

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente l'approvazione del nuovo tracciato della strada cantonale
Capolago-Segoma, la dichiarazione della pubblica utilità e lo stanziamento
dei crediti per la costruzione dei ponti stradali e della ferrovia
del Generoso

(dell'11 luglio 1957)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Presentandovi l'ultimo messaggio per il finanziamento delle opere stradali al beneficio di sussidi federali, vi abbiamo informati che per le sistemazioni di Giornico (crediti già concessi) Ambri - Rodi, Chiggiogna, Cadempino e Capolago, ancora pendevano trattative con l'Autorità federale, che frapponeva qualche ostacolo alla esecuzione delle previste correzioni, in relazione principalmente al tracciato delle autostrade e delle strade nazionali di grande traffico. Si trattava, in sostanza, di sapere se il programma 1955/58 doveva svolgersi come previsto, con i criteri vigenti al momento del suo allestimento, oppure se doveva essere adattato alle nuove concezioni in materia di sistemazione delle arterie di grande traffico.

Ripetuti esami della situazione con l'Autorità federale, hanno permesso di chiarire tre importanti progetti: Giornico, Rodi-Ambri e Capolago. Non ancora definitivamente chiariti sono per contro Chiggiogna e Cadempino.

Per Giornico si poneva il problema a sapere se non doveva essere tentata la circinnvallazione a monte, sul sedime della nuova strada nazionale.

Ma quel progetto presupporrebbe la continuazione della correzione fino a Lavorgo, poichè non avrebbe senso un raccordo discendente a monte di Giornico, per poi risalire verso la Biaschina. Il progetto, approvato dal Gran Consiglio, può quindi essere realizzato.

Anche nel settore Ambri - Rodi venne approvato il progetto allestito dal nostro Ufficio tecnico: sono da chiarire con le S.F.F. unicamente i problemi inerenti la soppressione dei passaggi a livello, soppressione in sè, per la strada, non necessaria.

A Chiggiogna, per contro, si pone un problema di non facile soluzione: la correzione della strada esistente, porta, se si vuole il raccordo all'inizio di Faido, alla costruzione di un importante sottopassaggio, assai costoso. Per contro, costruendo circa 3 km. di nuova strada, si potrebbe operare la circinnvallazione di Faido, sempre a valle della ferrovia, e così collegare l'imbocco del Monte Piottino con Fedoccio, senza attraversare la linea ferroviaria ed evitando gli agglomerati di Chiggiogna e di Faido.

Questo problema è ancora aperto.

Lo stesso dicasi per Cadempino, dove si pone il quesito se sistemare la esistente strada, attraversando Cadempino e Vezia, o se non conviene scegliere il tracciato a valle della ferrovia, collegando direttamente Ostarietta con le cinque vie di Massagno.

Anche questo è problema che domanda ulteriore studio, poichè il tronco potrebbe già assumere le caratteristiche di autostrada, ed avrebbe il pregio di creare un nuovo accesso a Lugano.

Per Capolago, invece, un accordo è stato raggiunto con l'Autorità federale, sulla base del progetto del nostro Ufficio tecnico, riconoscendo che un diverso tracciato a monte del paese, avrebbe creato raccordi molto costosi.

Non siamo in grado di sottoporvi una domanda di credito definitiva, dovendo ancora negoziare, con le FFS il contributo, e con la Confederazione il sussidio, che sarà di almeno il 50 %.

Dobbiamo però sottoporvi una domanda di credito parziale al fine di permetterci l'ordinazione degli elementi prefabbricati per l'esecuzione dei ponti stradali e della ferrovia del Generoso, sopra il fascio di binari delle FFS, così da procedere alla costruzione di questi importanti manufatti durante il prossimo inverno, quando il traffico per i grotti non è intenso e la ferrovia del Generoso è fuori esercizio. Non procedendo a questo modo, i riferiti lavori preliminari dovrebbero essere rinviati all'inverno 1958/59, ed il resto dell'opera a dopo il 1959/60.

Se invece nell'inverno 1957/1958 possono essere posati questi due ponti, ancora nella primavera del 1958 si potrà dar mano all'altro lavoro, per condurre la strada a monte della ferrovia.

Diamo qui un breve riassunto esplicativo del progetto :

Il progetto di correzione della strada Capolago-Segoma prevede la costruzione di un nuovo tronco, di ca. 1'000 ml., dal palazzo comunale di Capolago-Segoma, parallelamente alla linea ferroviaria, a monte della stessa, eliminando in tal modo il passaggio a livello esistente.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 9 più un marciapiede di m. 1,50. L'allacciamento con Riva-Brusino è fissato all'altezza del Grotto del Tiglio, mediante la costruzione di un cavalcavia in cemento armato prefabbricato, della larghezza di m. 6 più un marciapiede di m. 1,50.

I due ponti in ferro esistenti, saranno demoliti, poichè una loro sistemazione non sarebbe razionale, nè dal lato tecnico, nè da quello finanziario.

E' previsto lo spostamento della ferrovia del Generoso, per evitare che la stessa venga attraversata dalla strada, davanti alla stazione di Capolago; in tal modo si elimina l'attraversamento di una cremagliera, da parte delle automobili, ciò che costituisce un grave inconveniente.

E' pure prevista la costruzione di una strada comunale parallela a quella cantonale, che servirà di accesso alle Cantine.

Nelle vicinanze dell'attuale passaggio a livello, sarà costruito un sottopassaggio di m. 3,60 di larghezza e di 3 di altezza, per il traffico dei pedoni, dei carri, ecc. Anche il piccolo passaggio a livello vicino al debarcadere sarà soppresso e sostituito da un sottopassaggio pedonale, analogo a quello costruito a Maroggia, vicino al ristorante Valmara.

Il nuovo tronco stradale, studiato di concerto con gli organi tecnici delle FFS e con il Municipio di Capolago, tien conto dei desiderata del Comune e dei futuri bisogni per l'ampliamento della stazione ferroviaria.

La soluzione scelta è razionale e servirà a rendere più snella e sicura la circolazione tra Maroggia e Chiasso.

L'opera sarà messa al beneficio di un sussidio federale del 50 % (nuovi tronchi per le strade principali di pianura).

Il progetto è stato accettato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 5 aprile 1957.

I piani sono stati esposti presso la Cancelleria municipale di Capolago e di Mendrisio, per la pubblica utilità del piano regolatore delle strade cantonali, dal 10 aprile al 9 maggio 1957.

Nel termine previsto dalla legge sono stati presentati i seguenti ricorsi :

a) IN TERRITORIO DEL COMUNE DI CAPOLAGO :

1. Aldo Sassi fu Manfredo, Capolago

Non contesta nè la pubblica utilità, nè il tracciato della strada Segoma-Capolago, ma chiede uno spostamento o una variante, per quanto possibile, del progettato raccordo fra la strada comunale e la nuova strada.

Per ragioni tecniche, la richiesta non può essere ammessa. I profili delle singole strade sono fissi e non possono essere modificati. Pure il ciglio della nuova strada, lato ferrovia, non può in nessun modo, per ragioni ferroviarie, essere spostato. Eventuali indennità, per parziale svalutazione di piazzali, potranno essere fatte valere in sede di espropriazione.

2. *Cooperativa di Consumo, Capolago*

Contrariamente a quanto affermato nel ricorso, lo stabile non viene demolito; il progetto prevede la formazione di un portico, con diritto di passo pubblico.

La Società potrà quindi continuare, nella medesima posizione, a esercitare il suo commercio.

3. *Antonio Sulmoni, Capolago*

Non contesta la pubblica utilità nè il tracciato della strada Segoma-Capolago, ma chiede lo spostamento, in quanto possibile, del progettato raccordo fra la strada comunale e la nuova strada e si oppone alla scarpata sul suo fondo nr. 67.

Come già osservato a proposito del ricorso Sassi, per ragioni tecniche le richieste non possono essere ammesse. Le eventuali indennità per la svalutazione dei nr. di mappa 279, 3 e 67 potranno essere fatte valere in sede di espropriazione.

4. *Alfonso Vassalli, Riva San Vitale*

Non contesta nè la pubblica utilità nè il tracciato della strada Segoma-Capolago, ma chiede solo lo spostamento o una variante, in quanto possibile, nel progettato raccordo fra la strada comunale e la nuova strada.

Come già osservato per i ricorsi Sassi e Sulmoni, per ragioni tecniche la richiesta non può essere ammessa.

Eventuali indennità per svalutazione si possono far valere in sede di espropriazione.

5. *Vassalli della Gada e Co. S.A. (patr. avv. Guglielmetti)*

Non contesta la pubblica utilità, ma chiede una modifica del tracciato o la messa a disposizione di una superficie di terreno che valga a ridurre i gravi inconvenienti subiti.

Una modifica del tracciato non entra in considerazione, perchè non è possibile, essendo legati al sedime ferroviario. Prima di iniziare la procedura di espropriazione sarà fatto un sopralluogo per esaminare e discutere la situazione che viene creata con l'esecuzione dell'opera.

6. *Consiglio Parrocchiale, Riva San Vitale*

Interpone ricorso contro il tracciato della progettata strada perchè il map-pale nr. 500 vien ridotto di metri 6 in profondità, perdendo così notevolmente di valore.

Il profilo stradale non può essere variato, perchè corrisponde alle norme fissate dall'Ispettorato federale per il sussidiamento delle strade principali di pianura, inoltre, il tracciato non può essere spostato perchè siamo legati al futuro sedime ferroviario.

Il ricorso è quindi da respingere.

7. *Pampuri Giuseppe, Capolago*

Chiede di trovare una soluzione tecnica del tracciato, più normale ed adeguata all'allineamento generale delle costruzioni attuali.

Per ragioni tecniche, la richiesta non può essere ammessa: nell'allestire il progetto si è già cercato di adattare il tracciato, nel miglior modo possibile,

all'allineamento delle costruzioni esistenti.

Eventuali indennizzi per svalutazione si possono far valere in sede di espropriazione.

8. *Sigg. Eredi Maderni, fu G.B., Riva San Vitale*

Non contestano nè la pubblica utilità nè il tracciato della strada Segoma-Capolago, ma chiedono esclusivamente lo spostamento del progettato raccordo fra la strada comunale e la nuova strada.

Per ragioni tecniche la richiesta non può essere ammessa. Le pretese di indennità possono essere fatte valere in sede di espropriazione.

9. *Redaelli Carlo, Eva, Capolago*

Interpongono ricorso contro il tracciato perchè il mappale nr. 397 viene colpito con una espropriazione a forma di triangolo, in modo che partendo da una larghezza di ml. 4 va a restringersi a ml. 1.

Vale quanto osservato per il ricorso Pampuri.

10. *Comunione ereditaria avv. Carlo Scacchi, (patr. avv. F. Bolla)*

Il ricorrente chiede di spostare verso il piazzale di scarico della ferrovia, il ciglio esterno del raccordo per Mendrisio, al mappale nr. 395.

Per ragioni tecniche, lo spostamento non è possibile, poichè, ammettendo il tracciato proposto dal ricorrente, si impedirebbe agli autoveicoli provenienti da sud, vecchia strada, di immettersi nel nuovo cavalcavia; così dicasi per il senso di marcia, nuovo cavalcavia - vecchia strada direzione sud.

Lo spazio previsto dal progetto è il minimo indispensabile per poter eseguire una normale manovra.

La seconda richiesta, cioè l'eliminazione del marciapiede lungo i mappali nr. 395 - 378 - 372, non può essere ammessa poichè, in primo luogo, il marciapiede è necessario per la sicurezza dei pedoni e, in secondo luogo, non viene ricavato invadendo le proprietà private, ma utilizzando il sedime già esistente, per cui non c'è espropriazione di sedime privato.

Il ricorso è quindi da respingere.

11. *Municipio di Capolago*

Non si oppone alla dichiarazione della pubblica utilità ma :

1. ritiene che il tracciato migliore (per quanto concerne l'interno dell'abitato) sia quello previsto dal « secondo periodo » ;

2. chiede diverse piccole modifiche ;

3. chiede la correzione dei confini giurisdizionali con Riva S. Vitale.

Si osserva :

Ad 1. e 2. Le richieste del Comune saranno esaminate e discusse con i rappresentanti del Municipio e liquidate direttamente, previ accordi tra il Dipartimento costruzioni e il Municipio, durante la procedura di espropriazione.

Ad 3. Non è materia qui discutibile.

b) IN TERRITORIO DEL COMUNE DI MENDRISIO

1. *Municipio di Mendrisio*

Non contesta la pubblica utilità, ma chiede che lo sbocco della strada comunale sul mappale nr. 60 sia modificato come al progetto che ha allegato.

La richiesta è giustificata e viene ammessa.

La sistemazione dello sbocco sarà fatta come al progetto dell'Ufficio tecnico comunale di Mendrisio.

Come detto, si tratta per il momento di approvare il progetto agli effetti del piano regolatore e di concedere un anticipo di credito per le opere da ordinare subito perchè vengano condotte durante il prossimo inverno.

Sono ponti in prefabbricato eseguiti da imprese specializzate fuori Cantone, e per i quali abbiamo già chiesto offerte alle ditte :

Josef Cron, Basilea, Steinenvorstadt 77 ;
Züblin e Co. A.-G., Zurigo, Okenstr. 416 ;
Stahlton A.-G., Zurigo, Postfach 24 ;
Vobag A.-G., Zurigo, Kalkbreitestr. 131.

Il preventivo di costo dei prefabbricati, secondo le offerte in nostro possesso, ammonta a Fr. 200.000,— circa, compresa la messa in opera.

Il preventivo generale per la sistemazione dei soprapassaggi ammonta a Fr. 500.000,— circa.

Esperate tutte le pratiche amministrative, presenteremo poi la domanda di credito per il complesso dell'opera, ciò che potrà avvenire nel corso del prossimo autunno, non appena chiarite le questioni, — peraltro non rilevanti — ancora in sospeso e ottenuta la definitiva assegnazione dei sussidi federali.

Per i quali motivi vi invitiamo a voler dare la vostra approvazione al progetto generale che vi alleghiamo, di risolvere i ricorsi contro la pubblica utilità nel senso sopra descritto, e di concederci un primo credito di Fr. 500.000,— per i lavori legati alla prossima stagione invernale.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Celio

Il Cons. Segr. di Stato :

Canevascini

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione del nuovo tracciato della strada cantonale Capolago-Segoma, la dichiarazione della pubblica utilità e lo stanziamento dei crediti per la costruzione dei ponti stradali e della ferrovia del Generoso

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino
visto il messaggio 11 luglio 1957 n. 705 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — È approvato il nuovo tracciato della strada cantonale Capolago-Segoma, è dichiarata la pubblica utilità e sono accordati i crediti necessari per la costruzione dei ponti stradali e della ferrovia del Generoso :

	<i>Preventivo</i>	<i>Stato</i>	<i>Comune e altri enti</i>
1. Strada Capolago-Segoma ponti ferroviari	Fr. 500.000,—	Fr. 250.000,—	Fr. 250.000,—

Art. 2. — Non si darà corso all'esecuzione dell'opera sino a quando i contributi dovuti dai Comuni o altri enti interessati non saranno 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. — È accordata ai Comuni la facoltà di imporre ai privati i contributi di legge.

Art. 5. — I ricorsi presentati dagli enti interessati e dai privati sono evasi nel senso esposto nel messaggio

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 iscritto 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.