

511
COSTRUZIONI

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente l'approvazione dei progetti, dei preventivi
e lo stanziamento dei crediti per le opere di sistemazione
delle strade secondarie (XI periodo)

(del 24 settembre 1954)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Il messaggio che abbiamo l'onore di presentarvi ha per oggetto la richiesta di un credito di Fr. 12.339.854,30 destinato a finanziare una serie di migliorie lungo la rete stradale secondaria e cioè nelle campagne e nelle valli.

La « sistemazione generale » delle strade cantonali, iniziata nel 1928 con criteri nuovi, allo scopo di modernizzarle e di renderle adatte al crescente traffico automobilistico, è un'opera lungimirante ma onerosa poichè ha richiesto, fino al 31 dicembre 1953 lo stanziamento di crediti che oltrepassano 93 milioni di franchi.

Con decreto legislativo dell'8 marzo 1954 un nuovo credito di ca. 9 milioni di franchi è venuto ad aggiungersi ai precedenti, per la sistemazione dei valichi alpini e delle strade principali di pianura, (X periodo) secondo il programma approvato dalle competenti Autorità federali.

Abbiamo quindi oltrepassato la quota di 100 milioni di crediti e molto resta ancora da fare per rendere moderna ed efficiente la nostra rete stradale cantonale, che ha uno sviluppo di 1055 km. di cui 395 pavimentati e in parte sistemati.

Questo sforzo incessante per far sì che le nostre strade siano in grado di sopportare l'incalzante traffico motorizzato e di smaltirlo senza eccessivi intoppi e pericoli, in modo che il Cantone non perda quel prestigio e quel benessere che gli vengono dal turismo e specialmente dal turismo estero che fluisce lungo la via del Gottardo, deve essere sostenuto da una ferma volontà e da uno spirito di sacrificio i quali non devono venir meno, se non vogliamo frustrare i vantaggi raggiunti faticosamente in un lungo periodo di lavoro.

La ricostruzione dei valichi alpini e delle strade principali di pianura continua in modo sostenuto, ma avrebbe bisogno di un ritmo accelerato: per arrivare allo scopo, entro un periodo di tempo ragionevole, è necessario che la Confederazione riesamini tutta la questione del finanziamento delle strade principali e specialmente di quelle che portano ai valichi di confine, stanziando, in volume, sussidi molto maggiori.

La strada del Gottardo fino a Chiasso, il Lucomagno, la Locarno - Brissago confine, la strada del Gambarogno, la strada Lugano - Ponte Tresa, per citare le principali, dovrebbero essere sorrette in notevole misura dalla Confederazione, se si vuole arrivare a sistemarle in un tempo che non sia fatto di decenni.

Ma c'è la vasta rete delle strade secondarie che è di ca. 850 km. se calcoliamo anche le strade agricolo-consortili e forestali, aperte al traffico automobilistico, e che non può essere trascurata poichè è il sistema capillare che solca le nostre campagne e che penetra nelle valli, portandovi un po' di benessere.

Lungo queste strade secondarie, quasi sempre strette e disagiati, poichè furono previste per un traffico locale molto ridotto e primitivo, quando l'automobilismo non aveva ancora fatto la sua apparizione, molte sono le migliorie

urgenti, indispensabili se si vuol rendere agevole il passaggio agli autocarri, ai torpedoni e alle grosse autopostali.

In questi ultimi anni, alcune valli, così, per esempio, la Valle Maggia e la Valle di Blenio, grazie ai grandi progetti di sfruttamento delle forze idriche, hanno visto migliorare rapidamente la loro strada principale: si devono però migliorare gradatamente anche le strade delle altre valli e delle campagne, sistemando piazze di incrocio, ampliando le curve senza visuale, allargando il campo viabile, così che il traffico possa svolgersi senza eccessivo pericolo e senza troppe difficoltà: è certamente un problema arduo che non può essere risolto in pochi anni, ma è un problema che va tenuto presente costantemente, se non vogliamo che anche questo motivo si aggiunga agli altri per incrementare lo spopolamento delle valli immiserendo ancor più il nostro paese.

I progetti che brevemente illustriamo per la richiesta dei crediti necessari, riguardano appunto una serie di piccole opere, di migliorie locali, relativamente modeste se prese separatamente, ma che raggiungono una cifra ragguardevole, nel loro complesso. Sono lavori senza alcun lusso, in gran parte urgenti, per lo stato precario dei manufatti, e per l'irrazionalità dei tracciati attuali e delle pendenze: la singola descrizione dei progetti varrà a convincere che si tratta di migliorie indispensabili e improponibili.

1. *Correzione strada abitato di Arzo a sud verso Besazio.*
2. *Correzione strada abitato di Arzo a nord verso S. Grato.*
3. *Correzione strada abitato di Arzo verso il confine.*

La sistemazione della strada nell'abitato di Arzo e immediate vicinanze interessa tre diversi tronchi e precisamente:

1. tronco: dal sud dell'abitato, verso Besazio	ml. 371	Fr. 74.500,—
2. tronco: da nord dell'abitato, a S. Grato	ml. 379	Fr. 139.000,—
3. tronco: dall'abitato di Arzo al confine	ml. 528	Fr. 73.000,—
Totale	ml. 1278	Fr. 286.500,—

Nel 1. tronco, la modifica più importante avviene tra le sez. 1 e 10 dove il campo stradale è abbassato per migliorare il deflusso delle acque meteoriche. La larghezza del campo viabile vien portata a m. 6 ampliando le curve e mantenendo per il resto la stessa livelletta.

Col 2. tronco, il centro dell'abitato di Arzo vien collegato alla strada che da S. Grato conduce a Meride mediante la tratta Arzo - S. Grato: questa ultima ha una notevole importanza poiché allaccia tra loro due strade principali: quella che va a Meride e quella che porta al confine, ed è attualmente in precarie condizioni, sia per le deficienze del sottofondo sia per la ristrettezza del campo viabile che in certi punti si riduce a m. 2.50.

La strada, dopo la correzione, avrà una larghezza di m. 5,20 e saranno eliminati tutti i cunettoni, sostituendoli con una tombinatura.

Il 3. tronco, da Arzo al confine, viene esso pure allargato a m. 5,20 mantenendo lo stesso tracciato e supergiù la stessa livelletta.

La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura, previo rifacimento del sottofondo.

Il Comune di Arzo contribuisce col 12,5 % della spesa necessaria per il 1. e il 2. tronco e col 20 % per il 3. tronco: complessivamente con Fr. 41.287,50 calcolati sul preventivo.

I progetti sono stati approvati dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 22 marzo 1953 e furono esposti presso la Cancelleria municipale di Arzo dal 7 aprile al 6 maggio successivi.

Nel termine prescritto dalla legge venne interposto un ricorso da parte dei signori Lino e Silvio Carri, Arzo, i quali fanno opposizione alla pubblica utilità per la correzione della tratta Arzo-S. Grato ma dichiarano di essere di-

sposti a levarla qualora venisse ripristinato sul loro terreno un piazzale con pavimentazione in calcestruzzo, dotato della colonna distributrice di benzina. Si fa osservare che il progetto non può essere modificato e che non è prevista la costruzione di un piazzale di questo genere. I ricorrenti, se si ritengono pregiudicati, potranno ricorrere in sede di esposizione dei piani di espropriazione.

La pubblica utilità della correzione stradale Arzo - S. Grato non può essere messa in dubbio e per conseguenza il ricorso deve essere respinto dal Gran Consiglio. In tale senso formuliamo la nostra proposta.

4. Sistemazione della strada Capolago - Riva S. Vitale.

Si allargano 693 ml. di strada portando il campo viabile a 6 m. più un marciapiede di m. 1.30 dato l'intenso traffico di veicoli provenienti dall'Italia (Porto Ceresio) e si elimina il binario del vecchio tram elettrico.

Alcuni tronchi di tombinatura garantiranno il deflusso normale delle acque meteoriche, data la pendenza minima dell'asse stradale.

I due ponticelli alle sez. 10 e 33 vengono allargati mediante travi di cemento armato.

La pavimentazione è prevista con tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore, che si riduce a 2 cm. sui marciapiedi.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 175.000,— di cui Fr. 8.817,— a carico del Comune di Capolago; Fr. 26.114,— a carico del Comune di Riva S. Vitale e Fr. 140.069,— a carico dello Stato.

Il progetto è stato approvato con risoluzione governativa del 13 maggio 1952 e i piani vennero esposti presso le cancellerie municipali di Capolago e di Riva S. Vitale dal 26 maggio al 25 giugno successivi.

Nel termine prescritto dalla legge sono stati presentati due ricorsi e precisamente :

Il Municipio di Riva S. Vitale chiede che il contributo sia ridotto dal 25 % al 12,5 % e che la tombinatura sia trasformata in fognatura, atta a ricevere gli scoli luridi. Si osserva che il contributo del 25 % è da ritenersi equo, anche perchè la rimozione del binario è a carico dello Stato : non si giustifica quindi una riduzione del contributo, per ragioni di parità di trattamento rispetto ad altri Comuni. I brevi tronchi di tombinatura non possono essere trasformati in una fognatura. Se il Comune intende costruire una vera e propria fognatura, deve inoltrare progetto e preventivo al Dipartimento delle pubbliche costruzioni per il sussidiamento di legge.

Il ricorso del sig. Giuseppe Caverzasio, fatto a nome dei figli, chiede che lo scarico della tombinatura sia prolungato fino al lago : la richiesta deve essere presentata quando saranno pubblicati i piani di espropriazione : in sede di pubblica utilità non è un elemento di questa natura che può incidere sulla opportunità o meno dell'opera, onde il ricorso va respinto.

5. Sistemazione strada abitato di Balerna.

Piazza elettorale - stazione F.F.S. Supplemento di credito.

Con decreto legislativo del 25 novembre 1940 il Gran Consiglio stanziava un credito di Fr. 154.000,— di cui Fr. 96.500,— per sistemazione della strada da Piazza elettorale alla stazione delle F.F.S. e Fr. 57.500,— per la costruzione della relativa fognatura.

Il Comune di Balerna era chiamato a contribuire con il 40 % della spesa necessaria per la sistemazione della strada e con il 76 % di quella necessaria per la costruzione della fognatura.

Il progetto, riveduto e aggiornato in base ai prezzi attuali, adduce un preventivo di Fr. 290.510,— per cui occorre un nuovo credito di Fr. 136.510,— dei quali Fr. 55.010,— (112.510 — 57.500) per il maggior costo della fognatura e Fr. 81.500,— (178.000 — 96.500) per il maggior costo della correzione stradale.

Il nuovo riparto è stabilito come segue :

a) correzione stradale :	
a carico dello Stato :	60 % di Fr. 178.000,— = Fr. 106.000,—
a carico del Comune :	40 % di Fr. 178.000,— = Fr. 71.200,—
b) costruzione della fognatura :	
a carico dello Stato :	24 % di Fr. 112.510,— = Fr. 27.002,40
a carico del Comune :	76 % di Fr. 112.510,— = Fr. 85.707,60
Totale a carico dello Stato	Fr. 133.802,40
Totale a carico del Comune	Fr. 156.707,60

Complessivamente Fr. 290.510,—

Il preventivo è stato aggiornato in base alle nuove espropriazioni che ammontano a Fr. 80.000,— e che comprendono la demolizione totale di 2 stabili quella parziale di un terzo stabile e l'indennità per la sistemazione della facciata di un quarto stabile.

La larghezza del nuovo campo stradale varia da m. 4 a m. 5.50 più un marciapiede di m. 1. L'area che resterà tra le sez. 4-8 dopo la demolizione dei fabbricati sarà adibita a posteggio.

La pavimentazione è prevista in parte mediante tappeto bituminoso di 2 cm. previa catramatura e in parte mediante selciatura a dadi di porfido. Come abbiamo detto, occorre un credito suppletorio di Fr. 136.510,—.

6. *Ricostruzione tratto franato alla Bellavista, strada Chiasso-Pedrinato. (Chiasso)*

L'alluvione dell'agosto 1951 provocò il franamento di una parte del campo stradale, riparato con mezzi di fortuna, per cui è necessaria la ricostruzione del muro di sostegno tra le sez. 5 e 15 allargando nel contempo il campo viabile a m. 5.20 e ampliando la curva esistente, su una lunghezza complessiva di 170 m. Il profilo longitudinale vien corretto, in modo di ottenere pendenze regolari.

La spesa è preventivata in Fr. 41.000,—.

Il progetto è stato approvato con risoluzione governativa del 2 aprile 1954 e fu esposto presso la Cancelleria municipale di Chiasso dal 15 aprile al 14 maggio 1954 senza provocare ricorsi.

7. *Correzione strada cimitero di Vacallo, verso Morbio inf.*

200 ml. di strada vengono allargati da m. 3.80 come sono attualmente, a m. 5.20 cunetta compresa, ampliando le curve ed eliminando le siepi vive che ostacolano la visuale. Il tracciato e il profilo longitudinale rimangono pressoché invariati. La pavimentazione sarà fatta mediante tappeto bituminoso.

Il costo complessivo dell'opera ammonterà a Fr. 40.000,—. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato in data 2 aprile 1954 e i piani vennero esposti presso il Municipio di Morbio inf. dal 15 aprile al 14 maggio 1954 senza dar luogo a ricorsi.

8. *Correzione curva e tornanti lungo la strada Ponte Creta - Sagno in territorio di Morbio Sup. e Sagno.*

La strada Ponte Creta - Sagno ha un tracciato infelice, ciò che rende difficile il traffico automobilistico, specialmente durante la stagione invernale. Col progetto che presentiamo, vengono corretti una curva e due risvolti in modo di ottenere raggi più ampi, ed una larghezza di m. 5.20. Anche il profilo longitudinale vien migliorato per ridurre la pendenza. Tra le sez. 14 e 19 si crea una piazzetta di incrocio, utilissima dato che la strada non ne ha nemmeno una. La correzione si svolge su un tronco di ca. 224 m.

Preventivo : Fr. 45.500,—.

Il progetto è stato approvato con risoluzione governativa del 6 aprile 1954 e l'esposizione dei piani ha dato luogo ad alcuni ricorsi e precisamente:

Il Municipio di Morbio Superiore chiede che venga mantenuta o ricostruita l'attuale piazza di carico e scarico per il legname: il ricorso dovrà essere nuovamente presentato quando verranno esposti i piani di esecuzione, poiché è ora intempestivo.

Il Patriziato di Morbio Sup. chiede che sia precisata la superficie da espropriare e l'indennità: pure qui il ricorso è intempestivo e dovrà essere nuovamente presentato in sede di espropriazione.

Il Municipio di Sagno chiede un maggior allargamento delle curve per agevolare il passaggio dell'autopostale: la richiesta sarà tenuta in considerazione, nel miglior modo possibile, quando saranno allestiti i piani di esecuzione.

9. *Sistemazione di Via Corso bello e Via Pontico Virunio a Mendrisio.*

Questi lavori completano la sistemazione della strada principale attraverso l'abitato di Mendrisio.

I profili longitudinale e trasversale rimangono supergiù gli stessi, essendo legati agli accessi privati: soltanto in qualche punto il profilo subisce un cambiamento radicale, con la costruzione di un tratto di marciapiede. La pavimentazione è prevista in tappeto bituminoso, posato su massicciata e strato di ghiaia cilindrata. La spesa è calcolata in Fr. 52.000,— di cui il 50 % a carico del Comune di Mendrisio. Il progetto venne approvato il 9 aprile 1954 e l'esposizione dei piani non ha provocato ricorsi.

10. *Correzione della strada Rancate - Besazio di Besazio.*

Una parte della strada, a Besazio, è già stata corretta e l'attuale progetto prolunga la sistemazione su un percorso di altri 400 m. sempre in territorio di Besazio, dando al campo viabile una larghezza di m. 6 senza modificare il tracciato.

Quale tipo di pavimentazione è stata adottata la doppia catramatura superficiale.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 93.000,—.

Il progetto è stato approvato con risoluzione governativa del 9 aprile 1954 e l'esposizione dei piani non ha provocato ricorsi.

11. *Correzione strada Mendrisio (Casvegno) - Croce Grande (Genestrerio) di Mendrisio.*

Tra Croce Grande e Casvegno, su un tratto di 860 ml., la larghezza della strada vien portata a m. 7 più una banchina in terra di m. 1.50 che servirà da marciapiede: il quadrivio alla Croce Grande è ampliato convenientemente. Planimetricamente la strada subisce una correzione radicale tra la Croce Grande e il cavalcavia sulla linea ferroviaria per migliorare l'imbocco al manufatto. I parapetti del cavalcavia vengono sostituiti con ringhiere di ferro, in modo che il campo viabile risulti di m. 6 senza modificare la struttura stessa del manufatto.

Dal cavalcavia di Casvegno, l'allargamento è fatto su terreno dell'Ospedale neuropsichiatrico, spostando le cinte esistenti.

La pavimentazione è studiata mediante doppia catramatura, dopo aver rinnovato e consolidato il sottofondo.

Preventivo di spesa: Fr. 188.000,— interamente a carico dello Stato. Il progetto è stato approvato con risoluzione governativa del 4 giugno 1954 e la esposizione dei piani ha dato luogo a un solo ricorso, da parte del Municipio di Mendrisio, il quale chiede una variante al tracciato stradale tra Casvegno e il Ponte di Campagna, con spostamento dell'incrocio di Via Casvegno con

Via Agostino Maspoli: questa variante non interessa il progetto che presentiamo, bensì la correzione di Via Casvegno. Il ricorso è intempestivo ma, la richiesta essendo fondata, sarà tenuta in considerazione quando verrà allestito il progetto per la correzione di Via Casvegno.

12. *Correzione strada Ponte Pobbia - Chiasso, in territorio di Balerna e Novazzano.*

La correzione si svolge su un percorso di 1500 ml. in territorio di Novazzano e di Balerna ed è la continuazione della strada Novazzano - Ponte Pobbia in corso di sistemazione.

La massicciata sarà rifatta lungo tutto il percorso facile e pianeggiante, per portare la larghezza del campo viabile a m. 6 mantenendo il tracciato attuale; le curve vengono ampliate con un raggio minimo di m. 70.

La pavimentazione avverrà mediante doppia catramatura.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 200.000,— interamente a carico dello Stato.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa dell'11 giugno 1954.

L'esposizione dei piani non ha dato luogo a ricorsi.

13. *Correzione strada Castel S. Pietro - Morbio Superiore, in Castel S. Pietro.*

Interessa il nucleo abitato di Castel S. Pietro, per una lunghezza complessiva di 900 m. Il tracciato non subisce modifiche, ma esige la demolizione di 2 rustici alle sez. 48 - 51.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 5.20 più un marciapiede intermittente di m. 1.50.

La pavimentazione è prevista mediante tappeto bituminoso tra le sez. 22 e 39 e mediante catramatura superficiale, altrove.

La spesa è calcolata in Fr. 250.000,— di cui il 20 % a carico del Comune di Castel S. Pietro.

Il progetto venne approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa dell'11 giugno 1954.

L'esposizione dei piani non ha dato luogo a ricorsi ma il Municipio di Castel S. Pietro ha chiesto una riduzione del contributo comunale, stabilito in un primo tempo nel 25 % della spesa. La richiesta è stata ammessa, riducendo il contributo al 20 % alla esplicita condizione che il Comune metterà gratuitamente a disposizione il terreno necessario per l'allargamento della strada, in corrispondenza al mappale 132 m (Villa Buenos Ayres).

14. *Costruzione strada di circonvallazione a Besazio.*

Le condizioni attuali della strada cantonale nell'abitato di Besazio sono assolutamente insufficienti per permettere una regolare circolazione degli autoveicoli. Questa insufficienza è determinata anche dal costante sviluppo preso dalla zona in questi ultimi anni, nonché dalle fabbriche sorte tanto in territorio di Besazio quanto nel Comune di Arzo.

Il tracciato che vi sottoponiamo per l'approvazione segue quello della vecchia strada nelle parti inferiore e superiore, mentre nella parte centrale, per ragioni tecniche e finanziarie, la strada segue un tracciato nuovo per una lunghezza di m. 200.

La correzione ha inizio in località denominata Fornasella e termina al confine giurisdizionale fra Besazio e Arzo. La larghezza del nuovo campo stradale è di m. 6; il profilo altimetrico presenta delle pendenze che variano dal 0,06 % al 10,482 %.

E' prevista una pavimentazione bituminosa. L'opera è preventivata in franchi 385.000,— così ripartita:

a) a carico dello Stato il 90 % di Fr. 385.000,—	= Fr. 346.500,—
b) a carico del Comune di Besazio il 10 %	= Fr. 38.500,—
	<u>Fr. 385.000,—</u>

I piani e i progetti vennero esposti al pubblico dal 25 giugno al 24 luglio 1954 : entro il termine utile non vennero presentati ricorsi nè da parte di privati nè da parte di enti pubblici.

15. *Pavimentazioni strade a Mendrisio.*

Con ris. gov. n. 1081 del 18 marzo 1953 sono state fissate le condizioni per la permuta di strade nel Comune di Mendrisio.

In base ad apposita convenzione, lo Stato cede al Comune in proprietà e manutenzione, il tronco stradale da S. Giovanni a Piazza del ponte, costituito da Via Stella e Via S. Damiano e il tronco costituito da Via Gismonda e Via Alfonso Turconi : per la pavimentazione di queste quattro strade, lo Stato concede un sussidio del 50 %. Altrettanto dicasi per la pavimentazione dei marciapiedi.

Quale tipo di pavimentazione è stato scelto un tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore.

Dopo aver eliminato la vecchia sede tramviaria lungo Via Stella e Via S. Damiano, si rinnova il sottofondo, col rifacimento della massicciata e si approfitta dell'occasione per costruire la fognatura (i lavori di fognatura sono a carico del Comune, con un sussidio cantonale del 25 %).

Il preventivo è calcolato come segue :

pavimentazione di Via Stella	Fr. 25.000,—
» di Via S. Damiano	Fr. 32.000,—
» di Via Gismonda	Fr. 74.000,—
» di Via Alfonso Turconi	Fr. 110.000,—
	<u>totale Fr. 241.000,—</u>

di cui il 50 % a carico dello Stato.

Occorre quindi un credito di Fr. 120.500,—.

16. *Correzione strada Novazzano - Brusata.*

Il progetto in esame segue il tracciato della vecchia strada. E' fatta eccezione per la tratta alle sez. 97/100 e 107/112 dove verranno convenientemente allargate le esistenti curve pericolose. Il campo stradale viene portato ad una larghezza uniforme di ml. 6 su di una lunghezza di ml. 1800. Lungo alcune tratte si dovrà costruire una tombinatura per lo smaltimento delle acque.

E' prevista una pavimentazione con semipenetrazione, spessore 3 cm. previa razionale cilindratura del campo stradale.

Il progetto venne esposto al pubblico per il periodo di un mese e precisamente dal 1. al 31 dicembre 1952.

Venne inoltrato un solo ricorso da parte del Comune di Novazzano, il quale in una conferenza intervenuta con l'Ufficio tecnico cantonale chiese alcune migliorie al tracciato fra le sez. 113/116. La richiesta risultò giustificata ed il progetto d'esecuzione verrà convenientemente modificato.

La spesa complessiva ammonta a Fr. 550.000,— e verrà suddivisa fra gli enti interessati nelle seguenti proporzioni :

a) a carico del Comune di Novazzano, il 15 % di Fr. 550.000,— pari a	Fr. 82.500,—
b) a carico dello Stato il rimanente 85 % di Fr. 550.000,— pari a	Fr. 467.500,—
	<u>totale Fr. 550.000,—</u>

17. *Correzione strada Mendrisio - Rancate* (suppl. credito)

A. Con decreto legislativo del 20 dicembre 1950 il Gran Consiglio stanziava un credito di Fr. 209.200,— per la correzione della strada Mendrisio-Rancate, dal bivio per Genestrerio a Casa Calderari.

Tale somma, causa gli aumenti intervenuti nel periodo intercorso fra la data dello stanziamento del credito e quella dell'esecuzione dei lavori, non basta; per ciò chiediamo un credito supplementare.

B. Il Consiglio di Stato, con risoluzione governativa n. 876 del 5 marzo 1953 ratificava la convenzione con il Comune di Mendrisio circa la permuta di Via Rancate (di proprietà dello Stato), con Via S. Franscini (di proprietà del Comune), e fissava le diverse clausole.

La stessa convenzione, fra altro, prevede la sistemazione di Via Franscini e del crocicchio Via Casvegno - Via Rancate, per conto e a carico dello Stato. Il Comune di Mendrisio sarà chiamato, però, a contribuire alle spese di queste opere nella misura del 30 %. Con una seconda risoluzione governativa, n. 2120 del 26 maggio 1953, il Consiglio di Stato autorizzava l'esecuzione dei lavori lungo Via S. Franscini contemporaneamente a quelli per la correzione del bivio per Genestrerio - Casa Calderari.

Per l'esecuzione delle opere descritte abbiamo allestito i preventivi relativi, che alleghiamo, il cui importo complessivo per le due strade ammonta a Fr. 107.000,— così ripartito:

Via S. Franscini	Fr. 70.000,—
Crocicchio Via Rancate - Via Casvegno	Fr. 37.000,—
	<u>Fr. 107.000,—</u>

Il supplemento di credito da accordare è il seguente:

A. Tronco F.O.F.T. - Casa Calderari:

1. Maggior costo sulle espropriazioni Fr. 10.000,—
2. Aumenti sulla mano d'opera e sui materiali, che possono essere calcolati globalmente nell'11,20 % del credito di franchi 200.000,— votato con D. L. del 20 dicembre 1950

$$\frac{200.000,— \times 11,20}{100} = \text{Fr. 22.400,—} \quad \text{Fr. 32.400,—}$$

B. Correzione Via S. Franscini	Fr. 70.000,—	
Correzione Crocicchio Via Rancate - Via Casvegno	Fr. 37.000,—	Fr. 107.000,—
	<u>Totale</u>	<u>Fr. 139.400,—</u>

Questa somma viene ripartita fra gli enti interessati nelle seguenti proporzioni:

- a) a carico dello Stato:

per il tronco FOFT - Casa Calderari	Fr. 32.400,—
Via S. Franscini e Via Rancate 70 % di Fr. 107.000,—	= Fr. 74.900,—
- b) contributi a carico del Comune:

Via S. Franscini e Via Rancate 30 % di Fr. 107.000,—	= Fr. 32.100,—
<u>Totale</u>	<u>Fr. 139.400,—</u>

18. *Sistemazione del riale di Pico a Suvigliana, in territorio di Viganello e Castagnola.*

Ragioni di igiene e di decoro rendono necessario l'incanalamento in tombino con spalle di muratura e soletta di cemento armato quale copertura, delle acque del riale di Pico tra Suvigliana e Viganello, trattandosi di zona abitata sia in territorio di Castagnola che in quello di Viganello: l'alveo di questo corso d'acqua è diventato un deposito di immondizie, con grave pregiudizio per l'igiene pubblica.

Il progetto prevede anche la costruzione di tre briglie, per regolare il deflusso delle acque in caso di nubifragi.

La spesa è calcolata in Fr. 27.000,— di cui la metà a carico dei Comuni di Castagnola e di Viganello in parti eguali e la metà a carico dello Stato.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato in data 16 marzo 1954 e fu esposto presso le cancellerie dei Comuni interessati dal 29 marzo al 28 aprile 1954 senza dar luogo a ricorsi contro la pubblica utilità.

19. *Correzione curva Figino - Morcote a Burò di Morcote.*

In località « Burò » si corregge una curva stretta, senza visuale, la quale offre un notevole pericolo per la circolazione. Il tracciato vien spostato a monte, dato il pericolo di franamento verso la riva: in tal modo il nuovo sedime stradale verrà a trovarsi su terreno roccioso. Quale tipo di pavimentazione è prevista una doppia catramatura superficiale.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 28.000,—.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 30 marzo 1954 e fu esposto dal 7 aprile al 6 maggio 1954 senza dar luogo a ricorsi.

20. *Correzione strada Melide - Morcote km. 3. Preabella in territorio di Morcote.*

Anche in questo punto ci sono alcune curve strette e senza visuale che hanno urgente bisogno di una correzione, per avere un campo viabile di 6 m. e raggi sufficienti.

Pavimentazione mediante doppia catramatura.

Preventivo: Fr. 111.200,—.

I progetti sono stati approvati con ris. gov. del 9 aprile 1954; l'esposizione dei piani ha provocato alcuni ricorsi e precisamente:

C. E. Trumpler, Vico Morcote, fa le sue riserve circa la costruzione del muro stradale che serve di sostegno alla sua proprietà. Il ricorso è intempestivo e dovrà essere rinnovato quando saranno esposti i piani di esecuzione.

Ugo Waltisbühl, Ugo Mostny Kichmeier e Dott. Schoch, rappresentati dall'avv. Marco Antonini, Lugano, chiedono una modifica di tracciato. Nell'allestimento del progetto di esecuzione si terrà calcolo, per quanto possibile, del desiderata dei ricorrenti, sempre badando tuttavia che la correzione sia razionale. I ricorsi dovranno essere nuovamente presentati quando verranno esposti i piani di esecuzione.

21. *Correzione strada km. 2.200 Melide-Morcote in Vico Morcote.*

Il progetto prevede l'ampliamento delle curve, per migliorarne la visuale. Si tratta di una strada con forte traffico turistico e l'opera è assolutamente necessaria.

La larghezza del campo stradale è portata a m. 7 mediante la costruzione di nuovi muri di sostegno e di controriva.

La pavimentazione sarà fatta mediante doppia catramatura. Si correggono in tal modo 233 ml. di strada.

Preventivo Fr. 122.465,—, a intero carico dello Stato.

22. *Sistemazione della strada nell'abitato di Ponte Tresa (eliminazione sporgenze).*

Si tratta semplicemente di eliminare alcune sporgenze di fabbricati che restringono il campo stradale, in corrispondenza alle proprietà Pedrini, Ronchetti e Riva.

I lavori vengono eseguiti direttamente dai singoli interessati, sotto la sorveglianza dell'Ufficio tecnico cantonale: agli stessi è versata un'indennità complessiva di Fr. 44.000,— di cui il 30 % e cioè Fr. 13.200,— a carico del Comune di Ponte Tresa.

I piani e il riparto della spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 22 dicembre 1953.

Il progetto è stato esposto presso la Cancelleria municipale di Ponte Tresa dal 4 gennaio al 3 febbraio 1954 e non ha provocato nessun ricorso.

23. *Correzione strada nell'abitato di Ponte Tresa (demolizione stabile Tramezzani - Malnati).*

Con decreto legislativo del 10 marzo 1953 il Gran Consiglio ha concesso un credito di Fr. 50.000,— per l'espropriazione dello stabile Tramezzani-Malnati, allo scopo di demolirlo e di allargare l'imbocco di Via Luino in un punto di intenso traffico e cioè davanti alla barriera doganale.

Le spese per la demolizione dello stabile espropriato, l'adattamento dello stabile adiacente e la sistemazione del nuovo sedime stradale, ammontano a Fr. 20.800,— per cui occorre il credito corrispondente.

Il Comune di Ponte Tresa è chiamato a partecipare alla spesa, col 25 % di Fr. 70.800,— vale a dire con una quota di Fr. 17.700,— da congruare in sede di consuntivo.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 18 maggio 1954 e l'esposizione dei piani ha dato luogo ad un solo ricorso, precisamente da parte del Municipio di Ponte Tresa, il quale, pur non contestando la pubblica utilità dell'opera, si rifiuta di partecipare alla spesa per l'acquisto dello stabile (franchi 50.000,—) asserendo che tale contributo non è previsto dal decreto legislativo 10 marzo 1953.

Si fa osservare che già la ris. gov. n. 215 del 16 gennaio 1951, la quale autorizzava la spesa di Fr. 50.000,—, precisa al punto 3 che il Comune di Ponte Tresa è chiamato a partecipare alla spesa nelle proporzioni che saranno fissate quando saranno chiesti i crediti al Gran Consiglio. Anche il messaggio n. 381 del 19 settembre 1952 con il quale si chiedono i crediti, precisa che il Comune di Ponte Tresa sarà chiamato a contribuire al finanziamento dell'opera; infine, il decreto legislativo 10 marzo 1953 stabilisce chiaramente che « non sarà dato corso all'esecuzione delle opere, fino a quando i contributi dovuti dai Comuni o da altri enti interessati, non siano stati fissati in modo definitivo, a sensi di legge ».

Le trattative con il Comune di Ponte Tresa non furono perfezionate a tempo, poichè non si voleva perdere l'occasione di acquistare lo stabile Tramezzani-Malnati, per rendere possibile l'allargamento stradale.

Per ragioni di principio e di parità di trattamento, il ricorso deve essere respinto e il Comune chiamato a partecipare alla spesa, in ragione del 25 % della spesa complessiva (espropriazione dello stabile e sistemazioni).

24. *Strada e ponte a Ponte Tresa: sondaggi S. A. Swissboring.*

La costruzione del nuovo ponte internazionale sulla Tresa e della relativa strada di accesso ha reso necessaria una serie di sondaggi nel terreno lungo la riva del lago a Ponte Tresa per conoscerne la struttura geologica.

I sondaggi furono affidati alla ditta Swissboring di Zurigo, in base alla ris. gov. n. 2077 del 19 maggio 1953; i lavori sono stati eseguiti e il rapporto tecnico presentato.

Il costo di questi studi ammonta a Fr. 22.300,— spese generali comprese, per cui occorre un credito corrispondente.

Si tratta di sondaggi a percussione di cui 3 davanti all'abitato di Ponte Tresa dove il lungolago sarà allargato e 4 a valle del ponte esistente, dove poggeranno le pile del nuovo ponte sulla Tresa.

25. *Correzione della strada nell'abitato di Breno.*

La correzione ha inizio al km. 12.700 vale a dire al bivio per Aranno - Cademario. Il campo stradale viene allargato a m. 5.20 e corretto nella livelletta, in modo di ottenere maggiore uniformità e una pendenza di ca. 1,8 %; si aumentano i raggi delle curve, migliorando la visuale nei risvolti. All'entrata dell'abitato, la demolizione di due stalle e la sistemazione di una piazzetta renderanno più agevole la viabilità.

La pavimentazione è prevista mediante semipenetrazione o semplice catramatura superficiale.

La spesa è calcolata in Fr. 83.000,— di cui Fr. 50.000,— per la tratta urbana. Il Comune contribuisce con il 20 % della spesa per la tratta urbana e cioè con Fr. 10.000,—.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 26 gennaio 1954 e i piani furono esposti presso la Cancelleria municipale di Breno dal 5 febbraio al 4 marzo successivi.

Nessun ricorso contro la pubblica utilità dell'opera.

26. *Correzione della strada Agnuzzo-Casoro, in territorio di Montagnola, Carabietta e Barbengo.*

E' un'importante strada turistica che fa parte dell'anello detto « il giro del Monte ».

Il progetto prevede la sistemazione di km. 3.690 di strada, in territorio dei Comuni di Montagnola, Carabietta e Barbengo, senza modificare sostanzialmente il tracciato ma dando al campo viabile un larghezza di m. 6 salvo in qualche breve tratto obbligato a m. 5.20.

Il profilo altimetrico segue quello esistente, pur migliorando qualche irregolarità.

Il sottofondo vien rinnovato, mediante una nuova massicciata e la pavimentazione è prevista con una doppia catramatura superficiale.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 553.000,— e precisamente:

a) in territorio di Montagnola:	ml. 2050	Fr. 320.000,—
b) in territorio di Carabietta:	ml. 1020	» 159.000,—
c) in territorio di Barbengo:	ml. 620	» 74.000,—

Totale Fr. 553.000,—

I tre Comuni interessati contribuiscono col 12,5 % dell'importo dei lavori sui rispettivi territori: Montagnola con una quota di Fr. 40.000,—, Carabietta con Fr. 19.875,— e Barbengo con Fr. 9.250,—. Il Consiglio di Stato ha approvato il progetto con ris. gov. del 4 settembre 1953 e i piani furono esposti presso le rispettive cancellerie municipali dal 14 settembre al 13 ottobre successivi.

Nel termine prescritto dalla legge sono stati presentati 3 ricorsi e precisamente:

1. Nel Comune di Montagnola, il sig. Carlo Garbani-Nerini chiede un minor allargamento della curva davanti alla sua proprietà, ciò che non può essere ammesso, poichè il raggio previsto è appena sufficiente per migliorare la visuale e garantire la sicurezza del traffico; dopo la correzione, il ciglio stradale verrà a trovarsi a m. 2,50 dallo stabile e non a m. 1,00 come asserito.

2. Il Municipio di Carabietta chiede che venga stabilito un contributo fisso di Fr. 15.000,— ciò che non può essere accordato per ragioni di parità di trattamento rispetto agli altri Comuni interessati alla sistemazione di questa strada.

3. Nel Comune di Barbengo, la sig.ra Clotilde ved. Bianchi per sè e con firmatari chiede:

- a) la pavimentazione della strada;
- b) l'esecuzione della fognatura nell'abitato di Casoro;
- c) il collocamento di una griglia sulla camera di decantazione a monte della sez. 555.
- d) sostituzione delle scarpate, mediante muri.

Si osserva che la pavimentazione è prevista dal progetto; che la costruzione di una fognatura spetta al Comune, e ciò in base alla legge 17 gennaio 1951; che le altre richieste dovranno essere nuovamente presentate allorchè saranno esposti i piani di esecuzione del progetto e gli atti di espropriazione.

27. *Ricostruzione ponticello e correzione della strada Campestro - Bettagno*

E' prevista la ricostruzione di un ponticello pericolante e di due tombini; si abbassano e si rifanno i muri d'ala, coprendo con soletta in cemento armato. Il fondo stradale vien dotato di una nuova massicciata. Si corregge il tracciato su 184 ml. eliminando curve e controcurve, per aumentare la visuale.

La larghezza del campo stradale sarà di m. 5,20 in media.

Preventivo di spesa: Fr. 27.000,—.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 2 aprile 1954 e l'esposizione dei piani ha dato luogo a due ricorsi:

Giovanni Bettoli fu Francesco e Giuseppe Antonini, Campestro, chiedono modifiche per gli accessi alle loro proprietà; tali richieste saranno tenute in considerazione nel limite del possibile, quando verranno allestiti i piani di esecuzione. I ricorsi dovranno essere rinnovati a tempo debito.

28. *Correzione strada nell'abitato di Breganzona.*

Il crescente sviluppo urbanistico di Breganzona rende necessaria una sistemazione razionale della strada, secondo criteri moderni, e si approfitta dell'occasione per ottenere un radicale risanamento dell'abitato, mediante la demolizione di vecchi stabili, in cattive condizioni di abitabilità.

Il tracciato non subisce modifiche sostanziali ed è la continuazione della strada asfaltata che conduce a Lugano.

La correzione si svolge su un percorso di 270 ml., con un campo viabile di m. 6 più un marciapiede a valle, nella tratta suburbana verso Biogno, di m. 1,50.

Un numero sufficiente di pozzetti collettori, innestati nella fognatura comunale, garantiranno un normale deflusso delle acque meteoriche.

La pavimentazione è prevista con tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore. Il costo è calcolato in Fr. 374.000,— di cui 116.100,— a carico del Comune (35 % di Fr. 300.000,— per la tratta urbana e 15 % di 74.000,— per la tratta suburbana).

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 2 aprile 1954 e l'esposizione dei piani ha dato luogo a 1 ricorso da parte del Municipio di Breganzona, il quale, pur non contestando la pubblica utilità dell'opera, chiede una riduzione dei contributi, stabiliti in un primo tempo in ragione del 40 % per la tratta urbana e 20 % per la tratta suburbana.

Il ricorso è parzialmente ammesso, nel senso che le aliquote sono ridotte

al 35 % rispettivamente al 15 % ma non al 20 % per la tratta urbana, come richiesto, e ciò per ragioni equitative, considerate le condizioni economiche del Comune di Breganzona.

29. *Correzione della strada tra i Mulini di Piandera e Maglio di Colla in territorio di Scareglia.*

Il nubifragio dell'8 agosto 1951 asportò quasi totalmente la strada e la ricostruzione rende ora necessaria anche l'arginatura del sottostante Cassarate con adeguati speroni per evitare che il disastro abbia a ripetersi.

Vengono sistemati 210 m. di strada, la quale avrà una larghezza di m. 6 cunetta e banchina comprese.

Numerosi pozzetti a nicchia e tombini garantiranno un normale deflusso delle acque meteoriche.

Tra le sez. 10 e 16 è necessaria la costruzione di un muro di controriva, per impedire possibili scossonamenti: la fortissima pendenza del terreno richiede opportune opere di premunizione, tra le quali anche alcune piantagioni.

Il ponticello sul torrente Prontan viene allargato mediante una soletta in cemento armato che poggia su spalle in muratura.

Nel progetto che presentiamo, il divario tra scavi e riporto potrà essere diminuito o annullato, abbinando i lavori ad altre correzioni parziali che richiedano solo opere di scavo.

La spesa è calcolata in Fr. 84.982,—.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 6 aprile 1954.

L'esposizione dei piani ha dato luogo ad un ricorso da parte del sig. Pasquale Campana fu Enrico, Piandera, il quale chiede che sia fissata l'indennità di espropriazione per il terreno occorrente: il ricorso è intempestivo e dovrà essere ripresentato allorché verranno esposti i piani di espropriazione.

30. *Correzione della strada Motto Taverne in territorio di Taverne-Torricella.*

Si corregge un km. ca. di strada, dal Motto a Taverne, poichè il tracciato attuale è oltremodo infelice, con curve prive di visuale; il progetto prevede anche la sistemazione della roggia Banfi, che attraverso la strada, e del raccordo con l'arginatura del canale di Val Maggiore.

Il tracciato vien notevolmente migliorato, ampliando le curve e tenendo presente la possibilità di uno sviluppo edilizio.

Il campo stradale avrà una larghezza di m. 5.20.

Il deflusso delle acque è garantito da canalizzazioni, da tombini e da opere di prosciugamento.

L'attraversamento del canale di Val Maggiore avviene mediante un nuovo ponticello in cemento armato; le acque della roggia Banfi vengono deviate e immesse nel Vedeggio. Nell'abitato di Taverne, detta roggia vien coperta con una soletta in cemento armato.

La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura superficiale. Preventivo di spesa: Fr. 204.000,—.

La tratta urbana, compresa tra le sez. 124 e 165 è lunga m. 390 e il costo per la sua sistemazione equivale a Fr. 79.560,— (ml. 390 x Fr. 204,—).

Il Comune di Taverne-Torricella è chiamato a partecipare con il 30 % della spesa per la tratta urbana, vale a dire con Fr. 23.868,—.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 9 aprile 1954 ma con un riparto spesa modificato in seguito.

L'esposizione dei piani a norma di legge, ha dato luogo ad alcuni ricorsi e precisamente:

- a) Il Municipio di Taverne chiede che la zona urbana sia limitata al tronco compreso tra le sez. 132 e 165. Il ricorso è parzialmente ammesso, nel senso che la tratta urbana è limitata alle sez. 124-165 ciò che riduce il

contributo comunale da Fr. 37.500,— a Fr. 23.868,—. Un'ulteriore riduzione non può essere ammessa per ragioni di principio e di parità di trattamento rispetto ad altri Comuni.

b) Il sig. Mario Banfi, Taverne, chiede che lo Stato assuma la pulizia di quella parte di roggia per la quale non è prevista la copertura e che lo scarico sia mantenuto allo stato attuale: il ricorso è intempestivo e dovrà essere rinnovato quando verranno esposti i piani di esecuzione. In via di massima però il ricorso è ammesso.

c) I sig.ri Enrico Bomio, Giulio Freiermut e Carlo Camponovo, Taverne, chiedono alcune modifiche di progetto degli accessi alla strada cantonale, per non pregiudicare i loro diritti: i ricorsi sono intempestivi e dovranno essere presentati nuovamente quando verranno esposti i piani di esecuzione.

31. *Ricostruzione muro strada Maroggia-Arogno, al km. 2.600 località Sgravina di Arogno.*

Si tratta della ricostruzione di un muro franato, di sostegno, in località Sgravina, su una lunghezza di ca. 10 m. e si approfitta dell'occasione per allargare il campo stradale a m. 5.70 cunetta compresa, su un tronco di 100 ml., fino a raggiungere la strada già corretta, verso Arogno.

Preventivo: Fr. 25.000,—.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 13 aprile 1954 e i piani esposti per 1 mese presso la Cancelleria municipale di Arogno, senza nessun ricorso.

32. *Correzione di un risvolto tra Neggio e Vernate, al km. 1.700 di Neggio.*

Il diametro del risvolto vien portato da 14 m. a 18, in modo che possano transitare tutti gli autoveicoli, senza manovra: anche i raccordi vengono allargati, per avere un campo viabile di 6 m.

Si consolida il risvolto, ricostruendo il muro di sostegno, in parte franato.

Preventivo Fr. 65.000,—.

Il Consiglio di Stato ha approvato il progetto in data 13 aprile 1954 e la esposizione dei piani presso la Cancelleria municipale di Neggio non ha dato luogo a ricorsi.

33. *Correzione strada Maglio di Colla - Bogno Territ. di Colla.*

L'alluvione dell'agosto 1951 ha asportato una parte della strada sopra Maglio di Colla, causa cedimento dell'argine del Cassarate.

Il progetto prevede la sistemazione del campo stradale per ca. 300 ml. mediante la costruzione dei muri necessari e la posa di una canalizzazione di drenaggio che scarichi le acque nel Cassarate.

La larghezza della strada vien portata a m. 5.70 cunetta e banchina compresa. Si tratta di lavori urgenti per evitare che qualche nubifragio provochi ulteriori franamenti.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 92.000,—.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 13 aprile 1954 ed esposto per 1 mese, senza aver dato luogo a ricorsi.

34. *Correzione a Corticiasca km. 11 - 12 alla presa di Massagno.*

Il nubifragio dell'8 agosto 1951, per la rottura dell'argine del Cassarate, provocò il franamento della strada tra Oggio e Curtina, in corrispondenza alla presa dell'impianto idroelettrico di Massagno. Il progetto prevede il ripristino dell'argine del fiume, il quale deve servire anche quale muro di sostegno e la correzione di 370 ml. di strada, dal torrente Fiume Bello al torrente Val Maron.

L'allargamento avviene verso il fiume, ampliando l'alveo del Cassarate lungo la sponda sinistra e portando in tal modo il campo viabile a m. 5.20. L'argine del Cassarate è previsto con scarpa 1:3. La strada vien dotata di cunetta e di tombini, per garantire il deflusso delle acque meteoriche.

L'arginatura e il drenaggio dell'alveo del Cassarate non sono compresi in questi lavori.

La spesa per la correzione della strada ammonta a Fr. 195.000,—. Il progetto venne approvato dalla ris. gov. del 13 aprile 1954 e i piani, esposti a norma di legge a Corticiasca, non provocarono nessun ricorso.

35. *Correzione della strada Viganello - Sonvico. III lotto.*

Il tronco già sistemato arriva alla chiesa di Davesco-Soragno e quello da correggere, lungo 1300 m. ha inizio in questo punto e termina alle prime oase di Cadro. Il tracciato non subisce modifiche sostanziali che in tre punti: a Cossio, per la correzione del riale, con la costruzione di una ripiena e di un risvolto, dove si innesta la strada proveniente da Ponte di Valle; al Belvedere, ancora per la correzione del riale, con formazione di una ripiena e a Scesura dove la strada è sistemata in trincea. Il ponticello sulla « Val di Canone » alla sez. 448 vien rifatto.

Il deflusso delle acque meteoriche è garantito da un numero sufficiente di tombini e da canalizzazioni, dove la strada è in trincea.

La larghezza del campo stradale vien portata a m. 6. Il raggio minimo delle curve sarà di m. 17 e la pendenza massima del 10 %.

La pavimentazione avverrà mediante catramatura semplice e tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 635.000,— di cui Fr. 390.800,— per i lavori in territorio di Cadro e Fr. 244.200,— per quelli in territorio di Davesco - Soragno.

Il Comune di Cadro partecipa alla spesa con un contributo di Fr. 8.125,— pari al 12,5 % del costo dei lavori lungo la tratta suburbana (sez. 449 - 464) e il Comune di Davesco-Soragno con un contributo di Fr. 15.000,— pari al 12,5 % del costo dei lavori lungo la tratta suburbana (sez. 328-350 e 370-375). Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 16 aprile 1954.

L'esposizione dei piani ha dato luogo ad alcuni ricorsi e precisamente:

In territorio di Cadro:

- a) il Municipio di Cadro chiede che la zona suburbana sia limitata alle sez. 456-464 e che sia ridotta la percentuale del contributo messo a suo carico: il ricorso è respinto per non creare disparità di trattamento rispetto ad altri Comuni. Il contributo è stato fissato tenendo calcolo delle condizioni economiche del Comune;
- b) Mascetti Francesco fu Giovanni, Cadro, Facchinetti Pietro fu Paolo, Cadro e Alberti Aurelio, Pregassona, non contestano la pubblica utilità ma affermano che la progettata correzione arreca pregiudizio alle loro proprietà. Questi tre ricorsi sono intempestivi e dovranno essere presentati nuovamente quando verranno esposti i piani di esecuzione e di espropriazione.

In territorio di Davesco-Soragno:

- a) il Municipio di Davesco-Soragno chiede di essere esonerato completamente da ogni contributo, ciò che non è possibile per ragioni equitative e di principio. Il ricorso deve quindi essere respinto. Il Comune preleverà adeguati contributi privati lungo tutta la tratta;
- b) Gianfranco e Adriano Rosa, Davesco; ing. J. Alberti, 34 Avenue de Cour, Losanna: non contestano la pubblica utilità dell'opera ma affermano

che il progetto porta pregiudizio alle loro proprietà. I due ricorsi sono intempestivi e dovranno essere presentati nuovamente allorché verranno esposti i piani di esecuzione e di espropriazione.

36. Costruzione della strada di circonvallazione di Novaggio per Miglieglia.

La strada che attraversa attualmente l'abitato di Novaggio e che collega il basso e l'alto Malcantone ha un andamento tortuoso, con strozzature poco indicate per il forte traffico, specialmente dopo l'apertura della seggiovia del Lema. L'allargamento della strada esistente esigerebbe la demolizione di diversi fabbricati e la soluzione non sarebbe lo stesso razionale, per cui è preferibile adottare la soluzione che prevede la strada di circonvallazione. Quest'ultima ha inizio in corrispondenza alla strada agricola che si stacca dalla cantonale davanti all'Ufficio postale e dopo averla seguita per un tratto, si allaccia nuovamente alla cantonale a nord dell'abitato, con un percorso complessivo di 365 ml.

La larghezza della strada è portata a m. 5.20. La pavimentazione avverrà mediante doppia catramatura.

Preventivo di spesa : Fr. 105.000,— interamente a carico dello Stato. Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 30 aprile 1954. L'esposizione dei piani ha dato luogo ad alcuni ricorsi e precisamente :

Il Municipio di Novaggio si dichiara d'accordo di assumere in proprietà e manutenzione il tronco di strada che va dal bivio per Miglieglia al bivio di circonvallazione per Astano.

Vittorio Canetta, Novaggio, rivendica la proprietà dei mappali 193 - 285 e chiede di poter costruire a 2 m. dal limite della nuova strada. Il ricorso è intempestivo e dovrà essere nuovamente presentato con la procedura di espropriazione.

G. Delmenico, Novaggio, chiede l'espropriazione totale anziché parziale dello stabile al N. di mappa 286. Il ricorso è intempestivo e dovrà essere nuovamente presentato con la procedura di espropriazione.

Domenico Delmenico fu Alessio, Novaggio, contesta la pubblica utilità dell'opera. Si osserva che, per ragioni di tecnica delle costruzioni stradali, il progetto non può essere variato. Il ricorso deve quindi essere respinto.

Flori Delmenico, Novaggio, contesta la pubblica utilità dell'opera e chiede uno spostamento del tracciato. Per ragioni di tecnica stradale, il tracciato non può essere modificato e il ricorso deve quindi essere respinto.

37. Correzione della strada Magliaso-Astano, al km. 9.000 di Astano.

La correzione è resa necessaria dalla strettezza della strada, dal pericolo che offrono alcune curve senza visuale e dalle precarie condizioni dei manufatti.

Si allarga a m. 5.20 cunetta e banchina comprese, 250 ml. di strada, ampliando le curve e correggendo la livelletta per eliminare pendenze e contropendenze. I muri di sostegno e di controriva vengono rifatti, con grandi scavi di roccia, non potendo allargare la strada a valle.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 71.000,—.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato il 30 aprile 1954 e la esposizione dei piani non ha dato luogo a ricorsi.

38. Correzione strada Tesserete-Campestro. Territ. di Tesserete-Campestro e Cagiallo.

Si correggono 350 ml. di strada, 183 in territorio di Tesserete, 92 in territorio di Campestro e 75 in territorio di Cagiallo.

Il tracciato non subisce modifiche degne di rilievo. La larghezza del campo viabile è portata a m. 5.20 salvo all'inizio della correzione, per evitare la costosa espropriazione di uno stabile.

Il regolare deflusso delle acque è garantito da una canalizzazione che scarica in una camera di decantazione già costruita. La pavimentazione avverrà mediante doppia catramatura.

Preventivo di spesa : Fr. 123.000,— di cui :

a carico del Comune di Tesserete : 25 % di Fr. 78.155,— = Fr. 19.538,70
a carico del Comune di Campestro : 25 % di Fr. 37.670,— = Fr. 9.417,50
a carico del Comune di Cagiallo : 25 % di Fr. 7.175,— = Fr. 1.793,75

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 18 maggio 1954. L'esposizione dei piani ha provocato alcuni ricorsi e precisamente :

Il Municipio di Tesserete chiede :

- a) una riduzione del contributo imposto;
- b) una modifica del progetto tra le sez. 4 e 6.

Si osserva che una riduzione di contributo non può essere accordata per ragioni di principio e di parità di trattamento, nei confronti con altri Comuni, poichè si è tenuto calcolo delle condizioni economiche in cui si trova il Comune di Tesserete. La correzione si svolge interamente nella zona urbana.

Delle richieste modifiche di progetto si terrà calcolo, nel limite del possibile, durante l'allestimento dei piani di esecuzione.

Il Municipio di Cagiallo chiede :

- a) una riduzione del contributo imposto;
- b) che lo Stato costruisca la camera di decantazione inerente ai lavori di fognatura, facendo pagare al Comune solo una tassa di immissione;
- c) la sistemazione di due accessi alla frazione di Almatro.

Si osserva :

ad a) che la richiesta non può essere ammessa per ragioni di principio e di parità di trattamento. Lungo il tronco Tesserete - Campestro sono già state eseguite opere di sottostruttura senza la partecipazione del Comune;
ad b) la fognatura è proprietà del Comune, per cui anche la camera di decantazione deve restare in sua proprietà e manutenzione;
ad c) la sistemazione degli accessi sarà esaminata durante l'esecuzione dei lavori.

Il Municipio di Campestro chiede di essere esonerato dal pagamento del contributo imposto, ciò che non può essere ammesso per ragioni di principio e di parità di trattamento. Nel fissare il contributo, è stato tenuto calcolo delle condizioni economiche del Comune.

Emilio Savi, Campestro, chiede una modifica del tracciato : la richiesta non può essere ammessa, poichè la soluzione prospettata sarebbe molto più costosa e un tronco di strada già corretto dovrebbe essere abbandonato.

Mari Ambrogio, Milano Piazza Vesuvio 14, chiede una modifica del tracciato, ciò che non può essere ammesso, per ragioni di tecnica stradale.

39. *Correzione strada abitato di Maroggia.*

Si tratta di sistemare un tronco di strada della lunghezza di m. 430 che dal ponte sul fiume Mara attraverso l'abitato di Maroggia si congiunge con il tronco Blsone-Maroggia di recente sistemazione. Per il 1. tronco, e precisamente dal ponte alla piazza comunale, sono previste solo opere di prosciugamento e la costruzione di un marciapiede. Per il 2. tronco, cioè dalla sezione 1036 all'innesto nella Maroggia-Melano, è prevista una vera e propria sistemazione nella maggior parte in sedime nuovo dovuto allo spostamento del tracciato verso la linea delle FFS.

Sono da demolire 6 fabbricati, dei quali 5 in modo completo. Questo tronco avrà una larghezza di m. 8 più un marciapiede a valle di m. 1.50.

Il progetto venne esposto al pubblico dal 21 giugno al 20 luglio 1954. Entro il termine previsto vennero inoltrati 6 ricorsi e precisamente:

- a) da parte dei signori Keller William, Brugnoli Giovanni e Frigerio Franco e 7 consiglieri comunali, per contestare la pubblica utilità dell'opera, per chiedere la costruzione di una nuova strada a nord della ferrovia e subordinatamente lo studio di una soluzione meno costosa. Si fa osservare che la correzione della strada in quel punto è una necessità evidente che non può essere validamente contestata. La eliminazione della strettoia di Maroggia è invocata da tutti gli automobilisti. Trattasi con Giubiasco di una strozzatura di proporzioni veramente insopportabili esistente lungo la strada di grande traffico N. 2 (Chiasso-Gottardo). La costruzione di una nuova strada a monte della ferrovia ed eventualmente la creazione di un senso unico (uno nell'interno dell'abitato e uno a nord della ferrovia) saranno oggetto, in progresso di tempo, di esame e decisione in collaborazione con le Autorità federali.
La pubblica utilità è richiesta per un'opera strettamente necessaria alla garanzia del traffico stradale in un posto eccessivamente pericoloso e non può quindi essere contestata;
- b) Bottinelli Teresita, Maroggia: non contesta la pubblica utilità ma chiede che la demolizione del fabbricato adibito a ristorante e rustico annesso sia limitata allo stretto necessario. La demolizione progettata è dettata da esigenze tecniche costruttive e non può essere ulteriormente limitata. Il ricorso non può quindi essere preso in considerazione;
- c) Comune di Maroggia. Nel ricorso si fa osservare che a seguito precisa deliberazione del Consiglio comunale, quest'ultimo, a debole maggioranza, ha deciso di contestare la pubblica utilità della progettata opera contro la proposta della Municipalità che proponeva invece di accettare il progetto così come presentato. Si chiede:
 1. venga esaminata la questione della pubblica utilità nel quadro di una eventuale modifica del progetto che riduca le spese;
 2. il contributo imposto al Comune sia ridotto al 12 %.
 Si osserva:
 - ad 1) Per quanto riguarda la pubblica utilità facciamo riferimento a quanto detto in merito ai ricorsi Keller-Brugnoli-Frigerio.
 - ad 2) Lo Stato riconosce che per la sistemazione di una parte di detta strada il Comune di Maroggia ha già versato un contributo di Fr. 27.252,20. Deve però rilevare che trattasi di un Comune finanziariamente bene assistato e che pertanto il contributo del 25 % chiesto dallo Stato rappresenta una percentuale già per se stessa ridotta e non può essere ulteriormente abbassata. Tenuto conto della partecipazione del Comune alla esecuzione delle prime opere di correzione della strada, siamo d'accordo di dedurre, in sede di liquidazione, dall'importo totale del sussidio calcolato sul consuntivo e in base ad una percentuale del 25 %, una somma a corpo di Fr. 13.500,— pari al 50 % dell'importo versato per la prima correzione;
- d) FFS Lucerna. Nessuna obiezione viene sollevata circa la pubblica utilità dell'opera. Si chiede solo che per la prevista occupazione del terreno ferroviario siano intavolate trattative bonali, ciò che verrà fatto a tempo opportuno.

40. *Correzione strada Astano - Sessa.*

Il progetto prevede la correzione della strada che congiunge gli abitati di Astano e Sessa, su di una lunghezza di ca. km. 4. Trattasi di una strada avente una larghezza di soli ml. 3, con pendenze sino al 10 % e inadeguata

al traffico moderno. Verranno eseguite diverse piazze di cambio e una tombinatura in località Lanera, onde eliminare le acque che invadono il ca. po stradale. Anche il ponticello in località Froda dovrà essere eseguito a nuovo. Preventivo Fr. 232.000,—.

Il progetto venne esposto al pubblico dal 18 giugno al 17 luglio 1954; entro il termine di legge vennero inoltrati i seguenti ricorsi:

1. dr. Luigi Rossi, Sessa. Non contesta la pubblica utilità dell'opera. Chiede alcune migliorie al progetto, le quali verranno esaminate in sede di esecuzione dei lavori.
2. Zanetti Luigino, Sessa. Non contesta la pubblica utilità dell'opera ma vorrebbe che la nuova strada non fosse addossata alla sua proprietà. L'istanza verrà esaminata in sede di esecuzione dei lavori.
3. Municipio di Sessa. Anche il Comune di Sessa non contesta la pubblica utilità dell'opera. Si limita a domandare diverse migliorie al progetto e in modo particolare l'ampliamento di alcune curve pericolose. Le richieste verranno esaminate in occasione dello studio del progetto di esecuzione.

41. *Correzione strada Riva Paradiso, davanti all'Albergo Primerose (proprietà Hoffmann).*

Per poter ottenere un campo viabile di 9 m. di larghezza, più due marciapiedi, di cui uno di m. 2, davanti all'Albergo Primerose e uno di m. 1.50 a ridosso dell'Albergo Eden, si rende necessario l'arretramento del muro di cinta della proprietà Maria Hoffmann (Albergo Primerose) e cioè del mappale 340 di Paradiso, in modo di ottenere lo stesso allineamento dei mappali 117-118 di proprietà dei sig.ri Huhn (Albergo Eden).

Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni, tramite il Municipio di Paradiso, ha potuto ottenere tale arretramento, riconoscendo alla proprietaria un indennizzo complessivo di Fr. 8.000,— per i lavori necessari (sistemazione dell'accesso, della cinta e del giardino).

La spesa sarà conglobata nel consuntivo per la sistemazione di Riva Paradiso e sussidiata dalla Confederazione, trattandosi di un'opera che riguarda la strada principale di pianura N. 2 (Castione-Chiasso). Il Comune di Paradiso dovrà partecipare al pagamento della spesa con un sussidio pari al 50 %. Occorre quindi, per ora, un credito di Fr. 8.000,—.

42. *Correzione della strada Riva S. Vitale - Brusino, in località Poiana in territorio di Riva S. Vitale.*

La strada S. Vitale - Brusino confine è assai importante, specialmente per il traffico turistico con l'Italia ed ha bisogno di una sistemazione razionale, dato il tracciato infelice, con un numero grandissimo di curve strette e prive di visuale, e con manufatti in precarie condizioni di stabilità.

Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni ha preso in esame il problema e si riserva di presentare un progetto completo per la correzione di questa strada con criteri moderni.

Per il momento ci limitiamo a ricostruire un muro di sostegno franato in località Poiana, allargando la strada a m. 6 e dando alle curve maggiore ampiezza. La correzione si svolge su una lunghezza di 265 m.

La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura superficiale.

Preventivo di spesa: Fr. 90.278,—.

Data l'urgenza di ricostruire il muro franato, il Consiglio di Stato con ris. gov. del 17 dicembre 1953 ha autorizzato l'esecuzione del lavoro, limitatamente a una spesa di Fr. 25.000,—.

Col progetto attuale si completano i lavori.

43. *Pavimentazione strada Pazzallo-Carabbia in territorio di Pazzallo Carona-Carabbia.*

La strada è già stata corretta, per cui non occorrono costose opere di sottostruttura: i lavori consistono in una doppia catramatura superficiale, previa preparazione del sottofondo con ghiaia cilindrata. I cigli vengono delimitati con cubotti e bordure rustiche di granito.

Il preventivo ammonta a Fr. 130.000,—.

Dato che non ci sono espropriazioni, non si è ritenuto necessario di esporre i piani per la pubblica utilità.

44. *Pavimentazione della strada Cureglia-Carnago, in territorio di Cureglia e Origlio.*

Con decreto legislativo del 10 marzo 1953 fu concesso un credito di franchi 120.000,— per la correzione della strada Cureglia - Carnago.

Il progetto attuale si limita alla pavimentazione della strada in territorio di Cureglia e di Origlio, dal grotto Martinenghi a Carnago, mediante una doppia catramatura a caldo, dopo aver preparato il sottofondo con ghiaia cilindrata.

Sono previsti dei drenaggi dove il terreno è molle e acquitrinoso.

La spesa è calcolata in Fr. 95.000,—.

Trattandosi di una pavimentazione della strada esistente non vennero esposti i piani per la pubblica utilità.

45. *Pavimentazione della strada Magliasina - Pura, in territorio di Pura.*

La tratta da pavimentare ha una lunghezza di m. 1130 e va dalla cantonale Lugano - Ponte Tresa all'inizio dell'abitato di Pura.

La strada è già stata migliorata gli anni scorsi, con ampliamento delle curve presso l'abitato. Ora i lavori di sottostruttura si limitano alla demolizione di alcuni parapetti, alla costruzione di alcuni tombini e alla posa della massicciata dove il terreno non è consistente.

La pavimentazione avviene mediante doppia spalmatura di catrame a caldo.

La spesa è calcolata in Fr. 125.000,—.

Non è stata necessaria l'esposizione dei piani.

46. *Correzione strada Via Ceresio, in territorio di Castagnola.*

La correzione interessa 220 ml. di strada, il cui tracciato attuale è sinuoso, con curve prive di visuale: parte dal confine territoriale con Viganello e termina dopo 50 metri circa dalle stazioni della funicolare del Monte Brè. Dall'inizio, al raccordo con Via Sole, il tracciato segue quello esistente: il campo viabile vien allargato a m. 6 sul lato a monte e dotato di un marciapiede, a valle, di m. 1.50. Il tratto rimanente e cioè dalla stazione della funicolare, verso Castagnola, subisce anche una modifica planimetrica, per eliminare i pericoli dovuti alla sinuosità della strada. Si rende necessaria la demolizione parziale dello stabile al mappale 7714.

I lavori implicano anche la sistemazione delle due strade comunali di Via Sole e Via Nova.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 222.500,— di cui il 50 % a carico del Comune di Castagnola, il quale deve assumere integralmente la spesa per la pavimentazione delle due strade comunali: contributo comunale complessivo: Fr. 117.475,—. A carico dello Stato: Fr. 105.025,—.

Con ris. gov. del 29 dicembre 1952 il Consiglio di Stato ha approvato il progetto per la correzione nella zona delle stazioni della funicolare del Monte Brè: in seguito il Comune di Castagnola ha chiesto che la correzione sia prolungata fino al confine con Viganello, onde il nuovo progetto che qui presentiamo. I piani sono stati esposti a norma di legge.

47. Sistemazione strada accesso Cimo-Vernate o Bioggio-Chiesa.

Si tratta di una strada stretta e senza pavimentazione che non risponde più alle necessità del momento e particolarmente all'aumento di traffico provocato dalla costruzione di un gruppo di circa 30 nuove case all'estremità della strada stessa.

Inoltre lo scorso anno detta tratta venne inclusa nel circuito lungo il quale si svolsero le corse per i campionati ciclistici mondiali.

In queste circostanze l'esecuzione dei lavori assume carattere d'urgenza ed il Consiglio di Stato con ris. gov. n. 2543 del 23 giugno 1953 autorizzò il Dipartimento delle pubbliche costruzioni a dare corso ai lavori.

Il consuntivo venne accertato in Fr. 50.000,— così ripartiti:

a) a carico del Comune di Bioggio, il 25 % di Fr. 43.000,— corrispondente al costo dei lavori di sottostruttura, pavimentazione, espropriazioni ecc.	Fr. 6.450,—
b) per la costruzione del marciapiede: la spesa effettiva ammontante a Fr. 7.000,— dedotto il sussidio ordinario dello Stato di Fr. 25,— al ml. e per ml. 200 Fr. 5.000,— differenza	Fr. 2.000,—
Totale	Fr. 8.450,—

48. Correzione strada Massagno - Tesserete (suppl. credito).

Con decreto legislativo del 22 maggio 1951 il Gran Consiglio stanziava un credito di Fr. 700.000,— (di cui Fr. 520.000,— per l'esecuzione dei lavori, e Fr. 180.000,— per le spese di espropriazione) per la correzione della strada Massagno - Tesserete, da via S. Gottardo e Ricordone, della lunghezza di ml. 753.

In seguito a trattative fra l'Ufficio tecnico e i rappresentanti del Comune di Lugano e della Società Ferrovia Lugano-Tesserete, e dietro richiesta da parte degli stessi, si è deciso il prolungamento del tracciato di ca. ml. 80 verso Tesserete, in territorio di Lugano.

Il prolungamento della correzione fino al termine delle proprietà con giardini, adattando il progetto al piano regolatore comunale, permette la continuazione del binario evitando in avvenire la demolizione di una parte della nuova muratura e del marciapiede.

Da calcoli aggiornati e in base all'andamento dei lavori in corso, l'importo dell'opera a lavori ultimati comporterà una spesa di Fr. 1.005.000,— come alla seguente distinta:

1. Espropriazioni	Fr. 300.000,—
2. Sottostruttura:	
Importo delibera	Fr. 307.000,—
Scavo in roccia oltre il previsto, mc. 3.000,— a Fr. 10,—	» 30.000,—
Formaz. drenaggio compr. lo scavo ml. 600,— a Fr. 39,—	» 21.000,—
Progetto, direzione lavori, assistenza ecc. ca. 7 % di Fr. 358.000,—	» 25.000,—
	Fr. 383.000,—
3. Diversi (cancellate, griglie, cinte, tubaz. ecc.)	Fr. 25.000,—
4. Pavimentazione (vedasi preventivo annesso)	Fr. 297.000,—
	Fr. 1.005.000,—

La maggior spesa di Fr. 305.000,— (1.005.000 — 700.000) è dovuta ai seguenti motivi:

- A. Maggior costo sulle spese di espropriazione dovuto alla revisione delle stime ufficiali

Fr. 300.000 — 180.000

Fr. 120.000,—

- B. Durante l'esecuzione dei lavori si riscontrarono : un grande quantitativo di roccia (superiore di ca. 3000 mc. al quantitativo previsto) e forti infiltrazioni d'acqua che richiesero la formazione di un drenaggio a tergo del muro di controriva; altri saranno pure necessari in alcune parti del campo stradale.

Roccia mc. 3000 a Fr. 10,— Fr. 30.000,—

Drenaggi ml. 600 a Fr. 35,— Fr. 21.000,—

Progetto, direz. lav., ecc. Fr. 3.600,—

Fr. 54.600,—

- C. Aumenti sulla mano d'opera e sui materiali, intervenuti nel periodo intercorso fra la data dello stanziamento dei crediti e quella della esecuzione dei lavori che possono essere valutati a ca. il 10,50 %

520.000 x 10,50

100

Fr. 55.400,—

Fr. 230.000,—

- D. Modifiche richieste dal Comune di Lugano e dalla Società Ferrovia Lugano-Tesserete (vedi preventivo annesso)

Fr. 75.000,—

Fr. 305.000,—

Il Gran Consiglio, con decreto legislativo del 22 maggio 1951 fissava la ripartizione della spesa come segue :

1. a carico dello Stato il 50 % dell'opera;
2. a carico dei Comuni di Lugano e di Massagno il 40 % per i rispettivi tronchi;
3. a carico della ferrovia Lugano-Tesserete il 10 % sull'intera tratta.

Il supplemento di credito risulta così ripartito :

1. A carico dello Stato 50 % di Fr. 305.000,—

Fr. 152.500,—

2. A carico del Comune di Massagno (interessato nelle pos. A.B.C.) lunghezza ml. 635

importo : $\frac{230.000 \times 635}{753} = \text{Fr. } 193.958,—$

contributo : $\frac{193.958 \times 40}{100}$

Fr. 77.600,—

3. A carico del Comune di Lugano

a) per le pos. A.B.C. lungh. ml. 118

importo : $\frac{230.000 \times 118}{753} = \text{Fr. } 36.042,—$

$$\begin{array}{rcl} & 36.042 \times 40 & \\ \text{contributo :} & \underline{100} & = \text{Fr. 14.400,—} \end{array}$$

- b) Modifica come a pos. D.
(Interamente in territorio di Lugano)

$$\begin{array}{rcl} & 75.000 \times 40 & \\ & \underline{100} & = \text{Fr. 30.000,—} \end{array} \quad \text{Fr. 44.400,—}$$

4. *A carico della ferrovia Lugano - Tesserete*

$$\begin{array}{rcl} & 305.000 \times 10 & \\ & \underline{100} & \text{Fr. 30.500,—} \end{array}$$

49. *Correzione strada Viganello-Sonvico, II tronco (suppl. credito).*

Con decreto legislativo del 20 dicembre 1950 il Gran Consiglio votava un credito di Fr. 288.000,— per la correzione della strada Viganello - Sonvico in territorio di Pregassona, dalla curva sopra l'asilo infantile a ca. m. 100 prima del confine territoriale con Davesco-Soragno.

I lavori sono in via d'esecuzione.

Da calcoli aggiornati l'importo dell'opera a lavori ultimati comporterà una spesa di Fr. 349.000,— come alla seguente distinta :

1. Espropriazioni	Fr. 50.000,—
2. Lavori di sottostruttura	Fr. 150.000,—
3. Progetto, direzione lavori, ass., ecc., ca. 7 %	Fr. 11.000,—
4. Variante chiesta dal Comune di Pregassona, accordata con lettera del Dipartimento del 6 maggio 1954 (vedi prev. annesso)	Fr. 12.950,—
5. Pavimentazione (vedi prev. annesso)	Fr. 116.500,—
6. Diversi (barriere in ferro, griglie e chiusini in ghisa, paracarri, ecc.)	Fr. 8.550,—
	<u>Fr. 349.000,—</u>

Il sorpasso è dovuto ai seguenti motivi :

A. Maggior costo sulle spese di espropriazione	Fr. 30.000,—
B. Aumenti sulla mano d'opera e sui materiali, intervenuti nel periodo intercorso fra la data dello stanziamento del credito e quella dell'esecuzione dei lavori che possono essere valutati all'11 % ca.	Fr. 31.000,—
Il supplemento di credito da chiedere al Gran Consiglio ammonta quindi a	<u>Fr. 61.000,—</u>

Il decreto legislativo del 20 dicembre 1950, già citato, fissava al 20 % il contributo del Comune di Pregassona per la tratta suburbana dal km. 1.200 al km. 1.500.

Il nuovo riparto spesa è il seguente :

Lunghezza totale della correzione	ml. 800
Lunghezza della tratta suburbana	ml. 300

Importo della tratta suburbana :

$$\frac{61.000 \times 3}{8} = \text{Fr. } 22.875,-$$

Contributo a carico del Comune :

$$\frac{22.875 \times 20}{100} = \text{Fr. } 4.575,-$$

Riassunto :

Supplemento di credito :		Fr. 61.000,—
A carico dello Stato :	Fr. 61.000 — 4.575 =	Fr. 56.425,—
A carico del Comune di Pregassona		Fr. 4.575,—
		<u>Fr. 61.000,—</u> <u>Fr. 61.000,—</u>

50. *Sistemazione cigli strade secondarie.*

Domanda di credito di Fr. 200.000,— per la sistemazione dei cigli lungo le strade secondarie cantonali.

Riteniamo utile citare in primo luogo alcune considerazioni sulle nostre strade, contenute nell'opera del Prof. Ant. Galli « Notizie sul Cantone Ticino » del 1937.

« Le strade del Cantone Ticino, costruite nel secolo passato ed anche nei primi lustri del secolo in corso, esaminate con i criteri e in base ai bisogni di oggi, appaiono cose molto modeste, anzi misere.

« Le vecchie strade ticinesi, eccetto alcuni tronchi principali, sono state costruite per il piccolo carreggio e per i pedoni : non per i traini capaci di grandi carichi, non per i moderni automezzi che hanno dimensioni di carrozze ferroviarie e pesano, anche senza carico utile, decine di quintali.

« Fin a tanto che le strade ticinesi sono state battute da carri e carrozze e carretti a trazione animale, esse hanno potuto reggere al traffico : hanno ceduto, si sono sfondate e sfondate, han visto cedere muri e pericolare ponti, quando sono state chiamate a sopportare pesi e traffico e velocità per i quali non erano preparate.

« Il giorno in cui si è avuta la intensificazione del traffico e si è intensificata la circolazione di autocarri e torpedoni e autocorriere postali che non pagano tasse, del peso totale di 7-10 tonnellate, trainate a 50 km. all'ora, il quintuplo di una volta, è stato lo sfacelo ».

Queste assennatissime considerazioni venivano scritte nel 1937. Oggi, con un traffico quadruplicato in ordine di numero e aumentato in relazione al peso e velocità, le argomentazioni precitate assumono ancora maggior valore. La « Sistemazione generale delle strade » iniziata nel 1928 e per cui sono già stati spesi circa 80 milioni di franchi, tiene in considerazione, per ovvie ragioni, in modo essenziale le strade principali, mentre le strade secondarie a fondo ghiaioso vengono praticamente sistemate in misura infinita in proporzione alla loro lunghezza di circa 670 km.

I crediti iscritti nel bilancio ordinario alle voci « Ricostruzioni » e « Migliorie » per un importo complessivo di Fr. 630.000,— sono appena sufficienti per intervenire nei casi più necessari e urgenti e non consentono in nessun caso una manutenzione che raggiunga lo stesso ritmo del deperimento a cui vanno soggette le nostre strade.

Considerando a prima vista solo l'aspetto del campo stradale viabile le strade appaiono migliorate, in quanto l'uso di ghiaie speciali a granulazione fina, l'impiego di macchine livellatrici e lo spandimento di prodotti antipolvere hanno reso il fondo consolidato e gradevole al transito automobilistico.

Considerando invece lo stato dei muri, dei manufatti, delle opere di cinta ecc. queste strade risultano in pessimo stato di manutenzione.

Un inconveniente che più sovente si constata è lo sfacelo della parte superiore dei muri di sostegno a secco: il cosiddetto ciglio.

La ristrettezza generale del campo stradale costringe le ruote dei veicoli, sempre più pesanti e veloci, a transitare nella immediata prossimità del ciglio. Le scosse e le pressioni risultanti provocano il disgregamento delle pietre del muro, che rimangono per un certo periodo a strapiombo e finiscono per crollare, creando pericolosi vani nel campo stradale viabile.

Il sistema praticato per la riparazione dei cigli consiste nel rifare il muro ed il coronamento in malta di cemento e pietrame, limitatamente ad una altezza di circa un metro sotto il livello della strada. Le esperienze fatte finora hanno dato buoni risultati: non si constatano più ulteriori cedimenti, si raggiunge un lieve allargamento del campo stradale e la strada assume quell'aspetto ordinato che dovrebbe avere.

A nostro calcolo esistono lungo le nostre strade secondarie ca. 150 km. di ciglio che occorrerebbe riparare. Il costo totale della riparazione, praticata col sistema sopracitato, risulterebbe di:

ml. 150.000 a Fr. 50,— il ml. = Fr. 7.500.000,—

Questa spesa dovrebbe essere ripartita durante un certo periodo di anni, mediante crediti da accordare nel quadro della « Sistemazione generale ». Ciò premesso chiediamo che ci venga messo a disposizione un credito di Fr. 200.000,— al fine di iniziare un primo periodo di riparazione dei cigli stradali.

51. Correzione strada e consolidamento muri km. 9.100 territorio di S. Antonio.

Si costruisce un muro di sottoscarpa tra le sez. 3 e 6 a rinforzo di quello esistente, poichè in condizioni statiche precarie. Si approfitta di questi lavori per allargare il campo stradale a m. 5,20 e per ampliare la curva. Preventivo: Fr. 37.000,—.

52. Rifacimento ponticello e sistemazione canale d'imbocco al km. 7.000 di S. Antonio.

Il tombino nella frazione di Carmena è insufficiente in caso di piogge torrenziali e vien sostituito da un ponticello di m. 2,50 di luce, con soletta di cemento armato.

Il canale d'imbocco vien sistemato a monte, per una lunghezza di 26 m. Preventivo: Fr. 13.700,—.

53. Correzione tornante al km. 2 al Sasso Piatto di Giubiasco.

L'attuale risvolto è strozzato avendo un diametro massimo di m. 15: vien portato a m. 18 di diametro minimo e pavimentato mediante selciatura a dadi di granito.

Preventivo: Fr. 31.350,—.

54. Correzione strada al km. 1.100 sotto « Sasso piatto » di Giubiasco.

Si allargano 130 m. ca. di strada completando la costruzione del muro di sostegno: la larghezza del campo viabile è portata a m. 5.20 dando alle curve un raggio di 50 m.

Preventivo: Fr. 30.200,—.

Credito necessario : Fr. 112.250,— complessivamente.

I progetti di queste migliorie sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 2 aprile 1954 e i piani esposti a norma di legge, per la pubblica utilità, senza dar luogo a ricorsi.

55. *Correzioni parziali lungo la strada Gorduno - Gnosca - Preonzo.*

Si correggono alcune tratte deficienti e pericolose, per una lunghezza complessiva di m. 2100, allargando la strada a m. 5.20 e ampliando le curve strette, prive di visuale.

Le correzioni sono 5 e precisamente :

- a) dal ponte sul Ticino, a Gorduno, al bivio per Carasso (sez. 14-40);
- b) a nord dell'abitato di Gorduno (sez. 57-97);
- c) a sud dell'abitato di Gnosca (sez. 20-36);
- d) a nord dell'abitato di Gnosca (sez. 12-30);
- e) a sud dell'abitato di Preonzo (sez. 1-50).

Il tracciato non subisce modifiche degne di rilievo, salvo a nord dell'abitato di Gnosca, dove il sedime stradale vien spostato a monte, demolendo la vecchia casa parrocchiale : in tal modo si eliminano 4 curve e controcurve prive di visuale.

Si mantiene l'inghiaiamento del campo stradale, dopo aver rifatto la massicciata, eccezione fatta per la tratta in territorio di Gorduno fra le sez. 14-75. Il Comune di Gorduno partecipa con un sussidio del 12,50 % all'esecuzione dei lavori previsti per la tratta semi urbana compresa fra le sez. 14-75 e preventivati in Fr. 139.000,—.

Il riparto spesa è il seguente :

A) Opere in territorio di Gorduno :		spesa a carico		
	(Comune	— Stato	—	totale)
<i>Lotto I. Tratta pavimentata semiurbana) sotto l'abitato fra le sez. 14-75</i>				
a) spesa a carico del Comune				
il 12,5 % di Fr. 139.000,—	Fr. 17.375,—			
b) spesa a carico dello Stato				
l'87,5 % di Fr. 139.000,—		Fr. 121.625,—		
<i>totale spesa lotto I.</i>				Fr. 139.000,—
<i>Lotto II. Tratta a nord dell'abitato di Gorduno non pavimentata (in aperta campagna ml. 300 fra le sez. 75-97)</i>				
Spesa completamente a carico dello Stato		Fr. 43.000,—		
<i>totale spesa lotto II.</i>				Fr. 43.000,—
	Fr. 17.375,—	Fr. 164.625,—		Fr. 182.000,—

B) *Opere in territorio di Gnosca :*

Lotto III. Tratta a sud dell'abitato di Gnosca (in aperta campagna) fra le sez. 20-36 = ml. 230

Spesa completamente a carico dello Stato

Fr. 38.000,—

totale spesa lotto III.

Fr. 38.000,—

Lotto IV. Tratta a nord dell'abitato di Gnosca (in aperta campagna) fra le sez. 12-30 = ml. 300
Spesa completamente a carico dello Stato

Fr. 41.000,—

totale spesa lotto IV.

Fr. 41.000,—

- C) *Opere in territorio di Preonzo :*
Lotto V. Tratta a sud di Preonzo in aperta campagna, lunghezza ml. 1000, compreso catramatura. Spesa a completo carico dello Stato

Fr. 150.000,—

totale spesa lotto V.

Fr. 150.000,—

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 2 aprile 1954. Nel periodo stabilito dalla legge per l'esposizione dei piani, sono pervenuti alcuni ricorsi e precisamente :

- a) Il Municipio di Gnosca chiede che non sia pregiudicato l'impianto dell'acqua potabile. Si fa osservare che la posa delle tubazioni attraverso o lungo le strade cantonali avviene mediante concessione precaria, per cui è il Comune (vale a dire il concessionario) che deve provvedere alla rimozione delle condutture, in caso di lavori stradali, quando ciò è necessario : comunque, si terrà calcolo delle richieste del Comune, durante l'esecuzione dei lavori.

Con lettera in data 2 agosto 1954 il Comune di Gorduno dichiara di assumere il pagamento del contributo sopra esposto.

- b) Il Consiglio parrocchiale di Gnosca esprime alcuni desiderata circa la esecuzione dei lavori : le richieste saranno prese in considerazione, nel limite del possibile, durante la compilazione del progetto di esecuzione quando saranno esposti i piani definitivi.

56. *Correzione della strada Locarno - Bellinzona, tratta Gudo - Sementina.*

Tra le sez. 16 e 31 il tracciato è quanto mai infelice, per la presenza di una curva e di una controcurva a raggio strozzato, che rendono pericolosa la circolazione.

Si correggono 400 ml. di strada e precisamente tra le sez. 6 e 40 dando alle curve ampi raggi di m. 75 e m. 100 e al campo viabile una larghezza di m. 7. La livelletta non subisce mutamenti notevoli. Si rifanno i muri di sostegno e di controriva.

La pavimentazione è prevista mediante catramatura superficiale e tappeto bituminoso.

Preventivo di spesa : Fr. 210.000,— interamente a carico dello Stato.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 9 aprile 1954 e l'esposizione dei piani ha dato luogo ad un solo ricorso da parte dei sig.ri Eredi fu Francesco Antognini, i quali chiedono l'assegnazione dello scorporo residuante (vecchio sedime della strada a monte della curva corretta).

Il ricorso è intempestivo e dovrà essere nuovamente inoltrato con la procedura di espropriazione.

57. *Sistemazione strada di accesso al castello del Sasso Corbaro in Bellinzona.*

Si corregge il terzo risvolto, allargandolo, per facilitare il passaggio agli automezzi : il raggio di curvatura vien portato a m. 7.50 e la larghezza del campo viabile a m. 5.50 cunetta compresa, su un tratto di ca. 50 ml.

E' pure prevista la costruzione di un cunettone per convogliare le acque, in modo che non danneggino la strada e i vigneti sottostanti.

La spesa è calcolata in Fr. 32.000,—.

Il progetto è stato approvato in data 12 aprile 1954 e i piani esposti a norma di legge non hanno provocato ricorsi.

58. *Correzione di una curva in località Massarescio di Cugnasco, strada Locarno-Bellinzona.*

Il progetto generale di correzione della strada Riazzino-Cugnasco-Massarescio è stato studiato da un professionista privato: in questo progetto l'Ufficio tecnico cantonale ha inserito la correzione della curva di Massarescio, dove uno sperone di roccia e un vecchio fabbricato s'incuneano nel campo stradale formando una strozzatura tortuosa, molto pericolosa. La correzione è limitata a ml. 130 di strada migliorando la livelletta longitudinale e cercando di ridurre la forte schiena d'asino esistente in quella località.

A monte della curva vien ricavato un marciapiede di m. 1.50 di larghezza, a salvaguardia della circolazione pedonale.

Il campo viabile è portato a m. 7 allargando la curva fino a un massimo di m. 8. E' necessario l'abbassamento del fondo della roggia esistente, ricostruendo i muri d'ala e la soletta di cemento armato. Anche il profilo trasversale, troppo marcato, vien migliorato secondo vigenti norme costruttive. La pavimentazione è prevista mediante tappeto bituminoso di 5 cm. di spessore.

Preventivo di spesa: Fr. 64.000,— interamente a carico dello Stato. Il progetto è stato approvato con risoluzione governativa del 2 aprile 1954.

L'esposizione dei piani ha dato luogo ad alcuni ricorsi e precisamente:

Il Municipio di Cugnasco chiede la rimozione della condotta di acqua potabile, poichè il campo stradale viene abbassato: si fa osservare che le tubazioni sotto il sedime stradale sono sempre posate mediante concessione precaria e che il loro allontanamento spetta al concessionario. Il ricorso, comunque, è intempestivo e dovrà essere nuovamente presentato quando saranno esposti i piani di esecuzione.

Giuseppe Martignoni, Cugnasco, chiede uno spostamento del tracciato: la richiesta non può essere ammessa per ragioni di tecnica costruttiva e il lavoro sarà eseguito in base al progetto esposto.

Stefano Giulleri, Cugnasco, chiede che sia mantenuto l'accesso al mappale 2174 e che sia spostato l'attuale tombino in direzione del progettato canale di bonifica del piano di Magadino. Il ricorso è intempestivo e dovrà essere nuovamente presentato quando saranno esposti i piani di esecuzione.

59. *Correzione della strada Brione s/M. - Orselina, alla Ramnosa di Minusio.*

Questa strada, assai importante dal lato turistico, ha un andamento planimetrico molto sinuoso: la larghezza del campo viabile è attualmente di soli m. 3.50.

Il progetto prevede l'allargamento, a 6 m., di un tratto di 325 m. di strada, in località Ramnosa, territorio di Minusio, ampliando le curve. La maggior spesa è data dalle murature di sostegno e di controvia.

Non è prevista una pavimentazione della strada.

La spesa è valutata in Fr. 140.000,— interamente a carico dello Stato.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato in data 2 aprile 1954 e i piani furono esposti presso la Cancelleria municipale di Minusio dal 15 aprile al 14 maggio 1954 senza dar luogo a ricorsi.

60. *Correzione di curve al km. 8.500 lungo la strada Vira - Indemini.*

Al km. 8.500 il campo viabile ha solo 3 m. di larghezza e la visuale è molto scarsa, per la presenza di 5 curve consecutive a piccolo raggio e con pendenze che raggiungono il 15 %.

Il progetto prevede un sensibile ampliamento delle curve dando alla strada una larghezza utile di 5 m. ca.

Il preventivo ammonta a Fr. 33.200,—.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 6 aprile 1954 e la sua esposizione non ha dato luogo a ricorsi.

61. *Correzione strada delle Centovalli : tratta Cavigliano - Intragna km. 8.140 - 8.440.*

In questo punto, nel 1950 furono eseguite, a valle, alcune ripiene di sostegno e di allargamento con il materiale uscente dalla vicina cava delle Officine idroelettriche della Maggia.

Si tratta ora di sistemare questi rilevati, allargando la strada a 6 m. e abolendo alcune curve senza visuale, su un percorso di 304 m.

Preventivo : Fr. 94.000,—.

Progetto approvato con ris. gov. del 9 aprile 1954. Nessun ricorso.

62. *Correzione strada delle Centovalli : tratta dal bivio Onsernone al passaggio a livello FRT.*

E' un tronco di 400 m. che viene allargato a m. 6 approfittando delle ripiene a valle fatte nel 1950/51 con il materiale uscente dalla vicina cava della S.A. Officine idroelettriche della Maggia.

Si tratta di un lavoro urgente che migliorerà notevolmente il tracciato, eliminando curve strozzate e senza visuale.

Preventivo di spesa : Fr. 142.000,— interamente a carico dello Stato.

Il progetto venne approvato con ris. gov. del 7 maggio 1954 e l'esposizione dei piani provocò alcuni ricorsi :

Giuseppina Selna fu Vincenzo, Cavigliano, rivendica il mantenimento del diritto di passo al mappale 454 : l'accesso sarà ripristinato, con la correzione stradale.

Giuseppe Selna, Ponte Brolla, chiede che non venga riconosciuta la pubblica utilità per il tronco con la particella 457. Il ricorso è respinto, poichè la parte espropriata serve per creare una piazza di giro e una piazzetta per il deposito della ghiaia, ritenute necessarie sia per il traffico, sia per il servizio di manutenzione della strada.

63. *Allargamenti e piazze di cambio strada Cavigliano - Golino - Intragna.*

Sono previsti 12 allargamenti parziali con piazze di incrocio lungo il tronco di 1400 ml. che va dal cimitero di Cavigliano al bivio di Golino - Intragna (territorio di Cavigliano e di Intragna).

Si tratta di lavori urgenti, data la strettezza della strada.

Progetto approvato con ris. gov. 9 aprile 1954. Nessun ricorso.

Preventivo : Fr. 60.000,—.

64. *Correzione strada delle Centovalli : Cavigliano-Intragna, km. 9.000 - 9.400.*

Dalla Galleria della Gura al Grotto del Bambino furono eseguite nel 1950 delle ripiene, a valle, per consolidare e allargare la strada.

Il progetto prevede ora la sistemazione di 400 m. di strada, portando il campo stradale a 6 m. ed eliminando curve e controcurve pericolose. Anche la livelletta vien sensibilmente migliorata.

Preventivo : Fr. 108.000,—.

Il progetto fu approvato con ris. gov. del 9 aprile 1954. Nessun ricorso.

65. *Correzione strada Cavigliano - Golino - Intragna al Cimitero di Intragna.*

Si correggono 200 ml. di strada dal cimitero al passaggio a livello delle FRT: questo tronco è tortuoso e stretto e non c'è quindi possibilità di incrocio

per le autovetture. La larghezza del campo stradale sarà di m. 5.20 e la strada così corretta potrà servire per la deviazione del traffico, in caso di lavori lungo la strada delle Centovalli. Progetto approvato con. ris. gov. del 9 aprile 1954. Nessun ricorso. Preventivo : Fr. 110.000,—.

66. *Correzione della strada a Ponte Brolla, tratta stazione FRT. Bacino S.E.S. territorio di Locarno e Tegna.*

Il bivio stradale in corrispondenza alla stazione FRT di Ponte Brolla costituisce un punto assai pericoloso poichè la strada è stretta con curve strozzate. La correzione si allaccia al punto in cui ebbe termine quella della strada Solduno - Ponte Brolla, cioè in corrispondenza al posteggio privato Selna e va fino al canale di adduzione alla centrale della Società elettrica sopracenerina, in direzione di Tegna, con un percorso di 240 ml.

Si tratta di un'opera urgente, dato il traffico intenso per la Valle Maggia, le Centovalli e l'Onsernone, reso ancor più difficile quando è chiuso il passaggio a livello delle FRT davanti alla stazione di Ponte Brolla.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 7 più un marciapiede di m. 1.50. Le curve vengono ampliate per dare maggior visuale.

Il ponte sulla Maggia avrà una maggior larghezza di m. 1.60.

E' prevista una pavimentazione bituminosa della strada così corretta.

Preventivo di spesa : Fr. 158.000,—.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 9 aprile 1954 e l'esposizione dei piani ha provocato un solo ricorso da parte del Municipio di Tegna, il quale chiede lo spostamento della tubazione dell'acquedotto. Si fa osservare che la posa di tubazioni sotto il sedime stradale avviene sempre su concessione precaria, per cui spetta al concessionario di provvedere. Comunque, il ricorso dovrà essere nuovamente presentato con la procedura di espropriazione.

67. *Correzione strada Ronco s/A. - Porto Ronco : tratta sotto la chiesa di Ronco e risvolti.*

Dal progetto generale di correzione della strada Porto Ronco - Ronco s/A. allestito nel 1951 dal geom. L. Biasca, sono state estratte alcune correzioni ritenute più urgenti e precisamente :

1. Allargamento di n. 3 tornanti il cui diametro viene aumentato da m. 11 a m. 16, in modo da consentire il giro ai veicoli senza la retromarcia. Questa miglioria è fatta in modo speciale per permettere il transito alle auto postali su questa tratta : il servizio delle auto postali non viene attualmente praticato appunto per la ristrettezza dei tornanti.
2. Correzione di una tratta della lunghezza di ca. m. 130 sotto la chiesa, particolarmente pericolosa per la ristrettezza del campo stradale e la mancanza di protezione sul ciglio a valle.

Le correzioni parziali previste comportano una spesa di Fr. 124.000,— ripartita in ragione dell'85 % a carico dello Stato e del 15 % a carico del Comune. Entro il termine d'esposizione dei piani e precisamente dal 15 giugno al 17 luglio 1954 vennero inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Comune di Ronco s/A.* : la pubblica utilità dell'opera, l'obbligo di partecipare alla spesa e la percentuale imposta non sono contestate. Si chiede invece di estendere le correzioni ad altre tratte. In occasione di un sopralluogo praticato il 30 luglio con il Municipio venne spiegato che, tenuta presente l'importanza della strada ed il considerevole aumento di spesa che comporterebbero le ulteriori correzioni richieste, la domanda del Comune potrà essere esaminata solo più tardi.

2. *Carrara Agostino* : tutto il ricorso verte sulla eventuale demolizione della antiestetica autorimessa situata sotto il piazzale della chiesa, prevista nel progetto generale ma che attualmente non è inclusa nei progetti parziali esposti.

Non si ritiene quindi di esaminare le motivazioni nel merito in quanto per il momento sono premature e non hanno pertinenza con i piani esposti per le correzioni parziali.

3. *Materni Paolino* : La richiesta di uno spostamento del tracciato a monte non è ammissibile tanto dal lato tecnico e finanziario, quanto dal lato estetico : si dovrebbe demolire il piazzale della chiesa. Eventuali scale d'accesso verranno create laddove già attualmente ne esistono.
4. *Stocker Johanna* : Lungo la proprietà della ricorrente, che confina su un vasto fronte con la strada cantonale, si prevede per il momento solo un lieve spostamento della scala d'accesso alla villa, nelle vicinanze di un tornante : spostamento che verrà eseguito a regola d'arte senza pregiudicare le possibilità d'accesso (vedi sez. 88-89).
Le rimanenti osservazioni menzionate nel ricorso si riferiscono evidentemente al progetto generale e non alle correzioni parziali oggetto della presente esposizione. Sono quindi premature.

68. *Correzione della strada interna abitato di Ascona davanti lo stabile signor P. Ambrosoli.*

Per evitare che i sig.ri Fratelli Ambrosoli, proprietari di uno stabile di notevole valore confinante con la strada cantonale, vicino alla piazza comunale, procedano alla riattazione e all'ampliamento del fabbricato, il Dipartimento delle pubbliche costruzioni, tramite il Municipio di Ascona, ha trattato l'espropriazione parziale dello stabile al mappale n. 1371 in modo di ottenere un campo viabile di 7 m. più un marciapiede di m. 1.50.

La spesa necessaria è di Fr. 115.000,— e sarà sussidiata dalla Confederazione, trattandosi di una strada principale di pianura (Cadenazzo - Locarno - Ascona - Brissago).

Occorre quindi per ora un credito di Fr. 115.000,—. Il Comune di Ascona partecipa al pagamento della spesa con un sussidio pari al 50 % dedotti eventuali sussidi federali.

69. *Correzione Via Sempione a Muralto.*

Il progetto contempla l'allargamento della strada cantonale in Via Sempione a Muralto per una tratta di circa ml. 162 e meglio dall'incrocio con Via del Sole al confine territoriale di Locarno. Il campo stradale assumerà così una larghezza di ml. 6 e sarà fiancheggiato da un marciapiede di ml. 1.50.

L'opera è preventivata complessivamente in Fr. 70.000,— e verrà suddivisa fra lo Stato ed il Comune di Muralto nelle seguenti proporzioni :

1) a carico dello Stato :

a) per l'allargamento del campo stradale il 50 % della spesa preventivata Fr. 31.225,—	= Fr. 15.612,50
b) per la costruzione del marciapiede Fr. 25,— il ml. x ml. 162	= Fr. 4.050,—
	Fr. 19.662,50

2) a carico del Comune di Muralto :

a) per l'allargamento del campo stradale il 50 % di Fr. 31.225,—	= Fr. 15.612,50
b) per la costruzione del marciapiede	= Fr. 32.225,—

Da riportare Fr. 47.837,50

	Riporto	Fr. 47.837,50
3) a carico dei privati interessati		Fr. 2.500,—
RIASSUNTO		
a carico dello Stato		Fr. 19.662,50
a carico del Comune di Muralto		Fr. 47.837,50
a carico dei privati		Fr. 2.500,—
	Totale	Fr. 70.000,—

Il progetto venne esposto al pubblico per il periodo di un mese e precisamente dal 29 gennaio al 28 febbraio 1953.

70. *Correzione strada Minusio - Brione s/M.*

Il progetto per il quale chiediamo la concessione di un credito di franchi 1.025.000,— prevede la sistemazione delle seguenti tratte site in territorio di Minusio :

a) Via Solaria, sez. 1-17 e 20-53	lunghezza ml. 440	Fr. 405.000,—
b) tronco fra le sez. 82-127	lunghezza ml. 430	Fr. 520.000,—
c) tronco fra le sez. 156-165	lunghezza ml. 80	Fr. 100.000,—
	Totale	Fr. 1.025.000,—

Le tratte previste per la correzione sono certamente quelle ove più urgente si palesa la necessità di affrontare la correzione stradale, ma ove anche troviamo costosi manufatti e una successione di alti muri di sostegno. Il progetto venne esposto al pubblico per un mese e precisamente dal 5 novembre al 4 dicembre 1952. La variazione del preventivo in confronto a quello indicato nella pubblicazione è dovuto all'aggiornamento dei prezzi e dei quantitativi.

Entro il termine utile vennero inoltrati i seguenti ricorsi :

1. Il Comune di Minusio per chiedere :

- a) che la spesa sia suddivisa fra lo Stato ed i Comuni di Minusio, Brione sopra M., Muralto, Tenero, Contra e Mergoscia in ragione del 50 % a carico dello Stato, il 30 % a carico del Comune di Minusio ed il rimanente 20 % a carico degli altri Comuni sopra indicati;
- b) in via subordinata : che la spesa sia suddivisa fra lo Stato ed i Comuni di Minusio e Muralto in ragione del 50 % al primo ed il rimanente 50 % a carico dei due Comuni. Il Comune di Muralto dovrà inoltre assumere il 50 % della spesa relativa alla riattazione del ponte sul Rabissale.

Si osserva : In base alla legge sulla costruzione delle strade e sulle espropriazioni i contributi vengono imposti unicamente ai Comuni sui quali vengono eseguiti i lavori. Lo Stato non ha quindi la possibilità di chiedere la partecipazione al pagamento della spesa ai Comuni di Brione s/M., Tenero, Contra e Mergoscia. Per quanto concerne Muralto è invece giusto che lo stesso assuma parte della spesa relativa alla ricostruzione del ponte sul Rabissale, ponte che trovasi in parte sul suo territorio.

Detto ponte è preventivato Fr. 40.000,—.

Il riparto generale è così stabilito :

a) a carico dello Stato il 50 % di Fr. 1.025.000,—	= Fr. 512.500,—
b) a carico del Comune di Minusio il 50 % di Fr. 985.000,—	= Fr. 492.500,—
c) a carico di Minusio il 25 % di Fr. 40.000,—	= Fr. 10.000,—
d) a carico di Muralto il 25 % di Fr. 40.000,—	= Fr. 10.000,—
Totale	Fr. 1.025.000,—

2. Ricorso Maruzzi Natalina :

La ricorrente contesta la pubblica utilità dell'opera e chiede che il previsto ampliamento della curva venga spostato sul sedime della piazzetta comunale.

Ragioni tecniche e di visuale sconsigliano nel modo più assoluto la modifica del tracciato. Di conseguenza il ricorso deve essere respinto.

71. Correzione strada Brissago - confine Valmara (suppl. credito).

Per l'esecuzione delle opere relative alla correzione del tronco di strada a Brissago - confine Valmara, il Gran Consiglio ha stanziato a suo tempo i seguenti crediti :

decreto legislativo 27 dicembre 1949	Fr. 57.000,—
decreto legislativo 20 dicembre 1950	Fr. 152.000,—
decreto legislativo 10 marzo 1953	Fr. 196.000,—
Totale	Fr. 405.000,—

L'opera è in corso d'esecuzione e non ancora terminata.

Le spiacevoli sorprese di natura geologica imprevedibili, verificatesi negli scavi di allargamento in roccia e nelle fondazioni dei manufatti hanno già determinato un notevole sorpasso sull'importo di delibera dei lavori di sottostruttura per cui è necessario chiedere un supplemento di credito.

Tenuto conto delle risultanze a tutt'oggi palesatesi, il costo dell'opera può essere così calcolato :

1. Lavori di sottostruttura I. Lotto	Fr. 150.000,—
2. Lavori di sottostruttura II. Lotto	Fr. 235.000,—
3. Pavimentazione dei due Lotti	Fr. 60.000,—
4. Barriere in ferro	Fr. 10.000,—
5. Bordure in granito	Fr. 13.500,—
6. Espropriazioni	Fr. 4.200,—
7. Diversi	Fr. 2.000,—
8. Spese di assistenza e liquidazione	Fr. 17.300,—
	Fr. 492.000,—
Credito disponibile	Fr. 405.000,—
Differenza	Fr. 87.000,—

Chiediamo quindi un supplemento di credito di Fr. 87.000,—.

Il sorpasso è stato determinato dai seguenti fattori :

- Condizioni di fondazioni pessime in rapporto all'importanza dei manufatti e che determinarono maggiori scavi di importanza rilevante nonché costosi accorgimenti tecnici per garantire la stabilità delle fondazioni dei manufatti. Di conseguenza rilevanti aumenti nei quantitativi delle murature dei manufatti.

- b) Pessima situazione geologica della falda rocciosa a monte il cui sban-
camento ha causato franamenti ed ulteriori scavi di banchi pericolanti
per quantitativi che hanno superato del doppio le previsioni.
- c) Opere di premunizione che si rendono necessarie per la garanzia della
sicurezza del transito stradale e per impedire possibili ulteriori frana-
menti di blocchi, per un importo preventivato a ca. Fr. 30.000,—.

Il sorpasso resta quindi così specificato :

1. Maggiori fondazioni e relative opere aggiuntive di sicu- rezza, maggiori quantitativi murature	Fr. 30.000,—
2. Maggior scavo di allargamento in roccia	Fr. 25.000,—
3. Opere di premunizione per garantire la stabilità della parete rocciosa	Fr. 30.000,—
4. Diversi	Fr. 2.000,—
Importo totale del sorpasso	Fr. 87.000,—

Nella notte tra il 20 ed il 21 settembre 1954, a seguito di forte nubifragio, si è verificato al km. 27,500 della strada Ascona - Brissago e precisamente adiacente ai lavori di correzione in corso di esecuzione nella zona confine Valmara, un franamento di importanza rilevante della roccia con interruzione del transito dei veicoli e pedonale.

La frana è attigua ai lavori di correzione del primo lotto.

Il franamento della falda rocciosa ha determinato una situazione di insta-
bilità della strada fra le sezioni 2 - 10 e la necessità di procedere d'urgenza
alla costruzione di muri di sostegno e di sgombero di materiale su di una
lunghezza di circa ml. 40. Per l'esecuzione di questi lavori sarà chiesta anche
l'autorizzazione delle Autorità federali in relazione alla sistemazione delle
strade di pianura. In attesa si deve però procedere senza indugio, motivo
per cui chiediamo un nuovo credito di Fr. 50.000,— in conformità del pre-
ventivo e piani annessi all'incarto che si allega alla presente.

72. *Correzione strada Locarno Monti - Orselina, IV. lotto.*

Il lavoro prevede la correzione e pavimentazione della tratta che va dalla
posta di Locarno Monti fino alla stazione funicolare in territorio di Orse-
lina, tratta che, in relazione all'intenso traffico, presenta ancora un trac-
ciato assai tortuoso e pericoloso.

Il campo stradale viene allargato a ml. 6 con l'aggiunta di un marciapiede
di ml. 1.50.

Il costo totale dell'opera è previsto in Fr. 760.000,— di cui :

in territorio di Locarno :	ml. 440	Fr. 616.000,—
in territorio di Orselina :	ml. 110	Fr. 144.000,—

Nel 1951, in occasione della costruzione della stazione di partenza della fu-
nivia Orselina-Cardada (FLOC) venne constatata la necessità di anticipare
la correzione della strada, limitatamente alla tratta davanti alle stazioni
della funicolare e della funivia su una lunghezza di ca. 60 ml.

Il lavoro venne autorizzato con ris. gov. n. 3242 dell'8 settembre 1951 e, dopo
regolare concorso, deliberato all'impresa Canonica & Rodari.

L'esecuzione parziale di tale tratta situata in territorio di Orselina ha pro-
vocato una spesa di Fr. 54.569,30.

Col progetto che presentiamo, aggiornato nel maggio del 1954 per ciò che
riguarda il preventivo, il tracciato risulta molto migliore, avendo perso
molte curve strozzate, prive di visuale; il marciapiede di m. 1.50 di lar-
ghezza, su tutto il percorso, a valle, e su una tratta a monte, precisamente

tra la stazione della funicolare della Madonna del Sasso e la stazione inferiore della funivia Orselina-Cardada, serve a facilitare il traffico.

L'andamento altimetrico della strada segue suppergiù quello attuale. La falda attraversata è molto ripida, per cui si rendono necessari alti muri di sostegno e semi-viadotti che rendono l'opera costosa. L'incanalamento delle acque è fatto mediante tombinature longitudinali che sfociano nel riale sottostante, non essendo possibile lo scarico nelle proprietà sottostanti mediante tombini, data la natura urbana della zona.

La pavimentazione è prevista mediante tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore.

Il preventivo, come abbiamo detto, ammonta a Fr. 760.000,— di cui il 50 % a carico dei Comuni interessati.

Il riparto spesa risulta quindi come segue :

a carico del Comune di Locarno	Fr. 308.000,—
a carico del Comune di Orselina	Fr. 72.000,—
a carico dello Stato	Fr. 380.000,—
Totale	Fr. 760.000,—

Il progetto è già stato esposto presso le Cancellerie municipali di Locarno e di Orselina dal 10 settembre al 9 ottobre 1952.

73a. Via Valle Maggia a Locarno.

Il progetto in atti prevede la sistemazione della strada cantonale che da St. Antonio, in territorio di Locarno, mette al bivio per Ascona (Solduno). Si tratta di una strada sulla quale transita tutto il traffico per la Valle Maggia, la Val Onsernone, le Centovalli e buona parte di quello destinato ad Ascona e Brissago.

Il suo stato di manutenzione è pessimo. E' previsto l'allontanamento delle vecchie guidovie in granito con ciottoli di carriera, la costruzione di un salvagente a monte della strada della larghezza di ml. 0.60 ed un marciapiede a valle largo ml. 1.40. Il campo stradale avrà una larghezza di ml. 6.60 su di una lunghezza di ml. 850 mentre all'inizio della correzione e per una lunghezza di ml. 110 il salvagente sarà largo ml. 1.20, il marciapiede ml. 1.80 e la strada ml. 8.

La spesa prevista ammonta a Fr. 329.000,— da ripartirsi fra lo Stato ed il Comune di Locarno in parti eguali.

73b. Sistemazione di Via Marcacci a Locarno.

Con risoluzione governativa del 25 gennaio 1950 il Consiglio di Stato approvava progetti e preventivi per la sistemazione della strada cantonale di Via Marcacci a Locarno : la spesa era calcolata in Fr. 191.350,— di cui metà a carico del Comune di Locarno e metà a carico dello Stato.

Il progetto fu esposto dal 28 gennaio al 28 febbraio 1950 e considerava la formazione di un marciapiede e di una piazzetta in corrispondenza alle proprietà Ranzoni e Decarli, mediante espropriazione totale della casa n. 291 (Ranzoni) e n. 1918 (Decarli-Orelli) e mediante demolizione parziale della casa n. 292 (Decarli-Orelli), prevedeva invece la formazione di portici nello stabile Balli in Via Borghese e nello stabile Rusca in Via Marcacci.

Interposero ricorso :

1. la sig.ra Rina Decarli-Orelli e i sig.ri Eredi fu Lena Decarli-Orelli, negando la pubblica utilità dell'opera progettata e chiedendo la costruzione di portici in corrispondenza ai loro stabili, anzichè la demolizione di questi ultimi;

2. i sig.ri Eredi fu Ferdinando Ranzoni, contestando la pubblica utilità dell'opera e chiedendo la costruzione di portici nel loro stabile, anziché la demolizione dello stabile stesso;
3. la sig.ra Costanza Mariotti, negando la pubblica utilità della sistemazione progettata e chiedendo la costruzione dei portici;
4. il sig. ing. Valentino Balli non contestando la pubblica utilità dell'opera ma facendo riserve di carattere patrimoniale, da presentare in sede di espropriazione e qualche riserva circa dettagli di costruzione;
5. il Municipio di Locarno, non contestando la pubblica utilità dell'opera ma facendo rilevare che la soluzione proposta non risolve in pieno il problema della viabilità, in questo nodo stradale, limitandosi a disciplinare il passaggio pedonale: non misconosceva tuttavia che era forse l'unica soluzione realizzabile, in relazione alla spesa.

Il progetto che ora presentiamo tien calcolo di questi ricorsi e dei suggerimenti espressi dal Comune, abbandona la formazione della piazzetta a sud dello stabile Rusca e prevede la formazione di portici anche negli stabili Decarli-Orelli, Ranzoni e Balli, per cui i tre primi ricorsi e quello del Municipio di Locarno vengono a cadere: questa soluzione risponde alle esigenze estetiche e locali ed ha ottenuto pieno consenso.

Circa il ricorso del sig. ing. Valentino Balli si fa osservare che le richieste concernenti le indennità di espropriazione dovranno essere presentate quando saranno esposte le tabelle e i piani: così dicasi per ciò che riguarda i dettagli costruttivi.

Il nuovo preventivo per la sistemazione di questa via che serve di accesso cantonale alla strada per Solduno-Ascona e Ponte Brolla rivela una spesa di Fr. 221.000,— di cui Fr. 133.000,— per le trasformazioni e la costruzione di portici negli stabili Decarli-Orelli, Ranzoni e Rusca e Fr. 88.000,— per lavori analoghi nello stabile Balli.

La spesa va divisa metà per parte tra il Comune di Locarno e lo Stato.

74. *Allargamento della strada di accesso a Leontica* (suppl. credito).

La correzione ha inizio al bivio per Comprovasco e Prugiasco e termina al risvolto sotto la chiesa di Leontica, con un percorso di m. 2970.

La strada attuale è stretta e malagevole, avendo una larghezza che in alcuni punti si riduce a m. 2.20 e con poche piazze di incrocio. Il progetto porta il campo stradale a m. 3.90 banchina e cunette comprese. Il sottofondo è buono e i muri di sostegno in buono stato per cui non è necessario il loro rifacimento. L'allargamento è fatto quasi sempre a monte, per evitare costosi manufatti e il raggio dei risvolti è aumentato a m. 7.

Il deflusso delle acque meteoriche è garantito da un numero adeguato di nuovi tombini e la circolazione resterà facilitata da nuove piazze di incrocio. Con i lavori di raggruppamento si costruirà la strada di allacciamento fra Leontica e Corzoneso e in tal modo sarà completo l'anello che collega gli abitati alti della regione.

Il Comune di Leontica si è assunto il pagamento delle spese di espropriazione. Il preventivo è calcolato in Fr. 200.000,—.

Furono già votati:

con decreto legislativo del 26 novembre 1936 per la correzione della strada Corzoneso - Leontica - Alteniga
con decreto legislativo 25 novembre 1940 per la correzione della strada Leontica-Cumiasca e Leontica-Altaniga

Fr. 122.000,—

Fr. 70.500,—

Fr. 192.500,—

Fr. 45.000,—

Fr. 147.500,—

Ne furono spesi fino ad oggi

e ne restano

per cui occorre un credito supplementare di Fr. 52.500,—.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 12 marzo 1954 e l'esposizione dei piani non ha provocato ricorsi.

75. *Sistemazione e pavimentazione della strada nell'abitato di Anzonico.*

E' un breve tronco di 285 m. tortuoso, fiancheggiato da stabili, che viene allargato dove è possibile, senza demolizioni, salvo un rudere rimasto da un incendio e una stalla. In tal modo il campo viabile sarà portato a m. 3.50 - 4.50 eventualmente a m. 4.90 se vengono eliminati i parapetti. Sarà costruita una nuova fognatura.

La pavimentazione è prevista mediante selciatura a dadi di granito. Il preventivo ammonta a Fr. 60.000,— di cui il 25 % e cioè Fr. 15.000,— a carico del Comune.

Il Consiglio di Stato ha approvato i piani e il riparto della spesa, con risoluzione governativa del 5 maggio 1953.

Il progetto è stato esposto presso la Cancelleria municipale di Anzonico dal 15 maggio al 15 giugno 1953 e non ha dato motivo a ricorsi.

76. *Sistemazione imbocco strada d'accesso stazione Faido.*

Il progetto per il quale si chiede un credito di Fr. 16.500,— prevede un ampliamento dell'imbocco della strada d'accesso alla stazione di Faido, ivi compreso l'allargamento del marciapiede sul ponte Fornigario; l'arretramento del muro di sostegno di proprietà Böni-Zeder, per creare una maggior visuale e la costruzione di un isolotto spartitraffico con posa segnale stop.

Il progetto venne esposto al pubblico per il periodo di 1 mese e precisamente dal 26 aprile al 25 maggio 1954. La spesa prevista in Fr. 16.500,— sarà suddivisa fra gli enti interessati nelle seguenti proporzioni:

- | | |
|---|----------------|
| a) a carico dello Stato il 70 % di Fr. 16.500,— | = Fr. 11.550,— |
| b) a carico del Comune di Faido il 30 % di Fr. 16.500,— | = Fr. 4.950,— |

Entro il termine utile sono pervenuti i seguenti ricorsi:

1. Dal *Comune di Faido*, il quale chiede che il contributo a suo carico previsto nella misura del 40 %, sia ridotto al 30 % come alle precedenti trattative con il Dipartimento delle pubbliche costruzioni.
La richiesta è ritenuta giustificata e viene ammessa.
2. Da parte del *signor avv. Alberto Stefani di Faido*, il quale contesta che la pericolosità sia determinata dal fatto che chi proviene dalla stazione non si renda conto di inserirsi nell'arteria principale e, usufruendo del diritto di precedenza, taglia la strada a forte velocità a chi da Faido borgo è diretto verso Airolo. Avverte che un provvedimento efficace sarebbe quello di collocare un segnale di arresto (stop) all'incrocio della strada secondaria con la principale e contesta la pubblica utilità dell'opera.

Si fa osservare: nel punto in discussione si verificarono diversi incidenti della circolazione. La necessità di correggere questo pericoloso incrocio è sentita e reclamata da tutti gli utenti della strada. La pubblica utilità non può quindi essere contestata. Il fatto che incidenti di ogni natura si verificano in quel punto con una frequenza sempre crescente è la prova più convincente della necessità di procedere ad una correzione razionale.

Per quanto concerne l'indennità da versare alla signora Edith Böni-Zeder, la richiesta verrà esaminata a tempo opportuno in sede di espropriazione.

77. *Sistemazione di via Iragna, a Biasca.*

E' una strada a forte traffico, data la presenza di numerose cave di pietra, con sottofondo debole e malandato. La tratta che si vuol correggere è lunga 826 m. Il campo viabile sarà portato a m. 6 dando alle curve ampi raggi di 100 - 300 m.; è previsto anche un marciapiede a valle, di m. 1.40 di larghezza. Lo smaltimento delle acque è assicurato da una canalizzazione e da pozzi perdenti: le pendenze sono minime. Il tracciato non subisce modifiche degne di rilievo e la livelletta nemmeno. La massiciata vien rinnovata allo scopo di consolidare il sottofondo. Non ci sono manufatti all'infuori di parapetti, tombini e qualche tratto di muratura.

La pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore. Preventivo di spesa: Fr. 250.000,— di cui il 30 %, Fr. 75.000,—, a carico del Comune.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 10 aprile 1954 e l'esposizione dei piani ha provocato due ricorsi:

Il Municipio di Biasca chiede di essere esonerato dal contributo del 30 %: ciò non è possibile per ragioni di principio e di parità di trattamento in confronto ad altri Comuni. Il ricorso deve quindi essere respinto.

Il sig. Romeo Robertini chiede una modifica del progetto, ciò che dovrà essere oggetto di nuovo ricorso e di decisione quando saranno esposti i piani di esecuzione e di espropriazione: il ricorso è quindi intempestivo.

78. *Costruzione di una piazza di giro ad Avegno.*

Ad Avegno, nella frazione di Terra, è necessaria la costruzione di una piazza di giro, per la manovra degli automezzi.

Il progetto prevede la sistemazione di un piazzale di 18 m. di diametro, ciò che è sufficiente per la manovra degli autocarri e dei torpedoni.

La spesa è calcolata in Fr. 12.000,— interamente a carico dello Stato.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 9 aprile 1954.

L'esposizione dei piani ha dato luogo a un ricorso e precisamente da parte del sig. Eligio Clerici, il quale chiede lo spostamento della piazza più a valle, poichè intende ingrandire la sua casa di abitazione sul terreno che si vuole espropriare.

La richiesta è giustificata e sarà tenuta in considerazione nell'allestimento dei piani di esecuzione.

79. *Correzione curva ai Ronchini km. 11.200 della strada Locarno-Bignasco.*

Ai Ronchini, km. 11.200 in territorio di Aurigeno.

Si tratta di una curva pericolosa posta tra due lunghi rettilinei. Si allargano i due ponticelli esistenti, mediante una soletta in cemento armato.

Preventivo: Fr. 20.000,—.

80. *Correzione curva alla stazione di Aurigeno-Moghegno.*

Anche questa curva è stretta e priva di visuale e viene ampliata all'interno, allargando il ponticello esistente, mediante una soletta in cemento armato.

Preventivo: Fr. 58.000,—.

81. *Correzione curva all'entrata di Maggia.*

I due rettilinei di raccordo alla curva sono già stati allargati, mentre la curva stessa è più stretta e presenta perciò un pericolo: l'ampliamento avviene mediante la costruzione di un muro di sostegno e ripiena.

Preventivo: Fr. 10.900,—.

I progetti sono stati approvati con ris. gov. del 2 aprile 1954 e i piani esposti presso le Cancellerie municipali di Aurigeno e di Maggia dal 15 aprile al

14 maggio 1954; essi hanno dato luogo a un solo ricorso e precisamente per la correzione della curva ai Ronchini :

Da parte della sig.ra Elsa Robert, Glatzburg (Zurigo), la quale pur non contestando la pubblica utilità dell'opera, fa notare che il valore della proprietà vien deprezzato dall'espropriazione e chiede il ripristino del muro di cinta e altre opere. Il ricorso è intempestivo e dovrà essere nuovamente presentato quando verranno esposti i piani di esecuzione.

82. Sistemazione strada Bignasco - Peccia - Fusio, tra il km. 28.600 e il km. 28.900 in territorio di Bignasco e di Cavergho.

In questo punto, le murature di sostegno e di controriva sono pericolanti e devono essere ricostruite : si approfitta dell'occasione per allargare a m. 5.20 la strada, su un tratto di 280 m.

Preventivo : Fr. 53.000,—.

83. Correzione al km. 29.000 in territorio di Cavergho.

La curva al bivio di Cavergho vien corretta in modo di completare i lavori già eseguiti gli scorsi anni. La correzione di svolge su un percorso di 70 m. portando il campo viabile a m. 5.20 di larghezza.

Preventivo : Fr. 21.500,—.

84. Correzione tra il km. 33.650 e il km. 33.950 in territorio di Menziona.

La correzione si svolge su un tratto di 290 m. e precisamente fra due tronchi già sistemati alcuni anni or sono.

Tutte le murature di sostegno e di controriva devono essere rifatte poichè in condizioni di sfacelo, data la natura del terreno ricco di acque che filtrano dalla montagna. La strada avrà una larghezza di m. 5.20.

Preventivo : Fr. 88.300,—.

85. Correzione dal km. 34.050 al km. 34.300 in territorio di Broglio.

Si correggono circa 80 ml. di strada tra le sez. 30 e 47 dove i muri di sostegno si trovano in condizioni molto precarie e in parte già franati. Il progetto prevede la sostituzione delle murature di sostegno, con rilevati di rinforzo e di consolidamento. La larghezza del campo stradale vien portata a m. 5.20.

Preventivo : Fr. 39.000,—.

I progetti sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 9 aprile 1954 e l'esposizione dei piani ha provocato un solo ricorso da parte del sig. Luigi Zoppi, Broglio, il quale non contesta la pubblica utilità dell'opera ma chiede precisazioni circa l'indennità di espropriazione. Il ricorso è intempestivo e dovrà essere rinnovato quando saranno esposti i piani di espropriazione.

86. Correzione strada dal km. 36.300 al km. 36.500 in territorio di Prato V. Maggia.

In territorio di Prato V.M. e precisamente in località « Sasso del diavolo » vengono corretti 200 ml. di strada, eliminando una strozzatura pericolosa, senza visuale. Il campo stradale avrà una larghezza di m. 5.20. I lavori consistono essenzialmente in scavi e ripiene.

Preventivo di spesa : Fr. 53.000,—.

87. Costruzione strada e ricostruzione ponticello alla Fraccia di Linescio.

Le valanghe dell'inverno 1950/51 danneggiarono il ponticello stradale al km. 5.200 in territorio di Linescio. Da allora il manufatto è puntellato in

via provvisoria e un nubifragio potrebbe asportarlo, per cui è urgente la sua ricostruzione.

Il progetto prevede lo spostamento, a valle, del tracciato stradale per ca. 12 m. in modo di sottrarre il nuovo manufatto al pericolo delle valanghe. Il nuovo ponte avrà una luce di m. 6, e sarà costruito in muratura, con soletta di cemento armato.

Anche la strada vien sistemata, portandone la larghezza a m. 5.20.

Preventivo : Fr. 74.000,—.

88. Sistemazione strada al km. 5.400 in territorio di Cerentino.

In questo punto, tre curve strozzate e senza visuale, rendono pericoloso il traffico, per la presenza di una cava di pietrame. Il progetto prevede la correzione di 100 ml. di strada, abolendo una curva e migliorando le altre; la larghezza del campo viabile vien portata a m. 5.20. L'esterno delle curve vien sistemato a piazza di incrocio.

Preventivo : Fr. 44.000,—.

89. Sistemazione strada al km. 6.730 in territorio di Cerentino.

Si corregge una curva in un punto particolarmente pericoloso, data la mancanza di visuale : la curva viene allargata a monte.

Preventivo : Fr. 23.500,—.

90. Sistemazione strada al km. 8.300 in territorio di Cerentino.

Si corregge l'ultimo tratto di 160 ml. della tortuosa salita alla Collinasca, che è il più pericoloso, per la presenza di 4 curve strette e senza visuale. Il campo stradale è stretto e le murature sono in cattivo stato : le curve ampliate avranno piazze di incrocio.

Preventivo : Fr. 72.000,—.

91. Sistemazione strada al km. 8.550 in territorio di Cerentino.

Si correggono 100 ml. di strada portandola a m. 4.20 di larghezza e ampliando le curve esistenti.

Preventivo : Fr. 21.500,—.

92. Correzione della strada Cerentino-Campo, al Pian di Campo V.M.

Si svolge su un percorso di 130 ml. a monte della frazione di Pian di Campo ed è una miglioria di natura urgente, poichè il tracciato attuale è particolarmente infelice e pericoloso : la larghezza della strada è in qualche punto di soli m. 2.70, il fondo sconnesso, le curve senza visuale.

Negli scorsi anni fu corretta la strada a monte e a valle del tronco suddetto, per cui si verrebbero a completare razionalmente i lavori già eseguiti. E' necessaria anche la demolizione di due rustici.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 4.20.

Preventivo di spesa : Fr. 57.000,—.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 9 aprile 1954. L'esposizione dei piani ha dato luogo ad alcuni ricorsi e precisamente :

Eredi fu Camillo Broglio, Piano di Campo : avanzano riserve e pretese per i danni che subirà la loro stalla : il ricorso è intempestivo e dovrà essere ripetuto quando verranno esposti i piani di espropriazione.

Amministrazione della Squadra di Piano di Campo : avverte che, probabilmente, la tubazione dell'acquedotto dovrà essere rimossa per i lavori di

correzione della strada. Si fa osservare che le tubazioni sotto il sedime stradale sono posate mediante concessione precaria e che spetta quindi al concessionario di provvedere al necessario, a sue spese. Comunque, il ricorso dovrà essere rinnovato quando verranno esposti i piani di espropriazione.

Porta Scolastica fu Giuseppe, Campo V.M.: avanza riserve circa le indennità di espropriazione dei rustici ecc. Il ricorso è intempestivo e dovrà essere rinnovato durante la procedura di espropriazione.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Janner

Il Cons. Segr. di Stato :

Celio

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dei progetti, dei preventivi
e lo stanziamento dei crediti per le opere di sistemazione
delle strade secondarie (XI periodo)

(del)

Il Gran Consiglio

della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 24 settembre 1954 n. 511 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Sono approvati i progetti delle seguenti opere, ne è dichiarata la pubblica utilità ed accordati i relativi crediti.

<i>Designazione opere</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico</i>	
		<i>Stato</i>	<i>Comune</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Correzione strada nell'abitato di Arzo a sud verso Besazio	74.500,—	65.187,50	9.312,50
2. Correzione strada nell'abitato di Arzo a nord verso S. Grato	139.000,—	121.625,—	17.375,—
3. Correzione strada nell'abitato di Arzo verso il confine	73.000,—	58.400,—	14.600,—
4. Sistemazione strada Capolago-Riva S. Vitale	175.000,—	140.069,—	34.931,—
5. Sistemazione strada abitato di Balerna : Piazza Elettorale - Stazione F.F. (supplemento credito)			
correzione stradale	81.500,—	48.900,—	32.600,—
fognatura	55.010,—	13.202,40	41.807,60
6. Ricostruzione tratta franata alla Bellavista, strada Chiasso - Pedrinate (Chiasso)	41.000,—	41.000,—	—,—
7. Correzione strada cimitero di Vercallo verso Morbio Inferiore	40.000,—	40.000,—	—,—
8. Correzione curva e tornanti strada Ponte Creta - Sagno in territorio di Morbio Superiore e Sagno	45.500,—	45.500,—	—,—
9. Sistemazione corso Bello e via Pontico Virunio a Mendrisio	52.000,—	26.000,—	26.000,—
10. Correzione strada Rancate-Besazio di Besazio	93.000,—	93.000,—	—,—
11. Correzione strada Mendrisio (Cassvegno) - Croce Grande (Genestrello) in Mendrisio	188.000,—	188.000,—	—,—

<i>Designazione opere</i>	<i>Preventivo Fr.</i>	<i>Quota a carico</i>	
		<i>Stato Fr.</i>	<i>Comune Fr.</i>
12. Correzione strada Ponte Pobbia - Chiasso in territorio di Balerna e Novazzano	200.000,—	200.000,—	—,—
13. Correzione strada Castel S. Pietro-Morbio Superiore nell'abitato di Castel S. Pietro	250.000,—	200.000,—	50.000,—
14. Costruzione strada di circonvallazione a Besazio	385.000,—	346.500,—	38.500,—
15. Pavimentazione strade a Mendrisio:			
Via Stella	25.000,—	12.500,—	12.500,—
Via S. Damiano	32.000,—	16.000,—	16.000,—
Via Gismonda	74.000,—	37.000,—	37.000,—
Via Alfonso Turconi	110.000,—	55.000,—	55.000,—
16. Correzione strada Novazzano-Brusata	550.000,—	467.500,—	82.500,—
17. Correzione strada Mendrisio-Rancate (supplemento credito)	139.400,—	107.300,—	32.100,—
18. Sistemazione riale di Pico a Suvigliana in territorio di Viganello e Castagnola	27.000,—	13.500,—	13.500,—
19. Correzione curva Figino-Morcote a Burò di Morcote	28.000,—	28.000,—	—,—
20. Correzione strada Melide-Morcote, km. 3 (Preabella) di Morcote	111.200,—	111.200,—	—,—
21. Correzione strada km. 2,200 Melide-Morcote in Vico Morcote	122.465,—	122.465,—	—,—
22. Sistemazione strada nell'abitato di Ponte Tresa (eliminaz. sporgenze)	44.000,—	30.800,—	13.200,—
23. Correzione strada nell'abitato di Ponte Tresa (demolizione stabile Tramezzani Malnati) supplemento credito	20.800,—	15.600,—	5.200,—
24. Strada e ponte a Ponte Tresa, sondaggi S. A. Swissboring	22.300,—	22.300,—	—,—
25. Correzione strada a Breno	83.000,—	73.000,—	10.000,—
26. Correzione strada Agnuzzo-Casoro in territorio di Montagnola, Carabietta e Barbengo	553.000,—	483.875,—	69.125,—
27. Ricostruzione ponticello e correzione strada Campestro-Bettagno	27.000,—	27.000,—	—,—
28. Correzione strada nell'abitato di Breganzona	374.000,—	257.900,—	116.100,—
29. Correzione strada Mulini di Piandera - Maglio di Colla in territorio di Scareglia	84.982,—	84.982,—	—,—
30. Correzione strada Motto - Taverne in territorio di Taverne-Torricella	204.000,—	180.132,—	23.868,—

<i>Designazione opere</i>	<i>Preventivo</i> Fr.	<i>Quota a carico</i>	
		<i>Stato</i> Fr.	<i>Comune</i> Fr.
31. Ricostruzione muro strada Maroggia - Arogno, km. 2,600 (località Sgravina) in territorio di Arogno	25.000,—	25.000,—	—,—
32. Correzione risvolto Neggio-Vernate, km. 1,700 di Neggio	65.000,—	65.000,—	—,—
33. Correzione strada Maglio di Colla-Bogno in territorio di Colla	92.000,—	92.000,—	—,—
34. Correzione strada a Corticiasca, km. 11,000 - 12,000 alla presa di Massagno	195.000,—	195.000,—	—,—
35. Correzione strada Viganello-Sonvico III. lotto	635.000,—	611.875,—	23.125,—
36. Correzione strada di circonvallazione di Novaggio per Miglieglla	105.000,—	105.000,—	—,—
37. Correzione strada Magliaso-Astano al km. 9,000 in territorio di Astano	71.000,—	71.000,—	—,—
38. Correzione strada Tesserete - Campestro in territorio di Tesserete, Campestro e Cagiallo	123.000,—	92.250,—	30.750,—
39. Correzione strada abitato di Maroggia	480.000,—	373.500,—	106.500,—
40. Correzione strada Astano - Sessa, formazione piazze di incrocio	232.000,—	232.000,—	—,—
41. Correzione strada Riva - Paradiso, davanti all'Albergo Primerose, propr. Hofmann	8.000,—	4.000,—	4.000,—
42. Correzione strada Riva S. Vitale-Brusino in località Poiana in territorio di Riva S. Vitale	90.278,—	90.278,—	—,—
43. Pavimentazione strada Pazzallo - Carabbia in territorio di Pazzallo, Carona e Carabbia	130.000,—	130.000,—	—,—
44. Pavimentazione strada Cureglia - Carnago in territorio di Cureglia e Origlio	95.000,—	95.000,—	—,—
45. Pavimentazione strada Magliasina-Pura in territorio di Pura	125.000,—	125.000,—	—,—
46. Correzione strada Via Ceresio a Castagnola	222.500,—	105.025,—	117.475,—
47. Correzione strada accesso Cimo - Vernate a Bioggio Chiesa	50.000,—	41.550,—	8.450,—
48. Correzione strada Massagno - Ricordone (supplemento credito)	305.000,—	152.500,—	152.500,—
49. Correzione strada Viganello - Sonvico II. lotto (supplemento credito)	61.000,—	56.425,—	4.575,—

Designazione opere	Preventivo Fr.	Quota a carico	
		Stato Fr.	Comune Fr.
50. Sistemazione cigli strade secondarie	200.000,—	200.000,—	—,—
51. Correzione strada e consolidamento muri al km. 9,100 di S. Antonio	37.000,—	37.000,—	—,—
52. Rifacimento ponticello e sistemazione canale di imbocco al km. 7 di S. Antonio	13.700,—	13.700,—	—,—
53. Correzione tornante km. 2,000 al Sasso Piatto di Giubiasco	31.350,—	31.350,—	—,—
54. Correzione strada al km. 1,900 sotto al Sasso Piatto di Giubiasco	30.200,—	30.200,—	—,—
55. Correzione strada Gorduno - Gnosca - Preonzo :			
a) in territorio di Gorduno	182.000,—	164.625,—	17.375,—
b) in territorio di Gnosca	79.000,—	79.000,—	—,—
c) a sud di Preonzo dalla sez. 1 alla sez. 50	150.000,—	150.000,—	—,—
56. Correzione strada Locarno - Bellinzona, tratta Gudo - Sementina	210.000,—	210.000,—	—,—
57. Sistemazione strada di accesso al Castello di Sasso Corbaro, Bellinzona	32.000,—	32.000,—	—,—
58. Correzione curva a Massarescio di Cugnasco, strada Locarno - Bellinzona	64.000,—	64.000,—	—,—
59. Correzione strada Brione s/M.-Orselina alla Ramnosa di Minusio	140.000,—	140.000,—	—,—
60. Correzione curve km. 8,500 della strada Vira - Indemini	33.200,—	33.200,—	—,—
61. Correzione strada delle Centovalli, tratta Cavigliano - Intragna km. 8,140 - 8,440	94.000,—	94.000,—	—,—
62. Correzione tratta bivio Onsernone-passaggio a livello F.R.T.	142.000,—	142.000,—	—,—
63. Allargamenti e piazze di scambio strada Golino - Intragna	60.000,—	60.000,—	—,—
64. Correzione strada delle Centovalli, tratta Cavigliano - Intragna km. 9,000 - 9,400	108.000,—	108.000,—	—,—
65. Correzione strada Cavigliano - Golino - Intragna al cimitero di Intragna	110.000,—	110.000,—	—,—
66. Correzione strada a Ponte Brolla, tratta stazione F.R.T. - bacino S.E.S. in territorio di Locarno e Tegna	158.000,—	158.000,—	—,—

<i>Designazione opere</i>	<i>Preventivo Fr.</i>	<i>Quota a carico</i>	
		<i>Stato Fr.</i>	<i>Comune Fr.</i>
67. Correzione strada Ronco s/Ascona- Porto Ronco, tratta sotto la chiesa di Ronco e risvolti	124.000,—	105.400,—	18.600,—
68. Correzione strada interno abitato di Ascona, davanti la proprietà ing. P. Ambrosoli	115.000,—	57.500,—	57.500,—
69. Allargamento di Via Sempione a Muralto	70.000,—	19.652,50	50.347,50
70. Correzione strada Minusio - Brione s/M. in Minusio	1.025.000,—	512.500,—	512.500,—
71. Correzione strada Brissago - Val- mara confine (supplem. credito)	137.000,—	137.000,—	—,—
72. Correzione strada Locarno-Monti- Orselina, IV. lotto	760.000,—	380.000,—	380.000,—
73. a) Sistemazione strada Via Valle- maggia a Locarno	329.000,—	164.500,—	164.500,—
b) Sistemazione Via Marcacci a Locarno	221.000,—	110.500,—	110.500,—
74. Allargamento strada di accesso a Leontica (supplemento di credito)	52.500,—	52.500,—	—,—
75. Sistemazione e pavimentazione strada nell'abitato di Anzonico	60.000,—	45.000,—	15.000,—
76. Correzione strada all'imbocco della stazione di Faido	16.500,—	11.550,—	4.950,—
77. Sistemazione pavimentazione stra- da via Iragna a Biasca	250.000,—	175.000,—	75.000,—
78. Costruzione piazza di giro ad Ave- gno, frazione di Terra	12.000,—	12.000,—	—,—
79. Correzione curva ai Ronchini km. 11,200 della strada Locarno-Bigna- sco	20.000,—	20.000,—	—,—
80. Correzione curva alla stazione di Aurigeno - Moghegno	58.000,—	58.000,—	—,—
81. Correzione curva all'entrata di Maggia	10.900,—	10.900,—	—,—
82. Sistemazione strada Bignasco-Pec- cia-Fusio, km. 28,600 - 28,900 in territorio di Bignasco e Cavigno	53.000,—	53.000,—	—,—
83. Sistemazione strada Bignasco-Pec- cia-Fusio, km. 29,000 in territorio di Cavigno	21.500,—	21.500,—	—,—
84. Sistemazione strada Bignasco-Pec- cia-Fusio, km. 33,650 - 33,950 in ter- ritorio di Menzonio	88.000,—	88.000,—	—,—

<i>Designazione opere</i>	<i>Preventivo</i> Fr.	<i>Quota a carico</i>	
		<i>Stato</i> Fr.	<i>Comune</i> Fr.
85. Sistemazione strada Bignasco-Pecchia-Fusio, km. 34,050 - 34,300 in territorio di Broglio	39.000,—	39.000,—	—,—
86. Sistemazione strada Bignasco-Pecchia-Fusio, km. 36,300 - 36,500 in territorio di Prato V.M.	53.000,—	53.000,—	—,—
87. Sistemazione strada Cevio - Cerentino : — costruzione strada e ricostruzione ponticello alla Fraccia di Linescio	74.000,—	74.000,—	—,—
88. — al km. 5,400 di Cerentino, in territorio di Cerentino	44.000,—	44.000,—	—,—
89. — al km. 6,730 in territorio di Cerentino	23.500,—	23.500,—	—,—
90. — al km. 8,300 in territorio di Cerentino	72.000,—	72.000,—	—,—
91. — al km. 8,550 in territorio di Cerentino	21.500,—	21.500,—	—,—
92. Correzione strada Cerentino-Campo a Pian di Campo V.M.	57.000,—	57.000,—	—,—
Totale	13.316.285,—	10.711.418,40	2.604.866,60

Art. 2. — I sussidi federali e comunali andranno in deduzione del costo 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 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 un mutuo o l'emissione di un 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.