

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 XVII periodo

(del 13 febbraio 1962)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Il messaggio che abbiamo l'onore di sottoporvi accompagna una richiesta di crediti destinati a realizzare i lavori stradali del XVII periodo di sistemazione generale per un importo di Fr. 18.627.000,— di cui Fr. 11.958.500,— restano a carico dello Stato e Fr. 6.668.500,— rappresentano i contributi delle FFS e dei Comuni.

Riteniamo questa volta inutile ripetere precedenti considerazioni sulla necessità di rapidamente adeguare la nostra rete stradale all'aumento costante del traffico. Il Cantone sta compiendo uno sforzo notevole, che è dimostrato in modo evidente dalle cifre degli importi destinati negli ultimi anni per la sistemazione generale delle strade: i Fr. 7.097.181,82 del 1955 sono saliti a Fr. 8.302.182,97 nel 1958; l'aumento è stato quindi costante e graduale come risulta dalla seguente elencazione:

1959	=	Fr. 11.526.187,62
1960	=	Fr. 14.618.104,62
1961	=	Fr. 19.806.206,29

Per il 1962 si prevede un programma superiore ai 20 milioni. Occorre rilevare che i dati qui esposti si riferiscono unicamente alle strade principali e secondarie siccome non comprendono le cifre relative ai primi lavori della strada nazionale e della manutenzione.

Avevamo preannunciato in precedenti messaggi due elementi fondamentali della politica stradale: la sistemazione dei valichi principali di frontiera e delle arterie che ad essi conducono come pure la necessità di togliere gli ostacoli più gravi lungo la strada attuale del San Gottardo in attesa della costruzione della strada nazionale.

Presentiamo pertanto le domande di credito per la sistemazione della strada Pollegio-Giornico e di quella tra Fiesse e Ambri-Sotto; la soppressione di due passaggi a livello a Cresciano; un ampio programma per la Locarno-Brissago che dovrebbe portare a un sensibile miglioramento della circolazione lungo questa arteria ove il numero dei veicoli segna un aumento impressionante; vengono inoltre chiesti 3.100.000,— per la continuazione delle opere stradali al Lucomagno, fino a Camperio.

Le domande di credito relative alle altre opere dimostrano la volontà del Consiglio di Stato di provvedere a sistemare adeguatamente la rete stradale nelle nostre regioni di campagna.

Diamo una descrizione delle singole opere, per illustrare i progetti e per liquidare i ricorsi contro la pubblica utilità e i piani.

1. *Correzione della strada tra il cavalcavia di Fiesso e il sottopassaggio delle Tre Cappelle e tra quest'ultimo e Ambri-Sotto*

a) *dal cavalcavia di Fiesso alle Tre Cappelle*

Tra il km. 104,602 e il km. 105,450 su un percorso quindi di ca. 850 ml. è necessario correggere la strada attuale, per eliminare le curve e controcurve a raggio molto ridotto e perciò pericolose: i nuovi raggi sono di 300 m. con raccordi clotoïdali.

La pendenza del 0,9 % vien prolungata per oltre 200 m. a partire dal sovrappassaggio di Fiesso e poi segue quella esistente.

La larghezza del nuovo campo viabile sarà di m. 7,00 che corrisponde a quella dei manufatti; nei rilevati, la banchina ha una larghezza di m. 1,50 che si riduce a m. 1,00 presso il ponte di Varenzo.

La pavimentazione è prevista mediante conglomerato bituminoso in tre strati, con uno spessore complessivo di 13 cm.

La spesa è calcolata in Fr. 650.000,— interamente a carico dello Stato.

b) *dal sottopassaggio delle Tre Cappelle ad Ambri-Sotto*

Tra il km. 105,960 e il km. 106,867 su un percorso di ca. 900 ml., la strada si svolge in ombra ed ha un sottofondo paludoso, per cui richiede forti spese di manutenzione: occorre rinnovare il sottofondo e — nello stesso tempo — correggere la curva, in modo di ottenere un tracciato razionale, raccordato con un raggio di 518 m. a quello delle Tre Cappelle.

La livelletta viene adattata alle esigenze delle nuove curve e al raccordo con la correzione alle 3 Cappelle; per il resto segue quella attuale.

La pavimentazione avverrà mediante impasto bituminoso in tre strati. Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 603.000,— interamente a carico dello Stato.

2. *Correzione della strada Pollegio-Giornico, dal km. 78,200 al km. 80,738*

Il forte traffico motorizzato lungo la strada del Gottardo e quello ciclistico degli operai occupati negli stabilimenti industriali di Bodio, esigono la sistemazione di questo tronco di strada, dal ponte sul Brenno al passaggio a livello a sud di Giornico, per un tratto di m. 2,538 interamente in territorio di Pollegio.

Si dà al campo viabile una larghezza di m. 7,50 più due marciapiedi di m. 1,50 dove è possibile; in aperta campagna, tra l'abitato di Pollegio e il confine con Bodio, la strada è fiancheggiata da due piste ciclistiche di m. 1,50 ciascuna. Nel tratto compreso tra il ponte sul Brenno e Pollegio-sud, già esiste una pavimentazione in cemento, di m. 6,50 di larghezza: per evitare spese ingenti, si mantiene questo campo stradale, fiancheggiandolo con due piste ciclistiche di m. 1,50 ciascuna.

Il tracciato non viene notevolmente modificato, ma si aumentano i raggi delle curve, in modo che siano possibili velocità di 80 km. l'ora. A Pasquero si demoliscono 4 vecchi stabili, per dare alla curva un raggio di 400 m. ed ottenere così una buona visuale: a Pollegio sud si demoliscono altri 4 fabbricati, a valle, per dare alla strada la larghezza progettata e per ricavarne i marciapiedi.

Tra le scuole e la chiesa, il tracciato si porta a valle, per eliminare una curva strozzata: è necessaria in tal modo la demolizione dell'ex-asilo infan-

tile e lo spostamento della roggia, per un tratto di ca 100 m. Il nuovo canale verrà coperto da una soletta di cemento armato.

Il profilo longitudinale resta pressochè invariato.

La pavimentazione è prevista mediante impasto bituminoso di 13 cm. in tre strati sovrapposti (6 + 4 + 3) posati a macchina, previo rinnovo del sottofondo. La pavimentazione bituminosa delle piste ciclistiche e dei marciapiedi ha uno spessore di 6 cm. in due strati.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 1.390.000,— e precisamente :

espropriazioni e indennizzi	Fr. 391.000,—
opere di sottostruttura	Fr. 281.000,—
opere di pavimentazione	Fr. 519.600,—
imprevisti, spese generali	Fr. 198.400,—
Totale	Fr. 1.390.000,—

di cui :

a carico del Comune di Pollegio (contributo fisso)	Fr. 100.000,—
a carico dello Stato : il resto	Fr. 1.290.000,—
Totale	Fr. 1.390.000,—

I piani e il finanziamento sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 3 novembre 1961.

Vennero presentati ricorsi e precisamente :

Asilo infantile « Mariotta-Forni », Pollegio

Non contesta la pubblica utilità dell'opera, ma domanda che siano fissate le condizioni di espropriazione, ciò che è competenza della commissione di stima e di conseguenza riservato alla seconda fase procedurale. Il ricorso è irricevibile in sede di dichiarazione di pubblica utilità.

Romaneschi Severino fu Giacinto, Pollegio

Non contesta la pubblica utilità ma domanda l'apertura di un accesso alla cantonale con carri o automezzi.

Il ricorso è irricevibile in questa sede, trattandosi di una domanda di modifica dei piani di dettaglio.

Picinelli Attilio fu Pietro, Bodio

Il ricorso è irricevibile poichè non si contesta la pubblica utilità dell'opera. Potrà essere riproposto al momento della prossima pubblicazione dei piani di espropriazione.

Eredi Natale Righini, Pollegio ;

Ruffa Carlo fu Carlo, Pollegio ;

Peduzzi Domenico, Pollegio ;

Ravasi Luigi ed eredi fu Emilio Imperatori, Pollegio.

Non contestano la pubblica utilità, ma chiedono informazioni sulle indennità di espropriazione (vedi oss. pendenti).

Azienda acqua potabile, Pollegio

Chiede di poter entrare in trattative con il Dipartimento costruzioni per l'eventuale spostamento della tubazione dell'acqua potabile dalla sez. 68 alla sez. 86 e di posare tubi trasversali in cemento, per eventuali ulteriori attacchi.

Il ricorso non è proponibile in questa sede, ma deve essere presentato quale domanda di modifica dei piani o di indennizzo in natura al momento della

prossima esposizione dei piani di espropriazione, nel caso in cui non fosse possibile un auspicabile accordo in sede esecutiva.

3. *Correzione a Cresciano e soppressione di due passaggi a livello sulla linea delle FFS*

La correzione si svolge su un percorso di ca. 1.300 ml. di cui ca. 1.260 su sedime nuovo, a monte di quello attuale e ca. 40 ml. su sedime vecchio a nord del paese.

Mediante un viadotto di ca. 78 ml. si scavalca la linea delle FFS davanti alla chiesa di Cresciano, sopprimendo in tal modo il passaggio a livello esistente a sud del paese in corrispondenza alle sez. 43-44 (strada cantonale n. 2) e mediante un sottopassaggio alla sez. 86 si sopprime il passaggio a livello della strada comunale a nord del paese, in corrispondenza alla sez. 83. La larghezza del campo viabile sarà di ml. 7,00 più due marciapiedi laterali: uno continuo di m. 1,50 e uno parziale di m. 1,00 a monte.

I manufatti principali sono:

- a) il viadotto (cavalcavia) di m. 78,70 a 3 campate (m. 27,60 + 27 + 24) con travi in cemento armato precompresso, altezza minima di m. 5,75 sopra il livello delle rotaie, e larghezza utile di m. 7,30 più un marciapiede di m. 1,50.

I pilastri di appoggio formano un telaio con la trave trasversale;

- b) il sottopassaggio alla linea ferroviaria della strada comunale a nord del paese, con m. 2,50 di altezza e m. 3,00 di luce;

- c) i due ponti di cemento armato, sul riale di Cresciano: uno di 10 m. di luce e uno di 5 m. (per il nuovo accesso al cimitero).

Il raggio minimo delle curve è di 200 m.; la pendenza trasversale, sul viadotto, del 4 %.

La raccolta delle acque è assicurata da una canalizzazione lungo il tronco di nuova costruzione e da un numero sufficiente di tombini lungo il vecchio sedime.

La pavimentazione è prevista mediante impasto bituminoso in 3 strati, dello spessore complessivo di 13 cm. (6 + 4 cm. e un tappeto bituminoso di 3 cm. quale strato di usura).

I marciapiedi e i nuovi accessi saranno pavimentati con una miscela bituminosa di 4 cm. quale sottofondo e con un tappeto di 4 cm.

Per l'esecuzione di questi lavori si rende necessaria la demolizione di tre case di abitazione e di sei stalle.

La spesa è calcolata in Fr. 2.043.000,— e precisamente:

a) espropriazioni	Fr. 320.000,—
b) demolizioni, scavi, riporti murat. canalizzazioni e tombini	Fr. 348.390,—
c) opere diverse	Fr. 136.094,—
d) campo stradale	Fr. 326.870,—
e) spese generali e imprevisti	Fr. 170.646,—
f) viadotto in cemento armato	Fr. 526.000,—
g) sottopassaggio della strada comunale	Fr. 110.000,—
h) ponti sul riale Cresciano	Fr. 105.000,—
Totale	Fr. 2.043.000,—

Il progetto che presentiamo ha suscitato l'opposizione delle Autorità comunali di Cresciano già prima della sua pubblicazione e in seguito con un ricorso contro la pubblica utilità di cui il Comune chiede la reiezione; in via subordinata si domanda la modifica del progetto con l'inserimento

di un soprapassaggio nel centro dell'abitato ai fini di consentire il transito interno con ogni genere di veicolo.

Premettiamo che un'altra rivendicazione comunale di un sottopassaggio a nord e a sud dell'abitato può ritenersi acquisita avendo a tale proposito il consenso sia del Consiglio di Stato, sia delle Ferrovie federali.

Il Consiglio di Stato si è occupato attentamente dell'opposizione ma è giunto alla conclusione per cui la strada progettata risolve il problema della soppressione dei due passaggi a livello in modo conveniente.

Riteniamo opportuno riportare la nostra comunicazione del 23.8.1961 al Municipio di Cresciano in cui le ragioni dell'atteggiamento del Consiglio di Stato sono ampiamente esposte.

« Il Consiglio di Stato ha sottoposto a esame attento e obbiettivo il problema della soppressione dei passaggi a livello nel vostro Comune a dipendenza del progetto allestito dagli organi tecnici del Dipartimento delle pubbliche costruzioni e delle obiezioni e proposte fatte valere in sede di pubbliche assemblee comunali e parrocchiali da parte dei cittadini di Cresciano.

Riteniamo in primo luogo necessario rilevare alcuni fondamentali principi dell'attuale politica in materia stradale adottati da tempo dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni e condivisi dal Consiglio di Stato affinché la nostra decisione possa essere compresa e valutata nel suo reale significato.

In applicazione della legge federale e a dipendenza dell'assoluta necessità di dotare il nostro Cantone di una efficiente arteria stradale, completamente nuova, in condizioni di sostenere la intensa circolazione internazionale, che è in costante aumento, è prevista nei prossimi dieci anni la costruzione lungo il Ticino, da Airolo a Chiasso, di una vera e propria autostrada con un numero limitato di accessi il cui tracciato sarà ovviamente fissato fuori da centri e villaggi abitati.

In attesa della realizzazione di questa grande opera, abbiamo tuttavia ritenuto indispensabile la eliminazione dei più gravi ostacoli alla fluidità e alla sicurezza del traffico esistenti oggi ancora sulla strada affinché nei prossimi anni non venga a crearsi una situazione di insostenibile confusione che sarebbe fonte di seri e magari irrimediabili pregiudizi per importanti interessi economici del paese. E' stata pertanto decisa sia la sollecita soppressione dei passaggi a livello, sia la correzione di quei tratti le cui dimensioni non consentono lo svolgimento del traffico in condizioni di sufficiente regolarità e sicurezza quali la Polleggio-Bodio, la sistemazione dell'abitato di Bodio, la Faido-Polmengo.

Occorre rilevare che il complesso di queste opere si aggirerà attorno ai 15 milioni di cui la maggior parte a carico del solo Cantone poichè la Confederazione ha deciso per ragioni di principio di non più sussidiare opere lungo le attuali strade principali accanto alle quali sono previste parallelamente strade nazionali.

Questa situazione obbliga il Cantone a tener conto degli elementi di giudizio di carattere finanziario per non caricare in misura eccessiva e insopportabile un bilancio che già oggi assorbe una parte considerevole delle entrate dello Stato.

Ricordiamo infine che il Consiglio di Stato affermando la necessità di una nuova arteria per il traffico di transito, lontana dagli abitati ritiene che sarebbe politica imprudente e pericolosa quella di allontanare ad ogni costo e per principio la futura strada locale da centri e villaggi i quali verrebbero in tal modo privati di una fonte sicura di sviluppo economico essendo dimostrato dall'esperienza che l'esistenza di vie di comunicazione adeguate ha creato maggiore prosperità e benessere rispetto a quei paesi estraniati

dal traffico in modo totale. La sola osservazione di tutti i villaggi ticinesi conferma la fondatezza di questa nostra affermazione.

E' sulla base delle esposte premesse che occorre considerare e valutare sia il problema della soppressione dei passaggi a livello a Cresciano, sia le obiezioni addotte a sostegno della vostra opposizione al progetto allestito dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Per la costruzione di una nuova strada sul territorio del vostro Comune si^{*} impongono all'attenzione delle istanze tecniche e all'autorità politica tre possibili varianti :

1. quella studiata dal Dipartimento costruzioni,
2. la costruzione di un soprapassaggio nella zona dell'attuale passaggio a livello, lungo il tracciato della strada esistente ;
3. la costruzione di una vera e propria ampia circonvallazione a valle della strada attuale con un soprapassaggio a sud di Claro ove la ferrovia corre in « trincea » nei pressi della curva del fiume Ticino.

Il Consiglio di Stato ritiene che la soluzione del soprapassaggio lungo il tracciato della strada esistente nella zona del passaggio a livello non può entrare in considerazione poichè implica la costruzione di un manufatto antiestetico, irrazionale, inconciliabile con esigenze tecniche moderne, con pendenze eccessive, che manterrebbe inalterato un tracciato privo di fluidità. Il confronto ai fini di un definitivo giudizio deve pertanto avvenire tra le altre previste varianti.

La soluzione della vera e propria circonvallazione dal punto di vista prettamente stradale sarebbe ideale

- se in un prossimo futuro non venisse realizzata un'autostrada parallela alla variante prospettata ;
- se non imponesse al Cantone oneri finanziari eccessivi ;
- se non fosse di sicuro pregiudizio agli interessi economici e al futuro sviluppo del Comune.

Infatti dal profilo finanziario il Cantone dovrebbe provvedere totalmente a sue spese alla costruzione di una strada interamente nuova e partecipare immediatamente dopo, con un ingente investimento ai costi della futura strada nazionale ; inoltre con questa soluzione non vengono soppressi i passaggi a livello che domanderebbero opere particolari e verrebbero pertanto a cadere il contributo delle ferrovie pari a Fr. 700.000,— che non può essere considerato indifferente per le ragioni che già abbiamo esposto.

Occorre ancora rilevare che la strada attuale è già stata sistemata per un lungo tratto oltre il punto in cui si dovrebbe costruire il cavalcavia sulla linea ferroviaria senza che nessuno abbia sollevato obiezioni, e il progetto del Dipartimento costruzioni si diparte da un tratto in antecedenza corretto. La realizzazione della variante n. 3 comporterebbe l'abbandono di un tratto di strada la cui manutenzione incomberebbe necessariamente al Comune.

La soluzione progettata dagli organi tecnici del Dipartimento è stata concepita a dipendenza della necessità di simultaneamente sopprimere con la nuova strada due passaggi a livello: ha un tracciato sufficientemente fluido e soprattutto assicura al Comune di Cresciano anche per l'avvenire un collegamento efficiente lungo una strada locale che costituirà un innegabile fattore di sviluppo. Le preoccupazioni e rivendicazioni manifestate e fatte valere da codesta Municipalità e dalla Commissione designata dall'Assemblea comunale sono in gran parte risolte con la designazione da parte vostra

del luogo ove dovrà essere costruito il sottopassaggio a nord e con il riconoscimento della necessità di un sottopassaggio a sud del passaggio a livello attuale.

Il Consiglio di Stato è pure sensibile alla vostra domanda intesa a ottenere una comunicazione locale tra le due parti del paese, che sarà realizzata con la costruzione della strada in collaborazione tra il Municipio di Cresciano e il Dipartimento delle pubbliche costruzioni. Considerata la preminente importanza di carattere nazionale e internazionale che la strada attuale avrà ancora nei prossimi anni il Consiglio di Stato è pure d'accordo di ridurre il contributo del Comune alla cifra invero simbolica di franchi 20.000,—.

Il confronto dei costi tra le due soluzioni si presenta come segue: la variante 3) della circonvallazione comporta un onere finanziario di franchi 2.230.000,— interamente a carico del Cantone; mentre quella già progettata costerà Fr. 2.043.000,— da cui va dedotto il contributo F.F.S. di franchi 700.000,— che riduce la spesa a nostro carico a Fr. 1.343.000,—.

Occorre rilevare che il Cantone si è obbligato verso le F.F.S. a provvedere alla eliminazione dei passaggi a livello: la variante n. 3) non ci libera pertanto dall'impegno di eseguire opere idonee a tale scopo che facilmente possono superare il previsto contributo di Fr. 700.000,—.

Per le esposte ragioni il Consiglio di Stato ha dato la sua approvazione al progetto allestito dal Dipartimento costruzioni nella convinzione che la sua attuazione non sarà tale da provocare quei pregiudizi che sono invece previsti da molti cittadini di Cresciano».

Rileviamo ancora a titolo conclusivo che le Ferrovie federali si sono dichiarate disposte a contribuire alla soppressione dei passaggi a livello lungo la linea del San Gottardo alla condizione che il Cantone studiasse soluzioni tali da consentire l'eliminazione diretta e casuale. Il finanziamento dell'opera si presenta come segue:

a) sussidio federale	Fr.	350.000,—
b) contributo delle F.F.S.	»	700.000,—
c) contributo fisso del Comune di Cresciano	»	10.000,—
d) differenza a carico del Cantone	»	983.000,—
Totale		Fr. 2.043.000,—

Rileviamo il contributo della Confederazione che assume carattere eccezionale rispetto alla prassi seguita negli ultimi anni in cui venne tolto ogni sussidio alle strade che saranno sostituite, nei prossimi dieci anni, dalla strada nazionale.

— La *Parrocchia di Cresciano* chiede che sia negata la pubblica utilità al progetto approvato dal Consiglio di Stato, adottando un tracciato di circonvallazione e ciò per le ragioni esposte nel ricorso del Municipio di Cresciano.

Per i motivi già indicati, il ricorso della Parrocchia di Cresciano dev'essere respinto.

— Il signor *Eligio Genini* chiede:

- a) che attraverso la linea ferroviaria sia stabilito un raccordo mediante un sottopassaggio congiungente la parte del Comune posta a est della ferrovia, vicino all'attuale passaggio a livello;
- b) che i due appezzamenti della part. 621 siano collegati tra loro mediante un tombino di m. 1.00 x 1.50 x 1.70.

Il ricorso, in quanto ricevibile per ciò che concerne la dichiarazione di pubblica utilità, è respinto. Ragioni di comodità e di mero interesse privato come quelle esposte dal ricorrente, non possono giustificare, nemmeno in linea di massima, il quesito a sapere se debba essere negata la pubblica utilità. Per il resto il ricorso riguarda la modifica dei piani il dettaglio o la determinazione della indennità, in danaro o in natura; ciò che è proponibile soltanto al momento della presentazione dei piani di espropriazione.

4. *Pavimentazione della strada cantonale a Sud di Claro*

Le vecchie pavimentazioni lungo le principali arterie come è quella del Gottardo, non resistono più al logorio provocato dal traffico pesante e devono essere ad una ad una rinnovate.

Il tronco della strada del Gottardo a sud di Claro, per un tratto di 760 ml., presenta una pavimentazione logora e screpolata, che deve essere rifatta senza indugio.

Il progetto prevede il rinnovo del sottofondo, mediante materiale alluvionale sano, convenientemente rullato, e la posa di una pavimentazione bituminosa in tre strati, con uno spessore complessivo di 13 cm.

Lungo il ciglio stradale viene creato un marciapiede di m. 1,50 di larghezza, pure pavimentato con tappeto bituminoso.

Il campo viabile ha una larghezza utile di ml. 7.

Preventivo di spesa: Fr. 220.000,— interamente a carico dello Stato.

5. *Correzione della strada Gnosca-Preonzo:*

fabbrica Cophar - Chiesa S. Giuseppe

I lavori progettati completano la sistemazione della strada Gnosca - Preonzo, precisamente lungo il tronco che va dalla fabbrica Cophar (Gnosca) alla Chiesa di S. Giuseppe (Preonzo) su un percorso di 1.300 m.

Il tracciato viene migliorato, eliminando qualche curva strozzata e ampliandone altre, con raggi di curvatura da m. 130 a m. 500.

La larghezza del campo stradale risulta di ml. 6,00 più le banchine di ciglio. Si rinnova il sottofondo con materiale alluvionale sano e si pavimenta la strada con una doppia bitumatura superficiale. La limitazione dei cigli viene fatta mediante cubotti e cordoni di granito.

Soprattutto le forti spese dovute all'inghiaamento di tutta la strada sulla riva destra del Ticino, determinate dalla mancanza di un sottofondo, giustificano queste sistemazioni, intese quindi più che una miglioria, quale soluzione di un problema di manutenzione.

Preventivo di spesa: Fr. 220.000,— interamente a carico dello Stato.

Le espropriazioni riguardano solo superfici prative.

6. *Correzione della strada del Lucomagno: tronco Larescio - Camperio*

Con D.L. 25 settembre 1961 è stato accordato un credito di Fr. 852.000,— per la correzione del tronco Olivone - Ponte Ganna e con D.L. 29 maggio 1961 un credito di Fr. 3.898.000,— per la correzione del tronco Ponte Ganna - Larescio.

Il progetto che presentiamo concerne la correzione del tronco Larescio - Camperio, dal km. 26,043 al km. 28,312 vale a dire su un percorso di ml. 2.269.

Abbiamo già detto nel messaggio per le opere del XVI periodo, che la strada del Lucomagno, con il suo tracciato difettoso e la strettezza del

campo viabile (m. 4,50 in media) rende pericoloso il forte traffico turistico e dei trasporti pesanti.

La correzione dà alla strada una larghezza uniforme di 6 m., con banchine di 1 m. per le sezioni in scavo e in rilevato.

I manufatti più importanti sono il nuovo ponte in cemento armato sul Brenno, di 25 m. di luce, a monte di quello esistente, e un viadotto di 32 m. a tre campate, pure in cemento armato, tra le sez. 469 e 471 per evitare la costruzione di muri alti più di 8 m.

Tra le sez. 503 e 554 il tracciato abbandona il vecchio sedime e si svolge a monte di quello attuale sia per evitare la demolizione di una cascina presso l'ospizio di Camperio e l'occupazione di terreni coltivabili, sia per eliminare una curva strozzata.

La livelletta vien qua e là rettificata, così che le pendenze vanno da un minimo del 4,2 a un massimo del 7,5 %.

Il lavoro potrà essere fatto in 2 anni dato che il cantiere resta aperto solo 7-8 mesi l'anno.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 3.100.000,— e precisamente :

espropriazioni e indennizzi	Fr. 60.000,—
opere di sottostruttura	» 1.981.000,—
opere di pavimentazione	» 560.000,—
imprevisti	» 260.000,—
spese generali (progetto, assist. ecc.)	» 239.000,—
Totale	Fr. 3.100.000,—

di cui Fr. 2.015.000,— a carico della Confederazione (65 %) e Fr. 1.085.000,— a carico del Cantone.

Le acquisizioni del terreno sono state fatte per via bonale, grazie alla collaborazione e alla comprensione degli enti pubblici locali.

7. *Correzione della strada Carasso - Galbisio,
tra il km. 3 e il km. 4*

Il progetto ha studiato la correzione di un tronco di 535 ml., in prolungamento a quella eseguita anni or sono, oltre l'abitato di Carasso.

Si elimina l'attuale andamento tortuoso, migliorando notevolmente il tracciato; il profilo altimetrico non subisce modifiche.

Le numerose curve e controcurve prive di visuale sono sostituite da tre sole curve, con raggi superiori a 150 m. raccordate da lunghi rettifili.

La larghezza del campo stradale è portata a 6 m. più un marciapiede di m. 1,50 lungo il Ticino.

La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura superficiale.

La spesa è calcolata in Fr. 560.000,— di cui Fr. 285.000,— a carico del Comune di Bellinzona (contributo fisso) e Fr. 275.000,— a carico dello Stato.

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato con risoluzione gov. del 28 novembre 1961 e non hanno provocato nessun ricorso.

8. *Formazione di un piazzale di posteggio per automezzi, tra la Scuola di commercio e il Pretorio di Bellinzona.*

La necessità di ricavare nuovi posteggi specialmente per il personale dello Stato, in modo di lasciar liberi quelli attorno al palazzo governativo, per i Consiglieri, i membri delle Commissioni e il pubblico, ha provocato lo studio di un progetto di sistemazione del terreno dello Stato, fra la Scuola

di commercio e il Pretorio, e a sud di quest'ultimo, in modo da poter posteggiare ca. 60 macchine.

Tra i due fabbricati viene lasciata tuttavia una zona alberata, per creare uno schermo alla Scuola di commercio.

I lavori comprendono lo spianamento del terreno, la formazione del sottofondo con materiale ghiaioso e la pavimentazione mediante penetrazione con emulsione e tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore.

Una tombinatura e un numero sufficiente di pozzetti garantiranno la captazione e il convogliamento delle acque meteoriche.

La spesa è preventivata in Fr. 43.000,— interamente a carico dello Stato; poichè i posteggi in parola saranno costruiti unicamente in funzione degli stabili demaniali.

Data l'urgenza dell'opera, nell'intento di eseguire i lavori rumorosi durante le prossime vacanze scolastiche (4-11 marzo), il Consiglio di Stato, con ris. gov. del 6 febbraio 1962, ha autorizzato l'inizio immediato dei lavori.

9. *Correzione della strada Bellinzona — Locarno :
tronco abitato di Gordola-Tenero*

La correzione ha inizio al bivio di accesso alla Verzasca e termina all'inizio dell'abitato di Tenero, con un percorso di 578 ml. di cui 428 in territorio di Gordola e 150 in territorio di Tenero.

La sez. tipo prevede 6 m. per il campo viabile, più due marciapiedi di m. 1,50 nell'abitato di Gordola e un solo marciapiede, a valle, sul tratto rimanente.

L'andamento planimetrico non si scosta da quello esistente, salvo in corrispondenza all'alveo della Verzasca, che viene attraversato più a valle, mediante un nuovo ponte, per rettificare l'attuale curva strozzata; la livelletta non subisce modifiche rilevanti, causa la presenza di fabbricati, salvo nel punto in cui si attraversa la Verzasca.

I munufatti principali sono il ponte in vivo alle sez. 29-30 che subisce un allargamento e il nuovo ponte in cemento armato, sulla Verzasca, con luce di m. 37 ca.

La pavimentazione è prevista mediante catramatura superficiale e tappeto bituminoso a caldo, di 3 cm. di spessore (2 cm. sui marciapiedi). Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 910.000,— di cui Fr. 370.000,— per le espropriazioni.

Il piano di finanziamento è stabilito come segue :

a carico del Comune di Gordola (contrib. fisso)	Fr. 170.000,—
a carico del Comune di Tenero (contrib. fisso)	» 7.000,—
a carico dello Stato il resto	» 733.000,—
	Totale Fr. 910.000,—

Piani e riparto della spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 22 agosto 1961.

Nel termine previsto, vennero presentati alcuni ricorsi e precisamente :

A. *Comune di Gordola*

Borradori Arnoldo, Gordola (tramite lo studio legale Gilardoni, Santini e Molinari) mapp. n. 3399 e 3400.

Contesta parzialmente la pubblica utilità dell'opera, poichè, in base ai piani, verrebbe privato di due stabili di grande valore.

Si osserva :

Il mappale n. 3400 non viene colpito dall'espropriazione, mentre il mappale n. 3399, trattandosi di un rustico, viene espropriato totalmente e ciò per ragioni tecniche e di estetica.

Il ricorso è quindi respinto.

Fondi Rustici S.A., Gordola (rappr. studio legale Gilardoni, Santini e Molinari) mapp. n. 3381 e 3296.

Contesta parzialmente la pubblica utilità dell'opera poichè, se realizzata, la priverebbe degli unici due stabili che possiede nel Comune sede.

Si osserva che il mappale 3381 viene espropriato totalmente per ragioni tecniche e di visuale, mentre il mappale 3296 sarà espropriato solo parzialmente.

Il ricorso è da respingere poichè senza questo sacrificio della proprietà privata l'opera sarebbe tecnicamente inaccettabile.

Negri Maria, Gordola (rappr. dallo studio Gilardoni, Santini e Molinari) mapp. n. 3397 e 3300.

Contesta parzialmente la pubblica utilità dell'opera, poichè, se realizzata, la priverebbe degli unici due stabili che possiede nei quali abita.

Si osserva che il mappale 3397 viene espropriato totalmente, per ragioni tecniche e di visuale mentre il mappale 3300 sarà espropriato solo parzialmente.

Il ricorso è da respingere per le ragioni precedentemente esposte.

Martignoni Severo, Gordola (mappale n. 3331)

Contesta la pubblica utilità dell'opera in quanto la sottrazione di una parte del marciapiede davanti alla sua casa non è possibile, dato che è parte integrante dei locali sottostanti, che non possono in nessun modo essere ridotti, a causa della loro attuale funzione.

Si osserva :

Il marciapiede deve essere ristretto per poter formare sul lato opposto un salvagente della larghezza minima di 70 cm. ; tale restringimento è possibile, in quanto l'attuale marciapiede ha una larghezza di ml. 2,00. Le richieste del ricorrente, per ragioni tecniche e di sicurezza della circolazione, non possono quindi essere ammesse e il ricorso è quindi da respingere.

B. Comune di Tenero

Canevascini Roberto, Tenero (mappale 1377/1)

Non contesta la pubblica utilità, ma fa istanza affinché gli interessi della circolazione stradale abbiano a conciliarsi con l'interesse privato, allontanando il più possibile la strada dal suo magazzino, in modo da ridurre l'occupazione del piazzale.

A compenso della riduzione di quest'ultimo, chiede la costruzione di un manufatto oltre l'attuale muro e un adeguato indennizzo per l'occupazione del terreno e la svalutazione dei suoi immobili.

Si osserva che il tracciato della correzione stradale per ragioni tecniche e costruttive non può essere modificato. In sede di procedura di espropriazione saranno esaminate benevolmente le diverse richieste inoltrate dal ricorrente.

10. *Sistemazione della strada Locarno - Orselina, fra la stazione superiore della funicolare della Madonna del Sasso e l'albergo Orselina*

L'intenso traffico turistico e locale fra Locarno e Orselina, rende assolutamente necessaria la correzione di questo tronco di ca. 260 ml. e la costruzione di un marciapiede, a valle, di m. 1,50 di larghezza. E' necessario che due torpedoni possano incrociare anche nelle curve poichè attualmente si verificano ingorghi della circolazione, che ostacolano gravemente il traffico: lo spostamento del corpo stradale, a partire dalla stazione della funicolare e lungo le tre curve successive, avviene a valle, per mezzo di una costruzione in cemento armato leggera, sostenuta da pilastri: questo allargamento della strada risulta di 3 m. nelle due curve strette e di 2,60 nella curva più ampia. Il campo viabile avrà una larghezza di m. 6,00 più il marciapiede a valle di ml. 1,50 come abbiamo detto, e un salvagente a monte, lungo la parete rocciosa dell'albergo al Sasso.

L'esecuzione di questi lavori, progettati dall'ing. Augusto Rima in Locarno, leveranno la pericolosa strettoia esistente tra la stazione della funicolare e l'albergo al Sasso.

La strada sarà in seguito pavimentata mediante tappeto bituminoso.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 370.000,— con il seguente finanziamento:

a carico del Comune di Orselina (contrib. fisso)	Fr. 140.000,—
a carico dello Stato, il resto	» 230.000,—
Totale	Fr. 370.000,—

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 1. dicembre 1961 e venne presentato un solo ricorso:

La S. A. Funicolare Locarno - Madonna del Sasso, Locarno ricorre contro il decreto del Consiglio di Stato che approva il progetto perchè questo ultimo tocca eccessivamente la proprietà privata ed in modo particolare il mappale n. 463 A e C.

Si osserva che la correzione è di assoluta necessità per una maggiore fluidità del traffico e per la sicurezza dei pedoni, in un punto nevralgico della strada Locarno - Orselina. La facciata dello stabile del Ristorante funicolare deve essere parzialmente modificata, per non interrompere il marciapiede in un punto molto pericoloso.

I danni che la ricorrente ritiene di subire in seguito all'esecuzione dell'opera, potrà notificarli in sede di procedura espropriativa: la risarcibilità degli stessi è questione di competenza della commissione di stima.

11. *Correzione della strada Ascona - Brissago, da S. Mauro al confine italiano e cioè dal km. 24,635 al km. 27,480*

Sono previsti quattro tronchi, senza interruzioni, tutti in territorio di Brissago e precisamente:

1. tronco: San Mauro - Brissago (inizio dell'abitato)	ml. 741
2. tronco: Abitato di Brissago (Municipio - uff. post.)	ml. 329
3. tronco: Brissago - Valle della Madonna (uff. post. - Fabbrica di tabacchi)	ml. 605
4. tronco: Valle della Madonna - confine di Valmara	ml. 1.170
Lunghezza complessiva	ml. 2.845

1. tronco : dal km. 24,635 al km. 25,376

Il tracciato segue quello esistente, ma ne migliora notevolmente l'andamento planimetrico, eliminando le curve strozzate: i nuovi raggi delle curve vanno da 80 a 140 m.

L'allargamento vien fatto verso lago e, in diversi tratti, mediante pile ed archi a luci uniformi di m. 6. La larghezza del campo stradale risulterà di m. 7 - 7,50 con marciapiede, verso lago, di m. 1,50 per tutto il tracciato. La pavimentazione è prevista mediante catramatura superficiale e tappeto bituminoso di 3 cm. di spessore.

La spesa è calcolata in Fr. 1.210.000,— di cui Fr. 430.000,— per le espropriazioni.

2. tronco : dal km. 25,376 al km. 25,705

Il tracciato segue quello attuale, migliorandolo, in modo che le curve ottengano raggi di 120-400 m. L'allargamento avviene a valle, con demolizione totale o parziale di numerosi stabili.

Larghezza del campo viabile : m. 8,50 più due marciapiedi laterali, di metri 1,50 dove è possibile (larghezza inferiore, davanti ai fabbricati esistenti).

Pavimentazione come per il 1. tronco.

Preventivo di spesa : Fr. 1.680.000,— di cui Fr. 1.340.000,— per le sole espropriazioni (abitato di Brissago).

3. tronco : dal km. 25,705 al km. 26,310

Il tracciato non si scosta da quello esistente, pur migliorando l'andamento delle curve, i cui raggi vanno da un minimo di 90 m. a un massimo di 125. L'allargamento è fatto quasi sempre a valle, riducendo la larghezza dell'attuale marciapiede. Campo viabile : m. 7,00 - 7,50 più due marciapiedi laterali di ml. 1,50 ciascuno. Pavimentazione : come per gli altri tronchi.

Preventivo di spesa : Fr. 605.000,— di cui Fr. 140.000,— per le espropriazioni.

4. tronco : dal km. 26,310 al km. 27,480

Ha inizio circa 45 m. prima della Valle della Madonna (direzione sud) e si allaccia al tronco già corretto nel 1954 che va dal km. 27,480 al ponte di confine (valico di Valmara).

Il tracciato vien notevolmente migliorato, eliminando 3 curve e controcurve pericolose, prive di visuale, in località Paradiso; le nuove curve hanno raggi di 60-107 m.

I manufatti principali sono costituiti da un ponte di 12 m. di luce per l'allargamento della strada sulla valle della Madonna e da pilastri ed archi di alleggerimento, di 6 m. di luce in località Paradiso.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 7,00 - 7,50 più un marciapiede, verso lago, di ml. 1,50 lungo tutta la correzione.

Pavimentazione : come per gli altri tronchi.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 1.740.000,— di cui Fr. 300.000,— per le espropriazioni.

Complessivamente il preventivo di spesa per i 4 tronchi, ammonta a Fr. 5.235.000,— con il seguente piano di finanziamento :

a) sussidio federale	Fr. 2.094.000,— (strade di pianura)
b) contributo fisso del Comune di Brissago	» 500.000,—
c) a carico dello Stato	» 2.641.000,—
Totale	Fr. 5.235.000.—

Con ris. gov. del 5 settembre 1961 il Consiglio di Stato ha approvato i piani e il riparto della spesa.

Nel tempo fissato dalla legge per l'esposizione dei piani, sono pervenuti alcuni ricorsi e precisamente :

Il *Municipio di Brissago* chiede che sia ridotto il contributo impostogli e che il pagamento di questo contributo avvenga solo quando saranno ultimate le opere del piano regolatore cantonale, a Brissago. Chiede inoltre che la curva di raccordo della cantonale al piazzale municipale venga allargata, includendo i residui delle particelle n. 197 e 198, il Comune essendo disposto a pagare la maggiore espropriazione.

Per quanto riguarda il contributo stabilito, si osserva che i lavori stradali in territorio di Brissago e cioè dalla centrale Verbano al confine esigono una spesa complessiva di Fr. 7.400.000,— di cui Fr. 2.165.000,— per opere già eseguite. Per questa spesa, il Comune contribuisce con Fr. 548.000,— (48.000,— per i lavori già fatti) vale a dire con il 7 % circa, ciò che è adeguato ed equo se si considera il maggior valore che acquista la proprietà fondiaria nel Comune di Brissago. Il contributo deve quindi essere confermato nella cifra di Fr. 500.000,—.

Secondo l'art. 20 della legge 17 gennaio 1951, il contributo deve essere versato in due rate: una all'inizio dei lavori e una a lavori ultimati. La richiesta del Comune non può essere ammessa, ma il contributo sarà nondimeno esatto mediante diversi acconti e un saldo, dato che i lavori verranno eseguiti a tappe.

Per quanto riguarda la curva di raccordo al piazzale municipale, la richiesta non può essere accolta. Le acquisizioni dei mappali 197 e 198 sono avvenute in via bonale. Una ulteriore espropriazione da parte dello Stato non sarebbe giustificata mentre il Comune può intavolare più facilmente trattative con i proprietari interessati e potrà eventualmente anche rivendicare la facoltà di espropriare nell'interesse pubblico locale.

La *S. A. Fabbrica di tabacchi, Brissago* (rappr. dall'avv. A. Zanolini) chiede l'allargamento a monte e non a valle, davanti allo stabilimento, poichè sarebbe più razionale. Si osserva che il tracciato previsto dal progetto non può essere modificato, poichè si è dovuto creare un piazzale davanti al cimitero di Brissago, ciò che presuppone l'allargamento a valle. Il ricorso deve quindi essere respinto per ragioni essenzialmente tecniche.

I signori *eredi Pellanda fu Battista* (rappr. dal signor Ampelio Pellanda, Brissago) chiedono una modifica di tracciato per risparmiare lo stabile mapp. 199. Si osserva che l'espropriazione dello stabile Pellanda è indispensabile per la sezione-tipo scelta dal progetto di correzione della strada (campo viabile e marciapiede) per cui il ricorso, in quanto proponibile in questa sede, deve essere respinto.

Il signor *Binda Venanzio, Brissago*, chiede il risarcimento di tutti i danni derivanti da un dislivello tra il piano stradale e gli accessi al suo stabile.

Il ricorso è irricevibile in questa sede: le pretese potranno essere fatte valere nella procedura di espropriazione.

12. *Correzione della curva in Via Clemente Maraini, all'imbocco sud del piazzale stazione FFS a Lugano*

La strada del Gottardo che serve di circonvallazione all'abitato di Lugano, si stacca dalla principale al sottopassaggio di Besso e attraversa il piazzale della stazione, per poi scendere lungo la Via Clemente Maraini; questa arteria di grande importanza, specialmente per il traffico pesante di transito, ha una circolazione congestionata da continui ingorghi, i quali sono determinati sia dal crocicchio davanti al tunnel di Besso, sia dalla strettezza dell'imbocco sud di Via Clemente Maraini, davanti alla stazione merci e al passaggio a livello di Via Basilea.

Da molti anni la città di Lugano lamenta questa situazione critica, peggiorata dalle attrezzature antiquate e irrazionali della stazione merci, che obbligano gli autocarri ad occupare gran parte del piazzale, con grave intralcio per la fluidità del traffico.

In attesa che sia risolto il problema della stazione merci di Lugano, occorre, senza ulteriori ritardi, procedere all'allargamento della curva sopra indicata, in modo di facilitare il traffico. Il progetto, studiato dall'Ufficio tecnico comunale della città di Lugano, prevede l'allargamento, a valle, di un breve tronco di ca. 150 ml., dall'Albergo S. Gottardo a Via Bellavista, dando al campo viabile una larghezza di m. 8 che raggiungono i 12 m. a metà curva, più il marciapiede di m. 2,00.

Per questo allargamento a sbalzo e con sovrappassaggio, si costruisce un manufatto in cemento armato, evitando quasi totalmente la rimozione degli attuali muri di sostegno, in pietra.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 205.000,— di cui metà a carico del Comune di Lugano e metà a carico dello Stato.

Progetto e piano di finanziamento sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 27 ottobre 1961.

Non è stato interposto ricorso.

13. *Correzione della strada Dino - Sonvico*

La correzione si svolge lungo un percorso di ca. 1100 m. dal paese di Dino a quello di Sonvico, escluso però l'attraversamento di Dino; sotto l'abitato di Sonvico il tronco corretto si allaccia a quello di circonvallazione, ora in corso di appalto (gennaio 1962).

Vien mantenuto l'attuale tracciato, salvo nel primo tratto (sez. 18-47) per migliorare l'asse; i 5 risvolti sono ricostruiti in base alle norme ufficiali, 4 con raggi minimi di 6 m. (ciglio interno) e 1 con raggio minimo di 8 m. Il campo viabile avrà una larghezza di m. 6,00 più le banchine. Il profilo altimetrico è legato a quello dei risvolti e si ottiene in tal modo un'eccedenza di materiale scavato di ca. 6000 mc., che sarà depositato in una cava, tra Dino e Sonvico.

Le pendenze vanno da un minimo del 6,43 % a un massimo del 10,77 %; i risvolti hanno una pendenza del 5,9 %.

Si rinnova completamente il sottofondo, mediante materiale ghiaioso sano e si pavimenta la strada con impasto bituminoso a caldo in due strati: uno di 6 cm. e uno di 2 cm. (tappeto bituminoso quale strato di usura).

La spesa è preventivata in Fr. 920.000,— di cui Fr. 150.000,— per le espropriazioni, Fr. 378.400,— per la sottostruttura, Fr. 240.000,— per la pavimentazione e Fr. 151.600,— per le spese generali e imprevidi.

La spesa è suddivisa come segue :

a carico del Comune di Sonvico (contributo fisso)	Fr. 50.000,—
a carico dello Stato il resto	Fr. 870.000,—
Totale	Fr. 920.000,—

I piani e il riparto della spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 1. dicembre 1961.

Nel termine stabilito dalla legge è stato presentato un solo ricorso da parte del Comune di Sonvico il quale chiede, in via principale l'esonero totale dal contributo impostogli e, in via subordinata, la riduzione del contributo a Fr. 20.000,—.

Si fa osservare che la partecipazione di Fr. 50.000,— rappresenta il 5,5 % del costo dell'opera e, poichè è fisso, evita possibili sorprese al Comune per un sorpasso di spesa nell'esecuzione dei lavori. La situazione economica del Comune è tale da poter sopportare senza difficoltà l'onere impostogli.

Di questa correzione trarranno sicuramente vantaggio anche gli altri Comuni della regione, ma la vigente legge chiama a contribuire solo il Comune o i Comuni sul cui territorio si svolge la correzione.

Il ricorso deve quindi essere respinto.

14. *Correzione della strada cantonale Sala Capriasca - Bigorio*

L'attuale strada di accesso al Bigorio ha una larghezza di soli m. 3-3,20 con curve e risvolti molto ristretti, così che la circolazione si svolge con difficoltà.

Il progetto ha studiato la correzione di ca. 650 ml. di strada dalle scuole di Sala Capriasca al Bigorio; il campo viabile avrà m. 5,20 di larghezza e curve di maggior ampiezza.

I muri di sostegno, ora in pessime condizioni, saranno rifatti con pietrame di cava.

Rinnovato il sottofondo, il campo viabile sarà pavimentato con una semi-penetrazione e una bitumatura superficiale, quale strato di usura.

Preventivo di spesa : Fr. 240.000,— interamente a carico dello Stato.

15. *Correzione della strada Molinazzo di Monteggio - Sessa*

Si correggono ca. 900 ml. di strada in territorio di Monteggio, allargando il campo viabile a ml. 6,00 e ampliando le curve.

Questa correzione è necessaria e urgente poichè, data la pendenza, ad ogni temporale la strada si trasforma in un letto di torrente, con grave danno per le case di Molinazzo di Monteggio; la mancanza di una pavimentazione fa sì che tutte le volte la ghiaia vada persa, ciò che provoca una forte spesa di manutenzione.

Il tracciato rimane suppergiù quello esistente e anche l'andamento altimetrico non subisce modifiche degne di rilievo.

La captazione delle acque meteoriche vien fatta da un numero adeguato di tombini, che convogliano le acque in una nuova canalizzazione con tubi di 80 cm. di diametro, sulla strada per Fornasette (valico doganale).

La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura.

Il preventivo ammonta a Fr. 450.000,— di cui Fr. 60.000,— per le espropriazioni; Fr. 188.267,— per le opere di sottostruttura; Fr. 132.500,— per quelle di pavimentazione e Fr. 69.208,— per imprevisti, diversi, progetto, assistenza e direzione lavori.

Il riparto della spesa risulta come segue :

a carico del Comune di Monteggio (contributo fisso)	Fr. 25.000,—
a carico dello Stato, il resto	Fr. 425.000,—

Il Consiglio di Stato ha approvato con ris. gov. del 22 novembre 1961 i piani e il riparto della spesa ed è stato presentato un solo ricorso.

Il Municipio di Monteggio chiede la soppressione o la riduzione del contributo impostogli.

Si osserva che questo contributo corrisponde al 5,5 % della spesa e che si tratta di un importo fisso. Il Comune può prelevare contributi fino ad un importo corrispondente alla metà di quello messo a suo carico e quindi la spesa è senz'altro sopportabile. Il ricorso deve essere respinto.

16. *Correzione della strada Ponte Tresa - Fornasette, in territorio di Ponte Tresa e di Croglio*

La correzione si svolge lungo un percorso di ca. 890 ml.; ha inizio al valico doganale di Ponte Tresa e va fino alle cave Vicari, in territorio di Croglio.

Il progetto è stato studiato in base alle norme dell'Associazione dei tecnici stradali (VSS) tenendo calcolo delle esigenze del traffico internazionale, della sistemazione definitiva del valico di Ponte Tresa (nuovo ponte sulla Tresa e lungo-lago) come pure della sistemazione del fiume Tresa, in corso di esecuzione.

Al campo viabile vien data una larghezza utile di m. 7 più due marciapiedi laterali di m. 1,50 l'uno in territorio di Ponte Tresa, e un solo marciapiede, a valle, in territorio di Croglio.

Il tracciato segue quello esistente, ma prevede la demolizione di 5 case di abitazione e l'arretramento di un magazzino e di un'autorimessa, per l'allargamento della strada.

Come abbiamo detto, il progetto tien conto dei lavori di correzione della Tresa e infatti il muro di argine servirà quale muro di sostegno alla strada.

Il sottofondo vien rinnovato con materiale alluvionale sano e resistente, opportunamente cilindrato con rulli pesanti.

La pavimentazione sarà fatta mediante impasto bituminoso in due strati e cioè di 5 cm. per quello inferiore e di 3 cm. per quello di usura (tappeto). La spesa è calcolata in Fr. 957.000,— di cui Fr. 395.000,— per le espropriazioni; Fr. 137.920,— per la sottostruttura; Fr. 264.235,— per la pavimentazione e Fr. 159.845,— per imprevisti e spese generali.

Il piano di finanziamento è stato concordato come segue :

a carico del Comune di Ponte Tresa	Fr. 50.000,—
a carico del Comune di Croglio	Fr. 10.000,—
a carico dello Stato il resto	Fr. 897.000,—
Totale	Fr. 957.000,—

Piani e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 22 novembre 1961 e hanno dato luogo ad alcuni ricorsi :

Brenchio Leopoldo (rappr. dall'avv. Arnaldo Pellegrini)

Chiede che il Gran Consiglio neghi la dichiarazione di pubblica utilità per l'espropriazione delle part. n. 30, 28 e 188 oltre quanto è indispensabile per l'esecuzione delle opere di correzione e di sistemazione della strada cantonale. Si osserva che la richiesta non può essere presa in considerazione, poichè i

mappali 30, 28 e 188 vengono completamente occupati dall'allargamento stradale.

Brenchio Orlando, Ponte Tresa (rappr. dall'avv. A. Pellegrini)

Chiede che il Gran Consiglio neghi la dichiarazione di pubblica utilità per l'espropriazione della particella n. 187 oltre a quanto è indispensabile per le opere di sistemazione della strada cantonale.

Valgono le medesime osservazioni fatte al ricorso Brenchio Leopoldo.

Casari Federico, Ponte Tresa (mappale n. 25)

- a) contesta la necessità di un allargamento, essendo questa, a suo avviso, una strada esclusivamente regionale;
- b) oppone i notevoli inconvenienti che derivano alla sua proprietà;
- c) contesta il prelievo di eventuali contributi che, in questo caso speciale, non sarebbero giustificati.

Si osserva :

ad a) l'allargamento della strada Ponte Tresa - Fornasette è una necessità, in quanto si tratta di un tronco stradale che porta ad un valico di frontiera; fa parte della rete strade principali cantonali ed ha pure un grande interesse turistico poichè congiunge la zona del lago di Lugano con quella del lago Maggiore;

ad b) e c) tali richieste non riguardano l'attuale procedura, bensì quella di espropriazione.

Zampini Piero, Ponte Tresa (mappale n. 68 A-B-C)

Chiede che il suo fabbricato, per motivi commerciali e specialmente per le caratteristiche architettoniche della facciata (colonnato di stile lombardo) non venga demolito.

La richiesta è parzialmente ammessa nel senso che la parte di fabbricato abbellita dal colonnato non verrà espropriata.

Il marciapiede previsto davanti al fabbricato sarà soppresso; i pedoni, per il transito, potranno utilizzare i portici esistenti sul mappale 69.

Marcelle Vogt-Cartier, Ponte Tresa

Contesta la pubblica utilità dell'opera, poichè il progetto di correzione stradale incide gravemente sui suoi interessi di proprietaria dei terreni lungo il fiume Tresa.

Si osserva che il terreno della ricorrente viene totalmente occupato dalla correzione stradale, per cui deve essere completamente espropriato.

Eventuali indennità per danni ed inconvenienti, potranno essere fatte valere con la procedura di espropriazione.

Il Municipio di Ponte Tresa espone le seguenti considerazioni :

- a) pubblica utilità: chiede di spostare il tracciato verso il fiume per risparmiare la casa Zampini, mappale n. 68, poichè il fabbricato costituisce una caratteristica per il Comune;
- b) progetto : chiede un accesso al fiume Tresa, con formazione di lavatoio;
- c) contributo : chiede la riduzione del contributo a Fr. 35.000,— per non perdere l'autonomia finanziaria ed entrare così in regime di compensazione intercomunale, e presenta a sostegno della richiesta la situazione finanziaria del Comune;

d) strada di circonvallazione : non è d'accordo di assumere in proprietà e manutenzione questo tronco di strada.

Si osserva :

ad a) la parte del fabbricato Zampini che ha pregi architettonici della facciata, non verrà demolita, per risparmiare il colonnato di stile lombardo;

ad b) il progetto di esecuzione allestito dall'ing. Rovelli per la correzione del fiume Tresa, tiene conto della richiesta del Municipio;

ad c) il contributo imposto al Comune di Ponte Tresa in Fr. 70.000,— per la sistemazione di questo tronco di strada, per il quale è prevista una spesa complessiva di Fr. 957.000,— corrisponde a circa il 7 % del costo dell'opera ed è fisso;

considerato però che il Comune partecipa già con un contributo di Fr. 200.000,— alla costruzione del lungo-lago e che per il nuovo contributo può perdere la sua autonomia finanziaria, entrando in regime di compensazione intercomunale, si propone di ridurlo a Fr. 50.000,—;

ad d) la strada di circonvallazione, ultimati i lavori della Tresa e la sistemazione della strada Ponte Tresa - Fornasette, deve passare in proprietà e manutenzione al Comune, poichè questo nuovo tronco avrà un interesse prevalentemente comunale.

Il Municipio di Croglio chiede che il Gran Consiglio annulli la ris. gov. 22 novembre 1961 per quanto concerne il Comune, stralciando ogni onere di contributo a carico dello stesso, in quanto i previsti lavori non provocano nessun miglioramento diretto alla rete stradale nell'interno dell'abitato; inoltre è ingiustificato anche sotto il profilo degli eventuali vantaggi indiretti connessi alla sistemazione.

Si osserva che la spesa complessiva per la correzione della strada Ponte Tresa - Fornasette e la costruzione della strada di circonvallazione, in territorio di Ponte e Croglio ammonterà a Fr. 1.200.000,—. Il contributo richiesto al Comune di Croglio rappresenta circa l'1,25 % del costo dell'opera. Considerata comunque la situazione finanziaria del Comune di Croglio, si propone di ridurre il contributo a Fr. 10.000,—.

17. *Correzione della strada a Bruzella, dal cimitero all'abitato*

Il tronco stradale di 600 ml. che va dal cimitero di Bruzella all'inizio dell'abitato, si presenta in pessime condizioni e costituisce un pericolo per la circolazione, a causa dei manufatti in precarie condizioni di stabilità e a causa del tracciato, per la ristrettezza del campo viabile e per la presenza di curve strozzate senza visuale.

Il progetto ne prevede la correzione, dando al campo stradale una larghezza di m. 5,20 che raggiunge i 7 m. al centro delle curve.

Il profilo planimetrico e quello altimetrico non subiscono modifiche degne di rilievo, fatta eccezione per le curve, che aumentano di raggio.

Il sottofondo vien rinnovato con materiali sani ben compressi e sarà rivestito da una doppia catramatura superficiale.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 441.000,— di cui Fr. 20.000,— a carico del Comune di Bruzella (contributo fisso) e Fr. 421.000,— a carico dello Stato.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 15 settembre 1961 e non ha dato luogo a ricorsi.

18. *Acquisto della proprietà Giovanna del Bono a Balerna, in Via Stazione*

La necessità di allargare la Via Stazione (strada cantonale) nel vecchio nucleo abitato di Balerna, per risanare il centro del paese e ricavare un piazzale di posteggi, dal quale dovrebbe partire la strada di allacciamento alle località Fontana e Ciarello, esige la demolizione dello stabile di proprietà della signora Giovanna Del Bono, la quale si è impegnata a cederlo al prezzo globale di Fr. 70.000,—.

Si tratta del mappale 118 sub. ABCD e della comproprietà coattiva di 1/3 sulla partic. 117 e di 2/12 sulla partic. 119.

Il Comune di Balerna partecipa alla spesa con un contributo di Fr. 40.000,— di cui Fr. 5.000,— per la demolizione dello stabile e la sistemazione del sedime. Il resto è a carico dello Stato.

Riteniamo di aver illustrato sufficientemente il presente messaggio e vi invitiamo ad approvare l'annesso schema di decreto legislativo, per lo stanziamento del credito necessario.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Stefani

Il Consigliere Segretario di Stato :

Zorzi

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO
concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi
e lo stanziamento dei crediti
per le opere di sistemazione stradale del XVII periodo

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 13 febbraio 1962 n. 1038 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 i seguenti crediti :

<i>Designazione dell'opera</i>	<i>Preventivo Fr.</i>	<i>Quota a ca- rico d. Stato Fr.</i>	<i>Contributi Fr.</i>
1. Correzione cavalcavia di Fiesso-sottopassaggio 3 Cappelle-Ambri sotto	1.253.000,—	1.253.000,—	—,—
2. Correzione Pollegio - Giornico	1.390.000,—	1.290.000,—	100.000,—
3. Correzione a Cresciano con soppress. di 2 passaggi a livello	2.043.000,—	983.000,—	1.060.000,—
4. Pavimentazione della strada cant. a sud di Claro	220.000,—	220.000,—	—,—
5. Correzione della strada tra Gnosca e Preonzo	220.000,—	220.000,—	—,—
6. Correzione tra Larescio e Camperio (valico del Lucomagno)	3.100.000,—	1.085.000,—	2.015.000,—
7. Correzione strada Carasso - Galbisio	560.000,—	275.000,—	285.000,—
8. Piazzale posteggio tra la scuola di comm. e il pretorio a Bellinzona	43.000,—	43.000,—	—,—
9. Correzione strada tra Gordola e Tenero	910.000,—	733.000,—	177.000,—
10. Correzione della strada alla stazione sup. della funicol. Madonna del Sasso	370.000,—	230.000,—	140.000,—
11. Correz. Ascona-Brissago: da S. Mauro al confine italiano di Valmara	5.235.000,—	2.641.000,—	2.594.000,—
12. Correzione curva in Via C. Maraini a Lugano	205.000,—	102.500,—	102.500,—
13. Correzione strada Dino - Sonvico	920.000,—	870.000,—	50.000,—

<i>Designazione dell'opera</i>	<i>Preventivo Fr.</i>	<i>Quota a ca- rico d. Stato Fr.</i>	<i>Contributi Fr.</i>
14. Correz. strada Sala Capr. - Bigorio	240.000,—	240.000,—	—,—
15. Correzione strada Molinazzo di Monteggio - Sessa	450.000,—	425.000,—	25.000,—
16. Correz. strada P. Tresa - Fornasette, in territorio di P. Tresa e Croglio	957.000,—	897.000,—	60.000,—
17. Correz. della strada a Bruzella	441.000,—	421.000,—	20.000,—
18. Acquisto proprietà Giovanna del Bono a Balerna	70.000,—	30.000,—	40.000,—
	<u>18.627.000,—</u>	<u>11.958.500,—</u>	<u>6.668.500,—</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 1963 « parte straordinaria ».

Art. 6. — I ricorsi presentati sono decisi in base alle deliberazioni del Gran Consiglio e la decisione sarà intimata agli interessati dalla Cancelleria di Stato, 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 decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

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