

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 XVI. periodo

(del 14 aprile 1961)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Il Consiglio di Stato domanda al Gran Consiglio l'approvazione di 28 opere di sistemazioni stradali per un importo complessivo di Fr. 23.179.378,— di cui Fr. 13.163.478,— esclusivamente a carico del Cantone. L'elenco contenuto nell'unito progetto di decreto legislativo pone chiaramente in rilievo come il programma stradale del Dipartimento delle pubbliche costruzioni vada gradualmente delineandosi ai fini di giungere a un'adeguata, razionale sistemazione delle vie di comunicazione del Cantone.

Parecchie opere si riferiscono a problemi di primaria importanza per le strade principali di carattere nazionale o internazionale; esse sono:

- i manufatti con cui s'intende procedere alla soppressione dei passaggi a livello di Chiggiogna e di Fiesso,
- le correzioni alla strada del Lucomagno,
- la completazione delle opere già intraprese per la sistemazione della Lugano — Ponte Tresa con il progetto della Magliaso — Caslano dal km. 2.215 al km. 3.490,
- la correzione della strada del Gambarogno a San Nazzaro che darà agli effetti pratici, l'assetto definitivo alle parti maggiormente importanti di detta comunicazione,
- l'inizio di un programma che sarà completato con successive domande di credito per la sistemazione della Locarno — Brissago con i progetti Centrale Verbano — « Riasco » e dell'allargamento del Ponte a Brissago — confine e con i consolidamenti di rocce per porre rimedio ai pericoli continui di framenti già ripetutamente accertati lungo questa arteria.

Per quanto riguarda la soppressione dei passaggi a livello occorre ricordare che i progetti furono studiati in collaborazione con le Ferrovie federali ai fini di fruire dei loro contributi accordati in misura che può essere ritenuta soddisfacente; anche la Confederazione ha deciso, tramite il Dipartimento federale dell'interno, di versare un determinato importo in via straordinaria poichè in ossequio ai principi adottati da alcuni anni lungo la strada attuale del S. Gottardo non venivano più versati sussidi per le ragioni già ripetutamente esposte.

Le altre opere dimostrano lo sforzo che il Governo intende a ogni costo intraprendere per dare comunicazioni agevoli anche alle zone periferiche e per tener conto delle giuste domande che pervengono da regioni discoste dai centri ove le strade esistenti non appaiono più adeguate all'importanza del traffico che le percorre.

Il presente messaggio sarà integrato entro breve termine da altre domande di credito relative ad opere di pari significato e rilievo: si tratterà della soppres-

sione dei passaggi a livello di Biasca e di Cresciano e di parecchi progetti lungo la Ascona — Brissago.

Diamo pertanto in dettaglio la descrizione delle singole opere previste :

A. DISTRETTO DI LEVENTINA

1. *Correzione della strada Airole — Bedretto :*

Ponte sul Ticino — bivio per Nante

La strada che da Airole imbocca la Valle Bedretto, è assai stretta, poichè con un campo viabile di 4 m. non permette l'incrocio di due automezzi.

La presenza di una stalla, all'interno di una curva, toglie la visuale e mette in pericolo la circolazione, divenuta molto più intensa, dopo l'apertura della funivia del Gottardo.

E' quindi urgente allargare la strada, dal ponte sul Ticino al bivio per Nante, su un tronco di 170 m. portando la larghezza a 6 m., con ampliamento delle curve secondo le vigenti norme tecniche.

L'allontanamento delle acque meteoriche è garantito da una serie di tombini con tubi di cemento che scaricano nei riali esistenti.

La correzione segue il vecchio tracciato e le pendenze restano quelle che sono attualmente : 6,40 e 5,30 %.

La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura, delimitando il campo stradale con cordoni di granito, dove non ci sono muri. Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 97.000,— interamente a carico dello Stato.

Il progetto venne approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 16 settembre 1960 e dopo l'esposizione dei piani pervennero due ricorsi concernenti lo stesso oggetto e cioè la demolizione del rustico mappale 1657.

I signori Beffa Silvio, Airole e Beffa Paolo, Mendrisio, chiedono uno spostamento del tracciato a monte, per evitare la demolizione del loro rustico : a titolo di compromesso si dichiarano d'accordo di ritirare il ricorso se interverrà un accordo bonale sul prezzo di cessione della stalla.

Si osserva che, per ragioni tecniche, il tracciato non può essere spostato, poichè l'allargamento vien fatto naturalmente dal lato interno della curva e non da quello esterno: il fabbricato ostacola la visuale e costituisce un pericolo per il traffico. Il ricorso è quindi respinto e l'indennità sarà fissata in sede di espropriazione.

2. *Correzione all'entrata sud dell'abitato di Airole*

La strada a monte e a valle del cimitero di Airole presenta deficienze assai gravi, in corrispondenza all'accesso a Valle e all'accesso alla stazione delle FFS poichè l'imbocco per Valle è troppo stretto e gli automobilisti che ne usufruiscono venendo dal sud, cioè da Ambri, devono far manovra, con retromarcia e mettono in tal modo in pericolo il traffico sulla strada principale ; l'accesso alla stazione ha scarsa visuale nel senso nord/sud, causa la presenza di uno stabile e anche questo inconveniente pregiudica la sicurezza della circolazione. Il progetto prevede l'allargamento dell'accesso a Valle, dando al risvolto un raggio di 8 m., in modo che sia facile imboccare la strada anche per chi viene dal sud. L'accesso alla stazione viene allargato, mediante la demolizione di un fabbricato, in modo di garantire la visuale per chi, dalla stazione, va verso Ambri : in tal modo si allarga anche il marciapiede fino al cimitero (minimo m. 1,50).

Un nuovo tratto di marciapiede di m. 2,00 di larghezza vien costruito in prolungamento a quello esistente dirimpetto al cimitero, per garantire la sicurezza del traffico pedonale.

La pavimentazione dei marciapiedi è fatta con tappeto bituminoso di 2 cm. Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 120.000,— di cui 45.000,— (contributo fisso) a carico del Comune di Airola.

Con ris. gov. dell'11 ottobre 1960 il Consiglio di Stato ha approvato il progetto e il riparto spesa. Un ricorso del Comune di Airola è stato ritirato, previ accordi bonali circa la larghezza del marciapiede di fronte al cimitero (2 m. anziché 1,50 come previsto in un primo tempo).

3. Soppressione del passaggio a livello di Fiesso, in territorio di Prato Leventina

Il passaggio a livello di Fiesso si trova al confine territoriale tra il Comune di Prato Leventina e il Comune di Quinto : questo passaggio a livello vien soppresso e sostituito da un cavalcavia (sovrappassaggio alle FFS) ca. 275 ml. più a monte, in prolungamento del rettilifo che va a Fiesso.

L'andamento planimetrico è tale che il rettilifo a monte del cavalcavia è raccordato con quello a valle, mediante una curva di 350 ml. di raggio, permettendo velocità di oltre 80 km. l'ora.

Le rampe di accesso al cavalcavia hanno pendenze dell'1,7 % su una lunghezza di m. 185 e del 0,4 % su una lunghezza di m. 266 ciò che garantisce una buona visibilità.

Il campo viabile ha una larghezza uniforme di m. 7 più due banchine di m. 1 ciascuna, sui rilevati; i manufatti hanno un marciapiede, a valle, di 1 m. e un salvagente, a monte, di 50 cm.

Il cavalcavia alla linea ferroviaria è costituito da un ponte in cemento armato precompresso a due campate, di 27 m. di luce ciascuna ed è seguito da un viadotto di 179 ml., a 5 campate di 37 o di 34 m. l'una; questo viadotto, pure in cemento armato precompresso, sostituisce con maggior sicurezza ed estetica, il terrapieno di gran volume che sarebbe stato necessario. La pavimentazione del campo stradale avverrà mediante tappeto bituminoso in 3 strati, spessore complessivo di 13 cm. (6+4+3). La platea del cavalcavia e del viadotto vien ricoperta di uno strato di asfalto fuso protetto da ghiaietto fine.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 1.600.000,— e precisamente :

a) espropriazione e indennità	Fr. 40.000,—
b) opere di sottostruttura	Fr. 191.000,—
c) manufatti	Fr. 1.088.000,—
d) opere di pavimentazione	Fr. 224.000,—
e) spese generali e imprevisti	Fr. 57.000,—
Totale	Fr. 1.600.000,—

Il finanziamento è stabilito come segue :

a carico delle FFS	Fr. 630.000,—
sussidio della Confederazione	Fr. 180.000,—
a carico dello Stato, il resto	Fr. 790.000,—
Totale	Fr. 1.600.000,—

Con ris. gov. del 3 febbraio 1961 il Consiglio di Stato ha approvato il progetto e il piano di finanziamento. Nessun ricorso è stato interposto.

4. Correzione della strada a Chiggiogna e soppressione del passaggio a livello

La circolazione lungo la strada del Gottardo, in territorio di Chiggiogna, lascia molto a desiderare, sia per la presenza di curve strette e senza visuale specialmente presso il riale Croarescio, sia per la servitù del passaggio a livello che costituisce un grave intralcio alla fluidità del traffico.

Anche l'andamento altimetrico è molto infelice, a causa del dosso assai pro-

nunciato nel punto di attraversamento del riale Sassengo, situazione che pregiudica gravemente la visuale e — per conseguenza — la sicurezza della circolazione.

Il progetto studia, con la soppressione del passaggio a livello di Chiggiogna, mediante un sottopassaggio stradale, la correzione del tracciato, su un percorso di ca. 2150 ml., costruendo un nuovo tronco di ca. 920 ml. tra il riale di Sassengo e quello di Croaescio, raccordato a monte e a valle, al tracciato esistente. Il nuovo tronco rasenta l'abitato di Chiggiogna, lungo la campagna adiacente.

Grazie a curve dotate di grandi raggi (minimo 300 ml.) si è realizzato un tracciato razionale che snellisce il traffico.

La livelletta si adatta grosso modo a quella esistente, pur eliminando il dosso sul riale di Sassengo.

Il campo viabile avrà una larghezza uniforme di ml. 7 più due banchine laterali di m. 1,50 a destra salendo e di m. 0,50 a sinistra.

L'attraversamento della linea ferroviaria avviene, come abbiamo detto, in sottopassaggio; il manufatto, in cemento armato, ha una larghezza di m. 9 e un'altezza utile di m. 4,50 e sarà costruito dalle FFS.

Altri manufatti sono: un ponte in cemento armato, di 30 m. di luce, sul riale Croaescio; solettoni in cemento armato, di 4 e di 3 m. di luce, sui riali Sassengo e Froda e su due passaggi pedonali.

Le acque meteoriche vengono smaltite da una serie di tombini e da una canalizzazione lungo la strada, con scarico nei riali esistenti.

Il paese di Chiggiogna resta allacciato alla strada principale, lato sud, mediante un semplice imbocco di raccordo e lato nord, mediante un piccolo tronco nuovo, di ca. 140 m. di lunghezza e largo 6, parallelo alla linea ferroviaria nella zona del sottopassaggio.

La pavimentazione sarà fatta in calcestruzzo di 18 cm. di spessore in due strati (cm. 13 + 5), mentre l'accesso a Chiggiogna avrà una semipenetrazione e, quale strato di usura, un tappeto a caldo di 3 cm.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 2.820.000,— e precisamente:

a) espropriazioni e indennizzi	Fr. 150.000,—
b) opere di sottostruttura	Fr. 970.000,—
c) manufatti	Fr. 616.850,—
d) opere di pavimentazione	Fr. 640.000,—
e) spese generali e imprevisti	Fr. 443.150,—
Totale	Fr. 2.820.000,—
Il piano di finanziamento risulta come segue:	
contributo delle FFS (manufatto)	Fr. 700.000,—
sussidio della Confederazione	Fr. 380.000,—
a carico dello Stato, il resto	Fr. 1.740.000,—
Totale	Fr. 2.820.000,—

Progetto e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato mediante risoluzione governativa del 3 febbraio 1961.

Con l'espropriazione dei piani, pervennero due richieste e precisamente:

1. *I terrieri di Chiggiogna desiderano:*

- a) un miglioramento dell'accesso che, partendo dall'attuale passaggio a livello, va ai sottopassaggi interni dell'abitato;
- b) la costruzione di un sottopassaggio tra le sez. 78 e 81, adatto al transito dei carri agricoli e la costruzione di due allacciamenti stradali di m. 2,50 di larghezza, a questo nuovo sottopassaggio.

2. *I terrieri di Fusnengo* desiderano un allacciamento di ca. 40 m. di lunghezza, che partendo dalle sez. 121-123 si congiunga all'attuale strada cantonale, nelle adiacenze dell'accesso a Fusnengo.

Queste richieste sono in linea di massima giustificate, per cui prima di iniziare la procedura di espropriazione, l'Ufficio tecnico cantonale esaminerà sul posto, con il Municipio e i richiedenti, le soluzioni più adatte per risolvere in modo razionale e ragionevole i problemi sollevati dai firmatari.

B. DISTRETTO DI RIVIERA

5. *Correzione della strada Gorduno — Gnosca, in territorio di Gorduno.*

La nuova sistemazione collegherà due tronchi già corretti e pavimentati a Gorduno e a Gnosca e si svolge per ca. 800 ml., dalla sez. 88 alla sez. 146. Il campo viabile avrà una larghezza di ml. 6,— più le banchine laterali di ml. 0,70 ciascuna.

Il tracciato subisce notevoli spostamenti, per eliminare curve irrazionali e strozzature senza visuale e richiede forti ripiene, con forniture di ca. 5.000 mc. di materiale idoneo.

Dato che la strada verrà a trovarsi per lunghi tratti in rilievo, resteranno eliminati gli inconvenienti dovuti alle acque che defluiscono dalla montagna. Il canale aperto sarà prolungato dalla sez. 134 alla sez. 146.

La pavimentazione avverrà mediante doppio trattamento e cioè un primo strato con emulsione e uno strato di usura con miscela a caldo, di catrame e bitume.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 296.000,— interamente a carico dello Stato. Il progetto venne approvato dal Consiglio di Stato, con ris. gov. del 14 aprile 1960 e non fu interposto nessun ricorso.

C. DISTRETTO DI BLENIO

6. *Sistemazione provvisoria della strada del Lucomagno, tra Camperio e il confine coi Grigioni.*

La circolare 6 ottobre 1960 dell'Ufficio federale strade e arginature dettava le norme per la sistemazione economica provvisoria di alcuni valichi alpini, in attesa di quella definitiva secondo il programma di rifacimento della rete stradale.

Nel nostro Cantone, la cosa interessa il valico del Lucomagno.

L'Ufficio tecnico cantonale ha allestito il progetto per una serie di migliorie locali lungo un tracciato di ca. 11 km., da Camperio al confine col Canton Grigioni e per la pavimentazione economica del campo stradale.

Le migliorie consistono nella rettifica e allargamento di una serie di curve pericolose, poichè prive di visuale, sbancando roccia e rifacendo i muri dove è necessario, per consolidare la strada e i cigli.

In tal modo si correggono 9 curve, di cui 7 tra Camperio e Pian Segno e 2 tra Piano Segno e il confine.

Venne lasciato da parte il tronco in località Pjera, dal km. 29,300 al km. 30,300 poichè la correzione definitiva abbandona il tracciato attuale.

Per la tratta Olivone — Camperio è in corso di elaborazione il progetto esecutivo di rimodernamento e si spera di eseguire i lavori nei prossimi 2-3 anni.

La pavimentazione provvisoria del tronco Camperio — confine Grigioni, per una superficie di ca. 55.000 mq. di strada, vien fatta mediante trattamento superficiale, a due riprese, una con emulsione bituminosa e una

con miscela a caldo di catrame e bitume, previo rinforzo del sottofondo con uno strato di ghiaia cilindrata e previo rifacimento di tombini, cunette e drenaggi.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 1.370.000,— di cui Fr. 479.500,— a carico dello Stato e Fr. 890.500,— a carico della Confederazione (sussidio del 65 %).

7. *Correzione della strada del Lucomagno :*

tratta ponte Ganna — Larescio.

Il forte traffico che si svolge lungo il valico del Lucomagno, dimostra sempre più che questa strada, con la strettezza del campo viabile (larghezza media m. 4,50) e il forte numero di curve strozzate, senza visuale, ostacolano il traffico, rendendolo pericoloso.

Il progetto studia la correzione della strada dal ponte Ganna a Larescio, vale a dire dal km. 23,820. al km. 26,043 che costituisce il tronco intermedio tra Olivone e Camperio, su un percorso di ca. 2.200 ml., seguendo grosso modo l'attuale tracciato.

Il campo viabile vien portato a ml. 6,— più le banchine di 1 ml. in scavo e in rilevato.

Il raggio minimo è di 100 m., salvo in due punti, al ponte Ganna.

La pendenza massima è del 6,8 % e quella minima del 5 %.

I manufatti principali sono costituiti da 4 ponti in cemento armato, di 20-32-36 e 40 m. di luce, per il superamento di valloncelli, in modo da evitare muri di sostegno più alti di 8 m.

La pavimentazione sarà fatta in calcestruzzo 250 CP in due strati (cm. 11 + 5).

I baraccamenti e gli allacciamenti alla linea dell'energia elettrica e alla condotta dell'acqua saranno sistemati tra il ponte Ganna e la nuova strada di accesso a Campo Blenio.

Per la pavimentazione in calcestruzzo si prevede l'installazione di una centrale con silos per inerti e silo cemento, atta a fornire 100-120 mc. di calcestruzzo al giorno, ciò che equivale a 500-600 mq. di pavimentazione.

La spesa per questa importante opera stradale è calcolata in Fr. 3.898.000,— di cui il 65 % e cioè Fr. 2.533.700,— a carico della Confederazione (valichi alpini) e il resto a carico del Cantone.

Le principali poste del preventivo risultano come segue :

a) espropriazioni e indennizzi	Fr. 35.000,—
b) opere di sottostruttura	» 2.666.000,—
c) opere di pavimentazione	» 572.000,—
d) progetto, ecc.	» 297.700,—
e) imprevisti	» 327.300,—

Totale Fr. 3.898.000,—

I terreni necessari appartengono in massima parte al Patriziato di Aquila e a quello di Olivone, Campo Blenio e Largario, per cui non ci sono difficoltà di espropriazione.

D. DISTRETTO DI BELLINZONA

8. *Costruzione di un nuovo canale collettore per le acque meteoriche, le acque della montagna e le acque luride in Via Portone, a Bellinzona*

La sistemazione definitiva della strada di circonvallazione all'abitato di Bellinzona nella zona del Portone, presuppone la costruzione di un nuovo canale

collettore, in sostituzione di quello attuale, assolutamente insufficiente, come si è visto durante l'alluvione del 1951 che provocò, al Portone, lo scoperchiamento di molti chiusini e il sollevamento della pavimentazione in diversi tratti, per la pressione esercitata dalle acque, lungo il collettore.

L'Ufficio tecnico comunale di Bellinzona ha studiato il progetto di un nuovo canale di 457 ml., con sezione rettangolare di m. $3,20 \times 1,65$ atto a raccogliere e convogliare, oltre agli scoli luridi di fognatura, le acque stradali e quelle che scendono dalla montagna lungo la roggia dei Mulini e i riali Vallone, Varesca, Riganello, Bonè, Daro e Lobbia, per citare i principali. Il rifacimento della soletta di copertura del canale, imposto da esigenze statiche e di livelletta, porta con sé una riduzione di ca. il 30 % della sezione di deflusso, onde la necessità di ricuperarla mediante l'ampliamento del canale stesso, tenendo calcolo delle esigenze idrauliche attuali e future del collettore, il quale deve essere in grado di smaltire ca. 9530 litri/sec., corrispondenti al deflusso massimo in periodo di piena, calcolato in base a precipitazioni di 110-360 litri/ha/sec.

La pendenza del collettore varia dall'1 al 7,14 per mille.

Il fondo e le pareti sono in calcestruzzo 300 C.P., leggermente armato, di 30 rispettivamente 25 cm. di spessore, rivestiti internamente di un intonaco di cemento impermeabile, anche per migliorare le condizioni di deflusso. La soletta di copertura, pure in cemento armato di 300 C.P. è calcolata in modo di sopportare il traffico più pesante.

L'esecuzione del canale avverrà per sezioni di 25 ml. l'una, con giunti di dilatazione, atti ad evitare fessure per la contrazione del calcestruzzo.

La spesa è calcolata in Fr. 650.000,— : metà è a carico del Comune e metà a carico dello Stato.

9. Ricostruzione del muro di sostegno e formazione di un marciapiede in Via Lugano a Bellinzona

Il traffico pesante che si svolge in Via Lugano ha ridotto in condizioni precarie l'alto muro di sostegno, a valle, tra il Viale Franscini e Via Brenno Bertoni, per cui è necessario rifarlo : si approfitta di questi lavori per costruire anche il marciapiede a valle, su un percorso di ca. 240 ml., con larghezza di m. 2,50 fino al Dragonato e di m. 1,70 in seguito, fino a Via Bertoni. Il progetto è stato allestito dall'Ufficio tecnico comunale di Bellinzona, che eseguirà l'opera sotto il controllo degli organi tecnici dello Stato.

Le acque vengono raccolte mediante una canalizzazione con tubi di 30 cm. di diametro.

Il marciapiede sarà pavimentato mediante impasto bituminoso di 2 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 120.000,— di cui il 50 % a carico dello Stato e il resto a carico del Comune.

Progetto e riparto spesa vennero approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 29 luglio 1960. Con l'esposizione dei piani fu interposto un ricorso da parte dei signori eredi fu Mario Bosia, i quali, pur non contestando l'utilità dell'opera, chiedono modifiche di dettaglio, per cui il ricorso è intempestivo : comunque si può esaminarlo già fin d'ora.

Il ricorrente chiede che :

- a) la strada di accesso alle autorimesse mantenga le stesse caratteristiche di quella attuale;
- b) l'attuale pendenza di questo accesso non sia aumentata;

- c) il parapetto sovrastante il muro di sostegno dell'accesso, sia adattato al nuovo profilo della strada arretrata di ca. m. 3,— per la formazione del marciapiede;
- d) il muro di sostegno della strada di accesso venga rinforzato, se necessario, per l'aumento del materiale di ripiena.

Si osserva :

- ad a) l'accesso alle autorimesse sarà ripristinato con la pavimentazione mediante selciato, come previsto dal preventivo;
- ad b) per ragioni tecniche, la richiesta non può essere accolta integralmente: si abbasserà il marciapiede in corrispondenza all'entrata e si raccorderà la rampa esistente, su una lunghezza di 20 m. anziché di 10, come previsto dal progetto, in modo di avere una pendenza del 20 %;
- ad c) sul tratto raccordato e in quanto necessario, il parapetto sarà adattato alle nuove quote della rampa;
- ad d) la richiesta non può essere ammessa poichè il raccordo non modifica la situazione per quanto riguarda la sollecitazione del muro, il quale già ora denota qualche deficienza : un eventuale rinforzo incombe all'interessato.

10. *Costruzione di una piazza di giro a Carena (S. Antonio)*

Da molto tempo, con lo sviluppo del traffico automobilistico, è sentita la necessità di una piazza di giro a Carena, per facilitare la manovra degli automezzi : il Comune di S. Antonio l'ha sollecitata già nel 1952.

L'Ufficio tecnico cantonale ha progettato la creazione di una piazza - capolinea, di m. 17 di diametro, con la demolizione di alcuni rustici, l'arretramento di un garage, la sistemazione di alcuni accessi comunali e la ricostruzione del muro di sostegno, sormontato da una ringhiera.

Pavimentazione del tipo economico.

Preventivo : Fr. 37.000,— di cui Fr. 3.700,— a carico del Comune di S. Antonio. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 23 dicembre 1960 e l'esposizione dei piani non ha dato luogo a nessun ricorso.

E. DISTRETTO DI LOCARNO

11. *Correzione della strada Minusio — Brione s/Minusio, in territorio di Minusio e di Brione*

Si tratta della correzione del 4. ed ultimo tronco, fino a raggiungere l'abitato di Brione. Infatti, i tronchi di Via Solaria e di Via Brione sono già stati eseguiti (D.L. 22 giugno 1955 con un credito di Fr. 1.025.000,—). Il rimanente tronco di Via Brione (sez. 66 - 131) sarà eseguito nella primavera del 1961 e portato a termine nello stesso anno; con la realizzazione del 4. tronco, la sistemazione di questa strada sarà completa.

La correzione si svolge lungo un tracciato di ml. 870 di cui 620 in territorio di Minusio e 250 in territorio di Brione.

Il campo viabile acquista in tal modo una larghezza di m. 5,20, con notevoli allargamenti nelle curve, migliorando l'andamento planimetrico; la livellata, per contro, non si sposta praticamente da quella attuale.

Si ricostruiscono numerosi manufatti e si procede alla demolizione di 4 stabili nell'abitato di Brione, per migliorare la visuale ed eliminare le strozzature esistenti.

La pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 995.800,— di cui Fr. 701.800,— in territorio di Minusio e Fr. 294.000,— in territorio di Brione e precisamente :

a) espropriazioni	Fr. 156.000,—
b) sottostruttura	Fr. 579.870,—
c) pavimentazione	Fr. 121.282,—
d) progetto, spese generali e imprevisti	Fr. 138.648,—
Totale	Fr. 995.800,—

Il riparto della spesa è fissato come segue :

a) a carico del Comune di Minusio (contributo fisso)	Fr. 127.500,—
b) a carico del Comune di Brione (contributo fisso)	Fr. 72.000,—
c) a carico dello Stato, il resto	Fr. 796.300,—
Totale	Fr. 995.800,—

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 20 maggio 1960 e nel termine di esposizione pervennero i seguenti ricorsi :

A. In territorio di Minusio :

1. Sciaroni Ida, Minusio (mappale n. 1946).

Chiede di spostare più a sud il tracciato per poter utilizzare il sedime esistente ed eliminare due semicurve.

Il tracciato lungo il mappale 1946 è già stato sostanzialmente modificato, eliminando due curve strozzate, senza visuale; un ulteriore spostamento a valle, non è tecnicamente raccomandabile, poichè creerebbe una forte maggior spesa, non giustificata dal carattere locale di questo tronco di strada.

Il ricorso deve quindi essere respinto.

2. Gianoni Pierina e Gemma, Minusio (mappale 1983)

Chiedono lo spostamento della correzione, in modo che all'angolo dell'edificio sia rispettata almeno la distanza che esiste attualmente.

Il ricorso può essere ammesso solo in parte.

Nell'allestimento del progetto di esecuzione, si cercherà di spostare il tracciato verso valle, nella maggior misura consentita da ragioni tecnico-costruttive.

B. In territorio di Brione s/Minusio :

1. Marcollo Lucia e Angela-Maria, Brione (mappale 1927)

Chiedono lo spostamento della strada verso valle per ottenere un piccolo salvagente davanti alla casa.

Il ricorso viene ammesso parzialmente : nell'allestimento del progetto di esecuzione si terrà conto della richiesta nella maggior misura possibile, consentita da motivi tecnici e finanziari.

2. Sciaroni Tomaso fu Luigi, Brione (mappale 1891)

Chiede lo spostamento del tracciato verso monte e non come al progetto, a valle e a monte.

Vale quanto detto per il ricorso precedente.

3. *Municipio di Brione*, chiede :

- a) che il tracciato stradale dalla sez. 1 alla sez. 6 sia spostato verso monte;
- b) che il contributo sia ridotto, poichè l'importo fissato in Fr. 72.000,— è da considerare oltremodo gravoso per le finanze comunali.

Si osserva :

- ad a) Il tracciato sarà spostato verso monte, nella maggior misura possibile consentita da motivi tecnici e finanziari.
- ad b) Il contributo fissato per il Comune è equo e più che giustificabile; rappresenta circa il 3,6 % della spesa complessiva per la correzione della strada Minusio - Brione : quest'ultima ha un interesse evidente per il Comune di Brione, quindi il contributo chiesto non può essere ritenuto gravoso per le finanze comunali. Non bisogna dimenticare che il Comune può prelevare contributi da privati fino a raggiungere il 50 % di quanto deve pagare allo Stato; l'onere a suo carico si riduce in tal modo a Fr. 36.000,—, importo senz'altro sopportabile per un Comune in pieno sviluppo edilizio.

Il contributo fissato resta quindi confermato.

12. *Rimozione dei binari e rifacimento della pavimentazione lungo via Gottardo, in territorio di Minusio e di Muralto.*

La sostituzione del servizio tramviario mediante filobus ha reso inutili e ingombranti i vecchi binari, per cui se ne è decisa la rimozione : si approfitta dell'occasione per rinnovare la pavimentazione di tutta la via Gottardo, in territorio di Minusio e di Muralto, eliminando i dadi di porfido che rendono rumorosa l'intensa circolazione negli abitati delle due stazioni climatiche e posando in loro vece un tappeto bituminoso di 13 cm. di spessore, in 3 strati, di cui due (cm. 6 + 4) di fondo e uno (3 cm.) di usura. Si pavimentano anche i raccordi con le strade laterali e si profilano i marciapiedi, coprendoli con uno strato bituminoso di 3 cm.

Il sottofondo vien rinforzato adeguatamente, in modo che possa sopportare il traffico pesante e l'azione del gelo.

Il progetto prevede anche la formazione di 5 piazzali di sosta per il servizio filotramviario, ricavati su proprietà privata, che viene espropriata.

Il rifacimento della pavimentazione è fatto su un percorso di 1.840 ml. di cui 1.150 in territorio di Minusio e 690 in territorio di Muralto.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 630.000,— di cui Fr. 390.000,— per i lavori a Minusio e Fr. 240.000,— per quelli a Muralto.

Il riparto della spesa è fissato come segue :

a) a carico del Comune di Minusio	(contributo fisso)	Fr. 125.000,—
b) a carico del Comune di Muralto	(contributo fisso)	» 100.000,—
c) a carico delle Ferrovie regionali ticinesi	(contributo fisso)	» 30.000,—
d) a carico dello Stato il resto e cioè		» 375.000,—
Totale		<u>Fr. 630.000,—</u>

Progetto e piano di finanziamento sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 10 gennaio 1961.

Dopo l'esposizione dei piani pervennero alcuni ricorsi e precisamente:

1. *Figli di E. Martinoni, Minusio* (mappale 1813)
chiedono :

- a) in via principale che l'espropriazione prevista per la piazza di sosta dell'autobus sul mappale n. 1813 non abbia luogo ;
- b) in via subordinata, un'indennità di Fr. 150,— per mq. di terreno espropriato e Fr. 20.000,— per indennità di inconvenienza e di svalutazione.

La piazza di sosta per l'autobus è indispensabile, per non intralciare la circolazione assai intensa lungo questo tronco di strada : deve quindi essere costruita.

L'indennità d'espropriazione sarà fissata dalla Commissione di espropriazione, a tempo debito.

2. *Comune di Muralto*

Il Municipio di Muralto chiede la riduzione del contributo fissato, una indennità di espropriazione per il sedime comunale e l'allargamento sui due lati della strada, in corrispondenza alla fermata dell'autobus, mappali 258/475 e 474/478.

Si osserva che il contributo di Fr. 100.000,— è equo e giustificato, in quanto il preventivo di spesa essendo di Fr. 240.000,— e trattandosi di zona urbana, il contributo dovrebbe essere di Fr. 120.000,— : venne ridotto a Fr. 100.000,— considerato il fatto che la pavimentazione di una striscia del campo stradale, dopo la rimozione del binario, doveva essere ripristinata a completo carico dello Stato.

Il contributo chiesto dallo Stato è quindi confermato.

L'indennità di espropriazione sarà stabilita dalla Commissione di espropriazione a tempo debito.

L'allargamento richiesto ai mappali n. 258/475 e 474/478 non può essere eseguito, per ragioni tecniche, in quanto la lunghezza del fronte stradale non è sufficiente per creare una piazza di sosta.

3. *Società Ferrovie Regionali Ticinesi, Locarno*

Chiede di abbandonare il contributo di Fr. 30.000,— messo a carico della società, per la costruzione delle piazze di sosta.

Per la costruzione delle piazze di sosta lungo il percorso, stazione Locarno — Esplanade è prevista una spesa complessiva di ca. Fr. 135.000,—, di cui Fr. 30.000,— a carico delle FRT e la rimanenza, cioè Fr. 105.000,—, a carico dello Stato e dei due Comuni interessati.

Il contributo chiesto alle FRT rappresenta ca. il 22 % della spesa ed è quindi da ritenere equo e giustificato, in quanto queste opere sono di assoluta necessità per il regolare servizio automobilistico. Il ricorso è quindi respinto.

13. *Correzione della strada Ponte Maggia — Losone — S. Rocco*

La correzione si svolge su un percorso di 1394 ml. e va dall'imbocco presso il ponte sulla Maggia (Ascona - Locarno) all'imbocco per Arcegnò (riale Brima) attraversando gli abitati di Losone e di S. Rocco.

Il campo stradale è allargato a ml. 7 più due marciapiedi di ml. 2 ciascuno dalla sez. 1 alla sez. 60 e di m. 1,50 dalla sez. 60 in avanti (verso Arcegnò). Dalla diramazione per Ascona al bivio per Arcegnò, il campo viabile è allargato a m. 6,50 ed è previsto un solo marciapiede di m. 1,50 da S. Rocco verso Arcegnò.

Il tracciato viene notevolmente migliorato, grazie alla demolizione totale di 15 fabbricati e parziale di 6.

Le costruzioni esistenti e che non vengono demolite, esigono raggi di curvatura minimi, sull'asse stradale, di 25 m.

La livelletta non subisce modifiche degne di rilievo e le pendenze variano da un minimo del 0,36 % a un massimo del 7,30 %.

Le acque meteoriche sono raccolte da un numero adeguato di pozzetti e convogliate nel collettore della fognatura comunale di Losone.

Il sottofondo stradale viene rinnovato, mediante ghiaia frantumata di diversi anelli, convenientemente cilindrata e la pavimentazione è prevista mediante catramatura superficiale e tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore.

La spesa è calcolata in Fr. 730.000,— e precisamente :

a) espropriazioni e indennizzi	Fr. 250.000,—
b) lavori di sottostruttura	Fr. 132.878,—
c) lavori di pavimentazione	Fr. 246.420,—
d) spese generali e imprevisti	Fr. 100.702,—
Totale	Fr. 730.000,—

Il piano di finanziamento è stabilito come segue :

a carico del Comune di Losone (contributo fisso)	Fr. 200.000,—
a carico dello Stato il resto	Fr. 530.000,—
Totale	Fr. 730.000,—

Progetto e riparto della spesa sono stati approvati con ris. gov. del 27 maggio 1960; nel termine di esposizione dei piani furono presentati alcuni ricorsi e precisamente :

1. *Lorenzetti Caterina, Losone* (mappale 1065)

Chiede che il passo e l'angolo della casa siano mantenuti come attualmente; per la superficie da cedere e per le altre demolizioni da eseguire, in sede di espropriazione, farà valere i suoi diritti ed i suoi punti di vista. Il ricorso è intempestivo, in quanto non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione.

2. *Giroldi Orazio, Losone* (mappale 993 a e b)

Il ricorso tratta questioni di indennità di espropriazioni; è quindi intempestivo, in quanto non riguarda questa procedura.

3. *Broggini Angela, Losone* (mappale 1086)

Il ricorso tratta questioni di indennità di espropriazione e vale quanto detto ad 2.

4. *Broggini Piera, Losone* (mappale 1088 A e b e 1089 A, b)

Non contesta la pubblica utilità dell'opera, ma ricorre contro l'eventuale espropriazione totale dei mappali 1088 e 1089. Lo Stato esproprierà solamente il sedime necessario per la correzione stradale.

5. *Bertini Angelo, Ettore, e Giacobina, Losone* (mappale 1040)
rappr. dall'avv. R. Giovanelli, Ascona

Chiedono :

- a) che sia modificato il tracciato dell'ultimo tratto di strada cantonale, come del resto era già stato previsto in occasione della progettazione

del raccordo strada tagliafuoco Brissago - Ronco s/Ascona - Losone, in modo di evitare la frazione di S. Rocco;

- b) che sia fatto il compenso con altro terreno, per la superficie da espropriare.

Si osserva :

- ad a) il tracciato, per ragioni tecnico-costruttive non può essere variato; è già stato studiato in modo di non danneggiare, oltre il necessario, le proprietà private;

- ad b) lo Stato non può, per ragioni giuridiche, espropriare altri terreni per compensare superfici espropriate.

14. Consolidamento della roccia lungo la strada Ascona — Brissago

La morte di una automobilista, verificatasi anni or sono, per la caduta di un masso dalla falda rocciosa tra Ascona e Brissago, ha reso necessario un controllo periodico della roccia, con la posa di spie di sicurezza nei punti più pericolosi, per prevenire ulteriori disgrazie mediante opportune opere di spurgo e di premunizione.

Il Consiglio di Stato ha affidato ultimamente al prof. dott. E. Dal Vesco, una perizia geologica preliminare della falda tra Ascona e Brissago, per esaminare la possibilità di un tracciato più a monte, di raccordi in galleria lungo i tratti più pericolosi, di un tracciato lungo la riva del lago nell'abitato di Brissago e per accertare quali sono i punti in cui occorre sbancare o consolidare la roccia ed eseguire opportune opere di premunizione.

Non riteniamo che sia qui il caso di illustrare la relazione geologica del prof. E. Dal Vesco, trattandosi di materia specializzata e riassumiamo invece le conclusioni per quanto riguarda le opere di consolidamento e di premunizione, di natura più o meno urgente e che formano ora oggetto di una richiesta di credito per l'esecuzione dei lavori.

Si tratta di consolidare la roccia in diversi punti tra il Cantonaccio di Ascona e la Centrale Verbano, lungo un tracciato complessivo di km. 3,5 e precisamente nell'ordine che segue :

I. con precedenza assoluta :

n. 2 sez. 56-62	Cantonaccio	lunghezza ml.	70	
n. 3 sez. 66-70	Cantonaccio	»	ml. 50	
n. 4 sez. 257-266	Ca Cappel	»	ml. 100	ml. 220,—

II. subito dopo :

n. 6 sez. 322-328	Rivabella	lunghezza ml.	50	
n. 7 sez. 328-335	Rivabella	»	ml. 70	ml. 120,—

III. per ultimo :

n. 1 sez. 51-54	Cantonaccio	lunghezza ml.	30	
n. 5 sez. 287-291	Monte Tabor	»	ml. 15	
n. 8 sez. 335-340	Rivabella	»	ml. 50	
n. 9 sez. 396-399	Porto Ronco	»	ml. 40	ml. 135,—
				ml. 475,—

Le opere necessarie consistono in : pulizia e spurgo della roccia pericolante, sbancamenti parziali, ancoraggio (gunitaggio) di banchi e di massi rocciosi, murature e calcestruzzo di sostegno, di imbottitura e di sottomurazione, consolidamento della parete di scavo in cui viene allargata la strada ecc.

La spesa è preventivata in Fr. 250.000,— interamente a carico dello Stato.

15. *Correzione della strada Ascona — Brissago, dalla centrale Verbano a Riasco*

Il progetto studia la correzione di un breve tronco di 280 ml. dal km. 24,000 al km. 24,280 in territorio di Brissago, tra due altri già sistemati (Riasco - S. Mauro e Centrale Verbano verso Porto Ronco).

Questa strozzatura intralcia il traffico specialmente quello pesante, tra Brissago e Ascona e costituisce un pericolo per gli automobilisti.

Il tracciato studiato dal progetto, segue più o meno quello esistente, determinato dalla configurazione della falda rocciosa, pur aumentando il raggio delle curve per agevolare il traffico: i raggi variano da 80 a 155 m.

Un punto obbligato, e cioè la presenza di una grande villa con terreno friabile, tra le sez. 12 e 18 non hanno permesso, per ragioni economiche, di migliorare ulteriormente il tracciato.

Anche l'andamento altimetrico non si scosta notevolmente da quello esistente.

Il campo stradale è portato a ml. 7,50 di larghezza, con marciapiede di ml. 1,50 a valle, in parte a sbalzo, e bordo di granito di 30 cm. a monte, lungo i muri di controriva.

Per ragioni estetiche, sono previsti verso lago, due manufatti con pilastri ad archi di alleggerimento e luci uniformi di ml. 6.

Il sottofondo vien rifatto completamente con materiale ghiaioso cilindrato; pavimentazione con semipenetrazione e tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 450.000,— di cui Fr. 135.000,— a carico della Confederazione (strade di pianura e gran traffico) e Fr. 315.000,— a carico del Cantone.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 9 agosto 1960.

Dopo l'esposizione dei piani è pervenuto un solo ricorso da parte della S.A. Agraar- und Industriebeteiligungen, Coira (rappr. dallo studio legale Arrigo Caroni, Locarno), la quale, pur non contestando la pubblica utilità dell'opera, chiede una modifica di tracciato, nel senso di non toccare il delicato sperone di roccia in corrispondenza alla villa di cui abbiamo parlato sopra e ciò per evitare un muro antiestetico e possibili franamenti. La richiesta non può essere ammessa, poichè si deve ottenere la visuale necessaria alla sicurezza della circolazione stradale. Tra le sez. 13 e 16 il progetto prevede la formazione di una banchina di m. 1,50 di larghezza minima, ed è quindi logico e giustificato che anche tra le sez. intermedie (14-15) nel centro della curva, si debba continuare la banchina la quale si trova nel punto più delicato.

A sbancamento avvenuto e in base alla natura geologica della parete rocciosa, si adotterà la soluzione più razionale per consolidarla.

Il ricorso non può quindi essere accettato.

16. *Allargamento del ponte di confine a Brissago (Madonna di Ponte — Piaggio Valmara)*

Questo ponte di confine, con un campo viabile di soli 6 m. senza marciapiedi, non risponde più alle esigenze sempre crescenti dell'intenso traffico pesante e turistico. Le operazioni doganali si svolgono con difficoltà, data la mancanza di posteggi sufficienti e costringono gli automobilisti a lunghe soste in colonna, con grave intralcio per il traffico e ingorghi alla circolazione.

Dopo lunghe trattative con le Autorità italiane, si è addivenuti ad un accordo, nel senso che lo studio del progetto e la costruzione del ponte restano affidati all'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (ANAS) compartimento di Torino, dividendo in parti eguali la spesa tra lo Stato italiano e il Canton Ticino.

Il progetto, allestito dall'ANAS nell'aprile del 1960, prevede un campo viabile di 12 m. di larghezza, più due marciapiedi sopraelevati di m. 2 ciascuno: totale 16 m. In tal modo si hanno due piste di 3 m. l'una in ogni senso di marcia, ciò che facilita grandemente la fluidità del traffico motorizzato, garantendo anche la sicurezza di quello pedonale.

Per l'allargamento del ponte viene studiata una struttura a travata rettilinea, in cemento armato precompresso, costituita da 3 travi verso lago (m. 5,50) e 2 travi verso monte (m. 4,50) in modo di arrivare, con la larghezza del vecchio ponte, a m. 16 complessivamente.

Le travi poggiano, in territorio svizzero, sulla spalla vera e propria, mentre in territorio italiano poggiano su pile, il cui basamento è costituito da un blocco di calcestruzzo gettato su roccia. La pavimentazione del campo stradale e dei marciapiedi è fatta mediante tappeto bituminoso.

Il preventivo ammonta a 15 milioni di lire, pari a ca. Fr. 105.000,—, più Fr. 15.000,— per opere di sistemazione del raccordo in territorio svizzero; totale Fr. 120.000,—.

Un'apposita convenzione tra lo Stato del Canton Ticino e l'Italia, fissa le modalità per l'esecuzione, il controllo, il collaudo dei lavori e il pagamento delle quote.

Come abbiamo detto, la spesa per l'allargamento del ponte vero e proprio è divisa in parti uguali: la Confederazione sussidia la quota messa a nostro carico, mediante il 30 % della spesa (strade principali di pianura) e cioè con un importo di Fr. 18.000,— (preventivo).

I lavori sono stati autorizzati in data 12 maggio 1960 dall'Ufficio federale strade e arginature.

17. *Correzione della strada del Gambarogno, in territorio di S. Nazzaro*

La correzione della strada lacuale dal km. 4,001 al km. 5,583 in territorio di S. Nazzaro, tra la Villa Buenos Ayres e il confine con Gerra, su un percorso quindi di 1582 ml., costituisce un bel passo avanti nella sistemazione della strada del Gambarogno.

La progettazione è stata fatta in base alle norme tecniche ufficiali, con un campo stradale di 7 m. di larghezza, più un marciapiede di m. 1,50 a valle, che si svolge anche a monte con larghezza variabile, lungo la zona abitata. L'andamento planimetrico non si scosta grosso modo da quello attuale, ma si danno alle curve ampi raggi (200 - 1000 m.) in modo di rendere fluido il traffico; quello altimetrico subisce modifiche notevoli per ottenere una livelletta razionale. La pendenza massima risulta del 5,6 %.

L'accesso attuale a Vairano - Piazzogna viene soppresso e sostituito con un nuovo accesso, raccordato verso sud alla strada principale e con larghezza di m. 5,20.

I manufatti principali consistono in 2 viadotti con pilastri di sostegno ed archi di alleggerimento, tra le sez. 48-49 e 103-106 dettati da ragioni tecniche ed economiche e in un ponte di cemento armato sul riale del Molinetto, in sostituzione di quello attuale; l'alveo del torrente viene abbassato e opportune opere di arginatura servono a proteggere i muri d'ala e le fondazioni dei piedritti.

Si prevedono la vibrazione e la compressione meccanica dei rilevati, il consolidamento delle fondazioni lungo la riva del lago, muraglioni di sostegno e di controriva e alcuni ponticelli in cemento armato per i corsi d'acqua di minor importanza.

Il sottofondo del campo stradale è completamente rinnovato, con materiale alluvionale adatto e ghiaia frantumata in due strati, di pezzature diverse, cilindrando il tutto con rullo di 14 tonnellate.

La pavimentazione è del tipo a doppia catramatura, con tappeto bituminoso di 3 cm. quale strato di usura; lungo i marciapiedi il tappeto ha uno spessore di soli 2 cm.

Le espropriazioni incidono notevolmente sul costo dell'opera, essendo necessaria la demolizione di 7 fabbricati civili di cui 2 parziali, di 2 rustici e di un capannone.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 3.350.000,— pari a Fr. 2.100,— il ml. e precisamente :

a) espropriazione e indennizzi	Fr. 560.000,—
b) lavori preliminari e di finimento	Fr. 28.270,—
c) scavi, riporti e trasporti	Fr. 315.800,—
d) murature e manufatti	Fr. 1.067.180,—
e) ponte in cemento armato al Molinetto	Fr. 70.530,—
f) tombini e opere di prosciugamento	Fr. 170.750,—
g) opere accessorie e diverse	Fr. 103.820,—
h) opere di pavimentazione	Fr. 478.280,—
i) progettazione, direzione lavori, imprevisti ecc.	Fr. 555.370,—
Totale	Fr. 3.350.000,—

Il piano di finanziamento è fissato come segue :

a carico della Confederazione (40 %)	Fr. 1.340.000,—
a carico del Comune di S. Nazzaro (contributo fisso)	Fr. 170.000,—
a carico dello Stato, il resto	Fr. 1.840.000,—
Totale	Fr. 3.350.000,—

Progetto e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 3 febbraio 1961.

Dopo l'esposizione dei piani pervennero alcuni ricorsi, i quali non contestano la pubblica utilità dell'opera, ma riguardano i piani di esecuzione, per cui sono intempestivi, interessando la procedura di espropriazione : comunque possiamo elencarli già fin d'ora :

1. *Municipio di S. Nazzaro*

chiede :

- a) che sia mantenuto l'attuale accesso a S. Nazzaro - Vairano (sez. 63-72);
- b) che la strada di accesso al pontine sia completata dalla sez. 77 alla sez. 81;
- c) che il contributo comunale sia stabilito in dieci annualità.

Si osserva :

- ad a) l'attuale strada di accesso a Vairano, per ragioni tecniche, non può essere mantenuta : in seguito alla costruzione dei due marciapiedi, il tracciato è stato spostato a monte, e per mantenere l'accesso si dovrebbero costruire muri di controriva alti ca. 9 m. lungo il sedime ferroviario. Questa soluzione, oltre a deturpare il paesaggio, sarebbe sconsigliabile sia dal lato tecnico che da quello economico;
- ad b) la strada di accesso al pontine sarà prolungata fino alla sez. 77;
- ad c) visto il rapporto dell'Ispettorato dei Comuni, la richiesta può essere ammessa, per non creare al Comune eccessive difficoltà finanziarie.

2. *Antognini Fratelli, S. Nazzaro* (mappale n. 26)

Chiedono :

- a) che la costruzione mappale 26 venga completamente espropriata e che il rimanente sedime resti proprietà degli interessati;
- b) che sia concessa la ricostruzione, sul sedime rimanente, di uno stabile in deroga alla distanza stabilita dalla legge;
- c) che sia ripristinato l'accesso diretto alla casa di abitazione;
- d) che sia eventualmente ceduta una porzione del mappale 24 per la costruzione di un'autorimessa.

Il ricorso è intempestivo poichè riguarda la procedura di espropriazione.

3. *Antognini Renato e Alfredo, S. Nazzaro* (mappale 37/1 e 37/2)

Chiedono :

- a) che il muro di controriva venga alzato fino al livello del terreno naturale, per evitare la scarpata;
- b) che per future costruzioni venga concessa la deroga alla distanza stabilita dalla legge;
- c) che lo scorporo rimanente del mappale 37/1 resti di loro proprietà.

Anche questo ricorso è intempestivo, in quanto non riguarda la procedura per la pubblica utilità.

4. *Remo Jolli dr. med., Bellinzona* (mappale 32)

Chiede :

- a) la possibilità di compensare il terreno necessario alla correzione della strada, con una superficie uguale di proprietà dello Stato, verso lago;
- b) che sopra il muro di sostegno sia costruito un parapetto simile a quello eseguito alla proprietà Baltzer;
- c) che venga costruito un accesso privato, in modo di eliminare l'attuale passo comune.

Il ricorso è intempestivo poichè non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione.

5. *G.B. Gaia, S. Nazzaro* (mappale n. 32)

Chiede che la scala di accesso prevista fra le sez. 101 e 102 ai mappali 31 e 32 sia soppressa, in quanto il mappale 32 dispone ai due lati di terreno sufficiente per la costruzione della scala.

Anche questo ricorso è intempestivo e non riguarda questa procedura.

6. *Werner Wyss, arch. Lausen* (mappale 29)

Chiede che sia costruita una scala a nord del fabbricato, per poter accedere al lago.

Il ricorso è intempestivo poichè non riguarda questa procedura. Si fa però osservare che il progetto esposto prevede già la costruzione di una nuova scala alla sez. 92.

F. DISTRETTO DI LUGANO

18. *Soppressione dell'ex-sottopassaggio tramviario lungo il risvolto di Via Cantonale a Lugano e sistemazione del campo viabile*

Da lungo tempo erano in corso trattative con i singoli proprietari per eliminare il diritto di sporgenza e la retrocessione dell'area, in corrispondenza al

vecchio sottopassaggio del tram nel risvolto di Via Cantonale - Via S. Gotardo a Lugano.

Le trattative sono arrivate finalmente a conclusione, indennizzando in ragione di Fr. 250,— il mq. la superficie di complessivi mq. 174 con una spesa di Fr. 43.500,— ai quali vanno aggiunti Fr. 18.000,— per la sistemazione del campo stradale lungo il risvolto: totale Fr. 61.500,— di cui metà a carico dello Stato e metà a carico del Comune di Lugano. Il lavoro sarà eseguito dal Comune.

Con ris. gov. n. 6329 del 6 dicembre 1960 il Consiglio di Stato ha ratificato gli accordi.

19. *Allargamento di Riva Vincenzo Vela a Lugano, tra la Piazzetta Carlo Battaglini e l'albergo Walter: supplemento di credito*

Con D.L. del 22 giugno 1955 il Gran Consiglio concedeva un credito di Fr. 90.000,— quale contributo dello Stato per l'allargamento di Riva Vincenzo Vela a Lugano.

Il preventivo di spesa era stato calcolato in Fr. 470.000,— di cui Fr. 70.000,— per i lavori stradali veri e propri e Fr. 400.000,— per le espropriazioni. L'importo sussidiabile in ragione del 50 %, ammontava a Fr. 180.000,— e cioè Fr. 35.000,— di lavori stradali e Fr. 145.000,— di espropriazioni, così che il contributo a carico dello Stato risultò di Fr. 90.000,—.

Ad opera collaudata, la spesa per le espropriazioni è salita a Fr. 916.653,15 con un sorpasso di Fr. 516.653,15 di cui Fr. 186.455,64 sussidiabili con il 50 %; occorre quindi un nuovo credito di Fr. 93.227,82 per saldare il contributo supplementare dello Stato a favore del Comune di Lugano.

21. *Correzione di Via Ceresio, di Via Massago (Ruvigliana — Suvigliana) e di un tratto di Via Fulmignano, in territorio di Castagnola*

Laboriose trattative con il Municipio di Castagnola, hanno portato allo studio e alla realizzazione del progetto di questa importante sistemazione stradale, in una delle zone panoramiche più belle e più ricche del Cantone.

Via Ceresio e Via Massago formano un tronco unico, di 1380 ml. dal posteggio adiacente alla stazione della funicolare Cassarate - Monte Brè, al confine territoriale con Viganello, in località « Rocolo »; si correggono anche 120 ml. all'inizio di Via Fulmignano, a Ruvigliana, ma trattandosi di una strada comunale, l'intera spesa di questa breve sistemazione è a carico del Comune di Castagnola.

Il campo stradale avrà una larghezza di m. 6 come per il resto di Via Ceresio, recentemente corretto, più un marciapiede a valle, di m. 1,50; nella zona centrale, dove la configurazione del terreno è favorevole, il marciapiede è costruito anche a monte, per una lunghezza di ca. 500 m.

Non sono previsti manufatti speciali, se si eccettua un piccolo ponte in cemento sul riale Vallée, ma la forte pendenza del terreno esige muraglioni di sostegno e di controriva, ciò che fa aumentare considerevolmente la spesa; per migliorare la visuale, occorre anche demolire 3 stabili e 2 autorimesse. La pavimentazione avverrà mediante catramatura semplice e tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 2.205.000,— e precisamente:

a) espropriazioni	Fr. 770.000,—
b) sottostruttura	Fr. 848.238,—
c) pavimentazione	Fr. 336.050,—
d) spese generali e imprevisti	Fr. 250.712,—
Totale	Fr. 2.205.000,—

Il riparto della spesa resta fissato come segue :

a carico del Comune di Castagnola :

per la Via Ceresio	contributo fisso di	Fr. 745.000,—
per la Via Massago	contributo fisso di	Fr. 134.000,—
per la Via Fulmignano	contributo fisso di	Fr. 120.000,—

a carico dello Stato : il resto, ossia

Fr. 1.206.000,—

Totale Fr. 2.205.000,—

Con ris. gov. del 2 dicembre 1960 il Consiglio di Stato ha approvato il progetto e il piano di finanziamento; l'esposizione dei piani ha provocato alcuni ricorsi e precisamente :

1. *Ender Maddalena, Ruvigliana* (mappale n. 374)

Chiede che per eventuali future costruzioni, le sia consentito, nel modo più utile, di potersi allacciare al nuovo muro di sostegno, senza gravami di ulteriori arretramenti, e ciò per non pregiudicare irrimediabilmente la sua proprietà.

Il ricorso è intempestivo in quanto non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione.

2. *Gianinazzi Martina, Ruvigliana e Sopranzi Cornelia, Pregassona*

Chiedono che sia mantenuto l'accesso carreggiabile in Via delle Primule, mediante la soppressione della progettata gradinata.

La richiesta viene ammessa, in quanto è ritenuta giustificata dalla situazione esistente. La Via delle Primule resterà carreggiabile come lo è ora.

3. *Gianinazzi Bruno, Ruvigliana*

Chiede che :

a) sia mantenuto l'accesso carreggiabile lungo la Via delle Primule;

b) l'arretramento della curva alla fermata dell'autobus, sulla proprietà della « Villa Eugenia », sia più inciso, in modo di consentire una maggiore visibilità e conseguentemente una maggiore sicurezza del traffico stradale;

c) sia mantenuta, e se possibile aumentata, l'area della Piazza S. Rocco già adibita a posteggio.

I ricorsi sono intempestivi in quanto non riguardano questa procedura, ma quella di espropriazione.

4. *P. E. Nimis, Lugano* (mappale 312)

Chiede che l'altezza del nuovo muro di controriva sia fissata in modo di poter ottenere ancora una superficie piana, o pianeggiante, dopo l'arretramento della strada.

Anche questo ricorso è intempestivo poichè non riguarda questa procedura.

5. *Somazzi Mansueto fu Cesare, Ruvigliana* (mappale 443)

Si oppone energicamente alla formazione del previsto posteggio. Chiede che l'allargamento della strada sia fatto a monte evitando così la demolizione della sua casa di abitazione.

Si osserva :

ad a) il progetto non prevede posteggi lungo il fronte della sua proprietà;

ad b) per ragioni tecniche, il tracciato non può essere modificato, quindi la demolizione della casa non può essere evitata.

6. *Virgilio Prati, Brè - Aldesago* (mappale 378)

Chiede di spostare il tracciato stradale dalla parte opposta alla sua proprietà, utilizzando il sedime che si ricava dalla demolizione di una casa; inoltre, fa rilevare che la prevista costruzione di due scalette danneggia maggiormente la proprietà, e ne vuole perciò la soppressione poichè non risultano indispensabili.

La richiesta non può essere ammessa, poichè anche un minimo spostamento del tracciato causerebbe la demolizione della casa al mappale 442; la correzione sarà fatta come al progetto esposto. Il ricorso è quindi respinto.

7. *Eugenio Temperli, Ruvigliana* (mappale 380)

Si oppone all'espropriazione totale o parziale della sua proprietà e principalmente alla demolizione della sua casa, nella quale vive.

Il progetto, per ragioni tecniche, non può essere modificato, e non si può quindi evitare la demolizione della casa d'abitazione.

Il marciapiede previsto non può essere eliminato e ciò per la sicurezza dei pedoni, trattandosi di una zona suburbana. Il ricorso è quindi respinto.

8. *Walter Taddei, Castagnola* (mappale 474)

Chiede :

a) in via principale : l'intervento del Consiglio di Stato presso il Comune di Castagnola affinché proceda all'acquisto od all'espropriazione di tutta la part. n. 474 di mq. 852;

b) in via subordinata : che venga ridotta da ml. 3 a m. 2 la profondità della striscia da espropriare, lungo la particella in questione.

Si osserva che la striscia necessaria alla correzione stradale, non può essere ridotta da m. 3 a m. 2, in quanto il progetto prevede la costruzione di un secondo marciapiede verso valle.

Oltre alla superficie necessaria per la correzione stradale, il Municipio di Castagnola è d'accordo di procedere all'espropriazione totale del rimanente mappale 474.

22. *Strada Massagno — Tesserete : correzione della curva in località « Bavosa »*

La curva della Bavosa, presso il Ricordone in territorio di Lugano, offre un notevole pericolo ed è già stata causa di incidenti della circolazione, poichè il campo stradale ha una larghezza di soli ml. 4,30 e la linea ferroviaria, a monte, ne provoca una strozzatura.

Il progetto studia la correzione di ca. 220 ml. di strada, spostando il sedime della ferrovia Lugano-Tesserete in modo di avere un campo viabile largo m. 6,70.

Sono previsti drenaggi, tombini e canalizzazioni per lo smaltimento delle acque meteoriche.

La pavimentazione del campo stradale avverrà mediante doppia catramatura superficiale.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 173.000,— interamente a carico dello Stato e precisamente :

a) espropriazioni e indennità	Fr. 30.000,—
b) opere di sottostruttura	Fr. 79.110,—
c) opere di pavimentazione	Fr. 41.760,—
d) spese generali e imprevisi	Fr. 22.130,—
Totale	Fr. 173.000,—

Le espropriazioni sono state fatte in via bonale.

La Ferrovia elettrica Lugano - Tesserete, assume la spesa per lo spostamento del sedime, lungo la curva corretta.

23. Strada Ruvigliana — Monte Brè : ricostruzione dei ponti sulla funicolare del Monte Brè e sul riale di Pico, in località Roccolo

Si prevede di correggere, tra pochi anni, la strada Ruvigliana - Monte Brè; nel frattempo, data la vetustà e il cattivo stato di manutenzione dei manufatti stradali che servono da cavalcavia alla funicolare del Brè, si è provveduto a studiare un progetto per la loro ricostruzione, dando agli stessi una larghezza di m. 7,70 sufficiente per la strada, dopo la sua correzione.

Si tratta di 4 manufatti in cemento armato : due ponti sulla funicolare del Brè, un solettone e un viadotto sul riale di Pico : si è approfittato dell'occasione per coprire il riale di Pico alle sez. 62-65 dando alla strada un tracciato razionale; si eliminano in tal modo una curva e una controcurva senza visuale, mediante un viadotto di ca. 30 ml.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 97.000,— interamente a carico dello Stato e precisamente :

a) espropriazioni	Fr. 6.000,—
b) 2 cavalcavia sulla funicolare	Fr. 32.214,—
c) solettone e viadotto sul riale Pico	Fr. 39.250,—
d) spese generali e imprevisi	Fr. 19.536,—
Totale	Fr. 97.000,—

Le espropriazioni sono state fatte in via bonale.

24. Correzione del tronco Magliaso — Caslano, dal km. 2,215 al km. 3,490 in territorio di Magliaso, Caslano e Pura.

E' la continuazione dei lavori eseguiti in territorio di Agno, cogli stessi criteri tecnico-costruttivi : si correggono ca. 1.280 ml. di strada, dai Vigotti di Magliaso al bivio per Caslano e Astano, dando al campo viabile una larghezza di m. 7,50 più due marciapiedi laterali di ml. 1,50 l'uno.

Il forte traffico, sempre in aumento, lungo la strada Lugano — Ponte Tresa, rende improrogabile quest'opera ; il tracciato attuale, specialmente in territorio di Magliaso e di Caslano, è assai pericoloso. L'andamento planimetrico non subisce grandi modifiche, ma la demolizione di alcuni stabili nel nucleo abitato di Magliaso, permette di dar maggior raggio alla curva obbligata mediante raccordi clotoïdali e di disciplinare il traffico, con isolotti e imbocchi razionali delle strade comunali esistenti.

Alle prime case della frazione di Magliasina, si abbandona la vecchia strada, con una curva di 200 m. di raggio, per allacciarsi con raccordi clotoïdali al rettilineo in territorio di Caslano.

L'andamento altimetrico subisce una notevole modifica in corrispondenza al riale di Neggio, dove, per migliorare la visuale, la livelletta viene abbassata, eliminando la schiena d'asino esistente.

Il riale di Neggio vien corretto su una lunghezza di m. 168, con argini in muratura e fondo selciato. Notevole è il nuovo ponte sulla Magliasina, con

solettone monolitico ad arco parabolico che si incastra nei piedritti di appoggio e con luce di m. 28,50.

Il raccordo stradale per Novaggio — Astano vien corretto su una lunghezza di m. 120, allargando il campo viabile a m. 6 e aggiungendo un marciapiede di m. 1,50.

La pavimentazione è fatta mediante tappeto bituminoso di 10 cm. di spessore. Lo strato di usura del tappeto, sarà di 3 cm.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 1.700.000,— e precisamente :

a) espropriazioni	Fr.	610.000,—
b) sottostruttura	»	323.340,—
c) pavimentazione	»	483.500,—
d) spese generali, progetto, imprevisti, ecc.	»	283.160,—
Totale		<u>Fr. 1.700.000,—</u>

Con ris. gov. del 25 marzo 1960 in seguito modificata, il Consiglio di Stato ha accettato i piani e il riparto spesa, in base al seguente piano di finanziamento :

a) sussidio federale	Fr.	680.000,—
b) a carico del Comune di Magliaso	contributo fisso »	145.000,—
c) a carico del Comune di Caslano	contributo fisso »	25.000,—
d) a carico del Comune di Pura	contributo fisso »	5.000,—
e) a carico dello Stato, il resto	»	845.000,—
Totale		<u>Fr. 1.700.000,—</u>

I piani furono esposti presso le Cancellerie municipali interessate, dal 5 aprile al 4 maggio 1960.

Nel termine stabilito, pervennero alcuni ricorsi e precisamente :

A. *In territorio di Magliaso :*

1. *Organizzazione cristiano-sociale ticinese, Lugano*
(avv. C. Jelmini) mappali 192 e 532

chiede :

- a) in via principale, che non venga accordata la pubblica utilità al progetto per la correzione della strada ;
- b) in via subordinata, che la correzione venga limitata al sedime del tracciato esistente.

Si osserva :

Il nuovo tracciato stradale è razionale e corrisponde alle norme fissate dall'Ufficio federale competente per il sussidiamento delle strade principali di pianura. Il crescente aumento del traffico richiede una correzione eseguita con criteri moderni, al fine di poter ottenere una maggiore fluidità del traffico e la necessaria sicurezza dei pedoni, mediante la costruzione dei due marciapiedi.

Il ricorso deve quindi essere respinto.

2. *Bernasconi Marcello, Magliaso* (mappale 44).

Contesta il piano di espropriazione, riservandosi di esaminare da vicino il problema cogli organi tecnici competenti, in fase di progetto definitivo e l'indennità di espropriazione, al momento opportuno.

Il ricorso è intempestivo, poichè non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione.

3. *Benzoni Roberto, Magliaso* (mappale 531)

Chiede uno spostamento del tracciato, in modo che risulti davanti al fabbricato un sedime di almeno 4 metri di larghezza, per consentire il posteggio di automezzi.

Il tracciato, per ragioni tecniche, non può essere modificato e ciò per non compromettere la funzionalità dell'opera. Al ricorrente rimane ancora abbastanza sedime a disposizione, dopo la correzione, per creare posteggi.

Il ricorso deve essere respinto.

4. *Maspoli Michele, Magliaso* (mappale 182)

(studio legale Spiess e Lepori).

Il ricorrente contesta la pubblica utilità dell'opera e chiede in via subordinata che, qualora il Gran Consiglio avesse a confermare la decisione del Consiglio di Stato, gli venga attribuito in proprietà, a condizioni da stabilire, il sedime tra la part. 182 e la nuova strada.

La richiesta non può essere presa in considerazione, poichè lo Stato non vende questi scorpori, che servono per i bisogni stradali e del traffico.

Il ricorso va respinto.

5. *Jardini Americo, Magliaso* (mappale 48)

(avv. F. Pelli)

Il ricorrente contesta la pubblica utilità dell'opera così come è progettata e chiede che l'espropriazione del suo stabile, part. 48, compresa la sporgenza del mappale 44/c, non sia totale, ma solo parziale. La richiesta non può essere ammessa poichè l'esecuzione del progetto non consente un'espropriazione parziale; infatti la superficie di fabbricato necessaria per la correzione stradale rappresenta circa i 3/4 dell'intera superficie.

Il ricorso va respinto.

6. *Colombi Bianchi Irene, Magliaso*

Chiede informazioni precise sull'ubicazione dell'accesso al suo magazzino situato al n. di mappa 18: la richiesta non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione.

Il ricorso è quindi intempestivo.

7. *Comune di Magliaso*

Si oppone alla pubblica utilità e chiede:

a) che la correzione della strada sia limitata al rialzo dei cigli; subordinatamente, che sia conglobata nelle opere di fognatura lungo il suo percorso e la correzione del Pigoggia.

b) che il contributo a carico del Comune venga limitato al 5 % della spesa, ponte escluso.

Si osserva :

ad a) la correzione del tronco di strada Magliaso — Caslano non può essere limitata al rialzo dei cigli, ma deve essere eseguita in modo razionale e definitivo.

Il forte traffico che transita su questa strada non consente di eseguire lavori provvisori; inoltre, il programma stradale per questa arteria prevede di eseguire la completa correzione del tronco Agno — Ponte Tresa, compreso il lungo lago, entro la fine 1962.

La costruzione della fognatura non è compito dello Stato ma del Comune e ciò in base alle vigenti leggi in materia; lo Stato può contribuire alla costruzione con il sussidio previsto dall'art. 40 della legge 17 gennaio 1951 sulla costruzione e manutenzione delle strade.

Anche la correzione o deviazione del Pigoggia, non è compito dello Stato.

ad b) Il contributo fissato per il Comune di Magliaso è equo e giustificabile, poichè tiene conto della situazione patrimoniale e finanziaria del Comune.

Il costo complessivo dei lavori in territorio di Magliaso è di Fr. 1.025.000,— già dedotto il costo del ponte. Il contributo stabilito in Fr. 145.000,— rappresenta circa il 14 % della spesa, ed è fisso; il Comune può prelevare contributi privati fino a raggiungere il 50 % di quello imposto dallo Stato.

Il ricorso deve quindi essere respinto.

B. In territorio di Pura

Nessun ricorso.

C. In territorio di Caslano.

1. *Maspoli Michele fu Pietro, Magliaso* (mappale 737)

(studio legale Spiess e Lepori, Lugano)

Chiede che venga presa una decisione sull'espropriazione totale o meno della part. 737, in quanto l'espropriazione lascerebbe al ricorrente uno scorporo, vicino alla strada, in nessun modo utilizzabile.

Premesso che il ricorso non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione, si può già sin d'ora precisare che il mappale 737 verrà completamente espropriato.

2. *Maspoli Pietro e Michele fu Pietro, Magliaso* (mappale 738)

(studio legale Spiess e Lepori, Lugano)

Chiedono che lo Stato rinunci all'espropriazione della parte colorata in verde del mappale 738. La richiesta dei ricorrenti è infondata in quanto il progetto non prevede l'espropriazione della parte colorata in verde del mappale 738, ma solamente il colmataggio con materiale uscente dagli scavi: quest'ultimo potrebbe anche essere soppresso se i proprietari dovessero essere contrari.

3. *Municipio di Caslano*

Chiede :

a) che il Comune di Caslano sia esonerato da ulteriori contributi per la correzione del tronco stradale in oggetto, ritenendo che l'importo di Fr. 30.700,— è già un massimo posto a suo carico;

b) in linea subordinata, che la spesa per la costruzione del ponte venga assunta per intero dallo Stato.

Si osserva :

ad a) L'importo dei lavori da eseguire in territorio di Caslano ammonta a Fr. 160.000,— ; in questa cifra non è compresa la costruzione del ponte. Il contributo chiesto è di Fr. 25.000,— ed è fisso : rappresenta circa il 15 % della spesa ed è stato fissato tenendo calcolo della situazione patrimoniale e finanziaria del Comune : è quindi da ritenere equo e giustificato, considerati anche i vantaggi che la correzione darà alla sicurezza del traffico stradale e dei pedoni.

Si propone la conferma del contributo.

ad b) La spesa per la costruzione del nuovo ponte sulla Magliasina è a completo carico dello Stato.

25. *Correzione della strada Iseo — Aranno, in territorio di Iseo e Aranno*

Si correggono ca. 2.000 ml. di strada che allaccia i due paesi, esclusi gli abitati, dando al campo viabile una larghezza di ml. 6,— dove la cosa è possibile senza spese eccessive e di ml. 5,20 altrove ; solo tra le sez. 190 e 199 l'attuale sedime stradale non viene allargato.

Il profilo planimetrico resta pressochè invariato, astrazione fatta delle curve, di cui si aumenta il raggio normale minimo ; quello altimetrico vien regolato razionalmente : le pendenze variano dall'1,70 al 9,09 %.

Le acque meteoriche sono raccolte e allontanate da un numero sufficiente di chiusini tubulari e dall'ampliamento dei tombini esistenti.

La pavimentazione è prevista mediante semipenetrazione e strato di usura, usando miscela di bitume e catrame a caldo.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 600.000,— interamente a carico dello Stato. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 27 maggio 1960 e l'esposizione dei piani non ha dato luogo a ricorsi.

26. *Correzione nell'abitato di Cimo : espropriazione della casa Boschetti.*

La strada cantonale Bioggio — Cimo — Vernate presenta, nell'abitato di Cimo, una strozzatura di ml. 2,50 che ostacola il traffico. L'eliminazione di questa strozzatura richiede la demolizione dello stabile prof. Attilio Boschetti e cointeressati.

Le trattative bonali, condotte dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni, hanno raggiunto un accordo, nel senso che lo stabile Boschetti, sedime e terreno annesso ai mappali n. 190/189, vengono ceduti al prezzo complessivo di Fr. 51.350,— di cui 5.120,— per la demolizione del fabbricato, assunta dal proprietario, al quale rimane lo spoglio.

Con ris. gov. del 4 ottobre 1960 il Consiglio di Stato ha ratificato tali accordi.

G. DISTRETTO DI MENDRISIO

27. *Pavimentazione bituminosa di via Vincenzo Vela e dei marciapiedi a Mendrisio.*

La via Vincenzo Vela a Mendrisio, fa parte della strada principale del Gottardo ed è attualmente pavimentata con dadi di porfido, per cui si lamenta una circolazione assai rumorosa sia di giorno che di notte poichè dalla 1 alle 3 passano i torpedoni che fanno servizio da Campione a Milano. E' noto

infatti che le strade selciate provocano forti vibrazioni e un rumore assordante, specialmente di notte. Un altro grave inconveniente è dovuto al fatto che questa strada, lunga ca. 400 ml., ha una pendenza del 6,9 % per cui i dadi bagnati o ricoperti di ghiaccio, offrono pericolo di slittamento, specialmente per gli autotreni, con grave rischio anche per i pedoni.

L'intenso traffico che passa per questa strada (circa il 95 % di quello internazionale e il 75 % di quello locale, con punte di mille veicoli l'ora) rendono necessarie nuove demarcazioni e nuovi passaggi pedonali, per garantire la sicurezza delle persone e specialmente degli allievi delle scuole.

Il progetto, allestito dall'Ufficio tecnico comunale di Mendrisio, prevede la copertura dei dadi mediante un tappeto bituminoso a caldo di 3 cm. di spessore, previo livellamento con miscela bituminosa e ancoraggio con emulsione di bitume. Occorre anche la sostituzione delle griglie stradali e l'adattamento dei chiusini.

La pavimentazione dei marciapiedi di via Vincenzo Vela vien ricaricata, poichè in cattivo stato. Le segnalazioni e i passaggi pedonali sono interamente pagati dal Comune.

Il preventivo sussidiabile ammonta a Fr. 52.500,— di cui la metà a carico dello Stato e la metà a carico del Comune.

La quota dovuta dallo Stato risulta quindi di Fr. 26.250,—.

28. *Correzione della strada Guana — Meride,
in territorio di Meride.*

La correzione avviene lungo 594 ml. di strada, la quale avrà una larghezza di ml. 6,— più due banchine laterali, di m. 0,70 ciascuna.

Il tracciato segue quello attuale, aumentando i raggi delle curve, per renderlo più regolare; anche il profilo altimetrico conserva suppergiù le caratteristiche esistenti, così che l'ultimo tratto avrà ancora pendenze superiori al 12 %.

Il sottofondo sarà rifatto, mediante un forte strato di ghiaia cilindrata: la pavimentazione avviene mediante una semipenetrazione e un tappeto bituminoso di 3 cm. (strato di usura).

Il preventivo ammonta a Fr. 140.000,— di cui Fr. 5.000,— a carico del Comune di Meride (contributo fisso).

Progetto e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 26 aprile 1960.

Coll'esposizione dei piani, il Municipio di Meride ha chiesto la costruzione di muri di controriva al posto delle scarpate previste dal progetto e la posa di cinte metalliche a protezione dei fondi. Si osserva che i muri di controriva non saranno ripristinati, per ottenere un miglior prosciugamento del campo stradale, e che i fondi provvisti di siepi o di muri saranno protetti da cinte con paletti di cemento e fili di ferro.

29. *Correzione della strada nell'abitato di Genestrerio.*

La strada Mendrisio — Stabio presenta nell'abitato di Genestrerio alcune strozzature senza visuale, che rendono difficile la circolazione, agli imbocchi della piazza.

Si tratta ora di demolire due stabili che invadono il campo stradale e che sono stati ceduti allo Stato, in base a trattative bonali; infatti, con ris. gov. no. 6624 del 20 dicembre 1960 e n. 673 del 3 febbraio 1961 lo stabile Francesco Bobbià fu Pasquale fu acquistato per Fr. 68.000,— e lo stabile Ghioldi per Fr. 104.200,—.

L'eliminazione di questi due stabili permette di allargare la strada a m. 5,50 dotandola, dove è possibile, di marciapiedi di m. 1,50.

Si correggono in tal modo ca. 260,— ml. di strada a partire dalla chiesa, verso Croce Grande e Mendrisio.

In proseguo di tempo, si continuerà la correzione verso Ligornetto, demolendo la casa parrocchiale e prolungando il marciapiede fino al sottopassaggio della ferrovia Mendrisio — Stabio — Varese: questi lavori sono necessari per facilitare il forte traffico pesante lungo il tronco Stabio — Genestrerio — Mendrisio, per cui ci riserviamo di chiedere più tardi un nuovo credito.

La pavimentazione del breve tratto che ora si corregge, è a doppia catramatura.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 291.000,— e precisamente:

a) espropriazioni e indennizzi	Fr. 200.000,—
b) lavori di sottostruttura e pavimentazione	» 77.835,—
c) spese generali e imprevisti	» 13.165,—
Totale	Fr. 291.000,—

Il Comune di Genestrerio sarà chiamato a partecipare alla spesa quando si completeranno i lavori di correzione della strada sul suo territorio e la spesa attuale verrà conglobata nel consuntivo generale dell'opera.

30. *Correzione della strada Caneggio — Bruzella:*
Caneggio abitato — Costa.

Il tronco da correggere ha inizio all'uscita dell'abitato di Caneggio, dove la strada è già stata sistemata e va fino alla curva in località Costa, con un percorso di 350 ml.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 5,20 e, nelle curve, di m. 6,— ca. Il progetto elimina curve strette, senza visuale e i pericoli dovuti al tracciato infelice e insufficiente, il cui fondo sconnesso non può essere mantenuto in buon ordine.

L'andamento planimetrico e quello altimetrico non subiscono modifiche degne di rilievo, se si eccettua l'ampliamento delle curve.

La pavimentazione avverrà mediante doppia catramatura.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 181.000,— interamente a carico dello Stato. Il progetto venne approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 9 settembre 1960 e nessun ricorso seguì la pubblicazione dei piani.

Vi invitiamo pertanto a voler dare la vostra approvazione all'unito disegno legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente:

Stefani

Il Cons. Segr. di Stato:

Zorzi

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dei progetti, dei preventivi
e lo stanziamento dei crediti per le opere di sistemazione stradale
del XVI periodo

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 14 aprile 1961 n. 960 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1 — Sono approvati i progetti delle seguenti opere stradali, per le quali
è dichiarata la pubblica utilità, e sono accordati e seguenti crediti :

<i>Designazione dell'opera</i>	<i>preventivo</i>	<i>quota a carico dello Stato</i>	<i>contributi</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Aiolo — Bedretto : corr. del ponte sul Ticino al bivio per Nante	97.000,—	97.000,—	—,—
2. Correz. all'entrata sud dell'abitato di Aiolo	120.000,—	75.000,—	45.000,—
3. Soppressione passaggio a livello di Fiesso	1.600.000,—	790.000,—	810.000,—
4. Soppressione passaggio a livello di Chiggogna	2.820.000,—	1.740.000,—	1.080.000,—
5. Correzione strada Gorduno — Gnosca	296.000,—	296.000,—	—,—
6. Sistem. provv. del valico del Lucomagno: Camperio - confine	1.370.000,—	479.500,—	890.500,—
7. Correzione valico del Luco- magno : tronco Ponte Ganna — Larescio	3.898.000,—	1.364.300,—	2.533.700,—
8. Nuovo collettore in via Portone, a Bellinzona	650.000,—	325.000,—	325.000,—
9. Muro e marciapiede in via Lugano, a Bellinzona	120.000,—	60.000,—	60.000,—
10. Nuova piazza di giro a Carena	37.000,—	33.300,—	3.700,—
11. Corr. Minusio — Brione 4. tronco	995.800,—	796.300,—	199.500,—
12. Rifacimento pavimentazione via Gottardo, a Muralto e Minusio	630.000,—	375.000,—	255.000,—

<i>Designazione dell'opera</i>	<i>preventivo</i>	<i>quota a carico dello Stato</i>	<i>contributi</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
13. Correzione strada ponte Maggia - Losone - S. Rocco	730.000,—	530.000,—	200.000,—
14. Consolidamento roccia lungo la strada Ascona — Brissago	250.000,—	250.000,—	—,—
15. Corr. strada Ascona — Brissago : centrale Verbanò — Riasco	450.000,—	315.000,—	135.000,—
16. Allargamento del ponte a Brissago confine	120.000,—	67.500,—	52.500,—
17. Correzione strada del Gam- barogno a S. Nazzaro	3.350.000,—	1.840.000,—	1.510.000,—
18. Sistemazione del risvolto in via Cantonale a Lugano	61.500,—	30.750,—	30.750,—
19. Allargamento via V. Vela a Lugano : suppl. di credito	93.228,—	93.228,—	—,—
20. Correzione di via Ceresio, via Massago e via Fulmignano a Castagnola	2.205.000,—	1.206.000,—	999.000,—
21. strada Massagno — Tesse- rete : correzione curva della Bavosa	173.000,—	173.000,—	—,—
22. Rifacimento ponti lungo la strada del Monte Brè in località Roccolo	97.000,—	97.000,—	—,—
23. Corr. strada Magliaso — Caslano dal km. 2,215 al km. 3,490	1.700.000,—	845.000,—	855.000,—
24. Correzione strada Iseo — Aranno	600.000,—	600.000,—	—,—
25. Espropriazioni a Cimo	51.350,—	51.350,—	—,—
26. Pavimentazione via Vicenzo Vela a Mendrisio	52.500,—	26.250,—	26.250,—
27. Correzione strada Guana — Meride	140.000,—	135.000,—	5.000,—
28. Correzione nell'abitato di Genestrerio	291.000,—	291.000,—	—,—
30. Correzione strada Caneggio — Costa	181.000,—	181.000,—	—,—
	<u>23.179.378,—</u>	<u>13.163.478,—</u>	<u>10.015.900,—</u>

Art. 2. — Non sarà dato corso all'esecuzione dell'opera, fino a quando i contributi dovuti dai Comuni e dagli altri enti interessati non siano stati fissati in modo definitivo a sensi di legge.

Art. 3. — Il contributo dei Comuni, quando non è fisso, sarà versato in due rate: una all'inizio dei lavori, sulla base del preventivo e una a lavori ultimati e collaudati, 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 nel preventivo 1962, « parte straordinaria ».

Art. 6. — I ricorsi presentati 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. 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.
