correzione di un tratto di via Pico, a Cassarate.

L'ultimo tronco di via Pico e precisamente dalla stazione inferiore della funicolare del Monte Brè, alla piazza Emilio Bossi, cioè all'imbocco nella strada Lugano - Castagnola, è attualmente insufficiente per i bisogni della circolazione, poichè il traffico dei veicoli e dei pedoni vi è intenso, servendo la strada di accesso a tre grandi alberghi, alla stazione della funicolare e ai raccordi stradali per Viganello e Pregassona.

Questo tronco di ca. 78 ml. viene allargato a m. 7 e dotato di due marciapiedi di m. 1.50 ciascuno.

Il tracciato e la livelletta non subiscono modifiche. Viene posata una massiciata di 20 cm. di spessore e una pavimentazione a semipenetrazione, con sopra un tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore. L'allargamento della strada e la formazione del marciapiede avvengono a monte e rendono necessario lo spostamento degli accessi alle proprietà Jolimont e Schnyder. La correzione interessa anche il nuovo fabbricato della S. A. Pico.

Il preventivo di spesa è calcolato in fr. 70.500,— di cui il 50 % a carico del Comune di Castagnola.

26. *Costruzione di una piazza di giro a S. Domenico (Castagnola).*

Si tratta di un vecchio problema che fu studiato già nel 1936 e poi ripreso nel 1939 e nel 1948 con soluzioni sempre diverse.

Ora l'Ufficio tecnico comunale di Castagnola ha allestito un progetto definitivo che prevede una piazza di giro di 9 m. di raggio utile viabile, al termine di Via Cortivo (inizio del sentiero di Gandria), ricavata mediante sbancamento di ca. 180 mc. di roccia, a monte, e una struttura a soletta di cemento armato, a valle, portata da architravi incastrati nell'attuale muro di sostegno e da pilastri ad archi ribassati, in muratura a facciavista.

Vien pure costruito un marciapiede, per agevolare il traffico pedonale, mediante soletta a sbalzo, in cemento armato, munita di barriera: larghezza m. 1.50. I raccordi con la strada cantonale e col sentiero di Gandria sono eseguiti in muratura comune di pietrame, intonacata a rasa pietra. La pavimentazione, sia della piazza di giro sia del marciapiede, avverrà mediante tappeto bituminoso.

Con questa piazza di giro, sarà notevolmente agevolato il traffico fortissimo di automezzi, specialmente nella stagione dei forestieri, in una delle località più frequentate.

Il preventivo di spesa ammonta a fr. 70.000,—, di cui il 50 % a carico del Comune di Castagnola.

27. *Costruzione di un nuovo tronco di strada lungo il campo di aviazione di Bioggio.*

La costruzione di un nuovo tronco di strada, lungo ca. 1 km. per l'allacciamento della strada agricola che si stacca dalla cantonale Agno - Piodella, con la cantonale Bioggio - Molini, in località Argentina, è richiesta dalle esigenze di circuito dei campionati mondiali di ciclismo su strada, i quali avranno luogo il 29-30 luglio 1953 per interessamento del Velo Club Lugano e sotto la sorveglianza della Federazione ciclistica internazionale.

Questa manifestazione oltrepassa la portata di una semplice competizione sportiva e acquista — dato il favore popolare che incontra — l'importanza di un avvenimento straordinario, per cui ne deriveranno, indirettamente, notevoli benefici per il turismo del nostro Cantone.

Il percorso dei prossimi campionati del mondo su strada è fissato lungo il circuito: Campo di aviazione - Bioggio - Crespera - Massagno - Vezia - Cadempino - Ostarietta - Bioggio - Agno, con traguardo sul campo di aviazione.

Come abbiamo detto, questo circuito, che è ritenuto ideale, per le sue caratteristiche, dagli organizzatori, richiede la costruzione di un tronco di allacciamento lungo il campo di aviazione per dare la possibilità di trovar posto al pubblico, alla stampa, agli sportivi, agli organizzatori e a tutti gli impianti tecnici necessari (cronometraggio, rifornimenti, telefoni, ecc.) nonchè al parcheggio delle macchine.

Da contatti presi con la Federazione ciclistica internazionale e col Velo Club Lugano, si calcola che alla manifestazione parteciperà un numero di 200 - 400.000 persone, in massima parte italiani delle provincie confinanti.

Questo enorme afflusso di gente e di macchine porta con sé problemi non indifferenti di organizzazione e richiede la collaborazione di molti uffici statali, tra cui in primo luogo dei Dipartimenti costruzioni e polizia, oltre a quella degli uffici comunali di Lugano.

Il nuovo tronco di strada lungo il campo di aviazione di Bioggio ha un preventivo di fr. 120.000,— circa, pavimentazione compresa.

Lo Stato incasserà le tasse sui biglietti di entrata (15 % dell'importo sui biglietti) per cui è presumibile che la spesa venga largamente coperta.

Dato l'interesse che ha il campo di aviazione di Bioggio di possedere una pista per il decollo e l'atterraggio degli apparecchi militari, si è pensato di rivolgersi al Dipartimento militare federale, per offrire l'occasione favorevole di costruire detta pista, usandola quale strada, in occasione della manifestazione sportiva alla quale abbiamo accennato.

La costruzione di una pista di ca. 10 m. di larghezza e lunga 1 km. circa, è preventivata in fr. 400.000,— compresa la pavimentazione in conglomerato bituminoso (tappeto).

Il Cantone partecipa alla spesa, con una quota fissa di fr. 100.000,—.

La pista, naturalmente, resterà proprietà del campo di aviazione di Bioggio.

Questa combinazione è favorevole per il Canton Ticino, il quale risparmia forti spese di espropriazione, le quali sarebbero inevitabili nel caso della costruzione di una strada di allacciamento.

28. *Correzione strada Cornaredo - Canobbio.*

E' prevista la correzione di una tratta di ml. 850 e precisamente dall'imbocco con la strada Lugano - Bozzoreda sino al termine della proprietà Castello di Trevano. La nuova strada avrà una larghezza di ml. 6. Il tracciato segue in linea di massima il vecchio sedime con alcune deviazioni onde migliorare le attuali condizioni di visibilità. Lo smaltimento delle acque piovane è assicurato mediante costruzione di una canalizzazione longitudinale che si immetta nella fognatura alla sezione 3. Il nuovo campo stradale sarà pavimentato con una catramatura a semi penetrazione. L'opera renderà possibile la sistemazione ed il rifacimento delle cinte del castello di Trevano, le quali si trovano in stato di cattiva manutenzione. E' prevista una spesa di franchi 320.000,— interamente a carico dello Stato.

29. *Costruzione di una piazza di incrocio e pavimentazione della strada a Lavertezzo.*

Il muro che sostiene la strada davanti al sagrato della Chiesa di Lavertezzo si trovava in precarie condizioni di stabilità, per cui ne è stata progettata la ricostruzione, allargando, a valle, la strada cantonale, in modo da ricavare una piazza di incrocio lunga m. 35 e larga 2; si rende così possibile l'incrocio di due autocarri mentre staziona l'autopostale. La correzione della strada si svolge su una lunghezza complessiva di 88 ml.

E' pure prevista la catramatura di un tronco di 410 ml. nell'abitato di Lavertezzo.

La spesa è calcolata in fr. 42.100,— di cui 23.900,— per le opere di sottostruttura e 18.200,— per quelle di pavimentazione. Le opere di sottostruttura sono state eseguite col credito di fr. 23.900,— votato dal Gran Consiglio con D. L. del 20 dicembre 1950.

Il Comune partecipa col 25 % della spesa per la pavimentazione, cioè con una quota di fr. 4.550,—.

Il nuovo credito ammonta quindi a fr. 18.200,—.

30. *Correzione della strada nell'abitato di Losone.*

La correzione si estende a due tronchi distinti e cioè uno di ml. 320 dalla casa municipale di Losone alla frazione di S. Giorgio e precisamente al bivio della progettata strada di circonvallazione e l'altro dal piazzale S. Lorenzo verso Ascona e precisamente fino alla sez. 76 del progetto.

La larghezza del campo viabile vien portata a 6 m. e si costruisce anche un marciapiede per il traffico pedonale.

E' prevista la pavimentazione mediante tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore.

Il progetto è stato approvato in via preliminare dal Consiglio di Stato, con risoluzione governativa del 2 ottobre 1951.

La spesa è calcolata in fr. 250.000,— di cui fr. 142.000,— per il primo tronco e fr. 108.000,— per il secondo.

Il Comune è chiamato a partecipare alla spesa con una quota di franchi 42.600,— (30 %) per il primo tronco e di fr. 27.000,— (25 %) per il secondo: totale fr. 69.600,—.

31. *Correzione della strada nell'abitato di Gordola (accesso alla Valle Verzasca).*

L'imbocco della strada della Valle Verzasca, nel centro di Gordola, presenta gravi deficienze e pericoli per la circolazione, a causa della strettezza del campo stradale e della mancanza di visuale: la necessità di una correzione è evidente e si tratta di un problema di vecchia data.

Il progetto studiato prevede l'allargamento a monte, mediante la demolizione di 5 fabbricati e l'occupazione di 170 mq. di terreni privati: la spesa per le espropriazioni è calcolata in fr. 121.000,— circa.

In tal modo l'imbocco acquista un raggio di m. 11, ciò che rende la circolazione dei veicoli facile e sicura.

La correzione si estende per 181 ml. a partire dall'imbocco sulla strada Bellinzona - Locarno: il campo viabile avrà una larghezza di m. 5.20.

Il preventivo ammonta a fr. 203.000,— di cui il 30 % e cioè fr. 60.900,— a carico del Comune di Gordola. Con ris. gov. del 2 ottobre 1951 il Consiglio di Stato ha approvato progetto, preventivo e riparto spesa.

32. *Correzione in Valle Verzasca al km. 21 tra Gerra e Frasco.*

Con D. L. del 27 dicembre 1946 il Gran Consiglio stanziava un credito di fr. 118.700,— per la correzione di ca. 93 ml. di strada dal Riale Cunschina alla posta di Gerra Verzasca: in sede di esecuzione dei lavori, risultò necessario prolungare la correzione di 240 ml. verso Frasco e correggere tre riali, per evitare nuovi danni alla strada corretta. In tal modo, a lavori ultimati, il consuntivo raggiunse la cifra di fr. 223.000,— per cui occorre ora un nuovo credito di fr. 104.300,—.

Il progetto che presentiamo prevede ora la correzione di altri 210 ml. di strada, a 300 m. oltre la posta di Gerra in direzione di Frasco, dove il campo viabile è in pericolo, per un cedimento del muro di sostegno, così che si tratta di un lavoro urgente.

Si approfitta della ricostruzione del muro di sostegno per allargare la strada a m. 5.20 correggendo le curve esistenti, per dare loro un raggio di m. 150. Le pendenze variano dal 2 al 4,2 %.

Il terreno acquitrinoso, tra le sez. 120 e 132 viene prosciugato mediante un drenaggio dietro il muro di controriva. Non è prevista una pavimentazione della strada.

La spesa è calcolata in fr. 129.800,— interamente a carico dello Stato; il credito complessivo ammonta quindi a fr. 234.100,—.

33. *Correzione della strada e costruzione di una piazza di giro a Madonna di Ponte (Brissago confine).*

Con decreto legislativo del 27 dicembre 1949 e del 20 dicembre 1950 il Gran Consiglio stanziava un credito di fr. 57.000.— e di fr. 152.000.— totale fr. 209.000.— per l'allargamento di 244 ml. di strada e la formazione di una piazza di giro a Brissago confine, e ciò allo scopo di agevolare la circolazione, evitando gli ingorghi del traffico, specialmente a causa dei numerosi torpedoni, nella bella stagione.

I progetti primitivi sono stati riesaminati a fondo, poichè si è vista la necessità di dare maggior respiro alla strada, dotandola di un campo viabile di 7 m. di larghezza anzichè di 6 e di sistemare la piazza di giro con diametro di 18 m., in corrispondenza a una curva che viene corretta, tra le sez. 796 e 815; inoltre l'eliminazione della curva tra le sez. 815 e 822, nelle immediate adiacenze degli edifici della dogana svizzera richiede un grande sbancamento di roccia a monte e la costruzione di un viadotto a valle.

In tal modo, il preventivo di spesa è calcolato in fr. 405.000.— e precisamente:

a) allargamento della strada tra le sez. 796 e 815 con formazione di una piazza di giro di 18 m. di diametro	fr. 203.000,—
b) allargamento della strada tra le sez. 815 e 822 con sbancamento di roccia a monte e viadotto a valle	» 177.520,—
c) opere di premunizione richieste dall'Ispettorato delle costruzioni federali	» 24.480,—
totale	<u>fr. 405.000,—</u>

La maggior spesa di fr. 196.000.— rispetto ai preventivi iniziali di franchi 209.000.— risulta dalle seguenti posizioni:

a) sbancamento di roccia, con spurgo della parte pericolante, a monte della strada	fr. 60.000,—
b) opere di premunizione richieste dalla Confederazione	» 24.480,—
c) aumento del prezzo dei materiali e della mano d'opera, dal 1949 al 1951	» 11.520,—
d) maggior spesa per l'allargamento del campo stradale da 6 a 7 m. e la conseguente costruzione di viadotti, a valle	» 100.000,—
totale	<u>fr. 196.000,—</u>

Si correggono in tal modo 310 ml. di strada, pavimentandola con un tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore.

Il tronco Cadenazzo - Locarno - Ascona - Brissago fa parte della rete nazionale delle strade principali di pianura ed è al beneficio di un sussidio federale del 30 % (decreto federale del 27 luglio 1951).

L'Amministrazione delle Dogane partecipa col 40 % alla spesa necessaria alla correzione tra le sez. 810 e 822 preventivata fr. 177.520.— e con il 50 % le opere di premunizione preventivate fr. 24.480.— (confr. messaggio del Consiglio di Stato alla Commissione della Gestione, in data 16 novembre 1950 quale aggiunta al messaggio per le opere stradali dell'VIII periodo) dedotti naturalmente i sussidi federali.

34. *Costruzione di un ponte provvisorio a Vocaglia (Onsernone).*

Nel febbraio 1951, la valanga ha travolto il ponte in muratura a Vocaglia, presso Comolengo, demolendo i due archi di 10 m. di luce ciascuno e interrompendo il traffico per 4 settimane.

Una compagnia di zappatori ha provveduto alla costruzione di un ponte provvisorio di 37,8 m. di lunghezza e di 4 di larghezza utile mediante travate di ferro sostenute da tre piloni di legno e con platea di larice.

Lo Stato ha fornito i materiali necessari ed ha provveduto alla sistemazione degli accessi al ponte, dopo aver sgomberato il materiale convogliato dalla valanga. La spesa ammontò a fr. 44.500, — e precisamente:

a) sgombero della valanga, fondazioni delle pile e dei piedritti per il nuovo ponte, consolidamento dei muri di appoggio e del muro d'ala sulla sponda destra: lavori eseguiti dall'impresa A. Terribilini	fr. 15.488,—
b) materiali per la costruzione del ponte provvisorio	» 20.347,—
c) ricostruzione dei cigli, posa delle barriere sui muri di sostegno ai lati del ponte	» 6.500,—
	fr. 42.335,—
Spese generali ca. 5 %	» 2.165,—
	fr. 44.500,—

35. *Correzione delle curve al km. 4 in Valle Verzasca (Ponte della Cazza).*

Gli accessi al ponte della Cazza, tra Gordola e Vogorno, sono costituiti da due curve strozzate e pericolose; la larghezza ridotta della strada e lo scarso raggio di queste curve rendono difficile il passaggio ai torpedoni e alle autovetture postali, ragione per cui l'Amministrazione delle poste ha sollecitato più volte questa correzione. Si tratta di un'opera che riveste carattere di urgenza.

Il progetto prevede l'ampliamento delle due curve, mediante sbancamento di roccia, a monte, senza allargare il ponte.

Per il consolidamento dei muri di sostegno esistenti, venne studiata la costruzione di una travatura di ancoraggio, in cemento armato. I parapetti in muratura saranno sostituiti con barriere di ferro, per aumentare la larghezza utile del campo viabile.

Il preventivo di spesa ammonta a fr. 35.600,— di cui circa la metà per lo sbancamento di roccia.

36. *Correzione del tronco stradale S. Materno - S. Lorenzo, in territorio di Ascona.*

La correzione va dal cimitero di Ascona al bivio per Losone e la Madonna della Fontana, cioè su un percorso di 295 ml. ed è stata ripetutamente sollecitata dal Comune di Ascona.

La larghezza della strada vien portata a 6 m. più la banchina e un marciapiede di m. 1.50. Il tracciato non subisce modifiche, pur ampliando razionalmente il raccordo con la strada Locarno - Brissago. La pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso a caldo, di 4 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa è calcolato in fr. 170.000,— di cui il 35 % fr. 59.500.— a carico del Comune di Ascona.

Con risoluzione governativa del 26 ottobre 1951 il Consiglio di Stato ha approvato progetto, preventivo e riparto della spesa.

In tempo utile è stato presentato un ricorso da parte del Comune di Ascona, il quale chiede la riduzione del contributo dal 35 al 25 %, giustificando la richiesta col fatto che, per la sistemazione del tronco S. Materno - Ponte sulla Maggia, lo Stato ha imposto al Comune un contributo del 30 %. Il ricorso deve essere respinto, poichè il tronco stradale S. Materno - S. Lorenzo ha un interesse prevalentemente locale: la correzione fu sollecitata dal Comune, anche in relazione ai lavori di ampliamento del cimitero. Se per il tronco principale Ponte Maggia - San Materno, strada di intenso traffico con interesse generale, il Comune è stato chiamato a partecipare col 30 % della spesa, è logico che debba versare un contributo maggiore per la correzione del tronco S. Materno - S. Lorenzo, di interesse locale, cioè comunale.

Considerato l'art. 17 della legge 17 gennaio 1951 sulla costruzione e manutenzione delle strade cantonali, questo contributo sarebbe passibile di aumento e non di riduzione. Ciò vale anche per il confronto col Comune di Losone, al quale fu imposto un contributo del 20 % per la correzione di un tronco di questa strada, sul suo territorio. Si conferma quindi il riparto spesa fissato dalla risoluzione governativa sopra citata.

37. *Ricostruzione di un tronco di strada franata, alla Collinasca, tra Cevio e Cerentino.*

Con decreto legislativo del 27 dicembre 1946 il Gran Consiglio votava un credito di fr. 40.550,— per la ricostruzione di ca. 50 ml. di strada franata al km. 7 della strada Cevio - Cerentino.

Il lavoro non venne ancora eseguito poichè si dovette dare la precedenza ad un'opera più urgente e cioè alla ricostruzione di un risvolto, pure alla Collinasca.

Nel frattempo, l'Ufficio tecnico poté determinare, mediante sondaggi, che la ricostruzione dei muri di sostegno al km. 7 come prevista dal progetto primitivo, non era consigliabile, data la natura franosa del terreno e le possibili erosioni da parte del fiume. Il progetto fu riveduto, spostando il tracciato stradale a monte, in modo di ricavarlo in sedime roccioso, stabile: è necessario un notevole sbancamento di roccia. Si correggono in tal modo 182 ml. di strada.

Il preventivo per questa soluzione razionale, ammonta a fr. 72.000,—. Occorre quindi un nuovo credito di fr. 31.450,—.

38. *Correzione della strada nell'abitato di Peccia.*

La strada cantonale, nell'abitato di Peccia, si trova in condizioni deplorabili, sia per lo stato del sottofondo e dell'acciottolato sconnesso, sia per le diverse strozzature e la forte pendenza della livelletta: occorre demolire o arretrare alcuni stabili, allargare il campo viabile e dotarlo di una nuova massiciata, migliorando nel contempo la livelletta e costruendo la fognatura.

Si vengono in tal modo a sistemare 220 ml. di strada, con larghezza massima di m. 6 e minima di m. 4.20. La pendenza si aggira sempre sul 10 % e non può essere abbassata maggiormente, dato il tracciato.

Con risoluzione governativa, del 28 settembre 1951, il Consiglio di Stato ha approvato progetto, preventivo e riparto spesa. Il preventivo è calcolato in fr. 137.000,— di cui il 10 % e cioè fr. 13.700,— a carico del Comune di Peccia.

Nei termini di legge sono stati presentati alcuni ricorsi e precisamente dai seguenti interessati:

a) S.A. Aar - Ticino, Bodio, la quale, pur non contestando la pubblica utilità dell'opera, intende evitare che la mancanza di un ricorso sia invocata quale precedente nei casi analoghi di Personico e di Chironico: di ciò si prende atto.

b) Bazzi Carlo, Peccia, chiede quale sarà l'indennità di espropriazione; ciò dovrà essere formulato e deciso quando verranno esposti i piani di espropriazione, come richiesto dalla legge.

c) Mattei Giuseppe, Peccia, chiede quali condizioni saranno fatte per la espropriazione e la demolizione del suo stabile: vale quanto detto per il ricorso Carlo Bazzi.

d) Municipio di Peccia: contesta la pubblica utilità dell'opera e — malgrado la precedente adesione al riparto della spesa — chiede di essere esonerato da qualsiasi contributo per la progettata correzione stradale nell'abitato, affermando di non essere in grado di sopportare la spesa del 10 % sul preventivo di fr. 137.000,—.

Si osserva che la correzione della strada a Peccia è urgente ed ha anche un interesse locale, poichè migliora e rende più sicura la circolazione nell'abitato. Il ricorso di Peccia è perciò respinto e vien confermato il contributo comunale del 10 % già concordato con l'autorità comunale.

39. *Correzione della strada Stöck - Olivone, dal km. 21,2 al km. 21,9.*

Si correggono 732 ml. di strada lasciando invariato il tracciato attuale ma dando al campo viabile una larghezza uniforme di 6 m. Le curve vengono ampliate con raggi di 100 - 300 m. e i raccordi verticali tra le diverse pendenze particolarmente curati. La pendenza massima risulta del 5,54 %. Sono previsti alcuni nuovi tombini e, data la natura acquitrinosa del terreno, vari drenaggi sotto il campo stradale e dietro i muri di sostegno e di controriva.

La pavimentazione avviene mediante semipenetrazione e catramatura superficiale.

Il preventivo di spesa ammonta a fr. 168.000,— dei quali il 65 %, pari a fr. 109.200,—, a carico della Confederazione.

40. *Pavimentazione della strada al sottopassaggio di Claro.*

Si tratta di una vecchia richiesta del Comune di Claro per la sistemazione delle rampe di accesso al sottopassaggio ferroviario, al km. 145,339.

147 ml. di strada vengono pavimentati mediante selciatura a dadi di granito, previa scarificazione e posa della massicciata.

La spesa è preventivata in fr. 12.000,—.

A lavori ultimati, la manutenzione di queste rampe è assunta dal Comune.

41. *Sistemazione della strada Osogna - Lodrino.*

Lo sviluppo edilizio e la creazione dell'aeroporto militare hanno conferito a questa strada una certa importanza, per l'aumentato traffico, che ne rende ora necessaria la correzione e la pavimentazione. Il tronco ha una lunghezza di m. 1200 con una zona urbana nel paese di Lodrino e una zona che interessa l'aeroporto militare.

La strada viene allargata a m. 6 e dotata di un numero sufficiente di pozzetti per il deflusso delle acque meteoriche. Il tracciato non subisce modifiche nè planimetriche nè altimetriche.

La strada sarà dotata di una nuova massicciata e di una pavimentazione mediante semipenetrazione con catrame e bitume, a caldo.

Il preventivo di spesa è calcolato in fr. 158.000,— di cui fr. 8.810,— (pari al 12,5 % di fr. 70.500,— cioè del preventivo per la tratta urbana) a carico del Comune di Lodrino e fr. 5.000,— (pari al 12,5 % di fr. 40.000,— cioè del preventivo per la zona dell'aeroporto) a carico dell'aerodromo militare.

42. *Correzione della strada nell'abitato di Personico.*

Si correggono 510 ml. di strada nella zona urbana di Personico e precisamente dal ponte sulla Margherasca alla piazza di giro, cioè all'estremità opposta dell'abitato, dando al campo stradale una larghezza di 6 m.

Il tracciato non subisce modifiche se non per quanto si riferisce all'allargamento del campo viabile che viene dotato di una nuova massicciata e di una fognatura. La pavimentazione è prevista mediante una doppia catramatura superficiale.

La spesa è preventivata in fr. 210.000,— di cui fr. 140.000,— per il campo stradale e la tombinatura e fr. 70.000,— quale maggior spesa per dare alla tombinatura il carattere di fognatura comunale (immissione di scoli luridi).

Il Comune è chiamato a partecipare alla spesa con una quota di fr. 70.000,— calcolata in ragione del 25 % sul preventivo totale e del 25 % sulla maggior

spesa per la fognatura (fr. 52.500,— + 17.500,— = 70.000,—). Con risoluzione governativa del 31 agosto 1951 il Consiglio di Stato ha approvato in via preliminare progetto, preventivo e riparto spesa.

Un solo ricorso è stato presentato da parte della S. A. Aar e Ticino in Bodio, contro la pubblica utilità dell'opera, poichè il Comune di Personico non intende prelevare contributi privati, così che la S. A. Aar - Ticino essendo il maggior contribuente, col pagamento delle imposte, subirebbe dalla correzione stradale un onere sproporzionato ai vantaggi che ne ricava.

Il ricorso deve essere senz'altro respinto, sia perchè la pubblica utilità dell'opera non può essere contestata, trattandosi di una correzione stradale, sia perchè la vigente legge dà facoltà ai Comuni di prelevare contributi privati, entro limiti determinati, ma non li obbliga.

43. Sistemazione della strada Ambri-Sotto - Quinto.

Il progetto è stato studiato nel 1951 e concerne la correzione di 1274 ml. di strada, dando alla stessa una larghezza di m. 4 con completo rinnovamento della massiciata e dotandola di una pavimentazione in parte a dadi di granito e in parte mediante semipenetrazione bituminosa. Il preventivo di spesa era calcolato in fr. 169.000,—. Dopo trattative con il Comune di Quinto, il preventivo è stato ridotto a fr. 97.000,—. La riduzione di spesa è data dal fatto che non si correggono le curve esistenti tra le sez. 39 e 59 così che si realizza un risparmio notevole nelle espropriazioni e specialmente nelle murature; la massiciata viene ridotta da 5000 mq. a 2200 mq. limitandola a strisce laterali; l'allargamento dei ponticelli alle sez. 56 e 79 non viene eseguito. Si costruisce per contro il muro tra le sez. 64 e 66 e si pavimenta la piazza tra le sez. 74 e 79 mediante selciatura a dadi di granito; per il resto della strada si eseguisce una semipenetrazione.

La spesa, come abbiamo detto, è calcolata in fr. 97.000,— di cui fr. 18.250,— per la tratta urbana e fr. 78.750,— per la tratta in aperta campagna. Il Comune di Quinto contribuisce col 25 % della spesa per la tratta urbana, vale a dire con una quota di fr. 4.562,50.

44. Correzione dell'accesso a Personico, da Bodio al sottopassaggio F. F. S.

Si tratta di una miglioria chiesta da molto tempo dal Municipio di Bodio per agevolare la circolazione. Si allargano 122 ml. di strada, dall'abitato di Bodio fin oltre il sottopassaggio alle F. F. S., dando al campo viabile una larghezza di m. 5 e una pavimentazione mediante doppia catramatura superficiale.

Con questi lavori si migliora notevolmente l'imbocco, sulla strada principale Giornico - Biasca, dell'accesso a Personico, ora privo di visuale.

Il preventivo ammonta a fr. 14.000,— di cui il 25 % a carico del Comune di Bodio.

45. Correzione della strada Faido - Molare, al km. 3,700.

Il progetto prevede la correzione di 190 ml. di strada tra Primadengo e Calpiogna, dove il tracciato è quanto mai infelice sia per la strettezza del campo viabile, sia per la presenza di curve a raggio ridotto, prive di visuale. La nuova larghezza del campo stradale sarà di m. 5,20. Le pendenze vanno dal 7 al 9 %.

La spesa è calcolata in fr. 55.600,—.

46. *Credito supplementare per la sistemazione della strada del Gottardo dal Motto Bartola al Ponte Sella.*

Con decreto legislativo dell'8 novembre 1948 il Gran Consiglio votava un credito di fr. 1.049.200,— per la correzione della strada del Gottardo tra il Motto Bartola e il Ponte della Sella.

Si trattava di progetti allestiti con criteri di economia, nel quadro dei lavori per il 1948 - 1949 cioè per un periodo transitorio, in attesa della riforma delle finanze federali. Le autorità federali avevano raccomandato, per questo programma biennale, di limitare i lavori alle opere strettamente necessarie e urgenti, correggendo le curve più pericolose e pavimentando con trattamenti superficiali a base di catrame e di bitume.

L'attuazione di questo programma ebbe inizio solo nel giugno del 1949 e già nel 1950 l'Ispettorato federale dei lavori pubblici autorizzava la ripresa dei lavori con altri criteri, in modo che le opere di sottostruttura e di pavimentazione avessero carattere definitivo e permanente: i progetti e i preventivi furono perciò riveduti in base alle norme adottate per le strade di montagna, aggiungendo al programma iniziale anche la correzione di 5 risvolti detti «della Madonna» e del tronco superiore a «Scara Orello» in modo da arrivare alla sistemazione completa del valico, dal confine Uri ad Airolo con pavimentazioni permanenti (calcestruzzo o selciature a dadi di granito).

Si raggiunse così un preventivo di fr. 2.160.000,— e precisamente:

a) preventivo iniziale	fr. 1.049.200,—
b) maggior volume delle murature (mc. 5600 anziché mc. 1800)	» 302.700,—
c) correzione del tronco superiore a Scara Orello	» 97.100,—
d) correzione dei 5 risvolti «della Madonna»	» 337.700,—
e) maggior spesa per le pavimentazioni in calcestruzzo e a dadi di granito	» 373.300,—
	<hr/>
totale	fr. 2.160.000,—

Come abbiamo detto, il credito votato nel 1948 ammontò a fr. 1.049.200,— per cui occorre un credito suppletorio di fr. 1.110.800,— di cui il 70 % e cioè fr. 777.560,— a carico della Confederazione e il 30 % cioè fr. 333.240,— a carico del Cantone.

Il preventivo di fr. 2.160.000,— è stato riconosciuto dalla Confederazione e ammesso al beneficio del sussidio.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente:
Canevascini

Il Consigliere segretario di Stato:
Lepori

DECRETO LEGISLATIVO

che approva i progetti, i preventivi e lo stanziamento dei crediti
per l'esecuzione di opere stradali (IX. periodo)

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino
visto il messaggio 19 settembre 1952 n. 381 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

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

<i>designazione opere</i>	<i>preventivo</i>	<i>contributi e sussidi</i>	<i>quota a carico dello Stato</i>
a) DISTRETTO DI MENDRISIO.			
1. Allargamento e pavimentazione strada S. Pietro di Stabio-Segeno	43.000.—	2.400.—	40.600.—
2. Sistemazione della strada Chiasso - Morbio Inferiore	120.000.—	15.000.—	105.000.—
3. Correzione della strada nell'abitato di Chiasso	900.000.—	588.250.—	311.750.—
4. Correzione della strada Chiasso - Pizzamiglio	280.000.—	50.625.—	239.375.—
5. Sistemazione e pavimentazione della strada Novazzano - Ponte Pobbia	89.000.—	13.350.—	75.650.—
b) DISTRETTO DI LUGANO.			
6. Correzione della strada Cinque Vie - Crespera (Breganzona)	270.000.—	—	270.000.—
7. Consolidamento riva franata a Brusino Arsizio	65.000.—	—	65.000.—
8. Correzione parziale strada Riva S. Vitale - Brusino Ars. - Confine	500.000.—	—	500.000.—
9. Ampliamento del sottopassaggio alla fermata FFS. di Paradiso	120.000.—	70.000.—	50.000.—
10. Correzione strada Magliaso-Astano			
a) al km. 2,400	88.000.—	—	88.000.—
b) al km. 8,800	43.000.—	—	43.000.—
11. Correzione di un risvolto tra Magliasina e Pura	26.500.—	—	26.500.—
12. Sistemazione della strada nell'abitato di Arogno	245.000.—	49.000.—	196.000.—
13. Consolidamento roccia al « Ponte del Diavolo » a Cassarate	55.819.—	—	55.819.—
14. Correzione della strada nell'abitato di Carabbia	56.000.—	7.000.—	49.000.—

<i>designazione opere</i>	<i>preventivo</i>	<i>contributi e sussidi</i>	<i>quota a carico dello Stato</i>
15. Correzione della strada Crocifisso - Porza - Comano	369.000.—	73.800.—	295.200.—
16. Correzione della strada Cadempino - Manno	100.000.—	—.—	100.000.—
17. Sistemazione del viale Angelo Tamburini a Novaggio	40.000.—	2.800.—	37.200.—
18. Consolidamento della strada tra Arogno e Rovio	29.000.—	—.—	29.000.—
19. Correzione a Ponte Tresa, all'im- bocco della strada per Fornasette	50.000.—	—.—	50.000.—
20. Correzione strada Ponte Tresa - Purasca	234.000.—	—.—	234.000.—
21. Sistemazione strada Ostarietta - Bedano	85.000.—	—.—	85.000.—
22. Pavimentazione strada Agno (A- silo - Scuole)	20.000.—	2.400.—	17.600.—
23. Migliorie stradali e tombinatura a Bidogno	23.000.—	2.300.—	20.700.—
24. Sist. strada Cureglia - Carnago	120.000.—	—.—	120.000.—
25. Correzione di un tratto di via Pico a Cassarate	70.500.—	35.250.—	35.250.—
26. Costruzione di una piazza di giro a S. Domenico (Castagnola)	70.000.—	35.000.—	35.000.—
27. Costruzione strada al campo di aviazione di Bioggio	100.000.—	—.—	100.000.—
28. Correzione strada Cornaredo - Canobbio	320.000.—	—.—	320.000.—
c) DISTRETTO DI LOCARNO.			
29. Costr. di una piazza di incrocio e pavim. strada a Lavertezzo	18.200.—	4.550.—	13.650.—
30. Correzione della strada nell'abita- to di Losone	250.000.—	69.600.—	180.400.—
31. Correzione della strada nell'abita- to di Gordola (accesso alla Valle Verzasca)	203.000.—	60.900.—	142.100.—
32. Correzione in Valle Verzasca al km. 21 tra Gerra e Frasco	234.100.—	—.—	234.100.—
33. Corr. strada e costr. di una piaz- za di giro a Madonna di Ponte (Brissago confine)	196.000.—	179.773.60	16.226.40
34. Costruzione di un ponte provviso- rio a Vocaglia (Onsernone)	44.500.—	—.—	44.500.—
35. Corr. delle curve al km. 4 in Valle Verzasca (Ponte della Cazza)	35.600.—	—.—	35.600.—

<i>designazione opere</i>	<i>preventivo</i>	<i>contributi e sussidi</i>	<i>quota a carico dello Stato</i>
36. Corr. del tronco stradale S. Materno - S. Lorenzo in territorio di Ascona	170.000.—	59.500.—	110.500.—
d) DISTRETTO di VALLEMAGGIA.			
37. Ricostruzione di un tronco di strada franata, alla Collinasca, tra Cevio e Cerentino	31.450.—	—	31.450.—
38. Correzione della strada nell'abitato di Peccia	137.000.—	13.700.—	123.300.—
e) DISTRETTO DI BLENIO.			
39. Correzione della strada Stöck - Olivone, dal km. 21,2 al km. 21,9	168.000.—	109.200.—	58.800.—
f) DISTRETTO DI RIVIERA.			
40. Pavim. della strada al sottopassaggio di Claro	12.000.—	—	12.000.—
41. Sist. della strada Osogna - Lodrino	158.000.—	13.812.50	144.187.50
g) DISTRETTO di LEVENTINA.			
42. Corr. della strada nell'abitato di Personico	210.000.—	70.000.—	140.000.—
43. Sist. strada Ambri-Sotto - Quinto	97.000.—	4.562.50	92.437.50
44. Corr. dell'accesso a Personico, da Bodio al sottopassaggio FFS	14.000.—	3.500.—	10.500.—
45. Corr. della strada Faido - Molare al km. 3,700	55.600.—	—	55.600.—
46. Credito supplementare per la sistemazione della strada del Gottardo dal Motto Bartola al Ponte Sella	1.110.800.—	777.560.—	333.240.—
totale	7.687.069.—	2.313.833.60	5.373.235.40

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

Art. 3. — Non sarà dato corso all'esecuzione delle opere sino a quando i contributi dovuti dai Comuni o altri enti interessati non siano stati fissati in modo definitivo a sensi di legge.

Art. 4. — Il contributo dei Comuni sarà versato in due rate: una all'inizio dei lavori, sulla base del preventivo, e la seconda a lavoro ultimato e collaudato, sulla base del consuntivo approvato dal Consiglio di Stato.

Art. 5. — E' accordata ai Comuni la facoltà di imporre ai privati i contributi di legge.

Art. 6. — Il credito sarà iscritto al movimento capitali del Dipartimento delle pubbliche costruzioni. Il Consiglio di Stato provvederà alla copertura mediante l'accensione di mutuo o l'emissione di prestito il cui ricavo sarà da inscrivere al movimento capitali del Dipartimento delle finanze.

Art. 7. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Il Consiglio di Stato fissa la data dell'entrata in vigore.
