

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
 concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi
 e lo stanziamento dei crediti per l'esecuzione di alcune opere lungo
 le strade principali (correzione strada Chiasso-Balerna, Melide-Paradiso,
 Bironico-Rivera, Agno-Magliaso, tronco Stradonino-Gordola)

(del 16 marzo 1956)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Il provvisorio ordinamento delle finanze federali, assegna di nuovo ai Cantoni, fino al 1958, il 50 % del dazio sulla benzina, che subisce ogni anno aumenti considerevoli. Come questo venga distribuito, è noto al Gran Consiglio, perchè già ne fu orientato con il messaggio 4 settembre 1953.

La nuova assegnazione di sussidi, per il periodo 1955/58, ha avuto luogo, con decreto del Consiglio federale del 16 settembre 1955, che provvede alla decurtazione delle opere annunciate dai Cantoni, i quali si trovano frenati nello sviluppo dei lavori stradali dalla insufficienza dei mezzi federali, che non possono coprire il fabbisogno presentato. Si manifesta così la incongruente situazione per cui, l'Autorità federale sussidia per stimolare a fare, e nel contempo contingente i sussidi e limita la esecuzione di opere entro un certo volume. E' quanto avviene, in effetti, poichè nessun Cantone è oggi nella condizione di poter rinunciare ai sussidi federali dal 30 al 70 %, per non essere legato ai limiti di un programma federale.

Così, come abbiamo riferito nel rendiconto 1954 del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, pag. 75, il nostro Cantone aveva proposto, per le strade principali, il seguente programma :

| | |
|---|-------------------------|
| Valico del Gottardo (Airolo - Castione) | Fr. 9.100.000,— |
| Valico del Lucomagno | » 2.040.000,— |
| Bellinzona - Chiasso | » 23.945.000,— |
| Cadenazzo - Brissago | » 3.800.000,— |
| Gambarogno | » 2.640.000,— |
| Lugano - Ponte Tresa | » 1.238.000,— |
| | <hr/> |
| | Totale Fr. 42.763.000,— |

Ma a seguito di ripetute conferenze, si manifestò la necessità di ridurre le nostre pretese, entro i limiti delle possibilità di sussidiamento, e purtroppo dovette essere momentaneamente abbandonato il progetto Forca di San Martino - Bissonne, poichè l'Autorità federale ci mise nella alternativa fra questa opera, finanziata a metà, per circa 10 milioni, o le altre, nelle diverse regioni del Cantone, interessate alle strade di pianura. E' naturale che non si poteva sospendere ogni lavoro a favore del ponte diga di Melide, ma è anche evidente che il Consiglio federale dovrà concedere il finanziamento con il sistema dei prestiti, se si vorranno realizzare prima delle autostrade le grandi opere, accanto a quelle di minor mole. Noi confidiamo che si vorrà rinvenire sulla negativa decisione e riprendere la nostra proposta per il finanziamento di questa importante costruzione, che interessa un settore stradale di indifferibile sistemazione.

Ciò sarà tanto più necessario, se il Consiglio federale, come sembra il caso, vorrà affrontare seriamente il problema delle autostrade, che pure dovranno beneficiare di speciale finanziamento. Su questo particolare problema avremo campo di orientare più tardi il Gran Consiglio. Per ora basti il rilievo che la

eventualità di una autostrada Bellinzona-Chiasso non deve farci desistere dalla sistemazione della strada di grande traffico, secondo il programma che abbiamo esposto nel messaggio già citato, sia perchè anche questa abbisogna di ammodernamento, sia perchè l'autostrada non è problema da risolvere in breve tempo, specie in terreni difficili come i nostri.

Il decreto del Consiglio federale prevede il sussidiamento delle seguenti opere :

| | <i>volume di lavoro in Fr.</i> | <i>sussidio federale</i> | |
|---|--------------------------------|--------------------------|--------------------|
| | | <i>%</i> | <i>Fr.</i> |
| <i>Valichi alpini :</i> | | | |
| Valico del Gottardo | 7.000.000,— | 70 | 4.900.000,— |
| Valico del Lucomagno | 1.400.000,— | 65 | 910.000,— |
| | <u>8.400.000,—</u> | | <u>5.810.000,—</u> |
| <i>Strade principali di pianura :</i> | | | |
| Bellinzona - Chiasso (Rivera - Paradiso - Balerna - Chiasso) | 8.800.000,— | 35 | 3.080.000,— |
| Deviazione a Capolago | 1.500.000,— | 50 | 750.000,— |
| Quartino - Brissago | 2.200.000,— | 30 | 660.000,— |
| Vira - Alabardia | 800.000,— | 30 | 240.000,— |
| Nuovo tronco ad Alabardia | 500.000,— | 45 | 225.000,— |
| Agno - Ponte Tresa | 1.400.000,— | 30 | 420.000,— |
| | <u>15.200.000,—</u> | | <u>5.375.000,—</u> |

Come si è detto, il decreto federale è stato emanato il 16 settembre 1955, e ci è pervenuto solo in ottobre. Evidentemente il Dipartimento delle pubbliche costruzioni non ha potuto, in questo breve termine, esaurire tutte le pratiche amministrative e tecniche, così da presentare un messaggio unico per il programma 1955/58. Al fine di non ritardare l'inizio o la continuazione di opere per le quali queste pratiche sono esaurite, riteniamo opportuno presentare un messaggio parziale, comprendente le seguenti opere :

Balerna - Chiasso a Boffalora
Paradiso - Conca d'oro
Ceneri - Rivera Bironico
Agno - Magliaso
Stradonino - Gordola (credito suppletorio).

Un messaggio successivo tratterà le opere che esauriscono il programma federale 1955/58.

Per le opere a Stalvedro e Balerna (escluso Boffalora), iniziate con il programma federale per gli anni 1953/1954, per due ponti in Valle di Blenio e per la tratta Stradonino-Gordola (progetto larghezza ml. 7), già avete concesso i crediti cantonali, con D.L. del 26 maggio 1954, 1. settembre 1954 e 7 luglio 1955.

Il credito cantonale è stato domandato per l'opera complessiva, mentre il sussidio federale va parzialmente a carico del nuovo programma, per insufficienza dei mezzi nei programmi 1953/54.

Per le altre ci permettiamo di chiedervi il necessario credito, rilevando, per le caratteristiche dei singoli progetti, quanto segue :

1. Correzione della strada Chiasso-Balerna, dal km. 1.250 al km. 1.600 e dell'imbocco per la Valle di Muggio.

Con D.L. del 1. settembre 1954 il Gran Consiglio ha votato un credito di Fr. 3.070.000,— per la correzione della strada Chiasso - Balerna da Mercole a

Boffalora. Ora presentiamo il progetto per la continuazione dell'opera lungo una tratta di ca. 350 ml. dalla ex-rimessa dei T.E.M. a Boffalora.

La prima parte della sistemazione si trova interamente in territorio di Chiasso e la seconda in territorio di Chiasso e di Balerna, poichè il confine giurisdizionale corre lungo la strada in senso longitudinale. Il progetto ha previsto l'eliminazione della strozzatura esistente all'entrata nord dell'abitato di Chiasso e la sistemazione razionale dell'incrocio a Boffalora, con gli accessi ai Magazzini generali ed alla Valle di Muggio.

La larghezza del campo stradale è portata a m. 9 con due marciapiedi laterali la cui larghezza varia da m. 2 a m. 1.50. La pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso.

Come abbiamo detto, il progetto ha pure studiato la sistemazione dei due accessi ai Magazzini generali e a Morbio inferiore (Valle di Muggio); questa opera richiede la demolizione di alcuni vecchi stabili, in territorio di Chiasso. Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 500.000,—, di cui Fr. 250.000,— per le sole espropriazioni; Fr. 64.480,— per la sottostruttura; Fr. 139.510,— per la pavimentazione, ecc.

Il riparto della spesa è stabilito come segue :

| | | | |
|--|------------------------------|---------------|----------------------|
| a) <i>Confederazione :</i> | | | |
| 35 % di Fr. 500.000,— | | | Fr. 175.000,— |
| b) <i>Cantone :</i> | | | |
| 50 % di Fr. 500.000,— | — Fr. 175.000,— | | Fr. 162.500,— |
| c) <i>Comune di Chiasso :</i> | | | |
| espropriazioni : 50 % di Fr. 200.000,— | | | |
| Fr. 70.000,— (sussidio fed.) | | Fr. 65.000,— | |
| 1. zona : dalla sez. 8 alla sez. 16 e raccordo per i Magazzini generali. | | | |
| Preventivo = Fr. 57.144,— | | | |
| 50 % di Fr. 57.144,— = | | Fr. 28.572,— | |
| 2. zona : dalla sez. 16 alla sez. 50 e raccordo per Morbio Inferiore. | | | |
| Preventivo = Fr. 105.359,— | | | |
| 30 % di Fr. 105.359,— = | | Fr. 31.608,— | Fr. 125.180,— |
| d) <i>Comune di Balerna :</i> | | | |
| espropriazioni : 50 % di | | | |
| Fr. 50.000,— | — 17.500,— (sussidio fed.) = | Fr. 16.250,— | |
| 2. zona : 20 % di Fr. 105.359,— = | | Fr. 21.070,— | Fr. 37.320,— |
| | | <u>Totale</u> | <u>Fr. 500.000,—</u> |

Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 7 novembre 1950.

Nel termine fissato dalla legge vennero interposti alcuni ricorsi che si decidono come segue :

- a) il signor Luigi Corti fu Giovanni chiede l'espropriazione totale del mappale n. 875. Il ricorso è intempestivo e dovrà essere presentato nuovamente in occasione della procedura di espropriazione;
- b) il Municipio di Balerna, con ricorso del 13 dicembre 1950, contesta la pubblica utilità dell'opera e la percentuale del 20 % messa a carico del Comune per la sistemazione stradale della 2. zona (sez. 16-50 e raccordo per la Valle di Muggio). Non vede alcun interesse per un'opera che si svolge lungo il confine territoriale di Balerna, ma che va unicamente a profitto del Comune di Chiasso, dove la zona confinante con la strada è disseminata di

fabbricati, il cui valore è di gran lunga superiore a quello dei terreni posti in territorio di Balerna, di natura attualmente agricola. Con un nuovo ricorso in data 23 maggio 1955 il Municipio di Balerna ribadisce le conclusioni contenute nel suo primo ricorso e si riserva di completarle quando i piani saranno esposti presso la sua cancelleria.

Si fa osservare che la correzione del tronco in questione è ritenuta necessaria anche per rendere possibile l'ampliamento dei raccordi stradali, così che la pubblica utilità non può essere ragionevolmente contestata.

Le percentuali di contributo messe a carico di Chiasso e di Balerna sono state studiate tenendo conto di tutte le circostanze adeguate alle rispettive interessenze. Proponiamo pertanto la rejezione del ricorso.

**2. Correzione della strada Melide - Paradiso, 3. tronco : Conca d'Oro - Debar-
cadero di Paradiso, dal km. 22.600 al km. 23.800.**

Si svolge su un tracciato di ca. 1115 ml., seguendo l'andamento attuale : è necessaria la demolizione di alcuni stabili tra cui un albergo, ciò che provoca una ingente spesa per le espropriazioni.

Il progetto si è basato sulle istruzioni impartite a suo tempo dall'Ispettorato federale dei lavori pubblici, prevedendo per il campo viabile una larghezza di m. 9 oltre ai marciapiedi e precisamente :

- a) un solo marciapiede a valle di m. 2, tra le sez. 270 e 109;
- b) un marciapiede a monte di m. 2 e uno a valle di m. 3 tra le sez. 109 e 2 ad eccezione della tratta davanti agli alberghi (sez. 70-29) dove i marciapiedi avranno una larghezza minima di m. 1.50;
- c) un marciapiede di m. 6 tra le sez. 82 e 74a con espropriazione totale del terreno verso lago.

Nelle curve, il campo stradale subisce un adeguato allargamento oltre i m. 9. La costruzione di una fognatura, da parte del Comune di Paradiso, permetterà di convogliare nella stessa tutte le acque meteoriche. La pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso.

Il preventivo di spesa è calcolato in 2 milioni di franchi, di cui franchi 1.050.000,— per le sole espropriazioni; Fr. 349.100,— per i manufatti e le murature; Fr. 347.900,— per il campo stradale vero e proprio, ecc.

Il riparto della spesa è il seguente :

| | |
|---|-------------------------------|
| a) Confederazione : 35 % di Fr. 2.000.000,— | = Fr. 700.000,— |
| b) Comune di Paradiso | Fr. 300.000,— |
| c) Cantone : il resto | Fr. 1.000.000,— |
| | <hr/> |
| | Totale Fr. 2.000.000,— |

Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 12 agosto 1955.

Nel termine previsto dalla legge sono stati presentati alcuni ricorsi di cui si propone la decisione come segue :

- a) Il signor Giovanni Locher contesta la pubblica utilità dell'opera e afferma che sarebbe più razionale un allargamento a valle, continuando così il lungolago esistente : si fa osservare che questa soluzione esige la demolizione dell'albergo Eden e dell'albergo Du Lac, con una spesa ingentissima, sproporzionata all'importanza della correzione. Il ricorso è da respingere.
- b) La S.A. Immobiliare Villa Ciria contesta la pubblica utilità dell'opera, asserendo che è possibile una soluzione che meglio concili le esigenze pubbliche con quelle della proprietà privata, ma non fa alcuna proposta concreta. Osserva inoltre che la spesa per l'area espropriata non potrà essere che

molto elevata, tale da rendere più che dubbio l'interesse pubblico. Il ricorso è generico e non offre argomenti validi che possano mettere in dubbio la pubblica utilità dell'opera, per cui è da respingere.

- c) Il signor Ivo Huhn non contesta la pubblica utilità dell'opera, ma chiede che sia studiata una variante atta a diminuire la superficie espropriata tra le sez. 18 e 23. Per ragioni tecniche, la proposta non può essere accettata e si osserva inoltre che buona parte del sedime espropriato servirà per la costruzione del marciapiede, necessario davanti ad un albergo per la sicurezza dei pedoni.
Il ricorso è quindi infondato.
- d) Le signore Amelia Bordoni nata Caratti e Negri Eliana nata Bordoni, non contestano la pubblica utilità dell'opera, ma si riservano di sottoporre i piani per la sistemazione degli accessi alle loro proprietà.
Il ricorso è intempestivo e dovrà essere ripresentato quando saranno esposti i piani di espropriazione.
- e) Il Municipio di Paradiso postula una riduzione del contributo comunale, chiedendo che sia stabilito un contributo fisso di Fr. 200.000,—. Si fa osservare che il contributo comunale, stabilito dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni in Fr. 399.100,— fu ridotto una prima volta a Fr. 350.000,— dal Consiglio di Stato. Una ulteriore riduzione a Fr. 300.000,— è tuttavia fondata, se si tien conto della situazione patrimoniale del Comune.
- f) I signori Eredi fu Gottlieb Daetwyler contestano la pubblica utilità dell'opera e chiedono che l'allargamento sia fatto a valle, con la demolizione degli alberghi Eden e Du Lac, adducendo argomenti di urbanistica che non hanno un serio fondamento tecnico. Per risparmiare la parziale demolizione di un albergo alquanto vetusto, si propone una soluzione costosissima che non si giustifica menomamente. Il ricorso è quindi da respingere.
- g) Il signor Piero Mazzuchelli non contesta la pubblica utilità dell'opera, e svolge diverse considerazioni di indole economica, le quali non sono pertinenti alla procedura della pubblica utilità, bensì a quella di espropriazione, per cui il ricorso dovrà essere ripetuto quando si pubblicheranno i piani di espropriazione.

Una modifica del tracciato, comunque, non può essere presa in considerazione; la larghezza del campo viabile e dei marciapiedi è stata fissata dalle Autorità federali competenti e non può essere da noi modificata.
In questo senso, il ricorso è da respingere.

3. *Correzione della strada Bironico - Rivera, dal km. 39.280 al km. 41.760.*

La correzione si svolge in territorio di Bironico e di Rivera: inizio a sud dell'ufficio postale di Bironico e termina alla sez. 234, dove si allaccia alla rampa sud del Ceneri, pavimentata in calcestruzzo. Il tracciato da correggere è lungo 2458 m. e segue il sedime attuale, allargato a m. 9 più due marciapiedi di m. 1.50 ciascuno. Solo lungo il lato sinistro della strada, direzione sud-nord, il marciapiede è continuo; sull'altro lato della strada è intermittente. Le curve di raccordo ai lunghi rettifili vengono notevolmente migliorate aumentandone il raggio.

Altimetricamente, la strada vede abolite le depressioni e le sopraelevazioni esistenti, ciò che le conferisce il carattere di arteria moderna. Le acque meteoriche vengono captate da numerosi pozzetti e convogliate in collettori longitudinali. I manufatti sono ricostruiti o allargati: si tratta di ponticelli e di tombini di 2-5 m. di luce. La correzione implica la totale demolizione di 8 fabbricati e l'arretramento parziale di un rustico e di una casa civile. La pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso.

Il preventivo è calcolato in Fr. 2.460.000,— di cui Fr. 561.900,— per le espropriazioni e pratiche inerenti; Fr. 640.959,— per le opere di sottostruttura; Fr. 877.290,— per i lavori di pavimentazione; Fr. 228.015,— per imprevisti e Fr. 151.836,— per spese generali.

Il riparto spesa è stato fissato come segue :

| | |
|---|------------------------|
| a) a carico della Confederazione : | |
| 35 % di Fr. 2.460.000,— | Fr. 861.000,— |
| b) a carico del Comune di Rivera : | |
| contributo fisso | Fr. 100.000,— |
| c) a carico del Comune di Bironico : | |
| contributo fisso | Fr. 35.000,— |
| d) a carico del Cantone : la differenza | Fr. 1.464.000,— |
| | <hr/> |
| | Totale Fr. 2.460.000,— |

Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 4 novembre 1955.

Nel termine stabilito dalla legge vennero presentati alcuni ricorsi che si propongono di decidere come segue :

- a) La signora Irma Manetti chiede che il progetto sia riveduto, allargando la strada sul lato opposto ed evitando in tal modo la demolizione della casa colonica. Si osserva che l'allargamento della strada tocca la sua proprietà su una profondità massima di m. 1.50 e non di m. 4 come è detto nel ricorso e che la maggior parte dell'allargamento vien fatto sul lato opposto, per cui la casa colonica sarà demolita solo parzialmente, con un arretramento di ca. m. 0.70.
Una modifica del progetto non può essere considerata, per ragioni tecniche, e il ricorso è da respingere.
- b) Il signor Valli Antonio, Rivera, chiede una modifica della livelletta stradale davanti alla sua proprietà : il ricorso è intempestivo e riguarda la procedura di espropriazione e non quella della pubblica utilità, per cui dovrà essere rinnovato al momento opportuno.
- c) Il signor Marsilio Benvenza, Rivera, chiede che l'accesso al suo stabile sia ripristinato nel punto in cui esiste attualmente, con le stesse dimensioni, vale a dire con m. 1.30 di luce. Il ricorso è intempestivo e dovrà essere rinnovato con la procedura di espropriazione.
- d) Il signor Enrico Valli, Rivera, contesta la pubblica utilità, poichè « contraria alle concezioni più attuali — che domani saranno già superate — della viabilità, dell'urbanistica e del turismo ». Le riserve formulate nel ricorso sarebbero valide se si trattasse della costruzione dell'autostrada Castione - Chiasso, la quale dovrà risolvere il problema stradale secondo i principi del traffico moderno. Per ora trattasi solo di strada di grande traffico e di sistemazione dell'interno dell'abitato. Il ricorso è da respingere.
- e) Le Ferrovie Federali Svizzere, 2. Circondario, chiedono che sia riconosciuta la proprietà di terreno colorata in giallo nel piano 1 : 1000 o per lo meno restituita la facoltà di far valere i loro diritti in sede cantonale. Chiedono che la sistemazione stradale non avvenga come è stato previsto, bensì nel limite consentito dalle esigenze ferroviarie. Si osserva che la questione concernente la striscia di terreno dovrà essere esaminata con la procedura di espropriazione, per cui il ricorso è ora intempestivo. La correzione stradale, come progettata, tocca solo in minima parte il sedime ferroviario e — secondo il nostro punto di vista — non porta pregiudizio allo svolgimento del traffico nella stazione di Rivera - Bironico. Si fa notare che, per agevo-

lare le F.F.S., il progetto prevede la demolizione di due stabili di fronte alla stazione, mappali nri. 183 3 184.

Comunque, il problema sarà discusso sul posto con gli organi competenti delle F.F.S., in sede di espropriazione.

- f) Il Municipio di Rivera chiede che sia ridotto il contributo comunale di Fr. 100.000,—; che lo Stato partecipi alle spese per lo spostamento della linea elettrica e della tubazione dell'acqua potabile; che venga spostato l'accesso alla strada comunale tra le sez. 116-117 e che eventuali scorpori residuanti siano assegnati al Comune per la creazione di posteggi.

Si osserva che il contributo è equo e adeguato ai vantaggi che derivano al Comune dalla sistemazione della strada; che lo Stato non può contribuire, per ragioni di principio, allo spostamento di linee elettriche o acquedotti, poichè la posa di tubi, cavi, ecc. sotto o sopra il sedime stradale avviene sempre mediante concessione precaria, così che il concessionario è tenuto a spostare a sue spese le linee o le condutture senza poter pretendere alcun indennizzo. Il ricorso in quanto ricevibile è da respingere.

La questione degli scorpori sarà esaminata a lavori ultimati.

- g) Il signor Giovanni Galante, Bironico, chiede una modifica della livelletta stradale e del marciapiede.

Il ricorso è intempestivo e riguarda la procedura di espropriazione, quando saranno esposti i piani di dettaglio.

- h) Il signor Luigi Richina, Bironico, chiede la stessa cosa; vale quanto detto per il ricorso precedente.

- i) Il Municipio di Bironico chiede lo studio e definizione di alcuni dettagli del progetto; chiede un'equa riduzione del contributo comunale e chiede infine che lo Stato assuma la spesa per lo spostamento della linea elettrica e della tubazione dell'acqua potabile.

Si osserva che saranno sentite le Autorità comunali di Rivera e di Bironico, prima di allestire i piani di dettaglio; il contributo messo a carico del Comune di Bironico è equo e adeguato ai vantaggi che derivano al Comune dalla sistemazione della strada principale. Lo spostamento della linea elettrica e dell'acquedotto deve essere fatto dal Comune a sue spese: per le ragioni dette per il Comune di Rivera.

Il ricorso è da respingere.

4. *Correzione della strada Agno - Vallone di Agno - Magliaso.*

Ha inizio alla piazza di Agno, al bivio per Lugano e Bellinzona, e termina alle prime case di Magliaso, con uno sviluppo di ml. 1.400. Il progetto è stato allestito nel quadro della sistemazione generale della strada internazionale Lugano - Ponte Tresa, portando la larghezza del campo viabile a m. 7 più un marciapiede, verso lago, di m. 1.50 ed una banchina, a monte, di m. 0.50. Nell'abitato di Agno il marciapiede fiancheggia i due lati della strada.

E' necessaria la demolizione di alcuni fabbricati nell'abitato di Agno, ciò che migliora la visuale. La strada segue il tracciato attuale fino al Vallone di Agno, poi riceve un sedime nuovo, più razionale, fino al confine con Magliaso; in seguito, riprende il vecchio sedime. Il raggio minimo di curvatura è stato portato a m. 100.

Rinnovata la sottostruttura, mediante una massiciata di 20 cm. di spessore, la strada sarà pavimentata con tappeto bituminoso. Tra le sez. 134 e 137 si costruisce un semi-viadotto in cemento armato, con pile e rivestimento di pietrame. Una parte del marciapiede è prevista a sbalzo, per evitare murature di sostegno troppo alte.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 1.500.000,—, di cui Fr. 430.000,— per le espropriazioni; Fr. 437.360,— per murature e manufatti; Fr. 214.600,— per la costruzione del campo viabile; Fr. 218.490,— per spese generali, imprevisti, ecc. Il riparto della spesa è il seguente:

| | |
|--|-------------------------------|
| a) Tratta urbana in territorio di Agno: preventivo = Fr. 610.000,— | |
| Confederazione: 30 % di Fr. 610.000,— = | Fr. 183.000,— |
| Comune di Agno: 25 % di Fr. 427.000,— (610.000 — 183.000) | > 106.750,— |
| Cantone: la differenza | > 320.250,— |
| b) Tratta suburbana in territorio di Magliaso: | |
| Preventivo = Fr. 220.000,— | |
| Confederazione: 30 % di Fr. 220.000,— | > 66.000,— |
| Comune di Magliaso: 12,5 % di Fr. 154.000,— (= Fr. 220.000 — 66.000) | > 19.250,— |
| Cantone: la differenza | > 134.750,— |
| c) Tratta in aperta campagna: | |
| Preventivo = Fr. 670.000,— | |
| Confederazione: 30 % di Fr. 670.000,— | > 201.000,— |
| Cantone: la differenza | > 469.000,— |
| | Totale Fr. 1.500.000,— |

Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 7 giugno 1955.

Nel termine previsto dalla legge sono stati interposti alcuni ricorsi che si propongono a decisione in questo modo:

- a) Il Municipio di Agno chiede che il tronco di strada compreso tra la sez. 105 e 121 sia considerato suburbano e che venga perciò fissato un contributo del 12,5 %.

Visto che questo tronco non ha un carattere vero e proprio di zona suburbana e che il sussidio federale del 30 % fa scendere il contributo comunale al 17,5 % sul costo complessivo dell'opera per la tratta urbana (mentre tale contributo dovrebbe essere normalmente del 25 %), si propone di mantenere il contributo imposto e di respingere il ricorso.

- b) I signori Eredi fu Dott. Oscar Greppi e la signora Maria Hünziker nata Macchi chiedono che sia evitata la demolizione dei fabbricati mappali 333 e 334, ciò che non può essere ammesso, poichè la demolizione di questi due fabbricati è indispensabile per creare visuale in un crocevia pericoloso e importante. Il ricorso è da respingere.

- c) Il Municipio di Magliaso chiede che tutta la correzione sul suo territorio sia considerata « in aperta campagna » e che il Comune, non sia quindi chiamato a partecipare alla spesa. Il tronco che va dalla sez. 8 alla sez. 17 è tipicamente suburbano e il contributo non può essere abbandonato; come detto nel caso di Agno, il sussidio federale del 30 % abbassa anche per Magliaso il contributo imposto, così che quest'ultimo si riduce effettivamente all'8,75 % dell'importo dei lavori per la tratta suburbana. Il ricorso è quindi infondato.

5. **Correzione della strada Cadenazzo - Locarno, tronco Stradonino - Gordola, credito suppletorio.**

Con D.L. del 7 luglio 1955 il Gran Consiglio ha stanziato un credito di Fr. 915.000,— per la correzione del tronco bivio Stradonino - Gordola. Il progetto prevedeva per il campo viabile una larghezza di m. 7,00 come stabilito dalle norme federali per la sistemazione della strada Cadenazzo - Locarno.

Brissago confine, oltre al marciapiede di m. 1,50 e alla banchina di m. 2,00.

I censimenti della circolazione, effettuati nel corso del 1955, hanno dimostrato che nei mesi estivi il traffico raggiunge un'intensità di oltre 8.200 veicoli al giorno, per cui si rende necessaria una carreggiata di m. 9,00 anziché di m. 7,00.

Previo accordo con l'Ispettore federale dei lavori pubblici, il progetto fu modificato, portando la larghezza del campo viabile a m. 9,00 oltre al marciapiede e alla banchina, come detto sopra. Questa maggior larghezza provoca una maggior spesa di 250.000,— franchi così, che il preventivo passa da franchi 915.000,— a Fr. 1.165.000,—.

Occorre quindi un credito suppletorio di Fr. 250.000,— di cui il 70 % a carico dello Stato e il 30 % a carico della Confederazione.

Il credito cantonale complessivo è pertanto di Fr. 6.510.000,—, dei quali a carico della Confederazione ed altri enti pubblici Fr. 2.959.500,— ed a carico del Cantone Fr. 3.550.500,—.

Invitandovi a voler dare la vostra approvazione all'annesso disegno di decreto legislativo, cogliamo con piacere l'occasione per porgervi, onorevoli Signori Presidente e Consiglieri, l'espressione del migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Soldini

Il Cons. Segr. di Stato :

Galli

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi
e lo stanziamento dei crediti per l'esecuzione di alcune opere
lungo le strade principali

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 16 marzo 1956 n. 617 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

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

| Designazione opere | Preventivo | Quota a carico | |
|--|--------------------|--------------------|-----------------------------|
| | | Stato | Sussidi federali o comunali |
| 1) Correzione strada Chiasso-Balerna, dal km. 1.250 al km. 1.600 e dell'imbocco per la Valle di Muggio | 500.000,— | 162.500,— | 337.500,— |
| 2) Correzione strada Melide - Paradiso, 3. tronco; Conca d'Oro - Debarcadere di Paradiso, dal km. 22.600 al km. 23.800 | 2.000.000,— | 1.000.000,— | 1.000.000,— |
| 3) Correzione strada Bironico-Rivera, dal km. 39.280 al km. 41.760 | 2.460.000,— | 1.464.000,— | 996.000,— |
| 4) Correzione strada Agno - Vallone di di Agno - Magliaso | 1.500.000,— | 924.000,— | 576.000,— |
| 5) Correzione strada Cadenazzo - Locarno, tronco Stradonino - Gordola, credito suppletorio | 250.000,— | 175.000,— | 75.000,— |
| Totale | 6.710.000,— | 3.675.500,— | 3.034.500,— |

Art. 2. — I sussidi federali accordati per la sistemazione delle strade di pianura di grande traffico e dei valichi alpini andranno in deduzione del costo totale dell'opera.

Art. 3. — Non sarà dato corso alla esecuzione delle opere sino ad approvazione definitiva dei progetti a garanzia dello stanziamento dei sussidi da parte delle Autorità federali e comunali. I ricorsi sono decisi come al messaggio governativo.

Art. 4. — 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 iscriverne al movimento capitali del Dipartimento delle finanze.

Art. 5. — 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.