MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio, che completa quello del 16 maggio 1960 concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi, dichiarazione della pubblica utilità e stanziamento dei crediti per l'esecuzione delle opere di sistemazione stradale del XV periodo

(del 1. settembre 1960)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

L'urgenza che assumono alcune opere stradali di notevole importanza e di cui è vivamente sentita la necessità della realizzazione, come risulta da ripetuti interventi granconsigliari, ci obbliga a integrare il messaggio del 16 maggio 1960 con la domanda di approvazione dei progetti e di concessione dei relativi crediti per le seguenti opere :

I. SISTEMAZIONE DEL TRONCO STRADALE ISOLABELLA - BORGHETTO

Si correggono 1065 ml. di strada, di cui 85 in territorio di Bellinzona e 980 in territorio di Giubiasco, dando al campo viabile una larghezza uniforme di m. 7 più un nuovo marciapiede di m. 1,50 a destra, dall'Isolabella al bivio con la nuova strada di circonvallazione (Saleggi).

Il tracciato resta identico ma la livelletta acquista un notevole miglioramento, con l'eliminazione delle « schiene d'asino » sul riale Fossato e sul riale Guasta, abbassamento degli alvei e rifacimento dei manufatti.

La pavimentazione è prevista mediante tappeto bituminoso di 7 cm. di spessore, in due strati.

La spesa è valutata in Fr. 330.000,— di cui Fr. 147.000,— a carico del Comune di Giubiasco e Fr. 10.000,— a carico del Comune di Bellinzona (contributi fissi).

Le espropriazioni sono state regolate mediante accordi bonali.

II. COSTRUZIONE DEL LUNGOLAGO A PONTE TRESA

La sistemazione del valico di Ponte Tresa si è imposta all'attenzione del Dipartimento delle pubbliche costruzioni già parecchi anni or sono dato l'aumento continuo del traffico motorizzato che poneva in rilievo in forma sempre più evidente la insufficienza della attuale comunicazione stradale. Ai fini della costruzione di un nuovo ponte si è costituita una Commissione internazionale italo-svizzera la quale dopo lunghe trattative sollecitate continuamente dalle Autorità ticinesi, in data 19 dicembre 1959 giunse alla stipulazione di una convenzione che riteniamo indispensabile riportare nel suo testo integrale :

> « Il Consiglio federale svizzero ed il Presidente della Repubblica italiana, desiderosi di facilitare i lavori per la regolarizzazione del lago di Lugano previsti nella convenzione italo-svizzera del 17 settembre 1955, e consapevoli delle esigenze sempre maggiori del traffico turistico

e commerciale tra il territorio svizzero e quello italiano, hanno stabilito di concludere una convenzione ed hanno nominato loro plenipotenziari, rispettivamente :

Il Consiglio federale svizzero :

— il sig.

Il Presidente della Repubblica italiana :

— il sig.

i quali dopo essersi scambiati i loro pieni poteri, trovati in regolare e dovuta forma, hanno concordato le disposizioni seguenti :

I.

Le Alte Parti contraenti convengono di intraprendere, a Ponte Tresa, la costruzione di un nuovo ponte carrabile sul fiume Tresa.

II.

1) L'opera che ricade, in parti pressochè uguali, in territorio svizzero ed in territorio italiano, sarà eseguita a cura del Governo italiano, secondo le leggi italiane e con impiego di maestranze italiane.

2) Saranno altresì eseguiti a cura del Governo italiano tutti quei lavori che, anche se di competenza della Svizzera ai sensi dell'art. V della Convenzione 17 settembre 1955, relativa alla regolazione del lago di Lugano, si manifesteranno tuttavia tecnicamente connessi con la costruzione del ponte.

III.

1) L'onere finanziario dei lavori relativi alla sola costruzione del ponte sarà assunto in parti uguali dalla Svizzera e dall'Italia sulla base del costo definitivo quale risulterà dal consuntivo redatto ai sensi del successivo articolo VI, comma 4, lett. d) o quale sarà determinato in applicazione del comma 5 dello stesso articolo VI. Tuttavia le spese saranno integralmente anticipate dal Governo italiano e il versamento della somma dovuta dal Governo svizzero al Governo italiano avverrà in unica soluzione mediante trasferimento che sarà effettuato alle condizioni stabilite dal sistema in vigore in quel momento per il regolamento dei pagamenti tra i due Paesi.

2) Con le stesse modalità saranno integralmente rimborsate dal Governo svizzero al Governo italiano le spese per i lavori indicati nel comma 2 del precedente art. II.

IV.

Il Governo svizzero si impegna a mettere a disposizione del Governo italiano, subito dopo l'entrata in vigore della presente convenzione, le aree da utilizzare per la costruzione, nonchè, per tutta la durata dei lavori, le aree necessarie all'esecuzione dei lavori stessi.

V.

Le Alte Parti contraenti si impegnano ad agevolare del loro meglio l'esecuzione dei lavori di costruzione concedendo particolarmente le facilitazioni seguenti :

a) alla Direzione dei lavori è assicurato l'appoggio delle Autorità amministrative competenti dei due Paesi;

b) il personale occupato nei lavori potrà circolare liberamente sulle rive svizzera e italiana durante la costruzione del ponte restando per altro sottoposto alle necessarie misure di polizia e doganali;

c) i due Governi concederanno l'esenzione dai diritti doganali dalle tasse e licenze di importazione e di esportazione per i materiali destinati all'esecuzione dei lavori.

Tali materiali dovranno tuttavia essere di volta in volta dichiarati alla dogana competente. Le esenzioni saranno accordate su presentazione di un certificato attestante che i materiali sono destinati esclusivamente ai lavori previsti nella presente convenzione.

Questo certificato sarà rilasciato, se destinato alle Dogane svizzere, dal Ministero dei lavori pubblici italiano; se destinato alle Dogane italiane, dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Cantone Ticino.

VI.

1. I due Governi costituiranno, per il periodo della costruzione, una Commissione di sorveglianza composta di quattro membri, due dei quali saranno nominati dal Consiglio federale svizzero e due dal Governo della Repubblica italiana. Ciascun Governo si assume le spese per le competenze dei membri da esso nominati.

2. La Commissione prenderà le proprie decisioni all'unanimità e stabilirà essa stessa il proprio regolamento interno. Le sue decisioni avranno forza obbligatoria per le due parti. Le questioni sulle quali non si raggiungerà la unanimità saranno risolte secondo le modalità previste dall'art. IX dopo l'ultimazione dei lavori, o anche prima, se ne facciano richiesta due dei componenti la Commissione.

3. La Commissione inizierà a funzionare non appena le competenti Autorità italiane avranno appaltato i lavori e cesserà di funzionare quando le competenti Autorità dei due Paesi avranno approvato il conto finale del costo dei lavori stessi, redatto secondo quanto stabilito nel successivo comma 4, lett. d).

4. Compiti della Commissione sono :

   a) sorvegliare la buona esecuzione delle opere e la loro conformità al progetto approvato, compiendo operazioni di controllo e di collaudo in corso d'opera;

   b) esprimere alle competenti Autorità italiane, per la loro approvazione, il proprio parere su eventuali proposte di varianti che si rendessero necessarie per esigenze non previste in sede di approvazione del progetto dei lavori;

   c) presentare ai due Governi rapporti periodici sull'andamento dei lavori;

   d) redigere, a lavori ultimati, la relazione conclusiva di collaudo, esprimendo anche il proprio parere su eventuali riserve degli appaltatori, tendenti ad ottenere a qualunque titolo, e perciò anche per revisione di prezzi, compensi maggiori di quelli contabilizzati. Tale relazione, salvo il disposto del successivo comma 5, stabilirà l'ammontare consuntivo del costo dei lavori anche agli effetti del precedente articolo III, tenendo distinte le spese che si riferiscono ai lavori indicati nel comma 1 dell'art. II da quelle che si riferiscono ai lavori indicati nel comma 2 dello stesso articolo.

5. In caso di controversia tra il Governo italiano e gli appaltatori, il Governo svizzero, agli effetti del precedente art. III riconoscerà valide le decisioni adottate dagli organi amministrativi o giurisdizionali italiani.

VII.

Ultimata la costruzione del nuovo ponte, le competenti Autorità svizzere provvederanno alla demolizione del ponte già esistente ed a tutti gli altri conseguenti lavori previsti a carico del Governo svizzero dall'art. V della Convenzione 17 settembre 1955, relativa alla regolazione del Lago di Lugano.

VIII.

I due Governi si obbligano a mantenere in buono stato il ponte una volta terminato.

Le spese di manutenzione saranno sopportate in parti uguali dai due Governi.

IX.

Qualunque controversia tra i due Governi circa la interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione sarà regolata secondo le disposizioni previste dal "Traité de conciliation et de règlement judiciaire" concluso a Roma il 20 settembre 1924, tra la Svizzera e l'Italia.

X.

La presente Convenzione entrerà in vigore con lo scambio degli istrumenti di ratifica.

In fede di che, i plenipotenziari dei due Stati hanno firmato la presente Convenzione.

Fatta a Roma il . . . . . in due esemplari originali in lingua italiana ».

Nel frattempo la strada che dalla parte italiana conduce a Ponte Tresa venne dichiarata nazionale ed assunta quindi dall'ANAS.

I tecnici dell'ANAS hnno immediatamente disposto per lo stanziamento dei crediti per l'appalto della progettazione del nuovo ponte la cui costruzione è quindi di imminente attuazione. Si imponeva pertanto al Cantone Ticino lo studio di una nuova soluzione stradale in continuità del ponte : detto studio fu affidato allo Studio di ingegneria Lombardi & Gellera, i quali presentarono sollecitamente un progetto completo che prevede :

a) un nuovo tronco di strada (lungolago) di ca. 380 ml. nel nucleo abitato di Ponte Tresa;

b) il piazzale di smistamento e di raccordo alla strada per Fornasette, davanti al nuovo ponte di confine sulla Tresa;

c) la sistemazione provvisoria del tronco di ca. 700 ml. che va dall'inizio del lungolago al passaggio a livello della ferrovia Lugano - Ponte Tresa in territorio di Ponte Tresa e di Caslano, con la costruzione di un marciapiede, a valle, di m. 1,50 di larghezza.

Il nuovo tronco lungolago sarà costituito da una travata in cemento armato, poggiante su pali trivellati in sito. Opportuni sondaggi hanno chiarito la natura geologica della riva, per stabilire la profondità che devono raggiungere i pali, affinchè poggino su terreno sicuro. La larghezza del campo viabile sarà di 12 m. a 3 piste, più un marciapiede a monte, di m. 2,20 e uno verso lago, di m. 3,00, entrambi portati a sbalzo.

La travata in cemento armato è costituita da una soletta di 16 cm. di spessore con travi longitudinali, travi di appoggio e pali portanti così che le stilate hanno una luce di m. 9 ciascuna; il viadotto acquista in tal modo un carattere armonico, di piacevole senso estetico per cui non deturpa in nessun modo il paesaggio.

La pavimentazione è prevista mediante tappeto bituminoso posato a caldo, di 5 cm. di spessore (3 cm. per i marciapiedi).

L'attuale imbarcadero sarà demolito e la sua ricostruzione avverrà in una zona più lontana dal valico, per non intralciare le operazioni di sdoganamento.

L'illuminazione del lungolago avverrà mediante tubi fluorescenti, portati da pali a valle del campo viabile.

Il piazzale raccordo per Fornasette è costituto da un impalcato rigido, in cemento armato, poggiante su pali, pure in cemento armato, trivellati in sito. Verso lago, il piazzale è delimitato da un marciapiede a sbalzo, di m. 2,20 di larghezza.

La sistemazione del tronco compreso tra il lungolago e il passaggio a livello della ferrovia Lugano - Ponte Tresa, avverrà in due tempi atti a migliorare, per quanto possibile, le condizioni attuali del traffico, avendo il campo viabile una larghezza di soli 5,5 - 6,00 m.

La circolazione pedonale sarà garantita mediante un nuovo marciapiede verso lago, di m. 1,50 più una banchina di m. 0,20. Il campo stradale vero e proprio avrà una larghezza uniforme di m. 6. In un secondo tempo, la larghezza del campo viabile sarà portata a m. 9.

Il preventivo di spesa è calcolato in 3 milioni di franchi, e precisamente :

a) lungolago in cemento armato (dalla stazione ferroviaria al nuovo ponte sulla Tresa)	Fr. 1.940.000,—
b) piazzale di smistamento e di raccordo alla strada per Fornasette	Fr. 455.000,—
c) sistemazione del tronco che va dalla stazione ferroviaria al passaggio a livello della ferrovia Lugano-Ponte Tresa	Fr. 360.000,—
d) maggior costo delle indennità di espropriazione	Fr. 245.000,—
Totale	Fr. 3.000.000,—

Con risoluzione governativa del 5 luglio 1960 il Consiglio di Stato ha approvato progetto, preventivo e riparto spesa, con il seguente piano di finanziamento:

a) sussidio federale	Fr. 1.090.000,—
b) contributo fisso a carico di Ponte Tresa	Fr. 260.000,—
c) contributo fisso a carico di Caslano	Fr. 50.000,—
d) differenza, a carico dello Stato	Fr. 1.600.000,—
Totale	Fr. 3.000.000,—

I piani sono stati esposti presso le cancellerie dei due Comuni interessati, dal 13 luglio al 13 agosto 1960.

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

1. Carlo Sormani, Ponte Tresa (rappr. dallo studio notarile Spiess & Lepori), chiede :

   a) in via principale, che il progetto sia modificato nel lungolago, così che la strada disti almeno 4 m. dallo stabile mappale 179, di sua proprietà;

b) in via subordinata, che gli sia concesso di derogare all'art. 9 della legge edilizia per costruire sui muri perimetrali esistenti e in prolungamento del muro fronteggiante la strada cantonale.

Si osserva :

ad a) il tracciato del lungolago, in corrispondenza al mappale 179, non può essere modificato, per ragioni tecnico-costruttive; il progetto ha già tenuto conto, nei limiti massimi, di tale richiesta;

ad b) la richiesta è irricevibile in questa sede. Si tratta di decisioni che spettano al Consiglio di Stato in base alle circostanze di fatto attuali e a progetti precisi di costruzione o di riattazione che l'istante deve presentare.

2. Teresa e Massimilla Tramezzani, Ponte Tresa, proprietarie del mappale 574 chiedono se potranno costruire a meno di 4 m. dal ciglio esterno del marciapiede e ad una distanza dalla riva bianca, inferiore a 3 m.
Si richiama quanto esposto per il ricorso precedente.

3. Casari Federico, Ponte Tresa, propr. del mappale 1424 b contesta la razionalità del progetto e la pubblica utilità dell'opera; si riserva ogni rivendicazione per tutti i danni diretti e indiretti che saranno per derivare alla sua proprietà e contesta ogni eventuale contributo a suo carico.
Si osserva che la soluzione scelta per risolvere il problema della viabilità a Ponte Tresa è da ritenere razionale e adeguata alle esigenze del traffico lungo una arteria principale, collegante due nazioni. La larghezza del sedime è appena sufficiente per il forte passaggio di macchine tra Lugano e Varese. Le pretese di indennizzi e le contestazioni relative ai contributi potranno formare oggetto di un ricorso in sede di espropriazione : in questa sede devono essere respinte in ordine.

4. Eredi fu Carlo Toletti, Ponte Tresa (rappr. dall'avv. A. Pellegrini): contestano la pubblica utilità dell'opera, così come risulta dai piani esposti, con la demolizione del loro stabile e affermano che tale demolizione non è necessaria per cui la soluzione adottata dal progetto non è giustificata dalla pubblica utilità.
Si osserva che una demolizione parziale dello stabile non è possibile, per ragioni tecnico-costruttive. Le pretese di indennità potranno essere fatte valere in sede di espropriazione.
Il ricorso deve quindi essere respinto.

5. Dott. Francesco Demmatteris, Sormani Domenico, Hauser Maria e Bertschi Walter (rappr. dall'avv. Waldo Riva) chiedono :

a) che la procedura seguita sia annullata in ordine poichè si tratta di una sistemazione provvisoria e non definitiva della strada che interessa i ricorrenti e cioè del tronco che va dalla stazione ferroviaria al passaggio a livello : l'esecuzione dell'opera in due tempi, mancando ora un progetto completo e definitivo, pregiudica gravemente gli interessi degli espropriati, i quali non possono conoscere i limiti delle espropriazioni necessarie;

b) in via subordinata, che sia modificato il tracciato dalla stazione ferroviaria al passaggio a livello, portandolo completamente a monte, ivi compresa la diversa sistemazione del sedime ferroviario.

Si osserva :

ad a) Giustamente il ricorrente afferma che ogni singola opera deve essere presentata in modo completo ai fini della pubblica utilità. Non v'è però ragione di dubitare che nel presente caso per opera debbasi in-

tendere quanto è possibile e quanto è necessario realizzare in questo momento. Un ulteriore allargamento del campo stradale non potrà certo essere attuato entro breve termine seppure appare ragionevole prevedere sin d'ora la possibilità tecnica di tale esecuzione. Si comprende che nell'interesse dell'espropriato sarebbe più opportuna una espropriazione anche preventiva per lavori futuri, ma questo non basta a giustificare un maggiore e per il momento inutile onere a carico dello Stato, soprattutto se si tien presente che i diritti privati non vengono gravati da servitù di espropriazione.

ad b) Il sedime del marciapiede non può essere ricavato a monte spostando il sedime ferroviario e ciò per ragioni tecnico-costruttive e finanziarie. Un ulteriore spostamento del muro di controriva è tecnicamente impossibile data la configurazione dei terreni.

6. Walter Bertschi e moglie nata Steiner (rappr. dall'avv. Attilio Lucchini, Lugano) contestano la pubblica utilità dell'opera, poichè il loro giardino viene espropriato per la costruzione del marciapiede (muro di sostegno) e vorrebbero che il marciapiede sia costruito a sbalzo, con soletta poggiante sul muro attuale. Il ricorso è respinto per quanto riguarda la pubblica utilità ma dovrà essere ripetuto in sede di espropriazione e la richiesta verrà esaminata quando saranno allestiti i piani di esecuzione.

7. Carlo Crivelli (rappr. dallo studio legale Gilardoni & Santini) chiede :

a) che sia modificato il profilo altimetrico della strada, in modo di ridurre la sopraelevazione in corrispondenza all'albergo, in modo che la stessa non sia superiore a 50 cm.;

b) che sia garantito un largo raccordo pedonale fra la strada e l'attuale piazzetta del debarcadero;

c) che l'opera sia studiata in modo di poter ricavare una darsena al disotto del manufatto stradale, con accesso diretto dall'albergo al lago.

Si osserva :

ad a) che l'andamento altimetrico della strada non può essere variato a piacimento; ci sono quote obbligate che devono essere rispettate per regolare il deflusso delle acque del lago e che sono stabilite da accordi internazionali;

ad b) che il raccordo pedonale tra la strada e l'attuale piazzetta è già previsto dal progetto, con sufficiente ampiezza;

ad c) tale richiesta non può essere presa in considerazione in questa sede. Il manufatto stradale non può certo essere variato, specialmente per quanto riguarda la livelletta stradale, in funzione di esigenze di carattere privato, indifferenti dal punto di vista espropriativo.

8. Il Comune di Ponte Tresa chiede che il contributo fissato in Fr. 260.000,— sia ridotto a Fr. 100.000,— soprattutto per evitare che il moltiplicatore oltrepassi il 100 %. Si asserisce nel ricorso che tale percentuale già verrebbe raggiunta con un contributo di Fr. 100.000,— e, più innanzi, che i contributi da prelevare dai privati potrebbero raggiungere i Fr. 20.000,—.
L'intento di mantenere integra l'autonomia comunale è certo lodevole e le ragioni addotte a tale fine meritano la massima attenzione. Ma bisogna nondimeno tener presente che sono tuttora applicabili i disposti della legge sulla costruzione delle strade del 17 gennaio 1951, i quali stabiliscono dei chiari criteri che non possono essere ignorati nella fissazione del contributo. Deve essere contestato che la sistemazione stradale in esame risolve unicamente un problema internazionale. La configurazione geografica è tale da

offrire con le bellezze naturali il beneficio e l'onere per questo Comune di trovarsi su una via di comunicazione che assume sempre maggiore importanza.

Con i vantaggi tocca al Comune anche l'onere di opere pubbliche che permetteranno una maggiore fluidità del traffico ed una sistemazione di buona parte dell'abitato.

L'importante opera viene eseguita non solo nell'interesse di chi vi transita, ma specialmente di chi, sul posto, subisce fatalmente e ormai da anni le moleste conseguenze di un traffico intenso e che nelle condizioni attuali non può essere maggiormente ordinato.

Il Comune risolve il problema più importante nell'interesse di gran parte dei cittadini, dai quali è ragionevole attendersi che sapranno trarre dalla nuova opera diretti vantaggi, non esclusi quelli meramente economici.

Il contributo di Fr. 260.000,— su un'opera del costo di 3.000.000,— — pari all'8,66 % — è stato determinato tenendo presente le facilitazioni del traffico di transito e locale, il miglioramento delle condizioni economiche, il maggior valore derivante dall'opera alla proprietà fondiaria ed infine la situazione economica del Comune.

A norma di legge il contributo dei Comuni potrebbe raggiungere il 50 % della spesa, diminuita dei sussidi federali. Nel caso, sommando i Fr. 50.000,— di Caslano, la percentuale è del 16,25 %. E devesi per di più rilevare il non indifferente vantaggio per il Comune di essere sin d'ora svincolato dall'obbligo di partecipare al finanziamento di eventuali sorpassi che almeno per l'aumento della mano d'opera e dei materiali potrebbero intervenire.

Infine, può essere opportuno rilevare che un'eccessiva riduzione del contributo implicherebbe una evidente disparità di trattamento nei confronti di altri Comuni, dove per opere meno importanti dal punto di vista locale, la percentuale è stata anche superiore.

Seppure queste ragioni giustificano la conferma del contributo precedentemente fissato, appare però equo tener presente la situazione finanziaria del Comune soprattutto in rapporto alle opere che ancora attendono di essere attuate.

E' giusto che lo Stato dimostri larga e concreta comprensione nei confronti di quei Comuni che si preoccupano di mantenere la propria autonomia ed è in tale ordine di idee che la somma a carico di Ponte Tresa vuol essere ridotta a Fr. 200.000,— lasciando il margine di Fr. 60.000,— a carico dello Stato.

9. Il Comune di Caslano domanda che il contributo stabilito in Fr. 50.000,— venga sensibilmente ridotto specialmente per il fatto che l'opera pubblica in questione è di limitato interesse locale. Pur richiamando quanto esposto per Ponte Tresa, deve essere qui riconosciuto che la sistemazione di questa strada non permette di risolvere importanti problemi di viabilità comunale. L'interesse del Comune di Caslano è rivolto piuttosto che al transito di Ponte Tresa a quello di Laveno, che resta per il momento allo stadio del progetto di massima.

   Per ragioni di equità bisogna ammettere che in simili casi la percentuale di contributo può essere anche inferiore a quella applicata dal Consiglio di Stato, per cui appare giusto ridurre la partecipazione finanziaria del Comune a Fr. 30.000,— addossando Fr. 20.000,— allo Stato.

10. La Società Ferrovie Luganesi in Lugano si oppone alla concessione della pubblica utilità adducendo che l'opera stradale occuperà parte del sedime ferroviario e pregiudicherà in tal modo il futuro esercizio della ferrovia.

    Si tratta evidentemente di una collisione di due interessi pubblici che non dovrebbe essere oggetto di questa procedura preliminare di espropriazione. In altra sede e in via bonale deve essere deciso quale dei due interessi sia

il preminente e ciò soprattutto se si tien conto del fatto che lo Stato espropriante ha — quale maggior azionista — la facoltà di favorire la propria volontà in seno alla Società ricorrente. E' comunque accertato che le ragioni addotte nel ricorso, il quale non vuol essere per il momento dichiarato irricevibile, possono essere salvaguardate sia temporaneamente perchè il programma di lavoro non prevede la immediata immissione in possesso dei fondi della ferrovia, sia definitivamente perchè il tracciato stradale può essere spostato per questo breve tratto di qualche metro verso lago. Fosse necessario eseguire questa variante ed indispensabile una procedura esecutiva nei confronti dei proprietari verso lago, potrà sempre essere chiesta la dichiarazione di pubblica utilità per la variante, che, seppure migliore dal punto di vista tecnico, ha dovuto essere tralasciata per ragioni di carattere finanziario.

III. SOPPRESSIONE DEL PASSAGGIO A LIVELLO DELLE TRE CAPPELLE, TRA FIESSO ED AMBRI' SOTTO, IN TERRITORIO DI QUINTO, CON LA COSTRUZIONE DI UN SOTTOPASSAGGIO STRADALE (KM. 105,450 - 105,960)

Anche la soppressione dei passaggi a livello lungo le strade del San Gottardo venne giustamente invocata in modo costante sia con interventi granconsigliari sia dalla pubblica opinione.

La esigenza della sollecita attuazione delle opere necessarie a tale scopo è apparsa specialmente evidente negli ultimi anni durante la stagione estiva di fronte al sensibile aumento della circolazione che lungo la nostra principale arteria di traffico si svolgeva in condizioni sempre peggiori.

La costruzione della futura strada nazionale avrebbe praticamente risolto il problema poichè il suo tracciato è previsto fuori degli abitati e completamente estraneo a quello attuale. Tuttavia la realizzazione della strada nazionale non può simultaneamente essere avviata in tutto il Cantone : secondo il programma allestito dalla sezione strade nazionali è prevista una prima fase con la costruzione della Lugano - Chiasso e della Tremola e una seconda fase con l'attuazione delle altre tratte.

Da questa suddivisione si desume facilmente che l'attuale strada del San Gottardo da Airolo a Lugano dovrà ancora far fronte da sola alla circolazione odierna per parecchi anni.

L'urgenza della soppressione dei passaggi a livello appare pertanto giustificata anche in relazione al futuro programma di costruzione di strade del Cantone.

Il Consiglio di Stato, tramite il Dipartimento delle pubbliche costruzioni, ha raggiunto accordi definitivi con le Ferrovie Federali per la soppressione dei passaggi a livello delle Tre Cappelle, di Rodi, di Chiggiogna e di Cresciano. Quello di Biasca dovrebbe trovare pure rapida soluzione con la realizzazione della circonvallazione, il cui progetto è già in possesso dell'Autorità federale che sta esaminando il sussidiamento. Per Bissone la sezione strade nazionali ha già allestito il progetto definitivo e sono in corso le pratiche per iniziare i lavori con la massima sollecitudine possibilmente entro l'anno.

Per intanto ci limitiamo a domandare l'approvazione dei progetti e della domanda di credito per l'opera necessaria alle Tre Cappelle che dovrebbe avere inizio nel prossimo autunno secondo i seguenti criteri.

La soppressione del pericoloso passaggio a livello delle Tre Cappelle al km. ferr. 95,303 e la sistemazione stradale relativa, compresa quella dell'accesso a Quinto, si svolge su un percorso di ca. 601 ml. (510 + 91). La correzione ha inizio circa 150 m. a valle dell'attuale passaggio a livello e si svolge su sedime

nuovo, abbandonando il tracciato attuale prima in rettilineo e poi mediante due curve di 150 m. di raggio, una prima e una dopo il sottopassaggio.

La livelletta vien migliorata notevolmente; le pendenze variano dall'1,2 % al 6 %.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 7. L'altezza minima del sottopassaggio stradale sarà di m. 4,20. La pavimentazione è prevista mediante tappeto bituminoso di 13 cm. di spessore, in tre strati.

Le Ferrovie Federali svizzere provvederanno alla costruzione del cavalcavia ferroviario, al km. ferr. 95,280 vale a dire del manufatto che porta il sedime ferroviario.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 1.090.000,— e precisamente:

a) espropriazioni e indennizzi	Fr.	18.000,—
b) opere di sottostruttura (stradali)	Fr.	373.245,—
c) opere di pavimentazione	Fr.	188.500,—
d) imprevisti	Fr.	58.255,—
e) progetto, direzione e assistenza dei lavori	Fr.	47.000,—
f) manufatto ferroviario (cavalcavia)	Fr.	405.000,—
Totale	Fr.	1.090.000,—

Le FFS contribuiscono alla spesa, mediante una quota fissa di Fr. 600.000,— per cui il credito necessario risulta di Fr. 490.000,—.

Le espropriazioni sono state regolate mediante accordi bonali.

Il presente messaggio è stato presentato in forma di complemento di quello del 16 maggio 1960 per l'urgenza dovuta a ragioni tecniche e di coordinamento con gli altri enti interessati alle costruzioni.

Vi invitiamo pertanto a voler dare la vostra approvazione al presente disegno legislativo unitamente a quello già presentato per il 15.o periodo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente: *Zorzi*

Il Cons. Segr. di Stato: *Pellegrini*

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dei progetti, dei preventivi e lo stanziamento dei crediti per le opere di sistemazione stradale (Complemento al XV periodo)

(del . . . . . .)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 1. settembre 1960 n. 916 del Consiglio di Stato,

decreta :

Art. 1. — Sono approvati i progetti delle seguenti opere per le quali è dichiarata la pubblica utilità — riservati i diritti della Società Ferrovie luganesi a dipendenza del ricorso introdotto al Gran Consiglio il 12 agosto 1960 — e sono accordati i seguenti crediti :

	Preventivo	*Quota a carico dello Stato*	*Contributi*
	Fr.	Fr.	Fr.
a) sistemazione del tronco stradale Isolabella-Borghetto in territorio di Bellinzona e Giubiasco	330.000,—	173.000,—	157.000,—
b) costruzione del lungolago a Ponte Tresa	3.000.000,—	1.680.000,—	1.320.000,—
c) soppressione passaggi a livello Tre Cappelle tra Fiesso e Ambrì	1.090.000,—	490.000,—	600.000,—
	4.420.000,—	2.343.000,—	2.077.000,—

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

Art. 3. — Il credito sarà inscritto nel preventivo 1961.

Art. 4. — I ricorsi presentati, eccetto quello della Società Ferrovie luganesi, sono decisi in base alle deliberazioni del Gran Consiglio e la decisione sarà intimata agli interessati contemporaneamente alla pubblicazione del presente decreto nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Art. 5. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

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