MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente l'approvazione dei progetti e la concessione dei crediti
per l'esecuzione di alcune opere di sistemazione stradale
in aggiunta all'XI periodo

(del 4 dicembre 1956)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

I nostri messaggi stradali hanno, in tesi generale, rispettato il principio della separazione fra opere sussidiate dalla Confederazione e opere integralmente finanziate dal Cantone, raggruppando queste ultime in periodi. Il presente messaggio non tiene conto di questa sistematica, perchè è dettato da pure ragioni di urgenza e contiene quindi due opere sussidiabili federalmente e tre espropriazioni, nonchè altre opere a carico del Cantone, che sono indifferibili.

Per quanto riguarda le prime, dobbiamo richiamare che il ritardo con cui venne promulgata la decisione federale, ha provocato altrettanto ritardo nella presentazione dei progetti, che non potevano essere allestiti prima della scelta dei percorsi accettati agli effetti del sussidiamento. Così temiamo molto che il programma federale 1955/1958, non possa essere realizzato integralmente nel quadriennio, a motivo delle complesse pratiche di pubblica utilità e di espropriazione.

Sono per essere pubblicati, dopo parecchie discussioni d'ordine tecnico, i progetti di Capolago e di Ambri-Rodi, e così pure potranno essere pubblicati quanto prima Chiggiona e Vira-Alabardia mentre non ancora pronto ma è in corso Cadempino.

Per non pregiudicare e ritardare la messa in cantiere di opere, crediamo opportuno inserire in questo messaggio la richiesta di credito per Giornico, sistemazione urgente, che dovrebbe essere iniziata la prossima primavera, dopo aver esperito le relativamente facili espropriazioni, nonchè i crediti per i ripari a Brissago-confine e per alcune espropriazioni di stabili.

Nell'ambito delle opere prettamente cantonali, come si è già rilevato, presentiamo alcuni progetti veramente urgenti, ed una integrazione di credito per opera che già da tempo doveva essere eseguita, ma che venne differita per mancanza di parte del credito. Si tratta in particolare della parziale circonvallazione di Giubiasco, per eliminare la stretta del Borghetto. Ci si poteva e può domandare se la circonvallazione non deve essere più ampia, ma se appena si pensa che dovrà in un futuro non troppo lontano sorgere la grande dorsale lungo il Ticino, si può ritenere prudente contenere queste opere entro i limiti più ristretti, così come si fece per Maroggia. Sulla necessità di creare d'urgenza migliori condizioni di transito a Giubiasco, non ci sembra di dover spendere parole.

Un'altra importante opera riguarda la via Zurigo, a Lugano. E' opera costosa, per le molte espropriazioni, ma necessaria, costituendo la congiunzione fra la stazione SFF e il quartiere di Molino Nuovo nonchè il centro industriale giurisdizione di Viganello, con collegamento sulla strada di Gandria. Abbiamo qui tentato altre soluzioni, come ad esempio la creazione di nuova arteria o lo sbocco in piazza Molino Nuovo, tuttavia senza successo. I risultati che ne sarebbero derivati non stanno in rapporto con la spesa emergente. Altra poteva essere la soluzione se le SFF avessero provveduto al trasferimento della Stazione merci SFF, ma questo postulato non è stato realizzato, e purtroppo non

lo sarà neppure nei prossimi anni, occupate come sono le SFF nella sistemazione della stazione merci di Chiasso.

Gli altri lavori, segnatamente Brusino, Lugaggia-Tesserete, viale Bertola a Chiasso, valico di Pizzamiglio e Genestrerio - Croce Grande, per non citare che i più importanti, sono di natura urgente e possono quindi formare parte integrante di questo messaggio, anche se notevoli crediti sono ancora a nostra disposizione sul precedente decreto legislativo dell'XI^{mo} periodo.

Le pratiche di esproprio e le esigenze della costruzione domandano sempre maggior tempo, onde non è certo errato ottenere crediti per un rilevante volume di lavoro, nascendo, per la diversa difficoltà nelle pratiche amministrative, una naturale diluizione nel tempo della realizzazione dei progetti.

Ciò detto, ci pregiamo darvi un riassunto delle caratteristiche tecniche delle opere.

1. Sistemazione della strada Genestrerio - Croce grande.

La lunghezza del tronco da correggere è di m. 655 e va dall'entrata nord dell'abitato di Genestrerio a Croce grande, verso Mendrisio. Il campo viabile vien portato a 7 m. di larghezza, più una banchina di 1 m.; tra le sez. 1 e 24 e cioè dall'abitato di Genestrerio al cimitero, la banchina è sostituita da un marciapiede pavimentato, di m. 1,50 di larghezza; dalla sez. 24 alla sez. 55 è prevista di nuovo una banchina pedonale in ghiaia di m. 1,50 di larghezza.

Il tracciato non subisce modifiche degne di rilievo; le due curve esistenti vengono corrette e ampliate mediante curve lemniscate.

E' prevista una doppia catramatura superficiale del campo stradale e un tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore, lungo il marciapiede. La spesa è calcolata in Fr. 163.000,— di cui Fr. 3.000,— a carico del Comune di Genestrerio (contributo fisso). Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 7 giugno 1955 ed i piani furono esposti presso la cancelleria municipale di Genestrerio dal 16 giugno al 15 luglio 1955 dando luogo ai seguenti ricorsi :

Conconi Domenico e confirmatari chiedono lo spostamento del marciapiede sul lato opposto' della strada, ciò che non può essere ammesso, poichè il marciapiede già esiste sul lato destro, direzione Genestrerio, dalla Villa Foresta al Manicomio cantonale ed è pure previsto sullo stesso lato destro dal Manicomio alla Croce grande : non è quindi razionale portarlo sull'altro lato della strada solo per il tronco Croce grande - Genestrerio. Il ricorso deve quindi essere respinto.

Il Municipio di Genestrerio contesta la pubblica utilità dell'opera e non ritiene di dover partecipare alla spesa.

La pubblica utilità di una correzione stradale non può essere contestata e il contributo è già stato ridotto all'importo minimo di 3.000,— franchi. Il ricorso deve essere respinto.

Crivelli Giovanni fu Marsilio contesta la pubblica utilità dell'opera, affermando che la strada è già sufficiente per il traffico attuale e per quello futuro. Si fa osservare che la larghezza attuale del campo viabile è di m. 5 cioè che non basta per l'incrocio di torpedoni larghi m. 2,40 autorizzati a circolare, lungo questo tronco, con decreto federale del 16 gennaio 1948. La pubblica utilità non può essere contestata e l'allargamento della strada è necessario per il traffico internazionale Mendrisio - Varese. Il ricorso deve quindi essere respinto.

2. Correzione del Viale dott. Francesco Bertola a Chiasso.

Con la sistemazione della strada Chiasso - Pizzamiglio confine, si rende necessaria anche la correzione del suo accesso diretto e cioè del tronco di ca. 350 ml. che va dall'incrocio con Via Emilio Bossi al ponte sul Breggia. Il tracciato, debitamente allargato, rimane quello attuale. Il campo viabile avrà una pista di m. 6 con due marciapiedi laterali di m. 1,50 ciascuno. La pavimentazione è

prevista mediante tappeto bituminoso di 4 cm. per il campo stradale e di 2 cm. per i marciapiedi. Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 300.000,—, di cui il 40 % a carico dello Stato e il 60 % a carico del Comune di Chiasso.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 29 aprile 1955 e i piani furono esposti presso la cancelleria municipale di Chiasso dal 9 maggio all'8 giugno 1955, dando luogo a due ricorsi: uno da parte della Società in nome collettivo Figli di Agostino Bernasconi, Chiasso, e uno da parte dei sigg. Guido, Bruno e Antonio Bernasconi fu Agostino, pure in Chiasso.

Entrambi i ricorsi considerano l'ampiezza degli incroci tra le vie comunali e la strada cantonale (Viale Bertola) e ne chiedono una notevole riduzione ciò che è in urto con le più elementari norme di urbanistica, in tema di costruzioni stradali. Il Municipio di Chiasso, al quale sono stati sottoposti i due ricorsi propone nettamente di respingerli, per le ragioni suddette e noi aderiamo al preavviso di Chiasso, raccomandando di respingere i ricorsi.

3. Sistemazione dell'incrocio di Via Pollini con Via Brenni a Mendrisio.

La sistemazione di questo crocicchio, assai pericoloso data l'intensità del traffico, è chiesta insistentemente dal Comune di Mendrisio e non può essere ulteriormente rimandata. Si tratta di correggere la curva, mediante arretramento parziale dei muri di cinta dei mappali 1239 e 1698; di correggere la sopraelevazione del campo stradale all'inizio della salita di Via Motta e di posare uno spartitraffico, con demarcazione dei passaggi pedonali e di correggere i marciapiedi.

La spesa è preventivata in Fr. 19.000,— di cui il 50 % a carico del Comune.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 20 dicembre 1955 e l'esposizione dei piani non ha provocato ricorsi.

4. Correzione della strada al valico di Pizzamiglio (Vacallo).

Con decreto legislativo del 10 marzo 1953 (opere stradali del IX periodo) il Gran Consiglio votava un credito di Fr. 280.000,— per la sistemazione del tronco Chiasso-Pizzamiglio, ivi compresi Fr. 100.000,— per la ricostruzione di un muro franato lungo il torrente Breggia e il rinforzo dell'argine: si ottenne in tal modo una strada di 6 m. di larghezza su un tracciato di 639 ml. più un marciapiede, a monte, di m. 1,50. La strada è ora completamente sistemata e pavimentata, con tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore. Il collaudo avvenne nell'estate del 1956.

La realizzazione di quest'opera mise in evidenza la necessità di sistemare anche il breve tronco di 100 ml. che congiunge la tratta corretta al confine italiano: insistenti richieste in tal senso vennero presentate dalle Dogane svizzere e italiane e dai Municipi di Vacallo e di Maslianico (Italia) dato l'intenso traffico di confine e la necessità di decongestionare il valico di Chiasso.

Il progetto prevede per la strada una larghezza di m. 9 più due marciapiedi laterali di m. 1,50 l'uno. La pavimentazione avverrà mediante la posa di un tappeto.

La spesa è calcolata in Fr. 101.000,— di cui il 30 % a carico dell'Amministrazione delle dogane svizzere (Fr. 30.300,—) il resto, vale a dire Fr. 70.700,— vien suddiviso fra lo Stato e il Comune di Vacallo in ragione del 70 % (franchi 49.490,—) rispettivamente del 30 % (Fr. 21.210,—).

Il progetto venne approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 5 agosto 1955 e i piani furono esposti presso la cancelleria municipale di Vacallo dal 16 agosto al 15 settembre 1955.

5. Migliorie in Via Emilio Bossi a Chiasso.

a) Correzione del raccordo con la nuova strada di circonvallazione.

Nel quadro dei lavori previsti dal Piano regolatore di Chiasso è inclusa anche la costruzione di un muro di sostegno alla strada cantonale di

Via Emilio Bossi, tra la nuova arteria di circonvallazione e il ponte sul Breggia. Si tratta di un lavoro preventivato in Fr. 9.500,— che nel frattempo è stato fatto dal Comune di Chiasso, così autorizzato dalla ris. gov. n. 2862 del 5 luglio 1955. La spesa resta conglobata nel consuntivo generale per la sistemazione nell'abitato di Chiasso, con il riparto che sarà stabilito a suo tempo.

b) *Correzione dell'incrocio con Viale Stoppa.*

Il raccordo tra Via Emilio Bossi e il Viale Stoppa è reso pericoloso alla circolazione dallo stabile della sig.ra Erminia Pedroni, sul mappale n. 1188 e di cui il P.R. di Chiasso prevede giustamente l'espropriazione.

Gli accordi in via bonale hanno raggiunto lo scopo e la cessione avviene al prezzo di Fr. 65.000,— ivi compresi la demolizione dello stabile, la cessione di 70 mq. di terreno e l'indennizzo per la sistemazione del terreno e inconvenienti diversi.

L'acquisto dello stabile e del terreno è stato ratificato con ris. gov. n. 3075 del 15 giugno 1956 e la spesa sarà divisa in parti uguali tra lo Stato e il Comune di Chiasso.

6. *Correzione della strada della valle di Muggio: da Ponte Creta al cimitero di Caneggio.*

La strada della valle di Muggio, con il suo prolungamento per Scudellate e Roncapiano, ha assunto una notevole importanza turistica e il traffico ha assunto proporzioni considerevoli anche a causa degli operai che si recano tutti i giorni nella zona di Mendrisio e di Chiasso per lavoro.

La strada della valle di Muggio è tutt'altro che agevole e la circolazione non si svolge senza pericoli, data la ricchezza di curve strette e senza visuale e le forti pendenze; un netto miglioramento si è ottenuto con l'allargamento della strada nell'abitato di Caneggio ma molto resta ancora da fare. Il progetto che presentiamo prevede l'allargamento a m. 5.20 della strada dal Ponte Creta al cimitero di Caneggio, in territorio di Morbio Superiore e di Caneggio.

I materiali di scavo esuberanti, ricavati dalla correzione a Caneggio, vennero impiegati per ripiene, correggendo parzialmente ca. 350 ml. del tronco in questione; occorre ora completare l'opera lungo l'intero percorso. Il tracciato non subisce modifiche degne di nota, pur ampliando le curve per ottenere una maggiore visuale. La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura. La spesa è calcolata in Fr. 230.000,— interamente a carico dello Stato.

7. *Sistemazione della strada Brusino abitato - confine.*

Con decreto legislativo 10 marzo 1953 il Gran Consiglio stanziava un credito di Fr. 500.000,— per l'allargamento e la pavimentazione della strada che va da Brusino al confine con l'Italia. Progetto e preventivo sono stati nel frattempo riveduti e aggiornati, includendo nell'opera anche la costruzione di un marciapiede continuo verso lago, di m. 1,50 di larghezza ciò che porta il preventivo a Fr. 775.000,—.

La tratta da correggere è lunga 1.700 m. ca. e conserva, su per giù, il sedime attuale, convenientemente allargato a 6 m. con curve ad ampio raggio (minimo 60 m.) in modo da ottenere una buona visuale; il profilo longitudinale rimane quindi pressochè invariato.

La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura a caldo; i marciapiedi avranno un tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa ammonta, come abbiamo visto, a Fr. 775.000,— di cui Fr. 45.000,— a carico del Comune di Brusino Arsizio.

Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 28 settembre 1955.

I piani vennero esposti presso la cancelleria comunale di Brusino Arsizio dal 1. al 31 ottobre 1955 e nel termine fissato dalla legge pervennero i seguenti ricorsi :

Siro Mostes, Brusino; Richelli Bruno, Bellinzona; G. W. Birchler Schuler, Brusino; Polli Federico e cointeressati; Otto Girard-Hüsler, Grenchen; A. Gobiet-Wurtz, Brusino; Rossi Provino fu Francesco, Brusino i quali chiedono modifiche costruttive, opere supplementari o esonero da contributi. Si fa osservare che questi ricorsi sono intempestivi poiché non pertinenti con la procedura di dichiarazione della pubblica utilità dell'opera : dovranno essere ripresentati con la procedura di espropriazione, per cui non vengono presi ora in considerazione.

La signora Matilde Würth, Brusino, chiede che l'allargamento della strada tra le sez. 42 T e 43 ½ sia eseguito verso montagna, lasciando intatto il terreno verso lago; tale richiesta non può essere ammessa per ragioni tecniche di costruzione, per cui il ricorso è respinto.

Il prof. T. Poma, per sé e per Eredi fu Poma Giovannina, chiede che venga riesaminata l'opportunità di costruire il marciapiede, ciò che reca danno alla sua proprietà. Si fa osservare che la costruzione del marciapiede è stata decisa dal Consiglio di Stato e che un'eventuale sua soppressione dovrebbe essere decretata dal Gran Consiglio, allorché voterà il credito necessario. Il danno sarà risarcito in base alla procedura di espropriazione.

I sigg. Polli Angelina, Margherita Bernasconi, Polli Enrico, Polli Lucia, Rossi Emilia e Polli Desiderato, tutti in Brusino, chiedono la soppressione del marciapiede e l'esonero dal versamento di contributi privati. Per quanto riguarda la costruzione del marciapiede, si conferma quanto detto sopra; il prelevamento di contributi privati è facoltà del Comune, per cui gl'interessati dovranno presentare il ricorso quando verranno esposte le tabelle dei contributi, con la procedura di espropriazione.

Il credito necessario ammonta a Fr. 275.000,— (credito suppletorio) fermo restando il contributo comunale fisso nella cifra di Fr. 45.000,—.

8. *Prolungamento e sistemazione di Via Zurigo a Lugano.*

La città di Lugano considera uno dei problemi più urgenti della viabilità sul suo territorio la sistemazione di Via Zurigo, anche per convogliarvi il traffico pesante e turistico di transito, diretto da Via S. Gottardo a Molino Nuovo - Cassarate - Gandria confine.

Via Zurigo costituisce l'unico collegamento diretto tra il denso nucleo urbano di Molino Nuovo e la stazione delle FFS per cui assume il carattere di una camionale.

Si tratta essenzialmente di allargare e di pavimentare Via Zurigo dall'imbocco di Via Losanna a piazza Molino Nuovo e di costruirne un nuovo tronco tra piazza Molino Nuovo e Corso Elvezia : opere complementari, incluse nel progetto, sono poi l'allargamento dell'imbocco, lato ovest, del Viale Stefano Francini in piazza Molino Nuovo e l'allargamento di Corso Elvezia, lato est, da Via Ospedale a Via Madonnetta, in modo di migliorare il raccordo tra il nuovo tronco e Via Madonnetta.

Complessivamente, si ottiene un tronco sistemato di ca. 600 ml. con larghezza di m. 9 - 10,50 per il campo viabile, più due marciapiedi laterali larghi da 1 a 2 m. ciascuno.

In piazza Molino Nuovo, punto nevralgico per la circolazione, è necessario spostare la linea tramviaria, scambio compreso, sul lato est, in attesa della progressiva sostituzione dei tram cittadini mediante trolleybus.

Via Zurigo, con il nuovo prolungamento, farà parte della rete stradale cantonale : a sistemazione avvenuta, il tronco di Via Madonnetta, tra piazza Molino Nuovo e Corso Elvezia (ca. 100 ml.) passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Lugano (attualmente è strada cantonale).

Per la realizzazione di quest'opera assai onerosa, si rende necessaria l'espropriazione di ca. 4.500 mq. di area privata e la demolizione totale o parziale di stabili civili e rustici per un volume di ca. 11.000 mc. In tal modo, il preventivo di spesa ammonta a Fr. 2.360.000,— e precisamente :

a) espropriazioni	Fr. 1.043.900,—
b) lavori stradali	» 1.240.440,—
c) sistemazione della linea tramviaria	» 36.940,—
d) impianti di segnalazione luminosa	» 38.720,—

Totale Fr. 2.360.000,—

Sono interamente a carico del Comune la pos. c) e d) mentre il resto della spesa sarà diviso in parti uguali tra lo Stato e il Comune di Lugano, al quale incombe anche la costruzione della fognatura, con un preventivo di Fr. 50.000,— messo a beneficio dei sussidi di legge.

E' prevista per la pavimentazione, la posa di un tappeto bituminoso su una semipenetrazione di sottofondo.

Il progetto venne studiato e allestito dall'Ufficio tecnico comunale di Lugano e fu approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 29 aprile 1955 accordando in tal modo la pubblica utilità dell'opera.

I piani furono esposti presso la Cancelleria municipale di Lugano dal 9 maggio all'8 giugno 1955 : fu presentato un solo ricorso da parte dei sigg. Eredi fu Pasquale Piona, rappresentati dal sig. avv. Emilio Rava per chiedere:

- a) in via principale: l'espropriazione completa dei mappali 540 - 538 - 537 per l'allargamento della vecchia piazza Molino Nuovo ;
- b) in via subordinata : l'espropriazione del mappale 540 limitatamente allo smusso necessario per ottenere la visuale nel crocevia.

Il ricorso è deciso nel senso che gli organi tecnici cantonali e del Comune di Lugano prenderanno in considerazione la richiesta fatta in via subordinata dai ricorrenti, vale a dire una riduzione della svasatura d'imbocco sul mappale 540, sempre che il Comune di Lugano abbandoni definitivamente la soluzione di Piano regolatore caldeggiata dai ricorrenti con la loro richiesta in via principale.

Il credito necessario ammonta, come abbiamo detto, a Fr. 2.360.000,— di cui Fr. 1.142.170,— a carico dello Stato e Fr. 1.217.830,— a carico del Comune di Lugano.

9. *Correzione della strada Tesserete — Lugaggia*

Si svolge su un percorso di 819 m., da casa Antonini (Lugaggia) al passaggio a livello vicino alla stazione di Tesserete ; 526 ml. in territorio di Lugaggia e 293 ml. in territorio di Tesserete.

Con la correzione di questo ultimo tronco, sarà completata la sistemazione della strada Lugano - Tesserete.

L'allargamento del campo stradale nell'abitato di Lugaggia avrebbe richiesto una spesa eccessiva ; per questa ragione, il progettista ha studiato una deviazione fuori del nucleo abitato, parallelamente alla ferrovia per poi allacciarsi alla vecchia strada alla sez. 26 ; da questo punto fino a Tesserete, il tracciato non subisce nessuna modifica, salvo l'allargamento del campo viabile a m. 6 e l'ampliamento delle curve, con raggi minimi di 50 m. salvo alla sez. 93 dove il raggio è di m. 40. Pendenza massima 7,2 % tra le sez. 18 e 26.

I manufatti degni di nota sono un tombino di 50 cm. di luce alla sez. 53 e un sottopassaggio alla sez. 14.

La pavimentazione è prevista mediante tappeto bituminoso.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 380.000,— di cui Fr. 129.920,— per la zona urbana e suburbana di Lugaggia : in tal modo il Comune di Lugaggia è chiamato a contribuire con il 15 % vale a dire con una quota di Fr. 19.488,— calcolata provvisoriamente sul preventivo, come di regola. Sul territorio di Tesserete, la correzione si svolge in aperta campagna, così che il Comune non partecipa alla spesa.

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. dell'11 maggio 1956 e vennero esposti presso la cancelleria di Lugaggia e di Tesserete dal 26 maggio al 25 giugno 1956 dando luogo ai seguenti ricorsi :

Il Municipio di Lugaggia chiede che il contributo imposto venga ridotto al 5 % ; ciò che non è possibile per ragioni equitative, non volendo creare disparità di trattamento, rispetto ad altri Comuni. Il ricorso è quindi respinto.

I sigg. Eredi fu Paolo Spreafico, Lugaggia, si preoccupano della solidità e dell'utilizzazione dei locali del loro stabile : il ricorso è intempestivo e dovrà essere ripetuto con la procedura di espropriazione.

I sigg. Eredi fu Gioachino Antonini, Lugaggia, chiedono una modifica del tracciato, poichè quello del progetto rovina i terreni e procura spese ingenti per il rimodernamento del loro stabile : si osserva che la nuova strada non danneggia i terreni, come viene asserito dai ricorrenti e che il tracciato, per ragioni tecnico-costruttive, non può essere modificato, per cui il ricorso è respinto.

Il credito necessario ammonta, come abbiamo detto, a Fr. 380.000,— di cui Fr. 19.488,— a carico del Comune di Lugaggia.

10. Sistemazione della strada nell'abitato di Lopagno.

La strada cantonale attraversa l'abitato di Lopagno con una doppia curva irregolare, ricca di strozzature, così che la circolazione si svolge con difficoltà, per la presenza di edifici che ostacolano la visuale. Dopo la costruzione della strada di circonvallazione in Val Colla, una forte aliquota del traffico si svolge ora lungo il tronco Tesserete - Bidogno - Scareglia e trova numerosi ostacoli, specialmente nell'abitato di Lopagno.

Il progetto prevede la correzione di ca. 314 ml. di strada, portando a m. 5,20 la larghezza del campo viabile. Il tracciato non subisce notevoli modifiche, salvo alla Casa vescovile, dove passa a valle della chiesa, ciò che provoca lo spostamento della sacrestia e la demolizione di un rustico e di un'automobile. E' necessaria anche la demolizione parziale di due case alle sez. 23 e 28 e di una stalla alla sez. 31. La raccolta delle acque è assicurata da una tombinatura lungo l'intero percorso. La pavimentazione sarà fatta mediante tappeto bituminoso. Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 130.000,— di cui Fr. 71.000,— per la zona urbana e 59.000,— per la tratta fuori dell'abitato.

Il Comune di Lopagno partecipa con il 20 % della spesa per la tratta urbana, vale a dire con un contributo di Fr. 14.200,—.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 6 luglio 1956. L'esposizione dei piani ha dato luogo a un ricorso da parte del Municipio di Lopagno, il quale chiede :

- a) una riduzione del contributo dal 25 % al 15 % ciò che non può essere ammesso, per ragioni di principio e di uniformità di trattamento, rispetto ad altri Comuni rurali che si trovano in condizioni analoghe; tenuto però conto delle speciali condizioni del Comune di Lopagno, siamo d'accordo di limitare il contributo comunale al 20 % della spesa per la zona abitata;
- b) la costruzione di un marciapiede nell'abitato, ciò che non può essere concesso, poichè la forte spesa non sarebbe proporzionata all'utile che ne deriverebbe, considerando anche le precarie condizioni finanziarie del Comune di Lopagno; il carattere secondario di questa strada;

- c) l'immissione degli scoli luridi nella tombinatura stradale, ciò che non può essere tollerato, poichè in urto con la legge 17 gennaio 1951 sulla costruzione e manutenzione delle strade cantonali;
- d) la rimozione di tubazioni, ecc., a spese dello Stato, ciò che non può essere concesso, poichè tutte le tubazioni che passano sotto il sedime stradale sono state posate a titolo precario e devono essere rimosse a spese del concessionario.

11. *Correzione del crocicchio stradale di Bottogno (Viganello).*

La Via Pedemonte, vale a dire la strada cantonale che congiunge direttamente Cassarate con Viganello, ha un forte traffico, specialmente di autocarri: l'incrocio con le strade comunali di Via Bottogno e di Via Collina è considerato uno dei punti più pericolosi della rete stradale sul territorio di Viganello; infatti, lo sbocco di Via Bottogno sulla cantonale non ha praticamente nessuna visuale, a causa dello stabile Giorgetti - Bernasconi, gravato da servitù di piano regolatore fin dal 1933.

Il progetto prevede la demolizione di un'ala dello stabile e l'ampliamento del raccordo stradale, tenendo conto degli allineamenti futuri, in base al P.R. La spesa è valutata in Fr. 45.000,— di cui 25.000,— per le espropriazioni ed è sopportata in parti eguali dallo Stato e dal Comune di Viganello.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 31 luglio 1956 e l'esposizione dei piani non ha dato luogo a ricorsi contro la pubblica utilità.

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

Si tratta della correzione di un breve tronco di 200 m. compreso tra il ponte e l'accesso all'abitato superiore. Si dà alla strada una larghezza costante di m. 6 con un profilo trasversale convesso. La tombinatura già esistente vien migliorata mediante la costruzione di 3 pozzetti collettori.

Pavimentazione mediante una semipenetrazione. Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 39.500,— di cui il 25 % a carico del Comune (Fr. 9.875,—).

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. dell'11 novembre 1955 e i piani vennero esposti presso la cancelleria municipale di Lodrino dal 16 novembre al 15 dicembre 1955 dando luogo ai seguenti ricorsi:

I sigg. Mosè Bernardi, Brusorio Enrico ed Eredi fu Rocco Biasca tutti in Lodrino, chiedono piccole modifiche costruttive e indennizzi: si fa osservare che i ricorsi interposti sono intempestivi e che dovranno essere nuovamente presentati con la procedura di espropriazione.

Il Municipio di Lodrino chiede che il contributo impostogli venga ridotto al 20 %. Si fa osservare che, trattandosi di una correzione in zona urbana, il contributo del 25 % risulta equo e proporzionato, normalmente adottato per le sistemazioni urbane nei paesi di campagna. Il ricorso deve quindi essere respinto.

13. *Costruzione di una strada di circonvallazione all'abitato di Giubiasco.*

Il problema dell'attraversamento stradale di Giubiasco è da anni oggetto di esame, discussioni e studi ma non si è mai potuto giungere ad una conclusione poichè i pareri erano discordi: chi voleva l'attraversamento del nucleo abitato del Borghetto, con la demolizione di numerosi stabili, chi invece preferiva un nuovo tronco di circonvallazione per ottenere un tracciato razionale e consona alle esigenze della circolazione.

Bisogna riconoscere che la strada attuale del Borghetto, con le strozzature che impediscono il passaggio di due automezzi, costituisce senza dubbio il punto peggiore di tutta la strada del Gottardo, da Airole a Chiasso, così che, dato il traffico, la situazione esistente non può più essere tollerata.

I ritardi e le remore nella soluzione di questo importante problema stradale sono dovuti al fatto che è in programma (anche se si tratta di un pro-

gramma non ancora definito nel tempo) la costruzione dell'autostrada Castione-Chiasso, con tracciato lungo l'argine del Ticino, per convogliare il traffico internazionale. La realizzazione di questa autostrada non è immediata, nè possiamo fissare già fin d'ora un termine, poichè legata al programma federale per la sistemazione delle grandi strade di pianura.

In attesa che questi vasti progetti abbiano a diventare realtà, non si poteva rimandare sine die quello più circoscritto dell'attraversamento di Giubiasco: le trattative con il Comune di Giubiasco hanno portato a scegliere il tronco di circonvallazione all'abitato anzichè l'attraversamento del Borghetto.

Il progetto di circonvallazione prevede una spesa molto inferiore a quella necessaria per l'attraversamento del Borghetto ed è preferibile poichè facilita e decongestiona il traffico, non obbligandolo ad attraversare un nucleo abitato.

Il nuovo tronco di circonvallazione si stacca dalla cantonale nella località dei Saleggi presso lo stabile Luigi Jorio e si innesta nuovamente al vecchio tracciato in corrispondenza alla piazza di Giubiasco: ha una lunghezza complessiva di circa 750 m. e una larghezza di m. 7 più due marciapiedi laterali di m. 1,50 ciascuno: la larghezza totale del sedime è quindi di 10 m. Le curve hanno raggi di m. 80 - 125, con un rettilineo intermedio di ml. 336. La strada è in leggera salita verso Giubiasco, con pendenze dell'1,07 - 3,62 %.

La pavimentazione è prevista mediante la posa di un tappeto bituminoso sul campo viabile e sui marciapiedi.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 844.000,— e precisamente:

espropriazioni	Fr. 410.000,—
lavori preliminari, scavi e trasporti	» 28.520,—
murature	» 136.200,—
pozzetti e allacc. alla fognatura	» 11.300,—
campo stradale e marciapiedi	» 180.410,—
opere diverse	» 15.665,—
imprevisti ca. 10 %	» 37.205,—
spese generali (progetto, assist. ecc.)	» 24.700,—

Totale Fr. 844.000,—

Il Comune di Giubiasco è chiamato a partecipare alla spesa con un contributo di Fr. 253.200,— pari al 30 % della spesa (preventivo) e dovrà provvedere anche alla costruzione della fognatura. Inoltre a costruzione avvenuta il tronco di strada cantonale Saleggi (sez. 11) Borghetto - Piazza (sez. 53 - 54) passa nello stato in cui si trova, in proprietà e manutenzione al Comune di Giubiasco.

I piani sono stati esposti presso la cancelleria municipale di Giubiasco dall'11 giugno al 10 luglio 1956 provocando i seguenti ricorsi:

Il signor Giuseppe Melera contesta la pubblica utilità dell'opera e chiede l'allargamento della strada del Borghetto oppure una variante di quella di circonvallazione, con deviazione tra le ville Olgiati e Miramonti. Si osserva che il progetto di correzione nel Borghetto è stato abbandonato poichè troppo costoso e tecnicamente irrazionale. La soluzione proposta dal ricorrente peggiora le condizioni del traffico, per cui non può essere accettata: il ricorso deve essere respinto.

Il signor Remo Jauch non contesta la pubblica utilità ma propone di allacciare l'attuale strada cantonale a quella esistente fra casa De Prati e i Saleggi. Si osserva che il tracciato scelto dal progetto che presentiamo, è razionale, sia dal lato tecnico che da quello finanziario, poichè utilizza al massimo il sedime della strada esistente. La variante proposta non è accettabile e il ricorso deve quindi essere respinto.

Il signor Tebaldo Deprati non contesta la pubblica utilità dell'opera ma la larghezza del campo viabile e degli allacciamenti. Si osserva che la larghezza

del campo viabile degli incroci è determinata dalla natura stessa delle strade, che sono principali. Per ragioni di sicurezza del traffico, le norme adottate non possono essere modificate e il ricorso deve quindi essere respinto.

Il signor Paolo Cattori è contrario all'attraversamento dei mappali 546/547 e afferma che il tracciato scelto non risolve il problema nè dal lato tecnico nè da quello finanziario. Si osserva che l'imbocco della nuova strada su quella esistente è razionale e che fu studiato in base alle nuove norme che regolano la circolazione stradale. Il ricorso deve quindi essere respinto.

Il signor Erminio Codioli chiede un leggero spostamento dell'asse stradale verso valle. Si osserva che il tracciato non può essere modificato, per ragioni planimetriche, poichè si tratta di un rettilineo. Durante la procedura di espropriazione si esaminerà l'opportunità di un'espropriazione totale dello scorporo.

14. *Migliorie lungo la strada del Gambarogno.*

a) a Magadino di sopra.

Si espropriano mediante accordi bonali, un fabbricato civile e un rustico appartenenti al signor Salvatore Sargenti tra Quartino e Magadino, e confinanti con la strada. I fabbricati invadono il nuovo tracciato, per cui sono destinati a scomparire. L'acquisto immediato, evita il rimodernamento degli stabili e, per conseguenza, maggiori spese di espropriazione più tardi.

La cessione dei mappali 35 - 35 a - 35 b (casa di abitazione, stalla e corte) è stata concordata in Fr. 25.000,— complessivamente; la spesa venne approvata dalle Autorità federali, poichè la ricostruzione della strada del Gambarogno è sussidiata dalla Confederazione (strade principali di pianura). Gli accordi furono ratificati dalla ris. gov. n. 3098 del 21 luglio 1955.

b) a San Nazzaro.

Caso analogo al precedente; riguarda lo stabile ai mappali 992 - 995 della signora Anna ved. Galli, che vien ceduto per la somma complessiva di Fr. 30.300,—. Anche questa spesa è autorizzata dall'Ispettorato federale dei lavori pubblici.

Gli accordi furono ratificati dalla ris. gov. n. 3910 del 17 agosto 1956.

15. *Correzione della strada Solduno - Pontebrolla : espropriazione dello stabile Mario Malè a Solduno.*

La correzione della strada Solduno - Pontebrolla esige la demolizione dello stabile di proprietà del signor Mario Malè di Solduno. In base ad accordi bonali, è stato fissato un indennizzo complessivo di Fr. 80.100,— per la cessione completa del mappale 2151 e subaltermi.

Con la demolizione dell'edificio principale e di rustici, si migliora notevolmente la visuale, in un punto di fortissimo traffico, agevolando la circolazione. La demolizione avverrà solo a conclusione delle trattative per la partecipazione del Comune alla spesa.

16. *Correzione stradale e consolidamento della parete rocciosa a Madonna di Ponte (Brissago confine).*

Con decreti legislativi del 27 dicembre 1949, 10 marzo 1953 e 22 giugno 1955 il Gran Consiglio accordava un credito complessivo di Fr. 390.000,— per la sistemazione della strada e la costruzione di una piazza di giro a Madonna di Ponte, cioè al valico italo-svizzero di Brissago. L'esecuzione di queste opere mise in evidenza la necessità di provvedere ad un accurato spurgo e consolidamento della sovrastante parete rocciosa, data la presenza di massi pericolanti e di strati superficiali instabili, così che il Consiglio di Stato, con ris. gov. del 18

novembre 1955 autorizzava il Dipartimento delle pubbliche costruzioni ad eseguire ripari, ancoraggi, speroni di consolidamento e sbancamenti di roccia per eliminare ulteriori pericoli di caduta di sassi ed evitare il ripetersi di disgrazie come quella verificatasi l'11 settembre 1955 e nella quale si ebbero a lamentare un morto e alcuni feriti, poichè un masso roccioso precipitò su un'automobile che transitava lungo la strada Brissago-confine. I lavori, decisi in base ad una accurata perizia geologica del prof. Dalvesco di Locarno, erano preventivati in Fr. 56.000,— e tale fu la spesa autorizzata dal Consiglio di Stato, ma nel corso dei lavori si rivelarono situazioni nuove, dovute alla natura geologica ed alla qualità della roccia, così che altre opere di maggior ampiezza si imposero per sbancare i corsi instabili, ed arrivare ad una parete solida e sicura. Il preventivo fu superato poichè le opere di premunizione furono estese ad una zona contigua, a monte della piazza di giro tra le sez. 15-20 del progetto di correzione della strada. Per coprire il sorpasso e per ultimare i lavori di premunizione in questa zona è necessario un nuovo credito di Fr. 56.000,—. I lavori vennero sospesi in attesa del credito e la spesa sarà inclusa nel consuntivo generale di sistemazione della strada e messa al beneficio dei sussidi federali previsti per la correzione del tronco Cadenazzo-Locarno-Brissago confine. Il credito complessivo che chiediamo ammonta quindi a Fr. 112.000,—.

17. *Correzione della strada Bodio - Giornico, dal km. 85.500 al km. 86.400.*

Si allargano ca. 900 ml. di strada a cominciare da 250 m. a sud del ponte metallico delle FFS fino all'abitato di Giornico.

L'andamento planimetrico non subisce modifiche sostanziali: il tracciato si scosta da quello attuale solo in corrispondenza al ponte ferroviario, per eliminare una curva con controcurva strozzata; il progetto prevede una curva di 350 m. di raggio con raccordi clotoidali.

Il profilo longitudinale mantiene l'attuale livelletta, con una pendenza massima del 5,65 % prima di arrivare a Giornico.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 9 che diminuisce fino a m. 6,50 nella zona urbana di Giornico, a causa della disposizione dei fabbricati esistenti: la strada sarà fiancheggiata da due marciapiedi di m. 1,50 l'uno, dal ponte della ferrovia fino all'entrata dell'abitato: nel paese, i marciapiedi sono sostituiti da salvagente, data la sporgenza degli stabili.

Si ricostruiscono il vecchio ponte a volta sul reale S. Anna, gettando una soletta in cemento armato di m. 4,80 di luce e due altri ponticelli di poca importanza.

Una fognatura comunale raccoglierà anche le acque stradali, con un adeguato numero di pozzetti.

La pavimentazione è prevista a semipenetrazione, con rivestimento di un tappeto bituminoso.

La spesa è calcolata in Fr. 700.000,— di cui:

a) per la tratta urbana (sez. 79-118)	Fr. 164.000,—
b) per la tratta suburbana (sez. 57-59)	» 237.200,—
c) per la tratta in aperta campagna (sez. 1-57)	» 298.800,—
	<hr/>
	Totale Fr. 700.000,—

L'opera è a beneficio del sussidio federale per il valico del S. Gottardo, in ragione del 70 % della spesa.

La differenza viene suddivisa fra lo Stato e il Comune di Giornico nelle seguenti proporzioni:

- zona urbana, dalla sez. 79 alla sez. 118, il 50 % a carico del Comune ed il rimanente 50 % a carico dello Stato;
- zona semi urbana dalla sez. 57 alla 59, il 25 % a carico del Comune ed il 75 % a carico dello Stato;

c) zona in aperta campagna dalla sez. 1 alla 57, a completo carico dello Stato.
 Il finanziamento risulta quindi come segue :

	<i>Confederazione</i>	<i>Stato</i>	<i>Comune</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
zona urbana	114.800,—	24.600,—	24.600,—
zona suburbana	166.040,—	53.370,—	17.790,—
zona in aperta campagna	209.160,—	89.640,—	—,—
Totale	490.000,—	167.610,—	42.390,—

Progetti e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. dell'8 maggio 1956. L'esposizione dei piani per la pubblica utilità non ha dato luogo a ricorsi.

Fatte queste premesse, vi invitiamo a voler dare la vostra approvazione all'annesso disegno di decreto.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
Canevascini

Il Cons. Segr. di Stato :
Stefani

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dei progetti e la concessione dei crediti
per l'esecuzione di alcune opere di sistemazione stradale
in aggiunta all'XI periodo

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 4 dicembre 1956 n. 665 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 e sono accordati i relativi crediti :

<i>Designazione opere</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico</i>	
		<i>Stato</i>	<i>Comune o altri enti</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Sistemazione della strada Genestrerio - Croce Grande	163.000,—	160.000,—	3.000,—
2. Correzione del Viale Francesco Bertola, Chiasso	300.000,—	120.000,—	180.000,—
3. Sistemazione dell'incrocio di Via Polini con Via Brenni a Mendrisio	19.000,—	9.500,—	9.500,—
4. Correzione della strada al valico Pizzamiglio (Vacallo)	101.000,—	49.490,—	51.510,—
5. Migliorie in Via E. Bossi a Chiasso :			
a) correzione del raccordo con la nuova strada di circonvallazione	9.500,—	9.500,—	—,—
b) correzione dell'incrocio con viale Stoppa	65.000,—	32.500,—	32.500,—
6. Correzione della strada della valle di Muggio da Ponte Creta al cimitero di Caneggio	230.000,—	230.000,—	—,—
7. Sistemazione della strada Brusino abitato - confine	275.000,—	230.000,—	45.000,—
8. Prolungamento e sistemazione di Via Zurigo a Lugano	2.360.000,—	1.142.170,—	1.217.830,—
9. Correzione della strada Tesserete - Lugaggia	380.000,—	360.512,—	19.488,—
10. Sistemazione della strada nell'abitato di Lopagno	130.000,—	115.800,—	14.200,—
11. Correzione del crocicchio stradale di Bottogno (Viganello)	45.000,—	22.500,—	22.500,—
12. Sistemazione della strada nell'abitato di Lodrino	39.500,—	29.625,—	9.875,—

Designazione opere	Preventivo	Quota a carico	
		Stato	Comune o altri enti
	Fr.	Fr.	Fr.
13. Costruzione di una strada di circonvallazione all'abitato di Giubiasco	844.000,—	590.800,—	253.200,—
14. Migliorie lungo la strada del Gambarogno :			
a) a Magadino di sopra casa Sargenti	25.000,—	17.500,—	7.500,—
b) a San Nazzaro casa Galli	30.300,—	21.210,—	9.090,—
15. Correzione della strada Solduno - Ponte Brolla (stabile Malè)	80.100,—	80.100,—	—,—
16. Correzione della strada e consolidamento della parete rocciosa Madonna di Ponte (Brissago confine)	112.000,—	78.400,—	33.600,—
17. Correzione della strada Bodio-Giornico (dal km. 85.500 al km. 86.400)	700.000,—	167.610,—	532.390,—
Totale	5.908.400,—	3.467.217,—	2.441.183,—

Art. 2. — 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. 3. — 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. 4. — E' accordata ai Comuni la facoltà di imporre ai privati i contributi di legge.

Art. 5. — 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 iscrivere al movimento capitali del Dipartimento delle finanze.

Art. 6. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

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