

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi
e lo stanziamento dei crediti per le opere di sistemazione stradale
del XIII periodo

(del 9 dicembre 1958)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Il messaggio che abbiamo l'onore di presentarvi accompagna per le vostre deliberazioni una richiesta di credito di Fr. 9.593.984,— destinata a realizzare le opere stradali del XIII periodo.

E' ancora un passo avanti nella lunga e costosa « sistemazione generale » della nostra rete stradale modesto ma adeguato alle nostre possibilità, alla nostra tradizionale prudenza.

Il traffico motorizzato che dilaga nelle nostre strade e che mette a dura prova la resistenza dei vecchi manufatti e del sottofondo, esige continua vigilanza dove maggiore è il pericolo e giustificerebbe provvedimenti in grande stile per rinforzare i manufatti, per rinnovare il sottofondo, per migliorare i tracciati tortuosi e infidi, per eliminare, dovunque sia possibile, l'inghiaimento, questa palla di poombo che appesantisce la manutenzione della rete stradale secondaria, che solleva continue recriminazioni da parte degli utenti, per i gravi inconvenienti dovuti alla polvere, al fango, alle buche, alle carreggiate, così che l'opera dei cantonieri diventa un lavoro improbo e improduttivo.

Sarà necessario riesaminare presto questo problema e provvedere, pavimentando in forte misura e sia pure con sistemi economici la rete stradale secondaria là dove gli abitati e il traffico giustificano la spesa: saranno denari ben spesi per la salute della nostra popolazione e per il potenziamento del turismo nelle nostre valli.

Per il momento, ci limitiamo ad eseguire una serie di nuove correzioni, necessarie per la sicurezza del traffico ed opportune per completare tronchi in parte già corretti, come per es. tra Orselina e Brione s/Minusio, tra Cornaredo e Canobbio, tra Locarno e Ponte Brolla, tra Savosa e Comano, ecc., come pure per acquistare stabili che ostacolano la visuale e che sono destinati ad essere demoliti in base a progetti di sistemazione già esistenti; si vogliono in tal modo evitare costose riattazioni o ingrandimenti, i quali aumenterebbero a suo tempo le spese di espropriazione.

I due lavori più importanti sono la correzione della strada cantonale nell'abitato di Bellinzona, con quasi 2 milioni di spesa, di cui la metà a carico del Comune e il nuovo tronco di camionale Brogeda-Boffalora che sarà fortemente sussidiato dalla Confederazione.

Le altre opere sono le solite correzioni parziali, di limitate proporzioni.

La descrizione dei singoli progetti varrà a chiarire i diversi problemi ad essi legati e la facciamo quindi seguire.

1. Costruzione della camionale Brogeda-Boffalora, in territorio di Chiasso.

Con decreto 15 luglio 1958 il Consiglio federale ha stanziato un primo credito di Fr. 600.000,— per la costruzione della camionale Brogeda-Boffalora.

Il tratto Brogeda - Ponte Picio (strada per Vacallo) è recentemente costruito dal Comune di Chiasso e deve essere completato.

Il tronco Ponte Picio - Ponte Pedrolini (strada per Morbio Inferiore) è costituito per ora dalla strada comunale lungo il fiume Breggia.

Si chiede ora un credito di Fr. 600.000,— per :

1. Riscattare il tronco costruito dal Comune di Chiasso con una spesa (consuntivo) di	Fr. 424.500,—
2. Costruire il ponte in cemento armato sul fiume Faloppia, con una spesa preventivata in	Fr. 60.000,—
3. Eseguire la pavimentazione del tronco ca. 60 ml. compreso tra il ponte sul Faloppia e Brogeda, preventivo	Fr. 30.000,—
4. Sistemare le segnalazioni, le isole spartitraffico ecc.: preventivo	Fr. 15.000,—
5. Sistemare in via provvisoria il valico di Brogeda in attesa dell'autostrada definitiva, preventivo	Fr. 10.000,—
6. Imprevisti	Fr. 33.500,—
7. Spese generali	Fr. 27.000,—
Totale	Fr. 600.000,—

Il riparto della spesa è il seguente :

a) a carico della Confederazione, il 50 %	= Fr. 300.000,—
b) a carico del Cantone, il 25 %	= Fr. 150.000,—
c) a carico del Comune di Chiasso, il 25 %	= Fr. 150.000,—

Il tronco già costruito dal Comune di Chiasso, fa quindi parte integrante della nuova autostrada e allaccia il valico di Brogeda alla strada principale n. 2 (strada del Gottardo) a Boffalora, con i magazzini generali delle FFS. e con il punto franco.

La larghezza del campo viabile è di m. 7,50 più un marciapiede di m. 1,50 sul lato destro, verso Brogeda.

Occorre completare le opere che mancano, in modo che il nuovo valico di Brogeda possa essere aperto al traffico la primavera prossima per decongestionare quello di Chiasso, in attesa dell'autostrada Chiasso-Castione.

2. *Sistemazione strada con formazione marciapiede in Via Carlo Pasta a Mendrisio.*

L'intensità del traffico e l'urbanistica nell'abitato di Mendrisio esigono la sistemazione della strada e la costruzione di un secondo marciapiede di m. 1,50 in Via Carlo Pasta e precisamente a valle con preventivo di spesa in Fr. 320.000,— di cui il 50 % a carico del Comune e il resto a carico dello Stato.

L'esecuzione di quest'opera comporta l'allargamento del campo stradale del campo viabile da m. 7 a m. 7,50. Il crocicchio S. Giovanni viene esso pure sistemato. Circa la metà della spesa è necessaria per le espropriazioni e relative indennità : progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 9 settembre 1958.

Nel termine fissato dalla legge furono presentati alcuni ricorsi e precisamente:

1. *Eredi fu Giovanni Molteni, Mendrisio*
(rappr. avv. Maspoli - Nosedà)

Chiedono che i piani vengano modificati in modo di ridurre l'espropriazione alla sola larghezza del marciapiede.

Si osserva : il progetto prevede, oltre alla formazione di un secondo marciapiede, anche la correzione della pericolosa curva ad angolo retto, all'inizio di Via V. Vela.

Per migliorare le condizioni di visuale e ampliare il raggio interno di tale curva, non esiste altra possibilità che la demolizione dei fabbricati e la espropriazione dei terreni di proprietà dei ricorrenti nella misura prevista dai piani esposti.

Per questi motivi il ricorso è respinto.

2. *Wullschlegler Giovanni, Mendrisio*
(rappr. avv. A. Bianchi)

Contesta la pubblica utilità dell'opera, non ritenendo necessaria la formazione del secondo marciapiede lungo il fronte della sua proprietà (mappale 604).

Si osserva : il progetto prevede, oltre alla formazione di un marciapiede di ml. 1,50 anche un allargamento stradale di ml. 0,50 in modo da uniformare la carreggiata a ml. 7,50. Le previste migliorie sollecitate dalle Autorità comunali di Mendrisio, sono di evidente necessità per una strada di intenso traffico internazionale situata nell'interno dell'abitato.

Il ricorso è per conseguenza respinto.

3. *Tettamanti Silvio, Mendrisio*
(rappr. avv. G. Maino)

a) In via principale : lo spostamento del tracciato del marciapiede con passaggio dello stesso nella parte retrostante il fabbricato mappale 610, di proprietà del ricorrente.

b) In via subordinata : la cessione, al ricorrente, di una parte di terreno sul mappale 611, in modo di poter trasferire su questo sedime le colonne distributrici di benzina, attualmente poste davanti al fabbricato.

Si osserva :

ad a) Il richiesto spostamento del marciapiede implica un irrazionale giro vizioso del traffico pedonale, con formazione di due angoli retti che ne interrompono la fluidità.

La richiesta è respinta.

ad b) La richiesta non è pertinente con la procedura inerente alla pubblica utilità : dovrà essere ripresentata, con l'esposizione dei progetti di esecuzione.

3. *Correzione stradale ad Arzo confine e ricostruzione del ponte di confine (valico doganale per Saltrio).*

Con decreto legislativo del 22 giugno 1955 il Gran Consiglio ha stanziato un credito di Fr. 73.000,— per la correzione da Arzo verso il confine italiano. Si è visto, in proseguo di tempo, che l'opera sarebbe stata completa solo con la sistemazione del valico stesso e la ricostruzione del ponticello di confine. L'allargamento della strada, a ml. 6,—, come per il tronco in via di esecuzione, si svolge su un percorso di ca. 100 ml. e non offre nessun rimarco degno di rilievo, poichè segue esattamente il tracciato esistente : il preventivo di spesa ammonta a Fr. 27.000,— interamente a carico dello Stato.

La ricostruzione del ponticello di confine, mediante un tombinone con soletta in cemento armato, di 3 ml. di luce e 6 di larghezza, richiede una spesa di Fr. 26.000,— di cui il 50 % a carico del Comune di Saltrio (Varese) il quale ha firmato gli accordi necessari, trattandosi di strada comunale e non provinciale.

Il credito necessario risulta quindi di Fr. 40.000,—.

4. *Correzione della strada Capolago-Segoma : nuovo tronco a monte della ferrovia del Gottardo.*

Il progetto di correzione della strada Capolago-Segoma prevede la costruzione di un nuovo tronco lungo ca. 1000 m. dal palazzo comunale di Capolago, a Segoma, parallelamente alla linea ferroviaria e 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 per 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 la loro sistemazione non sarebbe razionale, nè dal lato tecnico, nè dal lato finanziario. E' previsto lo spostamento della linea del Monte 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 3 di altezza, per il transito dei pedoni, dei carri ecc.: anche il piccolo passaggio a livello vicino al debarcadero 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 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 è messa al beneficio di un sussidio federale del 50 % (nuovi tronchi per le strade principali di pianura). Il preventivo è stato accettato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 5 aprile 1957.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 3.607.000,— e precisamente:

a) espropriazioni e procedura inerente	Fr. 600.000,—
b) lavori di sottostruttura	Fr. 1.200.000,—
c) pavimentazione (semipenetrazione e tappeto bitum.)	Fr. 600.000,—
d) cavalcavia in cemento armato sulla ferrovia del Gottardo, alla sez. 84	Fr. 250.000,—
e) demolizione del cavalcavia esistente	Fr. 18.000,—
f) spostamento e prolungamento del ponte della ferrovia del Monte Generoso	Fr. 240.000,—
g) spostamento del binario	Fr. 212.000,—
h) nuovo sottopassaggio pedonale	Fr. 100.000,—
i) nuovo sottopassaggio carreggiabile	Fr. 300.000,—
l) spese generali	Fr. 87.000,—
Totale	Fr. 3.607.000,—

col seguente riparto spesa:

a carico della Confederazione	Fr. 1.325.000,—
a carico delle Ferrovie federali svizzere	Fr. 957.000,—
a carico del Comune di Capolago (fisso)	Fr. 30.000,—
a carico del Cantone	Fr. 1.295.000,—
Totale	Fr. 3.607.000,—

Con decreto legislativo del 16 dicembre 1957 il Consiglio di Stato ha già accordato un credito di Fr. 500.000,— per la costruzione del ponte stradale e di quello della ferrovia del Monte Generoso, per cui il credito ancora necessario e che si chiede con il presente messaggio, ammonta a Fr. 3.107.000,—.

5. *Correzione parziale di Via Moncucco a Lugano-Besso.*

Opportuni accordi tra la clinica luganese di Moncucco e la città di Lugano, hanno reso possibile l'allargamento anticipato di Via Moncucco davanti alla clinica, nel quadro del piano regolatore di Lugano.

Il P.R. della città, di recente pubblicazione, prevede una larghezza, per il campo viabile, di m. 8 lungo il tronco inferiore e di m. 7 lungo quello superiore, più lontano dal centro urbano.

La clinica luganese cede alla città di Lugano una superficie di terreno pari a 321 mq. per l'allargamento della strada e partecipa alla spesa, la quale ha un preventivo di Fr. 64.000,— di cui Fr. 25.000,— a carico del Comune; Fr. 14.000,— a carico della clinica luganese e Fr. 25.000,— (contributo fisso) a carico dello Stato.

Gli accordi con la città di Lugano sono stati ratificati dal Consiglio di Stato, con ris. gov. del 18 febbraio 1958. Come detto, il contributo dello Stato ammonta a Fr. 25.000,—. Il Comune di Lugano anticipa la spesa ed eseguisce il lavoro.

6. *Correzione della strada Bedano-Motto di Taverne (Casette).*

Si svolge in territorio di Bedano e di Taverne-Torricella su un percorso di m. 700 ca. tra due tronchi già corretti e presuppone la sistemazione dei riali Barberina e Valletta in base ai progetti allestiti dalla 2a. sezione dell'Ufficio tecnico cantonale. La correzione è necessaria, in quanto completa le opere stradali già eseguite.

La larghezza del campo viabile è portata a m. 5,20 più una banchina in rilevato, di 70 cm. ed una in scavo, di 50 cm. di larghezza.

L'andamento planimetrico ha subito notevoli migliorie e quello altimetrico è pure stato modificato con pendenze minime del 0,2 % e massime del 5,6 %. Il sottofondo sarà consolidato con ghiaione di fiume e ghiaia vagliata, cilindrando con rullo di 14 tonn.

Unico manufatto degno di rilievo è l'attraversamento del riale Barberina, con soletta di cemento armato.

La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura.

La spesa è calcolata in Fr. 242.000,— interamente a carico dello Stato. Progetto e preventivo sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 1. aprile 1958.

7. *Correzione della strada Cornaredo-Canobbio dal km. 0,830 al km. 1,260.*

Si correggono ca. 430 ml. di strada, dal confine giurisdizionale con Porza, fino a 100 m. a nord delle scuole comunali di Canobbio, in continuazione al tronco già corretto nel 1957.

Anche il tronco Cornaredo - confine con Canobbio è già stato sistemato.

Si tratta di un'opera necessaria, poichè è la strada di accesso alla Val Colla e alla Capriasca, uscendo da Lugano.

L'andamento planimetrico ha subito notevoli modifiche per migliorare la visuale, correggendo le curve; il profilo altimetrico resta quasi invariato.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 6 più un marciapiede di m. 1,50 a valle; a monte sarà ricavata una banchina di 50 cm.; dove non ci sono muri di controriva.

Sono previsti drenaggi per tutto il tronco, dietro i muri di controriva. Il sottofondo vien consolidato con ghiaione di fiume.

La pavimentazione avverrà mediante una semipenetrazione e un tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 263.000,— di cui Fr. 11.400,— a carico del Comune di Canobbio (15 % dei lavori preventivati in Fr. 76.000,— e concernenti la zona urbana dalla sez. 77 alla sez. 87).

Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato, con ris. gov. del 25 aprile 1958.

La quota a carico dello Stato è di Fr. 251.600,— e il totale della spesa risulta quindi di Fr. 263.000,— e non di Fr. 163.000,— come stampato per errore.

8. *Abbassamento di Via Carona, sotto il cavalcavia della funicolare del S. Salvatore.*

La sostituzione del tram di Paradiso mediante un servizio di filobus esige l'abbassamento del piano viabile di via Carona, in corrispondenza al cavalcavia della funicolare del monte S. Salvatore.

L'abbassamento necessario è di un metro e la spesa è calcolata in franchi 116.000,— di cui il 50 % a carico dello Stato e il 50 % a carico del Comune di Paradiso.

Gli accordi con il Municipio di Paradiso sono definitivi.

9. *Correzione della strada Porza-Comano, in territorio di Porza.*

Si svolge su un percorso di m. 1284 tra il confine giurisdizionale con Savosa e con Comano, dando al campo viabile una larghezza di m. 6, ciò che richiede la demolizione parziale o totale di alcuni fabbricati, nell'abitato di Porza, e una spesa di circa Fr. 100.000,— per le sole espropriazioni.

Il tracciato non subisce modifiche degne di rilievo.

I due risvolti prima dell'abitato di Porza vengono allargati convenientemente; è prevista la tombinatura per la raccolta delle acque meteoriche e loro immissione nella fognatura comunale.

La pavimentazione è prevista mediante tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore per lo strato portante e di 2 cm. per lo strato di usura.

La spesa è calcolata in Fr. 550.000,— di cui Fr. 110.000,— (contributo fisso) a carico del Comune di Porza.

Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 18 luglio 1958, e nel termine fissato dalla legge sono stati presentati alcuni ricorsi :

1. *Municipio di Porza*

Rileva che fra le sez. 111-160 il tracciato corre in aperta campagna e chiede una riduzione del contributo (fissato in Fr. 110.000,—) ad un importo non superiore ai Fr. 100.000,—.

Si osserva : nel calcolo del contributo sono già state distinte le zone urbane da quelle semi-urbane ed in aperta campagna. L'attuale somma di Fr. 110.000,— pari al 20 % del preventivo, è il risultato di una media tra le percentuali normalmente applicate nelle varie zone. Per questi motivi e per evitare disparità di trattamento nei confronti di altri Comuni, in condizioni analoghe, il contributo fissato deve essere mantenuto.

2. *Georges Malamoud (rappr. avv. E. Rava, mappali No. 347-343)*

Contesta la pubblica utilità dell'opera non nel complesso ma per la parte che gli concerne, chiedendo una rettifica del tracciato in modo da non incidere sugli accessi, sulla cinta, sul giardino e sugli alberi di alto fusto. Si osserva : l'allargamento della strada e del risvolto impone forzatamente l'invasione della proprietà del ricorrente nella misura prevista dal progetto : non esiste la possibilità pratica di modificare il tracciato nel senso richiesto dal ricorrente, senza peggiorare il progetto e aumentare il costo dell'opera.

Il ricorso è respinto.

3. *Gianinazzi Luigi (casa mappa n. 14)*

Protesta per il fatto che il progetto non prevede la demolizione del suo fabbricato, situato all'interno di una curva, in un punto privo di visuale pericoloso per il transito.

Si osserva : la demolizione dello stabile Gianinazzi si impone per ragioni tecniche. Di conseguenza la richiesta dell'interessato è accettata ed il progetto di correzione in quel punto verrà convenientemente modificato.

4. *Mauri Erminio* (fabbricato mapp. n. 58)

Non contesta la pubblica utilità ma fa presente che la parziale demolizione del fabbricato rende impossibile l'utilizzazione della parte residua. Il ricorrente dovrà ripresentare le sue osservazioni in occasione dell'esposizione del progetto esecutivo, quando saranno chiarite le questioni di dettaglio e fissate le indennità.

10. *Correzione della strada Porza-Comano in territorio di Comano.*

Si completa la sistemazione della strada Crocifisso di Savosa - Porza - Comano lungo un tronco intermedio di ml. 424 dal confine con Porza, alla tratta già sistemata, verso Comano.

Il campo viabile avrà una larghezza di ml. 6 e subisce solo lievi modifiche di tracciato. La pavimentazione prevista mediante tappeto bituminoso di 6 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 95.000,— di cui Fr. 4.000,— (contributo fisso) a carico del Comune di Comano. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 9 settembre 1958.

E' stato presentato un solo ricorso e precisamente dal signor Antonio Soldini fu Sebastiano, il quale non contesta la pubblica utilità dell'opera, ma formula solo richiesta di dettaglio sul sistema di delimitazione del fondo, dopo l'allargamento stradale.

Il ricorso è intempestivo, dovrà essere ripresentato con la procedura di espropriazione.

11. *Correzione della strada di accesso a Grancia*

L'attuale strada di accesso al paese di Grancia, tra Lugano e Figino, ha una larghezza di soli m. 3,50 e un fondo scadente, per cui ha urgente bisogno di essere sistemata.

La correzione si svolge su un percorso di m. 214 ca.; il campo viabile avrà una larghezza di m. 6 con una pendenza che varia dal 7,7 al 10,2 %.

Il sottofondo vien rifatto, mediante una nuova massicciata. La raccolta delle acque avviene mediante apposita canalizzazione e 7 tombini di nuova costruzione. La pavimentazione è prevista mediante una catramatura superficiale. Preventivo di spesa : Fr. 26.000,— di cui il 12,5 % e cioè Fr. 3.250,— a carico del Comune di Grancia.

12. *Correzione della strada a Mezzovico : inalveamento del riale Duragno.*

Il ponticello a schiena d'asino sul torrente Val Duragno tra Mezzovico e Bironico, costituisce un pericolo per la circolazione, trattandosi di una strada principale, onde la necessità di eliminarlo, modificando la livelletta e correggendo l'alveo del riale, mediante opportune opere di arginatura.

Il tracciato stradale vien spostato e il ponte ricostruito più a monte, abbassando la livelletta : l'alveo del riale vien sistemato, dalla strada cantonale alla foce, per un tratto di ml. 230 ca.

Per la ricostruzione del ponte serve un credito di Fr. 525.000,— votato dal decreto legislativo dell'8 luglio 1957 per la correzione della strada Mezzovico-Rivera, dal km. 3,690 al km. 4,730.

Il preventivo per i lavori di arginatura del riale Duragno, rivela una spesa di Fr. 41.500,— con il seguente riparto :

Confederazione : 40 %	Fr. 16.600,—
Cantone (arginature) : 20 %	Fr. 8.300,—
Cantone (sistemazione generale) : 40 %	Fr. 16.600,—
Totale	Fr. 41.500,—

Occorre quindi un credito di Fr. 41.500,—.

13. *Acquisto dello stabile Ernestina Balestra a Gerra Gambarogno*

La correzione della strada lacuale del Gambarogno, nell'abitato di Gerra, esige la demolizione di un vecchio stabile di proprietà Ernestina Balestra (mappale n. 103 RT). In base a trattative bonali, lo Stato ha acquistato il fabbricato per Fr. 69.984,— tutto compreso, vale a dire compresa anche la indennità per la demolizione.

L'ispettore federale dei lavori pubblici ha autorizzato la spesa, la quale sarà sussidiata dalla Confederazione con il 30 % ca. (strade principali di pianura) quando sarà decisa la sistemazione definitiva della strada. Il Comune di Gerra sarà chiamato a contribuire alla spesa, nelle proporzioni che saranno fissate a suo tempo. Gli accordi sono stati ratificati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 28 febbraio 1958.

14. *Acquisto dello stabile Gianella e comproprietari a Brissago*

La correzione della strada cantonale a Brissago, esige la demolizione dello stabile 282 (casa di abitazione e porticato) poichè ostacola la visuale, mettendo in pericolo la circolazione.

Trattative bonali con i proprietari, hanno sortito un accordo in base al quale il fabbricato viene ceduto allo Stato al prezzo globale di Fr. 30.000,— escluso il sedime, ma compreso il lavoro di demolizione che va carico del venditore. La spesa sarà inclusa nel consuntivo della sistemazione stradale a tempo debito e sussidiata dalla Confederazione con il 30 % ca. (strada principale di pianura).

Il Comune di Brissago sarà chiamato a partecipare alla spesa, nelle proporzioni che saranno fissate a tempo debito. Gli accordi sono stati fissati dal Consiglio di Stato con ris. gov. dell'8 agosto 1958.

15. *Acquisto dello stabile Ercole Bazzi a Brissago.*

La correzione della strada nel nucleo abitato di Brissago rende necessaria la demolizione dello stabile mappale 142 poichè il fabbricato invade il sedime stradale, formando una strozzatura pericolosa.

In base a trattative bonali è stato possibile raggiungere un accordo con il proprietario, nel senso che lo Stato acquista lo stabile e parte del sedime per Fr. 88.000,— complessivamente, assumendo la spesa della demolizione. L'Ispettorato federale dei lavori pubblici ha dato l'autorizzazione. La spesa sarà inclusa a suo tempo nel consuntivo generale della sistemazione stradale, nell'abitato di Brissago e messa al beneficio del sussidio federale (30 %) ca. a favore delle strade principali di pianura. Il Comune di Brissago sarà chiamato a partecipare al finanziamento dell'opera. Il credito necessario ammonta a Fr. 100.000,— di cui Fr. 88.000,— per l'acquisto dello stabile e Fr. 12.000,— per la demolizione del fabbricato e la sistemazione del sedime. Gli accordi sono stati ratificati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 1. luglio 1958.

16. *Ricostruzione di un muro stradale vicino alla chiesa di Orselina.*

Un muro di sostegno alla strada cantonale, in corrispondenza alla chiesa di Orselina è franato, per cui è necessaria la sua ricostruzione.

La spesa è preventivata in Fr. 49.500,— completamente a carico dello Stato. Il consuntivo venne accertato in Fr. 60.000,—.

Data l'urgenza, il lavoro è stato autorizzato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 17 gennaio 1958 ed affidato alla impresa occupata nei lavori di correzione della strada Brione s/Minusio - Orselina.

17. *Correzione della strada cantonale al cimitero di Brione s/Minusio.*

La costruzione della strada n. 1 R.T. a Brione s/Minusio e il suo allacciamento alla cantonale, davanti alla chiesa di Brione sez. 127-132 rendono ne-

cessaria la ricostruzione dei muri di sostegno alla strada cantonale, anticipandone in tal modo la correzione.

In base ad accordi presi con l'Ufficio cantonale delle bonifiche fondiari e la delegazione consortile R.T. di Brione, il consorzio ha anticipato la spesa per quest'opera preventivata in Fr. 35.000,— (progetto dell'ing. Buetti) in attesa che venisse votato il credito da parte del Gran Consiglio.

Il credito necessario ammonta quindi a Fr. 35.000,—.

18. *Allargamento della strada Ascona-Brissago, tra S. Mauro e la Ressiga.*

Tra il km. 24,635 e il km. 25,010 e precisamente davanti alla proprietà Hildebrand è necessario allargare il campo stradale per rendere più fluida e sicura la circolazione.

La « Fondazione casa di convalescenza Wilhelm Hildebrand, Sarnen » intende anticipare questa opera, eseguendo il lavoro preventivato in Fr. 74.000,— dall'Ufficio tecnico cantonale e attendendo il rimborso della spesa da parte dello Stato al momento in cui il Gran Consiglio avrà votato il credito necessario.

L'opera sarà sussidiata dalla Confederazione in ragione del 30 % (strade principali di pianura).

Il Consiglio di Stato ha ratificato gli accordi con la Fondazione Hildebrand, mediante ris. gov. del 3 giugno 1958. Il credito necessario ammonta a franchi 91.000,— ivi compresa l'espropriazione di ca. 1.100 mq. di terreno.

19. *Correzione della strada Locarno-Ponte Brolla, da Solduno al passaggio a livello delle F.R.T.*

I lavori si svolgono su un tratto di ca. 300 m. dal punto in cui termina la sistemazione 1957 in Via Vallemaggia (Solduno), al passaggio a livello delle Ferravie Regionali ticinesi.

La correzione riveste carattere di urgenza poichè avviene su una strada di intenso traffico, che serve di accesso alle valli del Locarnese (Vallemaggia, Onsernone, Centovalli) e costituisce la conclusione delle opere di sistemazione del tronco Locarno-Ponte Brolla.

L'attuale passaggio a livello delle F.R.T. posto tra una curva e una controcurva offre un serio pericolo per la circolazione come è provato dai numerosi gravi incidenti, già verificatisi.

Il campo stradale avrà una larghezza di m. 7 più due marciapiedi di m. 1,50 l'uno. Lo stabile dell'ex-ristorante Malè, il quale ostacola completamente la visuale, sarà demolito. La linea ferroviaria sarà attraversata con una curva di m. 650 di raggio.

La pavimentazione è prevista mediante impregnazione del sottofondo e tappeto bituminoso di 3 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 200.000,— di cui il 50 % a carico del Comune di Locarno e il resto a carico dello Stato.

Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati con ris. gov. del 17 giugno 1958.

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

1. *Municipio di Locarno*

Confronta il costo della correzione con quella di Via Vallemaggia, recentemente eseguita, ritenendo troppo elevata la spesa e raccomandando un riesame del progetto, per ottenere una soluzione meno onerosa e proporzionata all'importanza ed alla funzione del tratto di strada in esame.

Si osserva :

Le norme che lo Stato adotta per le strade urbane secondarie, com'è il caso di Via Vallemaggia e del tronco ora in discussione, prevedono una

larghezza viabile di ml. 7 e due marciapiedi da ml. 1,50 ciascuno (totale ml. 10,—).

La costruzione di un solo marciapiedi è prevista per le tratte semi-urbane o in aperta campagna (esempi Gordola-Cugnasco; Ascona-Brissago).

Tali norme possono subire anche lieve modifica quando circostanze speciali lo giustificano.

Per la Via Vallemaggia si presentava la circostanza che la larghezza totale disponibile sommava a ml. 9 con un solo metro meno delle misure normali: si è perciò ritenuto preferibile ridurre lievemente la larghezza del campo viabile e quella del marciapiede a monte, anziché invadere le proprietà confinanti per ottenere un solo metro di allargamento.

Si richiama che la sistemazione di Via Vallemaggia fu determinata non tanto dalla ristrettezza della strada quanto dall'urgente necessità di rifare l'antiquato e sconnesso fondo stradale, costituito da guidavie e acciottolato, che rendeva il transito oltremodo disagiata e provocava universali e giustificate lamentele da parte degli utenti della strada.

La sistemazione di Via Vallemaggia è consistita quindi *prevalentemente* nei lavori di pavimentazione.

Il costo unitario per ml. di strada non può quindi essere paragonato con il tronco ora in esame, e ha attualmente una larghezza di soli ml. 5,50 (e non ml. 9 come la Via Vallemaggia) e non può essere sistemato senza invadere le proprietà private confinanti: richiede costose espropriazioni e rilevanti opere di sottostruttura e di cinta dei terreni manomessi.

Il tratto in esame è fiancheggiato da terreni fitti di abitazioni ed è notoriamente soggetto a forte transito automobilistico in direzione della Valle Maggia e delle Centovalli, con uno scarto irrilevante rispetto a quello di Valle Maggia.

Esaminando le correnti del transito si rileva, per il tronco in esame, che le diminuzioni provocate dalla deviazione al bivio di Solduno per i veicoli provenienti da Via Vallemaggia è più che compensata dall'aumento del transito proveniente dal ponte sulla Maggia e dalla Via Franzoni nonché da quello diretto verso la Via Varenna.

Queste tre correnti transitano solo sul tronco in esame senza passare per la Via Vallemaggia.

Non si ritiene pertanto di accogliere la richiesta del Municipio nel senso di ridurre le dimensioni e la spesa del progetto esposto.

2. *Fiscalini Eredi fu Antonio* (avv. F. Fiscalini)

Contesta la pubblica utilità per i seguenti motivi:

- a) in ordine: ritiene che la procedura sia da annullare per vizio di forma, non essendo rispettate le norme previste dall'art. 11 della legge di espropriazione;
- b) nel merito: ricalca le motivazioni espresse dal Municipio di Locarno, per chiedere un progetto più ridotto e meno costoso, lamentando che tali richieste non siano finora state prese in considerazione per ostinazioni, supponenza e straffortenza di funzionari che esautorano l'Autorità governativa.

Si osserva:

- ad a) La procedura non si scosta da quella finora costantemente adottata dal Consiglio di Stato. L'avvertenza, prescritta dall'art. 11 L.E., che è data facoltà di ricorso contro il decreto stesso è stata pubblicata sul F. u. nella forma esatta indicata dall'art. 12 L.E., specificando che possono ricorrere « gli enti pubblici ed i privati che giustifichino un interesse a contestare la pubblica utilità dell'opera ».
- Il ricorso contro la pubblica utilità si identifica evidentemente con

quello contro il decreto stesso, che tale pubblica utilità, in prima istanza riconosce.

- ad b) Valgono le osservazioni esposte nell'esame del ricorso del Municipio di Locarno, che concludono con la necessità di non modificare il progetto esposto.

Le richieste dei Municipi, intese ad ottenere delle modifiche dei progetti allestiti dallo Stato sono svariate e talvolta diametralmente opposte. Nel caso in esame il progetto ritenuto troppo grandioso in proporzione alla zona ed alla intensità del traffico. L'identico tipo normale previsto per una strada più eccentrica e con minor traffico in una zona confinante con Locarno, è stata giudicata dal Municipio del Comune attraversato, troppo angusta ed è stato chiesto l'aumento di larghezza da ml. 10 a ml. 12.

Lo Stato non può evidentemente adottare diverse larghezze stradali per ogni Comune attraversato, solo per aderire alle svariate richieste dei diversi Municipi, ma deve applicare criteri uniformi per tutte le strade cantonali che abbiano analogo carattere urbano ed eguale intensità di traffico.

Esaminando la situazione particolare del ricorrente si constata che è prevista l'espropriazione di una striscia di terreno di ml. 2,— di profondità di cui ml. 1,50 da destinare alla formazione dei marciapiedi : a correzione eseguita, il fabbricato di abitazione dista ancora ml. 6 dal confine. La maggior parte sottratta vien quindi destinata a marciapiede : non vi è quindi nessun avvicinamento alla abitazione del traffico motorizzato ma un vantaggio evidente per la particella confinante i cui proprietari sortendo dal cancello, non si vedranno più esposti a rischi di essere investiti dagli autoveicoli.

Il tono di alta protesta del ricorrente che si vede « decurtato di spazio vitale » non sembra perciò giustificato.

Il ricorso è respinto.

3. *Eredi Brumana Giuseppe*

Non si oppone alla pubblica utilità nè chiede una modifica del tracciato. Il ricorso è per il momento irricevibile : le varie questioni di dettaglio dovranno essere ripresentate durante l'esposizione dei piani esecutivi.

4. *Mainardi Luigi*

Non contesta la pubblica utilità ma si oppone che venga toccata la sua proprietà chiedendo lo spostamento del tracciato sul lato opposto. Il progetto non può essere variato per ragioni tecniche. Il ricorso è respinto.

5. *Eredi fu Vigizzi Filippo*

Non contesta la pubblica utilità, ma si oppone alla espropriazione del suo terreno. Il progetto non può essere variato ed il ricorso è respinto.

6. *Regazzi Pietro*

Non contesta la pubblica utilità ma chiede un cambiamento del tracciato in modo che non vengano manomesse le particelle di sua proprietà n. 2650, 2641, 2637.

Il cambiamento di tracciato è impossibile per ragioni tecniche di allineamento con Via Vallemaggia. Il fabbricato 2650 non viene manomesso.

Il ricorso è respinto.

7. *Botta Rachele*

Ritiene che il porticato del fabbricato n. 2649 venga toccato dalla correzione e si oppone. Il progetto non prevede alcuna manomissione del porticato. Il ricorso non ha fondamento.

8. *Mazzoni Riccardo*

Contesta la pubblica utilità del progetto, ritenuto troppo oneroso per le ragioni indicate nei ricorsi n. 1-2. Il ricorso è respinto.

9. *Lichtneckert Antonietta*

Contesta la pubblica utilità dell'opera in quanto ritiene che il progetto danneggi eccessivamente le proprietà confinanti ed in modo particolare la sua. Per le stesse ragioni indicate nei ricorsi n. 1-2 il ricorso è respinto.

10. *Magistra Luciano*

Propone l'espropriazione totale della parte residua del mappale n. 2153 considerata inutilizzabile, e di adirla a strada comunale.

La richiesta, che non sembra ingiustificata, verrà ulteriormente esaminata con il Comune di Locarno e sarà decisa in occasione dell'esposizione dei piani esecutivi.

20. *Correzione della strada Orselina-Brione s/Minusio.*

Si correggono ca. 656 ml. di strada e precisamente dal ponte sul riale Rabisale (sez. 48) alla sez. 95 e poi dalla Ramnosa (sez. 117) a Brione (sez. 139). Il tronco compreso tra le sez. 95 e 117 è già stato corretto nel 1957. La larghezza del campo stradale sarà di ml. 6,50 compreso l'addentellato di coronamento. E' una strada di notevole importanza turistica in una zona con forte sviluppo edilizio: attualmente il tracciato è molto infelice, sia per la strettezza del campo viabile che si riduce in diversi punti a ml. 2,50 per la sinuosità delle numerose curve e controcurve prive di visuale; il sottofondo è pessimo e manca la pavimentazione.

Il progetto migliora in modo notevole il tracciato e la livelletta, dotando il sedime di un solido sottofondo e di una pavimentazione moderna, mediante doppia catramatura. Le acque meteoriche vengono raccolte da numerosi pozze e convogliate nei riali vicini, mediante una canalizzazione.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 450.000,— di cui Fr. 350.000,— per le opere in territorio di Minusio e Fr. 100.000,— per quelle in territorio di Brione. Progetto e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 4 luglio 1958 mettendo un contributo di Fr. 20.000,— a carico del Comune di Minusio e a carico del Comune di Brione Fr. 15.000,—; in tal modo la quota a carico dello Stato risulta di Fr. 415.000,—.

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

Il Municipio di Brione chiede lo stralcio del contributo comunale poiché l'opera avrebbe un carattere prevalentemente generale e non comunale ed anche perchè il Comune sta iniziando un rinnovamento che mette a dura prova le sue finanze.

Si osserva che la correzione si svolge in zona suburbana e che un contributo fisso di Fr. 15.000,— è modesto, dato il valore commerciale dei terreni nella zona.

Il Municipio di Minusio senza presentare un ricorso vero e proprio, sembra non voler accettare il contributo fisso di Fr. 20.000,— concernente il tronco compreso tra la sez. 72 e 95 (preventivo di spesa Fr. 200.000,—) e che si inserisce tra una zona suburbana e una zona in aperta campagna.

Comunque lo scritto del Municipio di Minusio, porta la data del 30 agosto, cioè 16 giorni dopo la scadenza del termine utile per i ricorsi: deve quindi essere considerato tardivo e non può essere preso in considerazione.

21. *Correzione della strada Golino-Intragna: tronco cimitero di Intragna - Intragna.*

Con decreto legislativo del 22 giugno 1955 il Gran Consiglio accordava un

credito di Fr. 110.000,— per l'esecuzione di questa opera e il servizio della manutenzione provvedeva alla correzione della curva presso il Grotto del Bambino.

Con i lavori eseguiti, la correzione non è completa, poichè manca quella di due brevi tronchi intermedi.

La larghezza del campo stradale sarà portata a m. 6,— e la pavimentazione avverrà mediante doppia catramatura.

Il lavoro è necessario per la sicurezza del traffico fra Cavigliano, Golino e Intragna.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 65.000,— interamente a carico dello Stato.

22. *Correzione della strada nell'abitato di Bellinzona (circonvallazione).*

Si tratta della strada principale n. 2 (strada del Gottardo) che viene allargata e pavimentata su un percorso di ca. km. 3 e precisamente dal km. 56,000 al km. 58,900 tra il viale Francini e Molinazzo di Arbedo (Via al Bagno).

Dopo laboriose trattative con il Municipio di Bellinzona, si è raggiunto un accordo circa la portata di questa correzione : le caratteristiche tecniche sono le seguenti :

larghezza del campo viabile : 7 m. da Via al Bagno a Molinazzo, 8-9 m. sul resto del percorso;

andamento planimetrico : come quello esistente;

profilo altimetrico : invariato.

Il campo stradale sarà fiancheggiato da due marciapiedi di m. 1,50 ciascuno. La pavimentazione è prevista mediante semipenetrazione e successiva posa di tappeto bituminoso di 3 cm. di spessore (cm. 1,5 di spessore lungo i marciapiedi).

Il preventivo di spesa è stato calcolato in Fr. 1.866.000,— e precisamente :

a) espropriazioni	Fr. 570.000,—
b) sottostruttura	Fr. 464.290,—
c) pavimentazioni	Fr. 537.000,—
d) spese generali (progetto ecc.)	Fr. 169.000,— (ca. il 10 %)
e) imprevisti	Fr. 125.710,— (ca. l'8 %)
totale	<u>Fr. 1.866.000,—</u>

di cui il 50 % a carico dello Stato e il 50 % a carico del Comune di Bellinzona. Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 4 luglio 1958.

Nel termine fissato dalla legge sono stati presentati alcuni ricorsi che vengono decisi come segue :

1. *Municipio di Bellinzona*

Chiede :

a) lo spostamento del tracciato fra la sez. 71-73 in modo da creare, anche su questa tratta, il marciapiede lungo il fronte del garage Agricola S.A., evitando contemporaneamente la demolizione della casa Brambilla (map-pale 117 A);

b) la pavimentazione sul lato a monte fra le sez. 73-78;

c) l'estensione, oltre i ml. 1,50 previsti dal progetto, della pavimentazione su tutta la larghezza del marciapiede e del piazzale fra la sez. 72-87 (di fronte alla vecchia caserma);

d) l'inclusione nel preventivo della spesa necessaria per la creazione degli spartitraffici;

e) richiamato che il canale collettore di via al Portone corre attualmente

sotto il marciapiedi e che con l'esecuzione del progetto verrà a trovarsi sotto il campo stradale carreggiabile, si chiede che sia inclusa nel preventivo la spesa per l'eventuale rinforzo o rifacimento della copertura del canale a dipendenza del maggior carico provocato dal traffico;

- f) che le spese di progetto, direzione lavori ed assistenza siano contegiate in base a quelle effettive del consuntivo;
- g) che la tratta Persico-Molinazzo abbia ad essere considerata suburbana e che il contributo comunale venga ridotto dal 50 % al 25 %.

Si osserva :

- ad a) la richiesta è ammessa ed il progetto esecutivo sarà di conseguenza variato;
- ad b) la richiesta è ammessa : la pavimentazione sarà però limitata ad una striscia di ml. 1,50 di larghezza;
- ad c) la richiesta è respinta : seguendo criteri di uniformità per tutte le strade cantonali, lo Stato non eseguisce nè sussidia le pavimentazioni di piazzali o scorpori di proprietà comunale, oltre la larghezza normale fissata per i marciapiedi;
- ad d) la richiesta è ammessa : la spesa per la formazione degli spartitraffici sarà ripartita in parti uguali fra Stato e Comune;
- ad e) la richiesta è ammessa nel senso richiesto dal Municipio;
- ad f) la richiesta è ammessa nel senso richiesto dal Municipio;
- ad g) la richiesta è respinta : la zona fra il Persico e Molinazzo è densa di fabbricati di alto valore commerciale e non può essere classificata come suburbana. Resta pertanto confermato il contributo del 50 % a carico del Comune.

2. *Frey-Binda Federico (mappale 690)*

Conferma un ricorso precedente, del 9 settembre 1950, concernente il piano regolatore di Bellinzona, ritenendo eccessiva l'occupazione della sua proprietà e chiede lo spostamento del tracciato in base ad uno schizzo.

La richiesta del ricorrente peggiora notevolmente l'andamento planimetrico del tracciato, in quanto non consente un sufficiente allargamento verso l'interno della curva situata al Persico.

Il ricorso è respinto.

3. *Rüssi Antonio (mappale 698)* rappr. dall'avv. Sergio Zorzi

- a) Contesta la pubblica utilità dell'opera contestando che il marciapiede viene eliminato lungo il garage Agricola S.A.
- b) Chiede garanzie relative alla sistemazione della parte residua del fabbricato di sua proprietà di cui è prevista la demolizione parziale.

Si osserva :

- ad a) aderendo ad analoga richiesta del Municipio di Bellinzona, il progetto esecutivo sarà variato nel senso espresso dal ricorrente : la contestazione relativa alla pubblica utilità viene con ciò a cadere;
- ad b) la questione di dettaglio relativa alla demolizione del fabbricato non può essere esaminata in questa sede, sulla scorta di un progetto di massima, ma dovrà essere ripresentata in occasione della esposizione del progetto esecutivo.

4. *Gervasoni Aldo e Pierino (mappale 699)* rappr. dall'avv. Sergio Zorzi

- a) Contesta la pubblica utilità per le stesse ragioni indicate nel ricorso n. 3.
- b) Precisa che al momento della espropriazione si dovrà risarcire il danno arrecato alla proprietà del ricorrente.

c) Chiede che l'espropriazione si estenda anche sul terreno situato dirim-
petto.

Si osserva :

- ad a) valgono le stesse considerazioni esposte ad a) del ricorso n. 3;
- ad b) la richiesta è superflua : i diritti dell'espropriato sono tutelati dalla legge di espropriazione;
- ad c) le espropriazioni in parti uguali su ambo i lati delle strade da allargare sono consigliabili per ragioni di equità allorquando non esistono necessità tecniche contrarie : sono da escludere quando, come nel caso in esame, tale sistema provoca un peggioramento del tracciato. La richiesta è respinta.

5. *Tresch Giuseppe* (rappr. dall'avv. A. Bolla)

Non è un ricorso ma una comunicazione, accompagnata da una procura con la quale si chiede che qualsiasi ulteriore inerente alla procedura espropriata, sia indirizzata direttamente all'avv. A. Bolla.
Se ne prende atto.

23. *Correzione della strada Claro - Cresciano, dal km. 64,860 al km. 66,210.*

Si tratta dell'allargamento della strada del Gottardo, lavoro sussidiato dalla Confederazione con il 70 % (valico alpino) e che si svolge in aperta campagna, per cui i Comuni interessati non partecipano alla spesa.

Con decreto legislativo del 20 dicembre 1950 il Gran Consiglio ha accordato un credito di Fr. 550.000,— per la correzione parziale del tronco Claro - Cresciano : (confr. rendiconto 1950 pag. 85) si sono spesi Fr. 150.000,— per la sistemazione delle curve vicino alla cava Gola Santino e al passaggio a livello di Cresciano, per cui abbiamo ancora una disponibilità di Fr. 400.000,—.

Il preventivo di spesa per l'intera opera ammonta a Fr. 852.000,— con il seguente riparto :

a carico della Confederazione : 70 %	Fr. 596.400,—
a carico del Cantone : 30 %	Fr. 255.600,—
	Fr. 852.000,—
credito a disposizione	Fr. 400.000,—
credito necessario a integrazione	Fr. 452.000,—

L'Ispettorato federale dei lavori pubblici ha approvato in data 6 agosto 1958 il progetto, autorizzando l'esecuzione dei lavori.

Occorre quindi un nuovo credito di Fr. 452.000,—.

24. *Correzione del tronco Bodio - Giornico, dal km. 84,225 al km. 85,500.*

La correzione si svolge su un percorso di ca. 1.300 ml. senza notevoli modifiche dell'andamento planimetrico e altimetrico.

Il tracciato attuale non risponde più alle esigenze minime del traffico specialmente nella zona del sottopassaggio della ferrovia, con curve strozzate, senza visuale; la curva tra le sez. 60 e 80 costituisce un serio pericolo per la circolazione, dati i raccordi irrazionali.

Per migliorare le condizioni di visuale al sottopassaggio (sez. 28) si è dato alle curve un raggio di m. 60 creando nel contempo degli spiazzi sul lato interno delle stesse. Le altre curve hanno raggi minimi di 500 m. e quelle circolari sono raccordate ai rettilinei mediante clotoidi.

Tra la sez. 60 e 76 la livelletta viene abbassata fino a un massimo di 70 cm. per rettificare le pendenze.

Il nuovo campo viabile avrà una larghezza di m. 7,50 più due banchine late-

rali di m. 2. Un restringimento a m. 7 è inevitabile tra le sez. 31-28 (sottopassaggio alle FFS).

Le acque meteoriche saranno raccolte e convogliate mediante opportuni tombini, con soletta in cemento armato.

La pavimentazione è prevista mediante tappeto bituminoso di 3 cm. di spessore posato su una semipenetrazione.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 551.000,—.

Il Consiglio di Stato ha approvato con ris. gov. del 26 settembre 1958, progetto, preventivo e riparto spesa.

Trattandosi di un tronco della strada del Gottardo, la Confederazione partecipa con il 70 % (valico alpino) così che il finanziamento dell'opera resta stabilito come segue :

Confederazione : 70 %	Fr. 385.700,—
Cantone : 30 %	Fr. 165.300,—
Totale	Fr. 551.000,—

Nessun ricorso è stato presentato nel termine fissato dalla legge.

25. *Sistemazione della strada negli abitati di Deggio, Catto e Lurengo.*

A Deggio si correggono ca. 360 ml. di strada, dando al campo viabile una larghezza di m. 4,— allargando curve pericolose e strozzature locali. Il tracciato non subisce modifiche sostanziali, cause le soglie delle case confinanti con la strada.

E' prevista una pavimentazione a doppia catramatura superficiale. La spesa è calcolata in Fr. 80.000,— di cui Fr. 73.000,— per i lavori tra le sez. 7 e 63. Il Comune partecipa alla spesa con il 25 % delle opere della zona urbana e cioè con una quota di Fr. 18.250,—.

A Catto si correggono ca. 239 ml. di strada, allargandola a m. 4 (attualmente la strada ha una larghezza di m. 2,50/3,—).

Si ricostruiscono i muri di sostegno e i cigli e si raccolgono le acque, immettendole nella fognatura comunale, di prossima costruzione. Pavimentazione mediante doppia catramatura superficiale. Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 40.000,— di cui Fr. 22.000,— per i lavori tra le sez. 15 e 41. Il Comune partecipa alla spesa con il 25 % delle opere nella zona urbana e cioè con una quota di Fr. 5.500,—.

A Lurengo si correggono 347 ml. di strada, allargandola a m. 4,— (attualmente la strada è larga m. 3) ricostruendo i muri di sostegno e demolendo un rustico e alcuni letamai.

La strada sarà pavimentata mediante doppia catramatura.

Preventivo di spesa : Fr. 78.500,— di cui Fr. 57.000,— per i lavori tra le sez. 16 e 46.

Il Comune partecipa con il 25 % delle opere nella zona urbana, vale a dire con un contributo di Fr. 14.250,—. Complessivamente quindi, occorre un credito di Fr. 198.500,— di cui Fr. 38.000,— a carico del Comune di Quinto e Fr. 160.500,— a carico dello Stato.

Vi invitiamo pertanto a voler dare la vostra approvazione all'annesso disegno di decreto legislativo.

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 stradale
del XIII periodo

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino
visto il messaggio 9 dicembre 1958 n. 809 del Consiglio di Stato,

decreta:

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>Comuni od altri enti</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Costruzione della camionale Brogeda-Boffalora, in territorio di Chiasso	600.000,—	150.000,—	450.000,—
2. Sistemaz. strada e formaz. marciapiede in Via Carlo Pasta a Mendrisio	320.000,—	160.000,—	160.000,—
3. Correzione strada a Arzo-confin e ricostruzione del ponte di confine	40.000,—	40.000,—	—,—
4. Correzione strada Capolago-Segoma	3.107.000,—	795.000,—	2.312.000,—
5. Correzione parziale di Via Moncucco a Lugano-Besso	25.000,—	25.000,—	—,—
6. Corr. strada Bedano-Motto di Taverne	242.000,—	242.000,—	—,—
7. Correzione strada Cornaredo-Canobbio, dal km. 0,830 al km. 1,260	263.000,—	251.600,—	11.400,—
8. Abbassamento di Via Carona sotto il cavalcavia della funicolare del S. Salvatore	116.000,—	58.000,—	58.000,—
9. Correzione strada Porza-Comano, in territorio di Porza	550.000,—	440.000,—	110.000,—
10. Correzione strada Porza-Comano, in territorio di Comano	95.000,—	91.000,—	4.000,—
11. Correzione strada accesso a Grancia	26.000,—	22.750,—	3.250,—
12. Correzione strada a Mezzovico, inalveamento riale Duragno	41.500,—	16.600,—	24.900,—
13. Acquisto stabile Ernestina Balestra a Gerra Gambarogno	69.984,—	48.989,—	20.995,—
14. Acquisto stabile Gianella e comproprietari a Brissago	30.000,—	21.000,—	9.000,—
15. Acquisto stabile E. Bazzi a Brissago	100.000,—	70.000,—	30.000,—
16. Ricostruzione muro vicinanze della chiesa di Orselina	60.000,—	60.000,—	—,—
17. Correzione strada al cimitero di Brione s/Minusio	35.000,—	35.000,—	—,—
18. Allargamento strada Ascona-Brissago, tra S. Mauro e la Ressiga	91.000,—	63.700,—	27.300,—
19. Corr. strada Locarno-Ponte Brolla, da Solduno al passaggio a livello delle F.R.T.	200.000,—	100.000,—	100.000,—
20. Corr. strada Orselina-Brione s/Minusio	450.000,—	415.000,—	35.000,—

<i>Designazione opere</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico</i>	
		<i>Stato</i>	<i>Comuni od altri enti</i>
	<i>Fr.</i>	<i>Fr.</i>	<i>Fr.</i>
21. Corr. strada Golino-Intragna: tronco cimitero di Intragna-Intragna	65.000,—	65.000,—	—,—
22. Correzione strada nell'abitato di Bellinzona (circonvallazione)	1.866.000,—	933.000,—	933.000,—
23. Correzione strada Claro-Cresciano, dal km. 64,860 al km. 66,210	452.000,—	135.600,—	316.400,—
24. Correzione strada Bodio-Giornico, dal km. 84,225 al km. 85,500	551.000,—	165.300,—	385.700,—
25. Sistemazione strada negli abitati di Deggio, Catto e Lurengo	198.500,—	160.500,—	38.000,—
Totale	9.593.984,—	4.565.039,—	5.028.945,—

Art. 2. — Non sarà dato corso all'esecuzione delle opere sino a quando i contributi dovuti dai Comuni od 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 iscriverne al movimento capitali del Dipartimento delle finanze.

Art. 6. — I ricorsi presentati dagli enti pubblici e dai privati sono decisi nel senso della decisione del Gran Consiglio, che sarà intimata agli interessati contemporaneamente alla pubblicazione del presente decreto nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

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.