

MESSAGGIO

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

(del 2 novembre 1962)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Con il presente messaggio intendiamo illustrare le ragioni che giustificano la conferma della pubblica utilità, quindi l'approvazione dei progetti e lo stanziamento dei crediti necessari per un ulteriore complesso di opere di sistemazione stradale elaborate e studiate dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni ai fini di perfezionare l'attuazione del programma generale inteso a rendere più efficienti le nostre vie di comunicazione in ogni parte del paese.

Alcune di esse sono ancora dirette a migliorare l'attuale strada del San Gotardo per rendere più agevole e fluido il traffico della stagione primaverile ed estiva. In attesa della futura autostrada riteniamo indispensabile l'opera di adeguamento della strada attuale alle esigenze della circolazione per ragioni economiche e di sicurezza: è sulla base di questi fondamentali concetti che abbiamo ordinato lo studio dell'allargamento delle curve al Monte Piottino e alla Biaschina ove la limitata dimensione del campo stradale crea continui e pericolosi rallentamenti.

Analoghi progetti verranno entro breve termine presentati per le rampe a sud e a nord del Monte Ceneri. Con la correzione della strada Preonzo-Lodrino si compie un passo decisivo per la sistemazione definitiva di una via di comunicazione da tempo sollecitata che si impone per il cattivo stato del fondo stradale e per l'importanza che va assumendo con il costante aumento della circolazione.

Altre opere non si riferiscono a grandi lavori, ma sono tuttavia di notevole interesse per i Comuni che le hanno domandate.

La Viganello - Suvigliana completa la sistemazione in parte già eseguita e ora in corso in territorio di Castagnola, di via Ceresio e l'allargamento di via Pretorio costituisce una evidente necessità per la circolazione all'interno della città di Lugano.

Seguirà nelle prossime settimane un altro messaggio con la domanda di credito per la soppressione del passaggio a livello di Arbedo e per la correzione della strada del Gambarogno in territorio di S. Abbondio e Caviano.

Diamo ora la descrizione delle singole opere accennando alle ragioni che stanno a sostegno della pubblica utilità.

1. *Strada Faido - Rodi Fiesso : correzione dei risvolti del Monte Piottino e sistemazione della galleria.*

La correzione interessa un tronco di 415 ml. e comprende i due risvolti del Monte Piottino. Questi risvolti hanno attualmente una larghezza media di 8 m. ma un raggio di curvatura di soli 4 m. ca., che non permette un traffico normale agli automezzi pesanti poiché gli autocarri, gli autotreni e i torpedoni sono costretti a invadere la corsia di sinistra quando effettuano la curva, mettendo in pericolo il traffico.

I nuovi risvolti avranno un raggio interno di m 7 rispettivamente di m. 8 e una larghezza del campo stradale di m. 9; inoltre, tra le sez. 4 e 10 date le favorevoli condizioni del terreno, c'è la possibilità di allargare la strada e di ricavare due piste di rallentamento larghe 3 m. e lunghe ca. 100 m. In tal modo si rende agevole il sorpasso di veicoli lenti.

Tra le sez. 39 e 47 il vecchio sedime stradale permette la formazione di un parcheggio. La pavimentazione del campo stradale e delle piste di rallentamento sarà fatta in calcestruzzo.

La sistemazione della galleria del Monte Piottino consiste essenzialmente nella raccolta delle acque di infiltrazione che escono dai piedritti e dalla calotta e che provocano d'inverno pericolose formazioni di ghiaccio sulla volta e sul campo stradale, rendendolo scivoloso. I piedritti e la calotta della galleria saranno poi rivestiti con uno strato di 6 cm. di calcestruzzo spruzzato e la galleria tinteggiata con colori speciali chiari, atti ad aumentarne la luminosità.

Il progetto prevede pure l'impianto di riscaldamento elettrico del silo della sabbia usata per la manutenzione invernale della strada, allo scopo di evitare il congelamento della sabbia nelle bocchette di scarico.

La spesa per queste diverse opere è preventivata complessivamente in franchi 780.000,— interamente a carico dello Stato.

2. *Strada Giornico - Lavorgo : correzione dei risvolti della Biaschina, in territorio di Giornico.*

La correzione si svolge su un tronco di circa 432 ml. ed è costituita essenzialmente dall'ampliamento dei due risvolti della Biaschina.

I risvolti esistenti hanno una larghezza media di circa 9 ml. ma un raggio interno di soli 4 ml. ciò che non permette la circolazione di automezzi pesanti, poichè gli stessi, per poter effettuare la curva, sono costretti a invadere la pista di sinistra, ostacolando il traffico e mettendolo in pericolo.

I nuovi risvolti avranno perciò un raggio interno di 7 ml. secondo le norme ufficiali svizzere e un campo viabile di 9 ml. di larghezza.

Anche le pendenze longitudinali saranno migliorate, dando loro il 3 - 3,3 % invece del 7 % come attualmente.

Nel tratto intermedio si ottengono due piste di rallentamento di 3 m. di larghezza e 100 di lunghezza, rendendo possibile il sorpasso di autoveicoli lenti. All'uscita del primo risvolto si ricava una superficie abbastanza vasta da adibire a parcheggio.

Lo spostamento del primo risvolto è possibile verso monte senza gravi difficoltà tecniche, poichè c'è sufficiente spazio, ma quello del secondo risvolto non può avvenire a monte, per la presenza della linea ferroviaria ed è quindi necessario costruire un nuovo risvolto a valle, ma dato il notevole dislivello tra il campo stradale e il terreno sottostante (da 14 a 18 ml.) occorre un complesso manufatto in cemento armato, il cui progetto è stato allestito dall'ing. Americo Marazzi di Lugano.

Le strutture portanti sono costituite da nervature longitudinali rettilinee ad asso spezzato, irrigidite da travi trasversali; sopra le nervature è posata una soletta di carreggiata sporgente a sbalzo verso valle : il tutto poggia su speroni, pure in cemento armato.

La pavimentazione è prevista mediante calcestruzzo, poichè più solida e resistente.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 750.000,— interamente a carico dello Stato.

3. *Correzione della strada Preonzo - Lodrino in territorio di Lodrino.*

La correzione della strada cantonale da Preonzo a Lodrino non può essere ritardata poichè la strada, nelle condizioni in cui si trova, non è più in grado di sopportare il traffico pesante. Il tracciato con numerose curve con scarsa visuale, la strettezza del campo viabile e il sottofondo privo di massiciata, mettono in pericolo la circolazione e rendono costosa la manutenzione mediante inghiaimento poichè in caso di forti piogge il campo stradale resta allagato per la mancanza di tombini di scarico. Il tronco Prosito - Lodrino, lungo circa 2 km. deve essere sistemato con larghezza uniforme di m. 6 più le banchine ma senza marciapiedi, svolgendosi in aperta campagna.

Il tracciato segue quello attuale, salvo un tronco di circa 200 ml. tra le sez. 9 e 21 dove corre il rettilineo con sedime completamente nuovo per eliminare 3 curve. E' previsto l'allargamento del ponticello tra le sez. 28 e 29. Il sottofondo viene rinnovato o rinforzato; pavimentazione mediante doppia bitumatura.

La spesa è calcolata in Fr. 450.000,— di cui Fr. 5.000,— a carico del Comune di Lodrino (contributo fisso) e il resto a carico dello Stato. Il progetto è stato approvato con ris. gov. del 19 giugno 1962; non vennero presentati ricorsi.

4. *Correzione della strada Preonzo - Lodrino in territorio di Moleno.*

Si corregge un tronco di ca. 1600 ml. dal ponte di Moleno a Prosito in continuazione della tratta Gorduno - Gnosca già pavimentata. Anche quest'opera ha carattere di urgenza poichè il sottofondo stradale è in pessime condizioni e il traffico si svolge con difficoltà e non senza pericolo. Il sottofondo vien rinnovato con massiciata e materiale sano e resistente, portando la larghezza del campo viabile a m. 6 più le banchine di m. 0,70.

Si migliora l'andamento planimetrico, dando alle curve un maggior raggio, senza tuttavia modificare il tracciato. E' prevista anche la canalizzazione per la raccolta delle acque meteoriche. L'allargamento del ponte di Moleno e di alcuni altri ponticelli costituiscono i lavori più importanti per i manufatti.

La pavimentazione sarà eseguita mediante doppia bitumatura.

Il preventivo ammonta a Fr. 340.000,— di cui Fr. 20.000,— a carico del Comune di Moleno per le spese di espropriazione. Progetto e piano di finanziamento sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 26 giugno 1962 : non venne presentato alcun ricorso.

5. *Correzione della strada Preonzo - Lodrino in territorio di Preonzo.*

Il progetto ha studiato l'allargamento e la pavimentazione del tronco che va dall'abitato di Preonzo al ponte di Moleno, sistemazione che riveste carattere di urgenza, essendo la strada in condizioni precarie per il forte traffico e la manutenzione mediante inghiaimento, con sottofondo scadente.

Si correggono circa 750 ml. di strada dando al campo viabile una larghezza di m. 6 più un marciapiede di m. 1,50 e una banchina di m. 0,70.

L'andamento planimetrico non subisce modifiche degne di rilievo ma le curve vengono ampliate, con raggi da 30 a 350 m.; l'andamento altimetrico resta pressochè invariato. Si demoliscono alcuni rustici per l'allargamento delle curve.

La canalizzazione per la raccolta delle acque ha inizio alla sez. 49 e scarica a sud del paese nella tombinatura esistente. La pavimentazione è prevista mediante doppia bitumatura, previo rifacimento del sottofondo. Il preventivo è calcolato in Fr. 230.000,— di cui Fr. 30.000,— quale contributo fisso a carico del Comune di Preonzo e Fr. 200.000,— a carico dello Stato.

Progetto e riparto della spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 19 giugno 1962. Nel termine stabilito dalla legge vennero presentati alcuni ricorsi e precisamente :

1. Fratelli Genetelli, Preonzo (rappr. Genetelli Eleonora) mapp. 538;
2. Eredi Genetelli Guelfo, Preonzo (rappr. Genetelli Virginio) mapp. 367;
3. Genetelli Virginio, Preonzo, mapp. 359.

Chiedono in linea principale, l'abolizione del marciapiede, poichè non è ritenuto necessario per una strada secondaria e — in via subordinata — la riduzione della larghezza del marciapiede a m. 1,00 nonchè la soppressione lungo le strade di raggruppamento, per evitare l'espropriazione di terreni di loro proprietà.

Si osserva :

I marciapiedi nell'abitato sono indispensabili per la sicurezza dei pedoni, considerato il continuo aumento del traffico stradale, e non devono avere una larghezza inferiore a m. 1,50.

L'espropriazione del terreno per la formazione dei marciapiedi non danneggia le proprietà, poichè si tratta di sedimi assai ridotti.

La richiesta di sopprimere i marciapiedi lungo le strade di raggruppamento è ammessa.

4. Genazzi Ermanno, Preonzo
5. Vitta Carlo, Preonzo
6. Genazzi Lodovico, Preonzo.

Questi ricorsi sono intempestivi poichè non riguardano la procedura per la pubblica utilità, bensì quella di espropriazione.

7. Municipio di Preonzo.

Chiede :

- a) che la livelletta stradale dalla sez. 2 alla sez. 37 venga abbassata da 10 a 15 cm.;
- b) che il marciapiede sul lato destro (sud - nord) sia prolungato fino alla sez. 50;
- c) che la pendenza trasversale nelle curve non sia unitaria ma a tetto.

Si osserva :

- ad a) la livelletta stradale, per ragioni tecniche, non può essere modificata; con la costruzione dei marciapiedi, l'acqua del campo stradale non potrà più invadere le proprietà private, quindi gli inconvenienti lamentati saranno eliminati;
- ad b) si ammette il prolungamento del marciapiede fino alla sez. 50, se i proprietari cederanno il sedime necessario;
- ad c) la pendenza trasversale nelle curve deve essere mantenuta per motivi di sicurezza; si cercherà invece di ridurla al minimo indispensabile.

6. *Correzione della strada cantonale nell'abitato di Claro.*

Si svolge per circa 927 ml. di percorso avendo inizio alla sez. 60 a Claro, per terminare nel punto di raccordo con il tronco Claro - Cresciano di recente sistemazione. Il tracciato segue quello esistente, allargando le curve per ottenere una maggior visuale, ciò che richiede la demolizione di uno stabile alle sez. 79 - 80. Il campo viabile avrà una larghezza di m. 7 più due marciapiedi: uno di m. 1,50 a monte e uno di m. 1 - 1,50 a valle. Il profilo altimetrico resta

praticamente invariato. Si ricostruisce completamente il ponticello alla sez. 76 e si rifanno i muri di controriva e di sostegno.

Le acque meteoriche saranno immesse nella fognatura comunale, convogliate da un'apposita canalizzazione. La pavimentazione avverrà mediante conglomerato bituminoso a caldo di 10 cm. di spessore in due strati, più un tappeto di 3 cm. quale strato di usura.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 728.000,— di cui Fr. 200.000,— per le espropriazioni. Il Comune di Claro partecipa alla spesa con un contributo fisso di Fr. 100.000,—; il resto e cioè Fr. 628.000,— sono a carico dello Stato.

Progetto, preventivo e piano di finanziamento sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 7 agosto 1962. Venne presentato un solo ricorso da parte del sig. Tomaso Marioni, Claro (mappale 5132) il quale non contesta la pubblica utilità dell'opera ma fa rilevare:

- a) in linea generale, che la frazione della Torrazza di Claro doveva essere risparmiata da demolizione di stabili e da decurtazioni del già limitato terreno adiacente alle abitazioni;
- b) in linea particolare, che chiede già fin d'ora un adeguato indennizzo per il deprezzamento della sua proprietà, causa l'espropriazione di sedimi davanti ai fabbricati.

Si osserva che il ricorso è irricevibile in sede di dichiarazione della pubblica utilità e che è intempestivo poichè riguarda la procedura di espropriazione, per cui dovrà essere rinnovato a tempo debito.

7. Sistemazione del Viale Stefano Francini e dell'imbocco di Via Locarno, a Bellinzona.

Il progetto prevede la sistemazione del Viale S. Francini tra Via Lugano e il ponte della Torretta e dell'imbocco di Via Locarno alla sez. 12.

I lavori consistono nel rifacimento dei marciapiedi esistenti e nel ricarico della pavimentazione stradale; il Comune provvede alla costruzione di una nuova fognatura, analogamente a quanto è stato fatto in Via Portone. La lunghezza della correzione è di ca. 950 ml.; la larghezza del campo viabile e dei marciapiedi resta invariata.

La pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso di 3 cm. di spessore sul campo stradale e di 2 cm. sui marciapiedi. Il preventivo di spesa, esclusi i lavori che riguardano la fognatura comunale e il ripristino della pavimentazione in corrispondenza allo scavo, ammonta a Fr. 230.000,— di cui la metà a carico dello Stato e la metà a carico del Comune di Bellinzona.

8. Allargamento della strada, per la fermata dell'autobus a Solduno.

Il Comune di Locarno ha chiesto nel dicembre del 1961 la formazione di uno spiazzo per la fermata dell'autobus a Solduno e precisamente a sud della stazione di Solduno, lungo il lato destro della strada che va da Locarno ad Ascona.

Si allarga il campo stradale di m. 1,50 su una lunghezza di ca. ml. 50 e si crea anche un marciapiede di 1 m.

In tal modo si rende agevole la fermata a due autobus, come fu deciso dopo aver sentito la direzione delle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi, i delegati del Comune di Locarno e la polizia della circolazione.

Il progetto è stato studiato dall'Ufficio tecnico comunale di Locarno e ha tenuto in considerazione tutti i suggerimenti forniti dagli enti interessati e accettati in via definitiva.

La sistemazione di questa fermata è indispensabile e urgente, dato il fortissimo traffico lungo la strada Solduno-Ascona, tale che non permette la sosta degli autobus sul campo viabile, anche per la vicinanza della fermata di Solduno della Centovallina, con il relativo passaggio a livello.

La spesa è calcolata in Fr. 21.000,— di cui Fr. 6.300,— a carico dello Stato (contributo fisso); Fr. 7.350,— a carico del Comune di Locarno e Fr. 7.350,— a carico delle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi.

Con risoluzione governativa del 23 febbraio 1962 il Consiglio di Stato ha accettato il progetto ed il finanziamento dell'opera.

9. *Correzione della strada cantonale a Tegna, dal bacino della SES all'abitato.*

Le caratteristiche tecniche del progetto sono eguali a quelle della sistemazione avvenuta lungo il tronco a Pontebrolla; il campo viabile avrà una larghezza di m. 7,— più un marciapiede a valle, di m. 1,20.

Il tronco da correggere è lungo 683 ml., di cui 314 in aperta campagna e 369 nell'abitato: il tracciato non si scosta da quello attuale e anche la livelletta non subisce modifiche degne di rilievo.

Nel tronco in aperta campagna devono essere superate due difficoltà e cioè il prolungamento del sifone, per il canale di adduzione alla centrale di Pontebrolla della Società Elettrica Sopracenerina e la sistemazione del passaggio a livello della strada, con la ferrovia elettrica delle Centovalli; la prima richiederà la messa fuori servizio del canale, per un periodo assai lungo e la seconda, un adattamento del profilo trasversale della strada, a quello del sedime ferroviario, poichè quest'ultimo si svolge in curva ed ha quindi una pendenza rilevante; la presenza di binari nuovi, di 24 m. di lunghezza, aggrava le difficoltà per una soluzione razionale del problema, che dovrà essere trovata in sede di rinnovamento del campo stradale.

Nel tronco che si svolge lungo l'abitato di Tegna, sono necessarie numerose demolizioni di stabili, con un volume di ca. 2000 mc. e una spesa di franchi 140.000,— per l'espropriazione di terreni, di fabbricati civili e di rustici.

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

La spesa è calcolata in Fr. 586.000,— complessivamente, di cui Fr. 40.000,— (contributo fisso), a carico del Comune di Tegna e il resto a carico dello Stato. Il progetto e il riparto della spesa vennero approvati con risoluzione governativa del 17 marzo 1961.

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

Il Municipio di Tegna, pur avendo accettato il contributo di Fr. 40.000,— messo a carico del Comune, ricorre contro la pubblica utilità dell'opera e chiede:

- a) il prolungamento della correzione della strada, fino al mappale n. 119;
- b) la continuazione del marciapiede, dall'angolo nord-est della piazza, fino al limite della correzione stradale.

Si osserva che la pubblica utilità dell'opera non può essere contestata, per ragioni ovvie. Il prolungamento della correzione e del marciapiede, come richiesto dal Comune non può essere accordato, poichè i crediti concessi basteranno appena per eseguire l'opera progettata: il preventivo di spesa fu allestito nel febbraio 1961 e — nel frattempo — sono intervenuti notevoli aumenti di prezzo dei materiali, e specialmente, della mano d'opera. Il ricorso è quindi respinto.

Le Ferrovie Regionali Ticinesi chiedono :

- a) la modifica del marciapiede previsto alla sez. 478 poichè ostacola la circolazione dei treni;
- b) l'allargamento del piccolo marciapiede alle sez. 471 - 473 in modo che si possano collocare i segnali a luce intermittente, per il passaggio a livello;
- c) la soppressione del passaggio a livello che attraversa la ferrovia subito dopo il canale della SES tra Pontebrolla e Tegna, allacciando la strada servita da questo passaggio a livello, alla strada comunale.

Le tre richieste saranno esaminate dall'Ufficio tecnico, in unione alla Direzione della FART, quando si darà inizio ai lavori.

La latteria sociale di Tegna chiede :

- a) la modifica del progetto, limitando l'espropriazione a una fascia di 2 m. di profondità e la ricostruzione della facciata della latteria a spese dello Stato;
- b) oppure, la ricostruzione ex-novo della latteria sociale, in posizione centrale e commerciale, in modo di permetterne l'esercizio, trattandosi di un'azienda cooperativa che costituisce l'unica organizzazione agricola nel Comune, di vitale importanza per l'economia del paese.

Il progetto di correzione è stato studiato in base a precise norme tecnico-costruttive che non possono essere modificate senza compromettere la razionalità del tracciato, per cui il ricorso deve essere respinto, impregiudicate le pretese in sede di espropriazione.

I signori Eredi fu A. Lanfranchi, Tegna, chiedono la conservazione del locale adibito a cantina, mappale 173, e del sovrastante terrazzo-posteggio per automezzi. Ragioni tecniche impediscono di variare il tracciato del progetto stradale e per conseguenza il ricorso non può essere ammesso.

I signori Eredi fu Saverio Bizzini, Tegna, chiedono la correzione a valle, anzichè a monte, in corrispondenza al mappale 480 in modo di non dover cedere terreno e — specialmente — il corpo avanzato dello stabile, adibito a cucina; in via subordinata chiedono la conservazione del corpo avanzato e la creazione di un marciapiede, davanti al medesimo.

Ragioni tecniche impediscono di modificare il tracciato stradale, per cui il ricorso deve essere respinto. Le indennità saranno fissate con la procedura di espropriazione.

Il signor Carlo Mazzi, Tegna, fa osservare che nel 1951 è già stato fatto un allargamento della strada cantonale davanti ai mappali di sua proprietà, n. 53, 54 e 413 per cui chiede un revisione del progetto, tenendo calcolo dei lavori già eseguiti.

Ragioni tecniche impediscono di modificare il tracciato previsto dai piani esposti, per cui il ricorso deve essere respinto. Le pretese per gli indennizzi devono essere fatte valere con la procedura di espropriazione.

Il signor Arnoldo Ricci fu Giovanni, Tegna, chiede che sia evitata la demolizione del fabbricato mappale 61 dove ha il negozio di calzolaio.

La necessità di rispettare il tracciato stradale previsto dal progetto, impedisce di ammettere il ricorso, impregiudicate naturalmente le indennità che saranno fissate in sede di espropriazione.

Il signor Otto Baumberger, Trimbach, Mahrenstrasse 44, chiede che sia evitata l'occupazione del terreno davanti allo stabile del mappale 63 poichè ciò gl'impedirebbe la riattazione del fabbricato. Il ricorso deve essere respinto per le stesse ragioni adottate nel caso precedente.

I signori Ercole Lanfranchi e R. Spörri, Tegna (rappresentati dal signor avv. Attilio Zanolini, Locarno) proprietari di stabili sui due lati della strada nel centro dell'abitato, con porte che si aprono direttamente sul campo viabile, chiedono la costruzione di due marciapiedi, di 1 m. di larghezza ciascuno, e contestano le indennità offerte, anche se indicate sommariamente.

La questione dei marciapiedi sarà riesaminata dall'Ufficio tecnico cantonale per vedere se è possibile accogliere le richieste, tenute presenti le norme adottate per il profilo stradale, norme che non possono essere modificate; la questione delle indennità, invece, non riguarda questa procedura, bensì quella di espropriazione e il ricorso è quindi intempestivo.

La signora Pia Cavalli, Tegna, chiede che sia evitata la demolizione parziale del fabbricato al mappale n. 36; le occorrono le 2 camere e la cantina.

Il progetto non può essere modificato e il ricorso deve essere respinto.

Le signore Carmela de Rossa e Margherita Monaco, nate Lanfranchi, Tegna, (rappresentate dal signor Giuseppe Monaco, Locarno 4) chiedono che sia evitata la demolizione degli stabili mappali 17, 18, 465 ciò che non può essere ammesso, per le ragioni tecnico-costruttive inerenti all'esecuzione del progetto stradale.

Il signor Fausto De Rossa, Minusio, Via Verbano, chiede :

- a) che sia ripristinato, con i lavori del marciapiede, il tombino in corrispondenza allo stabile del mappale 158 poichè convoglia le acque meteoriche, provenienti dallo stabile;
- b) che sia evitato lo smusso di un angolo dello stabile al mappale 158;
- c) che sia evitata la demolizione del muro davanti al mappale 161;
- d) che sia adottata un'altra soluzione per il muro lungo l'alveo in confine con il mappale 162, per non ridurre la capienza dell'alveo stesso;
- e) la riduzione dell'allargamento stradale in corrispondenza al mappale 170 per evitare la demolizione di un piccolo fabbricato e dell'attuale muro di cinta, costruito su arcate che contengono alcune serre;
- f) il diritto di costruire alle distanze legali dall'attuale campo stradale e non da quello progettato;
- g) il perfezionamento del progetto nelle sezioni in corrispondenza alle part. 469, 108, dove esistono canalizzazioni di scolo per le acque meteoriche;
- h) che siano rispettati i diritti a favore delle diverse proprietà del ricorrente.

Si osserva :

Il ricorso è intempestivo poichè tratta questioni di dettaglio che non riguardano questa procedura, bensì quella di espropriazione.

La signora Casimira Zurini e figlie Ernesta ed Egidia, chiedono che l'espropriazione del giardino davanti alla loro casa di abitazione mappale 95 venga ridotta al minimo, così che abbiano la garanzia, in avvenire, di poter praticare eventuali aperture sulla facciata e sulla parete ovest della casa.

Si osserva che il progetto di correzione della strada non può essere modificato, per cui il ricorso è respinto. Nuove aperture potranno essere fatte, rispettando le distanze di legge.

Ricorsi contro le indennità potranno essere presentati con la procedura di espropriazione.

Il signor Benedetto Zurini, Tegna, proprietario del mappale 169 chiede :

- a) che il tracciato della strada venga modificato, in modo di non sacrificare il piazzale davanti alle sue autorimesse;

b) che un tecnico pratici un sopralluogo in sua presenza, per esaminare la richiesta formulata e si riserva la facoltà di ricorso contro eventuali contributi comunali.

Si osserva :

ad a) e b) il progetto di correzione non può essere modificato, senza compromettere l'andamento del tracciato.

Eventuali ricorsi per contestare i contributi dovranno essere inoltrati con la procedura di espropriazione.

I signori Filippo ed Ester De Rossa, Tegna, affermano che la larghezza della strada, in corrispondenza alla piazza, è esagerata e non necessaria; ciò implica la demolizione di due stalle al mappale 39 con grave pregiudizio per i ricorrenti. Chiedono per conseguenza :

- a) la modifica del progetto di allargamento della strada, sulla piazza di Tegna;
- b) un sopralluogo da parte di un tecnico, per esaminare sul posto la richiesta, in presenza dei ricorrenti;
- c) la demolizione di una sola stalla al mappale 39 e — in via subordinata — una distanza di almeno 4 m. tra il mappale 39 A e il ciglio nord della strada cantonale, nonchè la facoltà per i ricorrenti, di ricostruire il rustico, nel punto in cui si trova attualmente.

Si osserva :

ad a) e b) il progetto non può essere modificato, poichè il tracciato deve rispondere a determinate norme tecniche;

ad c) le due stalle saranno demolite, come ai piani approvati e le nuove costruzioni dovranno rispettare le distanze di legge.

La signora Renée Faconnet-De Rossa residente in Francia, (rappresentata dalla signora Carmela De Rossa, Tegna) chiede che sia evitata l'espropriazione del giardino davanti alla sua casa, mappale 37.

La richiesta non può essere ammessa, poichè il tracciato stradale non può essere modificato e la correzione deve avvenire secondo i piani approvati.

10. *Correzione nell'abitato di Intragna.*

Il Municipio di Intragna ha chiesto insistentemente l'allargamento del campo viabile davanti alla proprietà parrocchiale, nella zona delle scuole, per maggiormente garantire la sicurezza del traffico pedonale e specialmente degli scolari che attraversano la strada.

In tal modo, chi scende la scala che si trova tra il posteggio comunale e la proprietà della parrocchia, ha una maggior visuale verso destra; questa scala costituisce l'unico collegamento tra la scuola e la parte alta del paese ed è quindi frequentata più volte al giorno da numerosi scolari.

La correzione consiste nell'arretramento del muro di cinta esistente, in modo da ricavare una striscia di allargamento della strada, su un fronte di 25 ml. e con una profondità di m. 2,80 (superficie da espropriare ca. 70 mq.).

La spesa è calcolata in Fr. 10.000,— di cui Fr. 1.000,— quale contributo fisso del Comune e il resto a carico dello Stato.

Il progetto venne approvato dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 5 luglio 1962.

Nel termine fissato dalla legge sono stati presentati 2 ricorsi e precisamente : L'Amministrazione parrocchiale di Intragna, chiede un'indennità di Fr. 50,— il mq. per il terreno che sarà occupato e un'indennità di Fr. 5.000,— per la svalutazione del terreno residuante.

Si osserva che il ricorso è intempestivo e che dovrà essere rinnovato con la procedura di espropriazione, poichè quella attuale concerne solo la pubblica utilità dell'opera. Il ricorso è quindi irricevibile.

56 cittadini di Intragna si oppongono all'esecuzione del progetto, poichè ritengono che sarà costruito un posteggio, il quale metterebbe in pericolo la sicurezza degli scolari. Si fa osservare che i cittadini firmatari sono in errore, poichè non sarà costruito nessun posteggio sulla striscia di allargamento del campo stradale : questa striscia potrà anzi essere protetta, in modo da sottrarla al traffico dei veicoli.

L'opposizione formulata dai firmatari non ha quindi nessuna giustificazione e può essere respinta.

11. *Allargamento della strada al valico doganale di Madonna di Ponte (Brissago confine).*

Per completare la correzione stradale da Brissago al confine italiano, occorre allargare il campo stradale, occupando il sedime dei vecchi edifici della dogana svizzera, la quale costruirà un nuovo stabile, a valle, mediante strutture in cemento armato che poggiano sulle rocce della riva del lago.

Già nel 1954 si eseguirono notevoli migliorie per la correzione della strada, a nord degli edifici della dogana, verso Brissago, ma rimase una strozzatura nel breve tratto prospiciente la dogana svizzera, all'imbocco del ponte di confine; l'eliminazione di questa strozzatura che intralcia fortemente il traffico internazionale, non era possibile prima che fosse allargato il ponte e decisa la demolizione dei vecchi stabili della dogana svizzera : ora il problema è maturo, il ponte è stato sistemato, e il progetto, allestito dallo studio di ingegneria Lombardi & Gellera prevede l'allargamento della strada sui nuovi sedimi e la ricostruzione del nuovo edificio doganale, per cui si può passare alla realizzazione dell'opera atta ad eliminare l'ultimo diaframma che ostacola la fluidità del traffico.

Dopo aver demolito i vecchi edifici doganali, si ottiene un campo viabile di m. 9 di larghezza, una fascia di sosta dei veicoli, per le operazioni doganali, di m. 3 ed un marciapiede di m. 2 che continua sul ponte di confine e, dalla parte opposta, verso Brissago.

I lavori che interessano il nuovo edificio della dogana svizzera saranno coordinati con quelli stradali in modo che non abbiano ad intralciarsi a vicenda nè ad impedire lo svolgimento normale del servizio doganale e della circolazione.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 150.000,— di cui Fr. 60.000,— quali sussidi federali e Fr. 90.000,— a carico dello Stato.

L'Amministrazione delle dogane provvede direttamente alla ricostruzione del suo stabile.

12. *Acquisto della proprietà Eredi fu Venanzio Schira a Loco.*

La correzione della strada cantonale nell'abitato di Loco richiede l'espropriazione e la demolizione del fabbricato civile mappale 1317 b e l'occupazione dei mappali 1319 A 1 b (mq. 250). Le trattative bonali con i proprietari di questi beni sono state ratificate dalla ris. gov. n. 691 del 6 febbraio 1962 che riconosce un'indennità complessiva di Fr. 52.500,—. La demolizione del fabbricato spetta allo Stato, al quale rimane lo spoglio.

Per la demolizione del fabbricato, la sistemazione del sedime, spese generali, ecc. è calcolata una spesa di Fr. 21.500,—.

Credito necessario Fr. 74.000,— interamente a carico dello Stato.

13. *Acquisto della Casa parrocchiale a Medeglia.*

La correzione della strada cantonale Bironico - Isona nell'abitato di Medeglia, richiede l'espropriazione e la demolizione della Casa parrocchiale. Le trattative bonali con il Comune di Medeglia e con la Parrocchia sono state ratificate dalla ris. gov. 2754 del 15 maggio 1962 in base alla quale viene riconosciuto un indennizzo globale di Fr. 51.900,— per la cessione del fabbricato mappale 5613 e relativo sedime.

La sistemazione del sedime, le spese per la demolizione dello stabile ecc., sono calcolate in Fr. 7.100,—.

Credito necessario Fr. 59.000,— interamente a carico dello Stato.

14. *Correzione della strada Cagiallo - Oggi, in territorio di Cagiallo e Lopagno.*

Si tratta semplicemente della correzione di una curva strozzata in località S. Matteo, per la quale sono necessarie alcune espropriazioni che in parte furono definite mediante trattative bonali; per le altre si dovette procedere all'esposizione dei piani a norma di legge, chiedendo la pubblica utilità.

La spesa per la correzione di questa curva è preventivata in Fr. 19.000,— interamente a carico dello Stato.

Il Consiglio di Stato ha approvato il progetto con ris. gov. del 5 luglio 1962.

E' stato presentato un solo ricorso da parte dei signori Eredi fu Bernardo Ferrari, Cagiallo (rappr. dalla signora Emma Rezzonico, Cagiallo). Il ricorso svolge le seguenti considerazioni :

- a) progetto : la linea di correzione davanti al mappale 330 di Lopagno è indicata tratteggiata, mentre per tutto il resto del progetto è indicata intera : si deve dedurre che questa linea tratteggiata non può essere considerata definitiva, per cui i proprietari fanno tutte le riserve del caso circa le opere di cinta, il muro di controriva, la sistemazione degli accessi, ecc. interessanti il mappale 330. Inoltre, in corrispondenza alle sez. 1 - 2 - 3 non è indicata nessuna opera che riguardi la correzione stradale;
- b) pubblica utilità : i ricorrenti contestano la pubblica utilità dell'opera poichè il progetto non prevede nessuna completazione dei lavori di correzione fino alla chiesa di S. Matteo.

Si osserva :

- ad a) che la linea di progetto indicata nella planimetria deve essere considerata lungo il mappale 330 quale linea di raccordo tra l'allargamento previsto e il ciglio stradale attuale; effettivamente, per una svista, è stato omesso alle sez. 1 - 2 - 3 l'inserimento della linea di progetto;
- ad b) che si ritiene sufficiente la miglioria locale come prevista dal progetto, poichè trattandosi di una strada secondaria non si vede la necessità di estendere la correzione come richiesto dai ricorrenti : l'essenziale è di eliminare i punti pericolosi e precisamente la curva in questione.

In sede di esecuzione dei lavori, il Dipartimento prenderà opportuni accordi con i ricorrenti per i dettagli costruttivi ed eventuali piccole migliorie.

Per conseguenza, pure ammettendo l'obiezione al punto a) del ricorso, proponiamo il rigetto del ricorso contro la pubblica utilità.

15. *Costruzione di un marciapiede tra la Cappella delle 2 Mani e Crocifisso di Savosa.*

Il Comune di Savosa ha chiesto la costruzione del marciapiede a monte lungo questo tronco, dato l'intenso traffico pedonale, messo in pericolo da quello motorizzato; gli accessi alle numerose ville e ai giardini, danno direttamente sul campo viabile e un secondo marciapiede è indispensabile, trattandosi di

una zona urbana lungo la strada del Gottardo. Attualmente esiste solo il marciapiede a valle.

Si costruiscono in tal modo ca. 400 ml. di marciapiede, in territorio di Savosa, con una larghezza di m. 1,50.

La pavimentazione avverrà mediante tappeto bituminoso di 2 cm., previa sistemazione del sottofondo, con materiale idoneo.

La spesa è preventivata in Fr. 160.000,— di cui Fr. 50.000,— a carico del Comune di Savosa (contributo fisso) e Fr. 110.000,— a carico dello Stato.

I piani del progetto e il riparto della spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 2 febbraio 1962. E' stato interposto un solo ricorso da parte del signor Arturo Ferrini, Savosa, il quale contesta la pubblica utilità dell'opera per i seguenti motivi :

- a) il marciapiede dovrebbe avere inizio davanti al negozio Migros, a Massagno, e continuare fino a Crocifisso;
- b) il Comune dovrebbe anteporre alla costruzione del 2. marciapiede, la costruzione di un breve tratto di fognatura, dalla casa Dell'Agosti alla strada privata del complesso edilizio Miluga;
- c) presso la cancelleria municipale di Savosa non sono state esposte nè le tabelle di espropriazione nè quelle dei contributi privati, per cui non è possibile sapere quanto ognuno deve ricevere o contribuire.

Si osserva :

ad a) il 2. marciapiede, dalla Cappella delle 2 Mani a Crocifisso, è stato sollecitato dal Comune di Savosa, poichè si trova interamente sul suo territorio; il tronco richiesto dal ricorrente e cioè dal negozio Migros alla Cappella delle 2 Mani si trova in territorio di Massagno e sarà costruito più tardi;

ad b) la fognatura richiesta riguarda il Comune di Savosa e non ha nessun rapporto con questa procedura di legge (pubblica utilità);

ad c) l'esposizione delle tabelle di espropriazione e dei contributi privati non riguarda questa procedura, bensì quella di espropriazione.

Per queste ragioni il ricorso è irricevibile.

16. *Allargamenti del campo stradale in Via S. Gottardo a Massagno.*

Il Comune di Massagno ha preso accordi con quello di Lugano per la sostituzione dell'autolinea Lugano - Massagno - Crocifisso di Savosa, mediante il servizio filotramviario cittadino. Per far questo, occorre spostare le attuali fermate e sistemarle fuori del campo stradale per non ostacolare l'intenso traffico di Via S. Gottardo.

I punti prescelti per l'allargamento sono i mappali 139 (Buona Stampa) e 718 (G. Garzoni) a monte della salita Genzana e il mappale 2 (Talleri) davanti alla curva in località « Al sole ».

Lungo i mappali 139 e 718 vien occupata una striscia di terreno, a destra salendo, su un fronte di ca. 60 ml. e una profondità di 3 in base al piano regolatore approvato, e in un punto assai stretto per la presenza dei binari della ferrovia Lugano - Tesserete.

Lo Stato partecipa con un contributo fisso di Fr. 13.000,—.

Davanti al mappale 2, in corrispondenza alla curva, si demolisce l'alto muro di cinta che ostacola gravemente la visuale e, mantenendo il marciapiede lungo il ciglio esterno della strada, si crea una striscia abbastanza lunga e larga per la sosta dei filobus fuori dal campo viabile attuale.

Lo Stato partecipa con un contributo fisso di Fr. 23.000,—.
Credito complessivo necessario Fr. 36.000,—.

17. *Correzione di Via Pretorio a Lugano.*

La via Pretorio costituisce il primo tronco della dorsale sud-nord per il traffico che sale da Lugano verso la Capriasca e la Val Colla, ed ha un'importanza di primo piano nel traffico cittadino, poiché allaccia il centro al popoloso quartiere di Molino Nuovo.

Il progetto, studiato dall'Ufficio tecnico della città di Lugano, prevede l'allargamento di ca. 250 ml. di strada, tra la Contrada di Verla e la Via Emilio Bossi, portando il campo viabile a m. 9 - 10 più due marciapiedi laterali, la cui larghezza varia da m. 2,50 a m. 4,50.

L'allargamento è effettuato sul lato est della strada e cioè a destra in direzione sud-nord, con la demolizione totale del fabbricato che fa angolo con la Contrada di Verla (mappale n. 251, Davide Colombo) e parziale di quello che si trova a sud del costruendo Palazzo di giustizia (mappale n. 340, Eredi fu Natale Rusca).

Quest'opera è la prima tappa nel programma di sistemazione di Via Pretorio, fino all'incrocio con Via Ginevra - Via Serafino Balestra.

Nei prossimi tre anni, l'Unione di Banche Svizzere procederà alla demolizione e alla ricostruzione del blocco di stabili che si trovano tra la Piazzetta della Posta, Via Concordia e Via Pretorio (mappale n. 252 - 253 - 254 - 256); i proprietari degli stabili che fronteggiano Via Pretorio provvederanno alla costruzione di un porticato, della larghezza di m. 3,50 così che il traffico pedonale risulterà molto più agevole.

La pavimentazione del nuovo campo stradale sarà fatta mediante tappeto bituminoso di 3 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa è stato calcolato in Fr. 1.480.000,— di cui Fr. 1.324.000,— per le espropriazioni e le demolizioni di stabili e Fr. 156.000,— per i lavori stradali.

La spesa è suddivisa in parti uguali tra lo Stato e il Comune di Lugano, in ragione di Fr. 740.000,— ciascuno.

Con risoluzione governativa del 2 aprile 1962 il Consiglio di Stato ha approvato il progetto ed il finanziamento dell'opera.

Nel termine fissato dalla legge sono stati presentati diversi ricorsi contro la pubblica utilità dell'opera e precisamente :

1. *Eredi fu Natale Rusca, Lugano* (rappr. dal dr. avv. Franco Cattaneo, Lugano).

Sono proprietari dello stabile mappale 340, di cui è prevista la parziale demolizione e la ricostruzione della facciata verso Via Pretorio.

I ricorrenti fanno un istoriato delle pubblicazioni del piano regolatore da parte della città di Lugano, senza tuttavia accennare al fatto che, nel caso del mappale 340, la prevista espropriazione per la correzione stradale è identica a quella dell'ultima variante del P.R. (anno 1960). La questione del P.R. non è pertinente alla procedura promossa dal Consiglio di Stato in base alla legge di espropriazione e non può essere presa in considerazione per la pubblica utilità.

Le indennità saranno fissate con la procedura di espropriazione; i dati indicati ora sono globali, e dovranno essere dettagliati con le tabelle di espropriazione, a tempo debito, per cui le cifre non possono essere discusse in questa sede : comunque, le aree di espropriazione dei 5 mappali inte-

ressati alla correzione di Via Pretorio sommano a ca. 360 mq. e non a 460 come erroneamente indicato dal ricorso.

Le ultime espropriazioni, compiute dallo Stato a Lugano-città per trapassi di notevoli aree, hanno dato i seguenti risultati massimi di consuntivo : ottobre 1958 : terreno lungolago riva V. Vela : Fr. 1.100,— il mq.

(pagati per 275 mq. alla Transim S.A.);

dicembre 1961 : case di abitazione in Piazza Molino Nuovo, angolo Via Zurigo, Fr. 1.005,55 il mq. (pagati per mq. 368 a Biaggi).

Il preventivo di Fr. 1.300.000,— per mq. 360 in parte edificati, risulta basato su un prezzo unitario medio di ca. Fr. 3.600,— il mq. e non può pertanto essere a priori definito inattendibile.

I dubbi e le riserve espresse dai ricorrenti circa la pretesa modestia della cifra esposta nel preventivo quale indennità di espropriazione e circa la insufficienza dei piani (si tratta qui di un progetto di massima al quale farà seguito quello di dettaglio dopo il conseguimento della pubblica utilità), appaiono ingiustificati e il ricorso contro la pubblica utilità dell'opera deve essere respinto.

2. *Alfredo Passera, Lugano*

Contesta la pubblica utilità dell'opera, considerando l'allargamento di Via Pretorio un puro lusso.

Si tratta di affermazioni vaghe, non basate su dati di fatto e dettate da preoccupazioni per il suo negozio nello stabile al mappale n. 340.

A tal proposito, si fa osservare che le pretese circa eventuali inconvenienti e danni, dovranno essere fatte valere con la procedura di espropriazione.

L'altro argomento del ricorso e cioè l'erezione di una palizzata lungo la facciata nord dello stabile in questione, non riguarda la correzione stradale, bensì la costruzione del nuovo Palazzo di giustizia.

In tutti i casi, questi argomenti non hanno nessuna forza per opporsi alla pubblica utilità dell'opera e il ricorso deve essere respinto.

3. *Valentino Berra, Lugano*

Contesta in modo generico la necessità di un allargamento di Via Pretorio e — per conseguenza — la pubblica utilità dell'opera. E' locatario e gerente di un negozio nello stabile, mappale 430.

Valgono le stesse ragioni addotte nel caso precedente.

4. *Davide Colombo, Lugano* (rappr. dall'avv. Orazio Dotta, Lugano).

Il ricorrente è proprietario dello stabile, mappale n. 251, destinato alla totale demolizione; circa 1/3 dell'intera parcella viene espropriata per la correzione di Via Pretorio.

L'opera stradale in progetto è considerata « non necessaria », per cui se ne contesta la pubblica utilità.

Le argomentazioni di cui ai punti 2, 3, 4 e 5 del ricorso non sono pertinenti alla procedura in corso e riguardano il piano regolatore e la convenzione stipulata tra il Comune di Lugano e l'Unione di Banche Svizzere per la cessione delle aree necessarie all'allargamento di Via Pretorio e alla formazione di portici, nell'interesse del traffico pedonale e quindi della comunità.

Un rinvio del progettato allargamento di Via Pretorio non è possibile, date le attuali difficoltà del traffico, anche perchè — contrariamente a

quanto affermato dal ricorrente — i filobus del servizio pubblico circolano e continueranno a circolare lungo la strada. La destinazione del sedime su cui sorge ora il palazzo scolastico non è una questione che possa influire in modo decisivo sulla correzione stradale, la quale è di natura urgente.

Le obiezioni di cui al punto 8 del ricorso, non hanno fondamento, poichè la procedura di espropriazione promossa dallo Stato, non si basa sul piano regolatore comunale: il progetto prevede la completa demolizione dello stabile Colombo e non riguarda la ricostruzione dell'area residuante: questo problema deve essere risolto dal privato in base alle vigenti disposizioni di legge e indipendentemente dagli sviluppi procedurali dell'opera promossa dallo Stato.

Il ricorso deve quindi essere respinto.

5. *Carlo Bernasconi, fu Giuseppe, Viganello* (rappr. dal dott. Emilio Rava, Lugano).

Il ricorrente è proprietario della part. n. 359 la quale si trova in Via Pretorio ma nella parte nord, tra via Emilio Bossi e via Serafino Balestra e non è toccata dal progetto di correzione.

Nel ricorso non si contesta la pubblica utilità dell'opera, ma si chiede all'Autorità cantonale la decisione di un ricorso dell'8 luglio 1960 presentato tramite il Municipio di Lugano, in sede di pubblicazione di una variante del piano regolatore comunale.

La richiesta non è pertinente poichè non riguarda la procedura in corso per la correzione di Via Pretorio: il ricorso deve quindi essere respinto, in ordine.

6. *Emilio Bozzini, Lugano*

Il ricorrente è locatario e gerente di un negozio nello stabile mappale 340; non contesta la pubblica utilità dell'opera ma intende mettere in evidenza le conseguenze e il danno che dovrà subire il suo commercio, per cui rivendica un'indennità da stabilire.

La richiesta non è pertinente alla procedura per la pubblica utilità e il ricorso dovrà essere presentato al momento della pubblicazione delle tabelle di espropriazione e dei contributi.

Anche il secondo argomento svolto nel ricorso non è pertinente poichè riguarda la costruzione del nuovo Palazzo di giustizia (confr. ricorso n. 2).

7. *Società Cooperativa Migros Ticino, Taverne* (rappr. dall'avv. Attilio Lucchini, Lugano).

La società ricorrente è proprietaria del mappale n. 341, parziale incluso nelle espropriazioni per l'allargamento di Via Pretorio nell'angolo di incrocio con Corso Pestalozzi.

Il ricorso contiene l'istoriato di pratiche più o meno recenti, intercorse tra la Società ricorrente e le Autorità comunali di Lugano, a proposito di una domanda chiedente la licenza di costruzione e concernente il mappale 341; ciò per giungere alla conclusione che il Comune di Lugano avrebbe sollecitato lo Stato a pubblicare il progetto della correzione di Via Pretorio, non per ragioni di vera e propria pubblica utilità.

Il Municipio di Lugano contesta nel modo più categorico questo apprezzamento. L'opera promossa dallo Stato coincide nelle linee di espropriazione pertinenti al mappale 341 con la variante 1960 al progetto di P.R. comunale unicamente perchè le esigenze del traffico in quel crocevia im-

pongono l'adozione di misure di preselezione e pertanto la necessità di un allargamento della sede stradale.

Per quanto riguarda l'obiezione espressa nel ricorso, a proposito della insufficienza della posta in preventivo di Fr. 1.300.000,— per le espropriazioni, vale ciò che è stato detto trattando il ricorso n. 1.

La relazione tecnica che accompagna il progetto è esauriente in merito alle motivazioni che hanno determinato i limiti della correzione alla tratta di Via Pretorio, compresa tra la contrada dei Verla e Via Bossi: infatti, l'apertura dei cantieri per la ricostruzione del Palazzo di giustizia e per la costruzione degli immobili dell'Unione di Banche Svizzere giustifica l'urgenza e quindi l'immediata messa in cantiere dell'opera stradale. E' giusto ed opportuno che l'ente pubblico coordini le proprie opere con quelle dei privati che assumono una certa mole.

Queste circostanze non si sono per il momento verificate sulla tratta da Via Emilio Bossi a Via Serafino Balestra, per cui risulta meno urgente la correzione di questo secondo tronco.

La pubblica utilità dell'opera in progetto è giustificata, indipendentemente dalle contestazioni relative al piano regolatore, soprattutto per agevolare il traffico su un crocicchio importante dove tuttora non è consentito di svoltare né a destra né a sinistra e per adeguare la strada alle riedificazioni. Il preventivo è giustificato in ogni sua parte e non vincola, evidentemente, la Commissione che dovrà stabilire le indennità d'esproprio.

Il ricorso deve essere respinto.

18. *Acquisto della proprietà Maria Cramer a Viganello.*

La sistemazione del raccordo di Via Guggirolo (strada di P.R.) con la cantonale a Viganello richiede l'espropriazione totale della part. n. 171 A-B-C-D di Viganello proprietà della signorina Maria Cramer fu Ernesto.

Le trattative bonali sono state ratificate dalla ris. gov. 4250 del 27 luglio 1962 la quale accorda un indennizzo globale di Fr. 210.000,— per la cessione di questi beni, ai quali vanno aggiunti Fr. 1.500,— per spese notarili e di mutazione; la demolizione dei fabbricati è a carico dello Stato al quale rimane lo spoglio.

Per la demolizione degli stabili, sistemazione del sedime, spese generali, ecc. è calcolata una spesa di Fr. 18.500,— per cui occorre un credito complessivo di Fr. 230.000,—. La spesa è divisa in parti uguali fra lo Stato e il Comune di Viganello.

19. *Correzione della strada Viganello - Suvigliana e Ruvigliana - Brè.*

Il tronco inferiore e cioè dal bivio per Pregassona (Viganello) al confine territoriale con il Comune di Castagnola (Suvigliana) ha uno sviluppo di 770 ml., mentre il tronco superiore, Ruvigliana - Brè, ancora in territorio di Viganello, ha uno sviluppo di 550 ml.; complessivamente, quindi, si correggono 1320 ml. di strada cantonale.

Il tronco Viganello - Suvigliana presenta attualmente alle sez. 22 - 24 una curva molto stretta e senza visuale, a causa di un fabbricato che si trova all'interno della curva stessa. La tortuosità della strada e la mancanza della tombinatura rendono assai malagevole la circolazione, la quale si svolge non senza pericoli. Anche il tronco superiore, dalla località Roccolo fin oltre il cavalcavia della funicolare del Brè, con l'accesso ad Albonago, non si presenta in condizioni migliori, specialmente per la mancanza di un marciapiedi, trattandosi di una zona panoramica, con sicuro sviluppo edilizio. Le murature e i manufatti esistenti si trovano, per la maggior parte, in condizioni precarie, così che s'impone una sistemazione generale della strada.

Il tracciato segue quello attuale, migliorando naturalmente le curve in modo di aumentarne la visuale; il campo viabile avrà una larghezza uniforme di ml. 6,— più un marciapiede di ml. 1,50 a valle nel tratto inferiore e a monte in quello superiore, munito di cinte o di ringhiere di ferro. Lo stabile alle sez. 22 - 24 del tronco inferiore viene espropriato e demolito; nel tronco superiore si è ampliato notevolmente l'imbocco dell'accesso ad Albonago, allargandolo per ca. 120 ml. e si è raddrizzato l'infelicissimo tracciato in corrispondenza al cavalcavia della funicolare del Brè, mediante due curve di 35 m. di raggio e soletta in cemento armato sul sedime della funicolare. Il profilo altimetrico rivela pendenze del 7 all'8 %.

La raccolta e il convogliamento delle acque meteoriche sono garantiti da tombini e da una canalizzazione che, nel tronco inferiore, serve anche da fognatura.

La pavimentazione è prevista mediante catramatura superficiale e tappeto bituminoso di 3 cm. di spessore.

Il costo dell'opera è calcolato in Fr. 1.694.000,— di cui Fr. 938.000,— per il tronco inferiore e Fr. 756.000,— per il tronco superiore : le espropriazioni e gl'indennizzi incidono complessivamente per Fr. 467.000,— sul preventivo di spesa.

Il Comune di Viganello contribuisce con una quota fissa di Fr. 510.000,—; il resto è a carico dello Stato (Fr. 1.184.000,—).

I piani sono stati approvati con ris. gov. del 12 gennaio 1962 e nel periodo di esposizione furono presentati i seguenti ricorsi :

Chiesa Antonio fu Giuseppe, Viganello (mappale n. 175).

Contesta la pubblica utilità dell'opera per quanto riguarda la part. n. 175 sub. A e chiede che il tracciato venga spostato a monte, in modo di evitare la demolizione del fabbricato.

Formula inoltre le più ampie riserve per il risarcimento dei danni che gli deriveranno dall'esecuzione dell'opera.

Si osserva :

Il tracciato, per ragioni tecniche e di circolazione, non può essere modificato, poichè l'allargamento della strada deve avvenire verso l'interno della curva.

L'esistenza del fabbricato ostacola la visuale e crea seri pericoli al traffico stradale; deve quindi essere demolito per ottenere una razionale correzione stradale.

Competente a giudicare gli eventuali danni sarà la Commissione di espropriazione.

Giger Alfred, Laufen (rapp. avv. F. Cattaneo) mappale n. 529.

Contesta la pubblica utilità dell'opera, motivando l'assunto con dettagli tecnici che non riguardano questa procedura, bensì quelle di espropriazione.

Il ricorso è pertanto irricevibile.

Maderni Walter, Massagno (mappale n. 1 Brè).

Chiede una modifica del progetto, con spostamento del tracciato a valle, dal sovrappassaggio al risvolto, in modo di rendere lo sviluppo stradale più fluido; si riserva inoltre, se il ricorso non fosse ammesso, di chiedere per la svalutazione del terreno, le dovute indennità in sede di espropriazione.

La richiesta è ammessa. L'asse stradale sarà spostato per quanto possibile a valle, per ottenere un tracciato stradale più razionale.

Municipio di Viganello.

Propone la modifica del tracciato, dal sovrappassaggio sulla funicolare, verso il confine con Brè e meglio dalla sez. 280 alla sez. 287, in quanto il progetto previsto preclude definitivamente la possibilità di creare una carrozzabile per servire i terreni sottostanti la strada, che non hanno altra possibilità di accesso.

La richiesta del Municipio è giustificata e sarà esaminata e definita direttamente fra i rappresentanti del Comune e il Dipartimento costruzioni.

20. *Correzione della strada Caslano - Ponte Tresa; costruzione del nuovo ponte di confine sulla Tresa e opere complementari.*

Con decreto legislativo del 20 ottobre 1960 il Gran Consiglio ha votato un credito di 3.000.000,— di franchi per la costruzione del lungolago a Ponte Tresa e per la correzione provvisoria del tronco che va dalla stazione FLPT al passaggio a livello: si tratta ora di ottenere un nuovo credito di franchi 875.000,— per completare la sistemazione stradale a Ponte Tresa, con le seguenti opere:

a) correzione della strada Caslano - Ponte Tresa : credito suppletorio	Fr. 390.000,—
b) costruzione del nuovo ponte di confine a Ponte Tresa, opere di dragaggio e di consolidamento	Fr. 275.000,—
c) demolizione del vecchio ponte e lavori complementari	Fr. 60.000,—
d) maggior costo delle espropriazioni necessarie	Fr. 150.000,—
Totale	<u>Fr. 875.000,—</u>

Correzione della strada Caslano - Ponte Tresa.

Si svolge su un percorso di ca. 600 m. in territorio di Caslano e di Ponte Tresa, allacciando la correzione in corso sul lungolago di Ponte Tresa (km. 0,410) alla correzione già eseguita in territorio di Caslano (km. 1,010).

Il tracciato non subisce modifiche data la presenza della linea ferroviaria che fiancheggia il campo stradale e anche il profilo altimetrico resta invariato, mentre quello trasversale viene adattato alle costruzioni esistenti.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 7 più un marciapiede verso lago di m. 1,50; è necessaria la demolizione di tre rustici e quella parziale di un fabbricato civile.

La raccolta delle acque meteoriche è assicurata da una nuova canalizzazione in tubi di cemento. Il sottofondo stradale viene completamente rinnovato e la pavimentazione è prevista mediante conglomerato bituminoso di 10 cm. in due strati, più un tappeto bituminoso di 3 cm. per lo strato di usura.

La spesa è calcolata in Fr. 750.000,— di cui Fr. 200.000,— per le espropriazioni. Va rilevato che il decreto legislativo del 20 ottobre 1960 metteva a disposizione un credito di Fr. 360.000,— per la sistemazione provvisoria di questo tronco così che in base al progetto definitivo che abbiamo qui brevemente illustrato, occorre un credito supplementare di Fr. 390.000,— per completare la sistemazione della strada cantonale.

Costruzione del nuovo ponte di confine sulla Tresa.

La costruzione del nuovo ponte di confine a Ponte Tresa è eseguita dal Governo italiano tramite l'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) in base alla convenzione italo-svizzera del 4 marzo 1960. La spesa per i lavori necessari è suddivisa in parti uguali tra la Svizzera e l'Italia.

Per accertare la natura del terreno su cui doveva essere costruito il nuovo ponte, la società anonima Swissboring di Zurigo fu incaricata a suo tempo di eseguire opportuni sondaggi mediante una serie di trivellazioni: la relazione geognostica allegata al progetto del ponte riassume ed illustra i risultati di questi sondaggi, arrivando alla conclusione che è necessaria una fondazione su pali.

Il nuovo ponte è costruito 48,80 m. a monte di quello vecchio e risulta formato da 5 travate, per una lunghezza totale di m. 60.

La larghezza è fissata in m. 18,40 e cioè il campo viabile di 14 m. più due marciapiedi di m. 2,20 ciascuno. Per le fondazioni sono stati adottati pali armati, infissi per un minimo di 3 ml. negli strati solidi, di sicuro comportamento; nella porzione fuori acqua, i pali sono gettati in tubi di eternit e formano 5 colonne per ogni stilata.

Il preventivo di spesa ammonta a 50.000.000 di lire, di cui la metà e cioè Fr. 175.000,— a carico della Svizzera; a questi si devono aggiungere altri Fr. 100.000,— per i lavori di dragaggio in alveo e per il consolidamento della sponda italiana (regolazione del lago di Lugano) così che si arriva a una quota di Fr. 275.000,—.

Demolizione del vecchio ponte e lavori complementari.

Sono costituiti dalle seguenti posizioni:

1. Demolizione del vecchio manufatto	Fr. 26.800,—
2. Sistemazione della spalla in territorio italiano	Fr. 16.800,—
3. Sistemazione della spalla in territorio svizzero	Fr. 6.900,—
4. Imprevisti, assistenza, ecc.	Fr. 9.500,—
Totale	<u>Fr. 60.000,—</u>

Maggiori indennità di espropriazioni.

Come abbiamo accennato la maggior spesa per le espropriazioni è calcolata in Fr. 150.000,—.

L'importo complessivo dei lavori risulta in tal modo di Fr. 875.000,— di cui Fr. 380.000,— quali sussidi da parte della Confederazione (40 - 50 % a seconda della natura dei lavori) e Fr. 495.000,— a carico dello Stato.

21. *Correzione della strada Mendrisio - bivio Salorino e Castel S. Pietro.*

La correzione si svolge su un percorso di ca. 330 ml. di cui 100 prima del bivio, partendo da Mendrisio; 150 dal bivio, verso Salorino e 80 dal bivio, verso Castel S. Pietro, il tutto in territorio di Mendrisio.

Per evitare espropriazioni e demolizioni assai costose, la larghezza del campo viabile varia da 7 a 6 m. di larghezza, più i marciapiedi, la cui larghezza varia pure da m. 2,50 a 1,50.

Il tracciato vien migliorato, dando ampia visuale alle curve; il profilo altimetrico non subisce variazioni sensibili.

E' prevista la copertura del riale «Morée» lungo tutto il tronco corretto, rinnovando i muri d'ala e il selciato del fondo; le acque meteoriche vengono convogliate da una nuova tombinatura.

La pavimentazione sarà fatta mediante catramatura e tappeto bituminoso di 2 cm. di spessore.

Le espropriazioni comprendono 6 fabbricati e oltre 1000 mq. di terreno.

La spesa è calcolata in Fr. 490.340,— di cui metà a carico del Comune di Mendrisio e metà a carico dello Stato.

Piani e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 26 gennaio 1962.

Nel termine stabilito dalla legge è pervenuto un solo ricorso, da parte della signora Teresa Quattropiani ved. fu Gioachimo, la quale contesta il diritto di espropriazione totale, poichè non necessaria per l'esecuzione dell'opera, che può essere realizzata integralmente, senza toccare i locali del mappale 961.

Si osserva che il mappale n. 961 sb. A-B, e, non vien toccato dalla correzione stradale; saranno espropriati totalmente i sub H e G.

Comunque, il ricorso dovrà essere ripetuto con la procedura di espropriazione.

22. *Acquisto della Casa parrocchiale di Genestrerio e di altri sedimi.*

La correzione della strada cantonale nell'abitato di Genestrerio richiede la espropriazione e la demolizione della Casa parrocchiale, mappale 512, del rustico mappale 508 e l'occupazione dei rispettivi sedimi e di altre superfici di terreno per estendere la correzione stradale.

Le trattative bonali con il Comune di Genestrerio, con la Prebenda e la Chiesa parrocchiale, sono state ratificate dalla ris. gov. n. 6057 del 12 novembre 1962 in base alla quale viene riconosciuto un indennizzo globale di Fr. 92.000,— per la cessione dei mappali 512 e 511 e per indennizzi diversi.

La spesa per questa correzione è calcolata in Fr. 141.000,— e precisamente :

a) espropriazioni della Casa parrocchiale, sedimi e indennizzi diversi	Fr. 92.000,—
b) demolizione dei fabbricati	Fr. 10.000,—
c) riattazione della facciata della chiesa	Fr. 7.000,—
d) espropriazione totale del rustico e del terreno annesso (mappale 508)	Fr. 6.500,—
e) espropriazione di altri terreni per il resto della correzione stradale	Fr. 10.000,—
f) spese notarili e di mutazione	Fr. 3.500,—
g) spese generali, assistenza, imprevisti, ecc.	Fr. 12.000,—
Totale	<u>Fr. 141.000,—</u>

Occorre quindi un credito di Fr. 141.000,— essendo la spesa interamente a carico dello Stato.

23. *Costruzione di un tronco stradale di collegamento tra Pedrinata e il valico doganale di Drezzo.*

Si tratta di una circonvallazione all'abitato di Pedrinata, la quale, staccandosi dalla strada Chiasso - Pedrinata all'altezza del vecchio nucleo di Pedrinata, si ricollega dopo circa 400 m. all'attuale strada che da Pedrinata conduce al valico di Drezzo. In tal modo si costruiscono 400 ml. di strada nuova e si correggono 100 ml. della strada vecchia.

La larghezza del campo viabile risulta di m. 6 più 2 banchine di m. 0,70 a valle e 0,40 a monte. L'andamento planimetrico risponde a qualsiasi esigenza della viabilità e quello altimetrico rivela pendenze del 3 - 3,5 %.

Una nuova tombinatura varrà a garantire la captazione e il convogliamento delle acque meteoriche.

La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura.

La spesa è calcolata in Fr. 324.000,— di cui Fr. 30.000,— a carico del Comune di Pedrinate (contributo fisso) e Fr. 294.000,— a carico dello Stato.

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato, con ris. gov. del 26 gennaio 1962 e non fu presentato nessun ricorso.

Sulla base delle esposte motivazioni vi invitiamo ad approvare l'unito disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
Cioccarei

Il Cons. Segr. di Stato :
Lafranchi

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

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

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 2 novembre 1962 n. 1098 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</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	<i>Contributi</i>
	<i>Fr.</i>	<i>Fr.</i>	<i>Fr.</i>
1. Correzione dei risvolti al Monte Piottino	780.000,—	780.000,—	—,—
2. Correzione dei risvolti della Biaschina	750.000,—	750.000,—	—,—
3. Correzione della strada Preonzo - Lodrino in territorio di Lodrino	450.000,—	445.000,—	5.000,—
4. Correzione della strada Preonzo - Lodrino in territorio di Moleno	340.000,—	320.000,—	20.000,—

<i>Designazione dell'opera</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	<i>Contributi</i>
	<i>Fr.</i>	<i>Fr.</i>	<i>Fr.</i>
5. Correzione della strada Preonzo - Lodrino in territorio di Preonzo	230.000,—	200.000,—	30.000,—
6. Correzione nell'abitato di Claro	728.000,—	628.000,—	100.000,—
7. Sistemazione di viale S. Franscini a Bellinzona	230.000,—	115.000,—	115.000,—
8. Allargamento a Solduno, per la fermata dell'autobus	21.000,—	6.300,—	14.700,—
9. Correzione della strada a Tegna: bacino SES-abitato	586.000,—	546.000,—	40.000,—
10. Correzione nell'abitato di Intragna	10.000,—	9.000,—	1.000,—
11. Correzione a Madonna di Ponte (Brissago confine)	150.000,—	90.000,—	60.000,—
12. Acquisto della proprietà Schira Eredi, a Loco	74.000,—	74.000,—	—,—
13. Acquisto della casa parrocchiale a Medeglia	59.000,—	59.000,—	—,—
14. Correzione della strada Cagiallo - Oggio	19.000,—	19.000,—	—,—
15. Marciapiede tra la Cappella delle due Mani a Crocifisso di Savosa	160.000,—	110.000,—	50.000,—
16. Allargamenti in via San Gottardo a Massagno (contributo dello Stato)	36.000,—	36.000,—	—,—
17. Correzione di via Pretorio a Lugano	1.480.000,—	740.000,—	740.000,—
18. Acquisto della proprietà Cramer, a Viganello	230.000,—	115.000,—	115.000,—
19. Correzione della strada Viganello - Suvigliana e Ruvigliana - Brè	1.694.000,—	1.184.000,—	510.000,—
20. Correzione Caslano - Ponte Tresa, nuovo ponte e opere complementari	875.000,—	495.000,—	380.000,—
21. Correzione della strada Mendrisio - bivio Salorino e Castel S. Pietro	490.340,—	245.170,—	245.170,—
22. Acquisto della casa parrocchiale di Genestrerio e altri sedimi	141.000,—	141.000,—	—,—
23. Costruz. di un tronco stra- dale di colleg. tra Pedriniate e il valico di Drezzo	324.000,—	294.000,—	30.000,—
	<u>9.857.340,—</u>	<u>7.401.470,—</u>	<u>2.455.870,—</u>

Art. 2. — Non sarà dato corso all'esecuzione delle opere, 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 nella parte straordinaria del bilancio dello Stato.

Art. 6. — I ricorsi presentati sono decisi in base alle deliberazioni del Gran Consiglio e la decisione sarà intimata agli interessati dalla Cancelleria dello 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 presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi. Il Consiglio di Stato ne fissa la data dell'entrata in vigore.
