

MESSAGGIO

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

(dell'11 aprile 1963)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Il Consiglio di Stato chiede la vostra approvazione per i progetti e i preventivi di alcune opere stradali in diverse parti del Cantone.

Le principali sono costituite dalla soppressione del passaggio a livello di Molinazzo/Arbedo, dalla correzione della strada del Gambarogno in territorio di Cavigliano e St. Abbondio e dalla sistemazione della strada del Monte Ceneri da Rivera a Cadenazzo.

Non crediamo sia necessario di lungamente giustificare la necessità della soppressione del passaggio a livello di Molinazzo siccome è di ogni evidenza l'intralcio che esso costituisce per lo svolgimento regolare della circolazione stradale.

La confluenza in immediata prossimità della strada del San Bernardino determina a Molinazzo le punte più alte di traffico soprattutto durante i mesi estivi nei quali aumenta pure il numero dei treni in circolazione.

Non si è potuto procedere prima a una definitiva progettazione data l'incertezza che è esistita fino ad alcuni mesi or sono sul tracciato dell'autostrada oggi definitivamente acquisito in quella regione lungo la sponda destra del Ticino.

L'Ufficio tecnico cantonale ha potuto pertanto utilizzare il sedime a disposizione tra la ferrovia e il fiume, per progettare un'opera che migliorerà notevolmente il tracciato attuale.

La nuova strada è già attualmente dimensionata quale accesso locale della futura autostrada.

L'allargamento della strada del Monte Ceneri si impone per analoghi motivi: l'intensità del traffico e in specie l'aumento di quello pesante rendono sempre più difficile una circolazione fluida sul colle del Monte Ceneri.

E' pertanto necessario procedere ad allargamenti tali da consentire almeno il sorpasso di veicoli lenti. L'opera appartiene a quelle programmate per far fronte all'aumento della circolazione nel periodo di attesa dell'autostrada: sarà tuttavia di utilità indiscussa anche dopo l'apertura dell'autostrada siccome è indubbio che l'arteria locale Bellinzona—Lugano avrà notevole importanza anche nel futuro.

La correzione della strada del Gambarogno conclude le opere già compiute nei tratti ove detta arteria internazionale si presentava in condizioni peggiori.

La sistemazione di questa importante via di comunicazione continuerà tuttavia anche in territorio di Magadino.

Il decreto legislativo prevede crediti per numerose sistemazioni di minore rilievo in zone maggiormente periferiche poichè il Consiglio di Stato intende rispettare gli impegni assunti anche nei confronti delle regioni più discoste del paese.

Con la realizzazione della soppressione del passaggio a livello di Arbedo e la sistemazione della strada del Monte Ceneri il Consiglio di Stato confida di porre la nostra principale arteria cantonale in condizione di sopportare il traffico che la percorre fino al momento in cui sarà attuata l'autostrada.

La conclusione di questo programma inteso a superare il periodo transitorio consentirà di aumentare gli investimenti a favore delle regioni di montagna e di campagna.

L'opera di sistemazione stradale verrà comunque continuata senza interruzione o esitazioni data la sua importanza per l'economia attuale e futura del paese.

Diamo ora la descrizione delle singole opere e le motivazioni che giustificano la reiezione dei ricorsi contro la pubblica utilità.

CORREZIONE DELLA STRADA DEL GAMBAROGNO, DAL KM. 0,380 AL KM. 2,535, IN TERRITORIO DI CAVIANO E DI S. ABBONDIO

Le rivendicazioni dei Gambarognesi per la correzione della strada internazionale che si svolge lungo la sponda sinistra del Lago Maggiore, risalgono al 1912 e furono rese più acute dalla lunga attesa: ora stanno per essere appagate, dopo 50 anni, con la sistemazione dell'ultimo tronco, da Ranzo al confine con l'Italia.

Infatti, da Vira al confine giurisdizionale tra Gerra e S. Abbondio, la strada è sistemata o in fase finale di correzione, così che su un percorso complessivo (Vira—Dirinella) di km. 8,400 ne mancano meno di 2 per portar l'opera a compimento.

Ora che il traguardo è in vista, può essere interessante rievocare per sommi capi le tappe attraverso le quali, tra entusiasmi e delusioni, si è giunti alla fase conclusiva.

La necessità di una correzione della strada del Gambarogno fu sentita già nel 1912 col primo progetto allestito dall'ing. Galli, capotecnico cantonale in quella lontana epoca: il preventivo di spesa era di Fr. 510.000,— per l'allargamento da Vira a Dirinella. Venne la guerra e tutto fu rimandato.

Nel 1919 il progetto fu aggiornato dal geom. Luchessa, con un preventivo di Fr. 1.650.000,— e nel 1924 riveduto dal geom. G. Canevascini, riducendo il preventivo a Fr. 1.080.000,— e la larghezza della strada da 6 a 5 m.

Nel 1934 il Consiglio di Stato fece allestire dall'ing. A. Balli un progetto completamente nuovo, per una strada di 7 m., con tracciati di circonvallazione lungo la riva del lago, in corrispondenza agli abitati: il preventivo raggiungeva la cifra di Fr. 4.054.283,— da Quartino a Dirinella (13 km.).

Venne la seconda guerra e tutto fu rimandato di nuovo. Solo nel 1952 si arriva alla sistemazione ad Alabardia, col nuovo ponte sul riale Derbore e a quella patriziale dell'abitato di Gerra; nel 1960 alla correzione del tronco Vira-Alabardia, col nuovo ponte sulla valle di Vira; nel 1961 all'allargamento parziale e alla pavimentazione provvisoria della strada tra S. Nazzaro e il valico di confine, salvo gli abitati di S. Nazzaro e di Ranzo, alla sistemazione dell'abitato di Gerra, col nuovo ponte sul riale della valle e del piazzale di Dirinella e infine, nel 1962, alla correzione dell'abitato di S. Nazzaro, in via di ultimazione: non resta ora che l'ultimo tronco.

Il progetto che presentiamo concerne la sistemazione del tronco di ml. 1.937 che va dalla frazione di Dirinella al confine giurisdizionale tra S. Abbondio e Gerra: ml. 823 in territorio di Caviano e 1.150 in territorio di S. Abbondio, colle-

gando 2 tronchi già corretti : quello del valico doganale di Dirinella e quello in territorio di Gerra.

Con questi lavori, la ricostruzione della strada del Gambarogno da Vira al confine italiano sarà portata felicemente a termine.

Il campo stradale avrà una larghezza di ml. 7 più un marciapiede continuo a valle, di m. 1,50 e un marciapiede a monte, di larghezza variabile, ma solo nell'abitato di Ranzo.

Il tracciato segue suppergiù quello attuale, salvo per l'attraversamento della frazione di Ranzo (Comune di S. Abbondio), dove si costruisce un nuovo tronco di ca. 750 ml., e precisamente dal debarcadere di Ranzo al bivio di accesso a Caviano ; le curve sono ampliate, con raggi minimi di m. 170 e massimo di m. 600. L'andamento altimetrico è stato modificato, per eliminare le attuali montagne russe e garantire la fluidità e la sicurezza del traffico. La pendenza massima risulta del 5,06 %. Il manufatto principale consiste nel ponte sul riale che fa da confine tra i Comuni di S. Abbondio e di Caviano : si tratta di un ponte in cemento armato precompresso, di 52,3 m. di luce, a tre campate, rispettivamente di m. 12+28, 30+12. Un altro manufatto degno di rilievo è il viadotto di ca. 70 ml. alle sez. 118-126 il quale facilita l'accesso al debarcadere e al bagno pubblico, mediante un sottopassaggio.

La correzione esige la demolizione di 6 case di abitazione, 10 rustici, un magazzino e un'autorimessa.

Sono previsti drenaggi lungo i muri di controriva e una tombinatura per il convogliamento delle acque meteoriche.

Il sottofondo stradale viene completamente rifatto con materiale alluvionale sano e resistente, di 40 cm. di spessore. La pavimentazione è prevista mediante impasto bituminoso in tre strati (cm. 6+4+3) di cui l'ultimo è costituito da un tappeto bituminoso di usura, a granulazione fine.

Il preventivo di spesa è calcolato in Fr. 4.150.000,— di cui le poste principali sono : espropriazioni Fr. 685.000,— ; murature Fr. 1.100.705,— ; ponte in cemento armato Fr. 212.865,— ; pavimentazione Fr. 588.630,— ; spese generali e imprevisti Fr. 692.815,—.

Progetto e preventivo sono stati approvati dal Consiglio di Stato mediante ris. gov. del 28 agosto 1962 e col seguente piano di finanziamento :

a) sussidio della Confederazione	Fr. 1.660.000,—
b) contributo fisso a carico del Comune di S. Abbondio	Fr. 120.000,—
c) idem a carico del Comune di Caviano	Fr. 40.000,—
d) a carico dello Stato il resto e cioè	Fr. 2.330.000,—
	<hr/>
Totale	Fr. 4.150.000,—

Nel termine di esposizione dei piani vennero presentati alcuni ricorsi e precisamente :

A. In territorio di S. Abbondio

1. Sorelle Biaggi Ernestina e Rimoldi Maria nata Biaggi (mapp. 70)

Contestano la pubblica utilità dell'opera, poichè ritengono che ci siano altre possibilità per risolvere il problema stradale a Ranzo : si dovrebbe risparmiare la loro casa che è una delle più belle del paese.

Il tracciato scelto, per motivi tecnici non può essere spostato così che l'opera sarà eseguita come ai progetti esposti.

2. *Ing. Albisetti Carlo, Ranzo (patroc. avv. Alfredo Cattori) mapp. 239*

Chiede :

- a) che il tracciato del tronco stradale previsto dal progetto per l'accesso al debarcadere di Ranzo sia annullato e sostituito da un accesso attraverso la particella che viene espropriata dallo Stato ;
- b) che nell'indennità da versare al ricorrente sia tenuto calcolo dell'impossibilità di costruire una casa nel mappale 239 ;
- c) che, per motivi di ordine, siano di nuovo esposti i progetti completi con tutti i dettagli tecnici di legge.

Si osserva :

- ad a) il tracciato della strada di accesso al debarcadere non può essere modificato, poichè a sud di quest'ultimo è prevista la costruzione di un viadotto in cemento armato della lunghezza di oltre ml. 70 che non permette la formazione di questo accesso per ragioni tecniche ed estetiche ;
- ad b) non riguarda questa procedura, bensì quella di espropriazione ;
- ad c) l'art. 22 della legge di espropriazione prevede il deposito dei piani particolareggiati, vale a dire dei piani di esecuzione, presso la cancelleria municipale solo colla procedura di espropriazione e non con quella della pubblica utilità.

3. *Cathomas Eric, Kùsnacht/ZH (rappr. avv. Nello Celio) mapp. 437*

Contesta la pubblica utilità dell'opera, limitatamente alla porzione costituita dalla strada di accesso al debarcadere di Ranzo.

Si osserva :

L'accesso esistente al debarcadere ha una larghezza di circa ml. 3,00 quindi lo Stato è in obbligo di ripristinarlo nelle condizioni preesistenti, perciò la larghezza del nuovo accesso è stata fissata a m. 3,00 ; per ragioni tecniche ed estetiche non può essere spostato più a sud.

Il Municipio di S. Abbondio, nel suo ricorso, chiede un accesso migliore e più comodo al debarcadere, mediante la costruzione, oltre il previsto raccordo stradale e pedonale, di una scala di accesso direttamente dalla strada al lago: si può essere d'accordo di sopprimerlo, ritenuto che l'Autorità comunale dia il suo consenso.

4. *Crou-Cathomas Dorsi, Basilea (rappr. avv. Nello Celio) mapp. 436*

Contesta la pubblica utilità dell'opera limitatamente alla porzione costituita dalla strada di accesso al debarcadere di Ranzo.

Vale quanto detto per il ricorso Cathomas Eric.

5. *Biaggi Renato, Ranzo (mapp. 248)*

Chiede :

- a) che il fabbricato ex-laboratorio e ora adibito a magazzino (n. 248 E) venga mantenuto allo stato attuale ;
- b) la costruzione di una stradetta di accesso, larga circa m. 1,50 al mappale n. 249 e che dia direttamente nel fabbricato in parola (248 E), destinata a trasporti con piccolo rimorchio e motocicletta.

Si osserva :

ad a) il fabbricato n. 248 E deve essere espropriato per ottenere un sedime necessario alla correzione stradale in base ai criteri tecnici del progetto e alle norme fissate per la sistemazione della strada del Gambarogno ;

ad b) la richiesta non riguarda questa procedura.

6. *Biaggi Assunta, S. Abbondio (mapp. 92 e 95)*

Chiede una modifica del progetto di allacciamento a S. Abbondio, in modo che la parte di casa ancora abitabile venga risparmiata, considerando che l'espropriazione non è assolutamente necessaria.

La richiesta non può essere ammessa, poichè il progettato accesso a S. Abbondio non può essere, per ragioni tecniche, modificato.

Nella procedura di espropriazione si terrà conto della reale situazione della ricorrente.

7. *Emmi e Max Lienert, Lucerna (mapp. n. 96 A)*

Chiede di spostare il nuovo accesso per S. Abbondio, verso nord, nelle immediate vicinanze della sua casa, mappale n. 96 A, per risparmiarla dalla demolizione.

L'accesso per S. Abbondio non può essere spostato più a nord, poichè la forte differenza di quota fra la nuova strada e il vecchio accesso non lo permette ; è una soluzione tecnicamente impossibile da eseguire.

8. *Municipio di S. Abbondio*

1. Non è d'accordo con il progettato raccordo per S. Abbondio e chiede che l'attuale accesso, con qualche lieve modifica, rimanga nella situazione esistente, evitando così la demolizione di alcuni fabbricati ;
2. Chiede un accesso migliore e più comodo al debarcadere, mediante la costruzione, oltre il previsto raccordo stradale e pedonale, di una scala d'accesso direttamente dalla strada al porto ;
3. Chiede una riduzione del contributo, da versare in dieci annualità.

Si osserva :

ad 1) la soluzione per la costruzione del nuovo accesso a S. Abbondio si rivela tecnicamente come la più ragionevole, in quanto permette l'allacciamento alla strada principale in una zona con buona visuale, ed anche altimetricamente consente un raccordo normale alla livellata esistente.

La soluzione proposta dal Municipio non può essere ammessa, perchè invaderebbe il sedime ferroviario necessario alla costruzione del secondo binario, e anche tecnicamente non è razionale e sostenibile ;

ad 2) è già prevista dal progetto ;

ad 3) si propone la conferma del contributo e il pagamento in cinque annualità, in quanto la situazione patrimoniale ed economica del Comune di S. Abbondio è buona, e da ritenere certa la possibilità per il Comune, di far fronte al pagamento del contributo fissato.

B. In territorio di Caviano

Pol Quentin, Parigi (rappr. avv. Mauro Dazio, Locarno) mapp. 567 e 711

Il ricorrente contesta, in linea di massima, la pubblica utilità per l'allargamento stradale verso lago, poichè ritiene possibile un allargamento a monte, dove in precedenza sono già state espropriate particelle di privati, a tale scopo.

Il tracciato, per ragioni tecniche, non può essere modificato.

Si fa inoltre rilevare che l'allargamento è di ml. 3,00 compreso il marciapiede e non di m. 6,00 come asserito dal ricorrente.

SOPPRESSIONE DEL PASSAGGIO A LIVELLO DI MOLINAZZO (ARBEDO)

Con quest'opera si raggiunge un nuovo ambito traguardo: la soppressione di tutti i passaggi a livello esistenti lungo la strada cantonale, tra Airolo e Chiasso. Si è lavorato intensamente in questi ultimi 4 anni per arrivare all'eliminazione di 9 passaggi a livello e precisamente: alle 3 Cappelle (Ambri), a Fiesso, a Chiggiogna, a Biasca, a Cresciano, a Molinazzo, a Melide, a Bissone e a Capolago.

Il sottopassaggio delle 3 Cappelle, il cavalcavia di Fiesso e il sottopassaggio di Chiggiogna sono già in esercizio; il sottopassaggio lungo la nuova strada di circonvallazione a Biasca è in costruzione; il cavalcavia di Cresciano sarà costruito nel 1963-64; i sottopassaggi di Melide, di Bissone (autostrada Chiasso — Lugano) e di Capolago sono già in funzione: resta il passaggio a livello di Molinazzo, per la soppressione del quale presentiamo ora il progetto.

La correzione interessa un tronco di ml. 1.040 di strada, dall'abitato di Molinazzo, fino a ca. 100 m. prima del ponte attuale sulla Moesa. Il tracciato si stacca da quello esistente prima del passaggio a livello, segue per un breve tratto la strada per Gorduno, invade il sedime attuale della ferrovia Bellinzona—Mesocco, che dovrà essere spostato, fiancheggia a sinistra la ferrovia elettrica Bellinzona—Mesocco e supera con un cavalcavia le FFS ca. 50 m. a nord all'esistente soprappassaggio della Ferrovia retica, per poi allacciarsi al rettilineo che porta al ponte della Moesa.

Sono previsti i raccordi colla strada nazionale n. 21 del S. Bernardino e colla strada nazionale n. 2 del S. Gottardo, mediante un nuovo ponte sulla Moesa.

La pendenza massima longitudinale è del 4,96%; per poter attraversare la linea delle FFS è necessaria la formazione di un notevole rilevato che costituirà la rampa di accesso della strada cantonale e della ferrovia Bellinzona—Mesocco, al nuovo cavalcavia.

Il campo viabile ha una larghezza di m. 9,00 con un marciapiede di m. 1,50 a destra, in direzione nord, e di 1 m. a sinistra.

I manufatti più importanti sono quattro:

- a) il ponte in cemento armato precompresso sul riale Traversagna, per il sedime stradale e per quello della Ferrovia retica, con una larghezza di m. 20,50 e luce di m. 26;
- b) il cavalcavia in cemento armato precompresso, sulle FFS, per il sedime stradale e quello ferroviario, con una larghezza minima di m. 17 e luce di m. 9,60;
- c) il sottopassaggio delle FFS per la strada di accesso ad Arbedo, manufatto in cemento armato con luce minima di ml. 10; altezza m. 3,50;

- d) il sottopassaggio pedonale, con diverse scale di accesso : altezza utile m. 2,50 e luce m. 3 ;
- e) il ponticello sul riale Traversagna per la strada di accesso alle abitazioni esistenti (sez. 68/77) con una luce di m. 10.

Per migliorare il deflusso delle acque del riale Traversagna nel Ticino, è prevista la correzione del riale nel suo ultimo tratto. Le acque stradali saranno raccolte da pozzetti e da canalizzazioni che scaricano nel Ticino e nella Moesa.

La strada per Gorduno verrà allacciata alla nuova strada, vicino al vecchio ponte sul Ticino, allargandone l'imbocco, mentre l'accesso nord ad Arbedo viene mantenuto.

L'argine insommergiabile a sud del ponte di Gorduno, deve essere spostato verso il fiume, per una larghezza di ca. m. 60.

La strada di accesso ad Arbedo viene sistemata su un percorso di ca. 193 ml., dando al campo viabile una larghezza di ml. 7, più due marciapiedi laterali di m. 1,50 ciascuno e due piazzette per la fermata degli autobus. L'esistente sottopassaggio verrà ricostruito con dimensioni più ampie sia in larghezza che in altezza.

Gli incroci saranno resi sicuri da preselezioni, segnalazioni, banchine spartitraffico, ecc. Per la sistemazione della strada di accesso ad Arbedo si calcola una spesa di Fr. 750.000,—.

La pavimentazione avverrà mediante conglomerato bituminoso in tre strati (cm. 6+4+3).

Il preventivo per tutta l'opera ammonta a Fr. 3.750.000,— e precisamente :

a) espropriazioni e indennizzi	Fr.	610.000,—
b) opere di sottostruttura	»	959.000,—
c) spostamento della linea Bellinzona—Mesocco	»	180.000,—
d) manufatti	»	926.000,—
e) opere di pavimentazione	»	439.500,—
f) correzione del riale di Arbedo	»	121.000,—
g) imprevisti	»	260.500,—
h) spese generali, progetto, dir. lavori assistente	»	254.000,—
	Totale Fr.	3.750.000,—

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato, con ris. gov. del 14 dicembre 1962 e col seguente piano di finanziamento :

a carico delle FFS (contributo fisso)	Fr.	1.000.000,—
a carico del Comune di Bellinzona (contributo fisso)	»	200.000,—
a carico del Comune di Arbedo (contributo fisso)	»	100.000,—
a carico del Cantone, la differenza e cioè	»	2.450.000,—
	Totale Fr.	3.750.000,—

Nel termine di esposizione dei piani sono pervenuti i seguenti ricorsi.

1. Comune di Arbedo/Castione

Il ricorso svolge le seguenti argomentazioni :

- a) mette in evidenza il grave danno che deriva agli abitanti della zona e specialmente ai commercianti, dallo spostamento dell'attuale tracciato stradale, poichè l'opera progettata non permette l'allacciamento nord-sud, fiancheggiando la linea ferroviaria ;

- b) ritiene che al progettato marciapiede a nord di Arbedo, dal ristorante Paris alla congiunzione colla strada cantonale, sia da preferire lo spostamento dell'attuale tracciato stradale sul sedime attualmente occupato dalla Ferrovia retica, per eliminare la curva;
- c) considera priva di base l'imposizione del contributo di Fr. 100.000,— a carico del Comune, poichè manca il principale presupposto, vale a dire la possibilità di costruire l'allacciamento parallelo alla linea ferroviaria, indispensabile per le necessità della zona e dei suoi abitanti;
- d) non ritiene di poter prelevare contributi privati, poichè i singoli interessati non traggono vantaggio alcuno dall'opera progettata;

Per conseguenza nega la pubblica utilità in base ai piani esposti e la accetta invece alle condizioni:

- a) che lo Stato provveda a sue spese, alla costruzione della strada di allacciamento nord/sud, fiancheggiante la linea ferroviaria;
- b) che venga raddrizzata l'attuale strada cantonale, dalla proprietà Rhätey, fin oltre la proprietà patriziale, a nord di Arbedo, occupando il sedime della Ferrovia retica;
- c) che sia stralciato il contributo comunale di Fr. 100.000,—.

Le richieste formulate dal Municipio di Arbedo/Castione sono state oggetto di esame e discussione coi rappresentanti dell'Autorità comunale. Il Consiglio di Stato, accettando le proposte del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, è giunto alle seguenti conclusioni:

1. Si prende atto del desiderio del Municipio di Arbedo/Castione di collegare direttamente, con una nuova strada parallela alla ferrovia, il quartiere a monte del passaggio a livello attuale, con Molinazzo;
2. Si prende atto tuttavia che per detta strada non esiste ancora un progetto completo sia pure di massima e non è pertanto possibile valutarne l'onere finanziario.
3. Il Consiglio di Stato riconosce già sin d'ora che la costruzione della strada è in parte in rapporto casuale con l'opera di eliminazione del passaggio a livello, siccome intesa ad evitare pregiudizi ai cittadini di Arbedo/Castione che vengono privati dell'accesso diretto a Molinazzo, costituito dal passaggio a livello attuale.
4. Sulla base di queste premesse, nel caso in cui il Comune di Arbedo/Castione decidesse di costruire la strada, il Consiglio di Stato assume già sin d'ora un impegno di partecipazione agli oneri di costruzione, che dovrà tuttavia formare oggetto di ulteriori trattative ai fini della determinazione dell'importo, oggi non accertabile siccome non sono noti i costi dell'opera.

Si aggiunge che l'area risultante dal vecchio sedime stradale e dalla Ferrovia retica, di proprietà quindi del Cantone, verrà messa a disposizione del Comune di Arbedo/Castione qualora intendesse dare a detto sedime una destinazione di pubblica utilità nell'interesse generale della popolazione (posteggi, giardini, area verde, servizi pubblici); tale impegno, nel caso di una destinazione a scopo privato o speculativo, verrebbe ovviamente a cadere.

Con lettera del 25 marzo 1963 il Municipio di Arbedo/Castione ha accettato le proposte formulate dal Consiglio di Stato, per cui il ricorso viene a cadere al punto a).

La richiesta formulata ad b) è ammessa: lo Stato costruirà un nuovo tronco di strada che congiungerà quella esistente a quella nuova, attraverso il sedime della Ferrovia retica.

La richiesta formulata ad c) è respinta e il contributo del Comune confermato.

2. *Guidi Enrico fu Enrico, Arbedo* (rappr. dall'avv. Nello Celio, Lugano)

Il ricorso è fatto a titolo precauzionale, per evitare la contestazione della qualifica di espropriato, qualora i progetti non fossero modificati.

Non riconosce la pubblica utilità dell'opera, così come è prevista dai piani del progetto, il quale lede gravemente gli interessi del ricorrente, proprietario di un'autorimessa con distributore di benzina, sul mappale no. 2930 di Arbedo.

Due elementi pregiudicano l'esercizio dell'autorimessa e gli altri esercizi posti nelle vicinanze: l'ubicazione del sottopassaggio e quella dei posteggi lungo la strada, i quali precludono l'accesso da nord all'autorimessa; specialmente la rampa e la scala di accesso al sottopassaggio costituiscono un impedimento all'esercizio dell'attività finora svolta dall'interessato.

Si chiede lo spostamento a nord, verso la sez. 27 del progetto, del sottopassaggio, della scala di accesso e dei posteggi.

Il ricorso è respinto poichè intempestivo: la richiesta dovrà essere formulata colla procedura di espropriazione.

3. *Rezzonico Casimiro fu Giovanni e moglie Giuseppina nata Lamberti, Arbedo* (rappr. dall'avv. Marco Ramelli, Bellinzona)

Applicando l'art. 12 c della legge di espropriazione, i ricorrenti, proprietari di una macelleria con abitazione, in un edificio a monte dell'attuale passaggio a livello di Molinazzo, mettono in evidenza il danno che deriva al loro commercio dalla soppressione del passaggio a livello e dalla costruzione di un sottopassaggio pedonale e si oppongono alla concessione della pubblica utilità dell'opera progettata, poichè priva una zona abitata di una via di comunicazione che ha interesse vitale per la popolazione residente.

Chiedono che i piani siano completati con una nuova strada lungo la linea ferroviaria, che costituisca un prolungamento della cantonale, fino alla trasversale che dalla posta di Molinazzo va all'abitato di Arbedo e garantisca in tal modo l'allacciamento, che sarà interrotto colla soppressione del passaggio a livello.

Il ricorso è respinto, fermi restando tuttavia gli accordi presi tra il Comune e il Consiglio di Stato per il nuovo allacciamento stradale a monte dell'attuale passaggio a livello.

4. *Pellandini Riccardo di Guglielmo, Arbedo*

Non contesta la pubblica utilità, ma fa osservare che lo spostamento dell'attuale sedime della ferrovia Bellinzona—Mesocco, provoca la soppressione e lo spostamento dell'accesso al mappale n. 1637 lottizzato già nel 1956; chiede che il nuovo accesso garantisca l'allacciamento alle diverse parcelle, come previsto appunto dal piano di lottizzazione.

Il ricorso è intempestivo e dovrà essere nuovamente presentato a tempo debito poichè riguarda la procedura di espropriazione.

5. *Zanini Virgilio fu Stefano, Molinazzo di Arbedo*

Chiede che sia spostato il sottopassaggio pedonale, per garantire l'allacciamento stradale alla zona posta a monte dell'attuale passaggio a livello e chiede un sopralluogo per esaminare la situazione dei mappali n. 892 e 895.

Il ricorso è respinto, fermi restando gli accordi presi dal Comune col Consiglio di Stato per la completazione dell'allacciamento stradale.

Sarà fatto a suo tempo un sopralluogo, per chiarire la situazione dei mappali n. 892 e 895.

6. *Canonica Rino, Arbedo*

Ha un negozio artigianale nelle immediate vicinanze del passaggio a livello di Molinazzo: con la soppressione di quest'ultimo e lo spostamento della strada cantonale, il negozio verrà a trovarsi in una "zona morta", per il traffico degli automezzi.

Contesta in via principale la pubblica utilità dell'opera secondo i piani del progetto e chiede in via subordinata:

- a) che l'attuale strada cantonale venga raccordata al tronco di cui è previsto l'allargamento, allo scopo di permettere il passaggio degli automezzi: spese a carico dello Stato, senza prelevamento di contributi privati;
- b) che l'imbocco al sottopassaggio pedonale venga sistemato sul lato opposto della strada cantonale, per non sacrificare il piazzale davanti alla casa del ricorrente, al quale sarà corrisposto un indennizzo di Fr. 50.000,—, per il pregiudizio che subisce dall'esecuzione dell'opera. Il contributo a carico del Comune deve essere stralciato.

Il ricorso è respinto, fermi restando gli accordi presi dal Comune col Consiglio di Stato, per la completazione dell'allacciamento stradale.

7. *Scerri-Conturbia Maria e Arturo, Molinazzo*

Il tracciato dell'accesso a Gorduno incide notevolmente nell'espropriazione del mappale n. 231, proprietà dei ricorrenti, per cui se ne chiede la modifica, con relativa cessione di vecchio sedime dell'attuale strada cantonale. In tal modo sarebbe possibile attraversare il riale di Arbedo a livello del ponte ferroviario, aumentando la sicurezza in caso di alluvioni.

I mappali n. 231 e 238 restano privi di accesso diretto alla nuova strada cantonale. Chiedono per conseguenza:

- a) la costruzione della strada secondaria di accesso, lungo le FFS;
- b) l'accesso diretto alla progettata strada cantonale, per il mappale n. 231.

La richiesta ad a) è ammessa: sarà costruita una strada parallela alla linea ferroviaria, come ai piani del progetto per la correzione del riale Traversagna.

La richiesta ad b) è respinta, per ragioni tecniche e di circolazione stradale.

8. *Scerri Giuseppe fu Pietro, Arbedo* (rappr. dall'avv. Diego Jorio, Bellinzona)

Contesta la pubblica utilità dell'opera, secondo i piani pubblicati, e fa osservare che la sistemazione di un parcheggio per automezzi, a ridosso della sua casa di abitazione (mappale n. 10 A di Arbedo) costituisce un grave pericolo per la sicurezza della circolazione, poichè manca la necessaria visuale anche nei confronti dell'incrocio colla strada cantonale.

Chiede quindi lo spostamento del progettato posteggio, una limitazione dell'area espropriata e un compenso coll'assegnazione di scorpori e di altre superfici di terreno, come al piano presentato dal ricorrente.

In via subordinata, chiede l'espropriazione totale della sua proprietà.

Il ricorso è respinto per ragioni tecnico-costruttive. Eventuali permutate di terreno e indennizzi riguardano la procedura di espropriazione e le richieste dovranno essere presentate a tempo debito.

9-37. *Barana avv. Spartaco; Brunetti Achille; Rima Guido; Filippini Rina* fu

Francesco; Brunetti Federico; Brunetti Paolo; Filippini Oliviero; eredi fu Vittore Brunetti; Zanella Giorgio; Ester ved. Paris; Pellandini Attilio; Carolina ved. Rathey; Castelli Carmelo; Filippini Livio fu Giuliano; Franchi Ido; eredi fu Luigi Pellandini; Lafranchi Alda; Filippini Pietro; Masotti Spartaco; Garbani Costante; Datrino Arturo; Fusi Fulgenzio; Rathey Silvio; Gysi Walter; Monteggia Noris; Rainoldi S. A; eredi fu Giulio Filippini; Casada Emilio; Masotti Agostino: hanno presentato tutti un ricorso identico, nel quale contestano, in via principale, la pubblica utilità dell'opera e chiedono, in via subordinata, una modifica del progetto, per le seguenti ragioni:

a) l'interruzione della strada a Molinazzo, colla soppressione del passaggio a livello, provoca gravi conseguenze di ordine economico per l'abitato esistente a nord, poichè è previsto un sottopassaggio pedonale e gli stabili, colle botteghe, gli esercizi pubblici e le abitazioni, saranno tagliati fuori e non avranno un allacciamento diretto con la nuova strada cantonale, bensì unicamente un raccordo secondario coll'abitato di Arbedo, innestato sulla strada alla posta di Molinazzo.

Occorre quindi un altro allacciamento carreggiabile colla cantonale, a nord del passaggio a livello, a cura e a spese dello Stato;

b) chi abita lungo l'attuale strada, dovrà compiere un percorso di oltre 800 metri per raggiungere la futura strada di raccordo del Comune di Arbedo, poichè la deviazione è prevista in località 3 Cappelle. Il sottopassaggio pedonale, dovrebbe, in ogni modo, essere costruito a nord del passaggio a livello.

c) i ricorrenti si riservano di chiedere un congruo indennizzo per la svalutazione che subiscono i loro stabili e per le conseguenze che deriveranno inevitabilmente dall'interruzione stradale, ma hanno fiducia nella comprensione delle Autorità cantonali, per una soluzione che soddisfi le legittime necessità e le aspirazioni di un'intera popolazione.

Per quanto riguarda i punti a) e b) si osserva che la costruzione della strada di allacciamento, parallela alla linea delle Ferrovie federali, eliminerà in gran parte gli inconvenienti lamentati dai ricorrenti. La costruzione del sottopassaggio pedonale a nord del passaggio a livello, non può essere realizzata, per ragioni tecnico-costruttive.

Per quanto riguarda il punto c) si osserva che le richieste non possono essere ammesse per ragioni di principio e di parità di trattamento, poichè lo Stato ha sempre la facoltà di modificare o rinnovare la sua rete stradale, con tracciati consoni alle nuove esigenze del traffico, senza indennizzare presunte svalutazioni di stabili a causa di un nuovo tracciato: il riconoscimento di pretese del genere, verrebbe a creare un precedente grave di conseguenze per le finanze dello Stato.

I ricorsi sono quindi respinti, per quanto non possa essere ammesso dagli accordi presi col Comune, circa la completazione dell'allacciamento stradale ad Arbedo.

SISTEMAZIONE DELLA STRADA DEL MONTE CENERI DA RIVERA A CADENAZZO E CIOE' DAL KM. 41,900 AL KM. 48,330

La strada del Monte Ceneri, dovendo smaltire gran parte del traffico pesante e turistico che si svolge lungo l'arteria principale del Gottardo, non è più in grado di garantire una sufficiente fluidità della circolazione specialmente a causa del traffico pesante (autotreni, torpedoni, ecc.) i quali ostacolano gravemente e rallentano quello turistico, obbligando gli automezzi leggeri a procedere in colon-

na, a velocità molto ridotta, poichè i sorpassi, date le numerose curve prive di sufficiente visuale, riescono troppo pericolosi.

La strada del Ceneri, con uno sviluppo di 7 km. tra Rivera e Cadenazzo, è pur sempre una strada di montagna, di 7 m. di larghezza, con pendenze del 6-8 % e con un susseguirsi di curve a scarsa visuale. Per snellire la corrente del traffico, specialmente nella stagione turistica, si è pensato di allargare il sedime stradale per lunghi tratti, sui due versanti, in modo di ricavare le corsie per il traffico lento, di 3 m. di careggiata, sia in salita che in discesa.

Il progetto di sistemazione prevede quindi essenzialmente :

- a) il prolungamento del marciapiede esistente, oltre Rivera, fino a collegare gli arsenali militari del Ceneri (accesso ai forti) ;
- b) la costruzione, come abbiamo detto, di diverse corsie per il traffico pesante e lento, lungo le rampe nord e sud ;
- c) la copertura dell'attuale pavimentazione a dadi di granito, mediante un tappeto in conglomerato bituminoso, previo prosciugamento del campo stradale ed eliminazione dei cedimenti e delle deformazioni.

Gli allargamenti coincidono quasi sempre coi punti nevralgici della strada, sia per la pendenza, sia per il tracciato tortuoso.

Vediamo brevemente quali sono le opere principali lungo i diversi tronchi, partendo da Rivera per la rampa sud :

- *dal km. 1,900 al km. 43,100* : una corsia di 1.100 ml. sul lato destro per il traffico lento in salita e un'altra corsia di 750 ml. sul lato sinistro, per il traffico lento discendente. Inoltre, un marciapiede di m. 1,50 di larghezza che allaccia Rivera al Monte Ceneri.
- *dal km. 43,300 al km. 43,860* : fra la Caserma degli ufficiali e il monumento Bernasconi. Vengono costruite 2 corsie lungo i due lati della strada, per ca. 350 ml. Un nuovo marciapiede allaccia a monte, il ristorante Monte Ceneri al piazzale del monumento e quello a valle vien prolungato fino alla sez. 50.
- *dal km. 44,350 al km. 44,600* : una corsia di 260 ml. per il traffico discendente, collegata a quella già esistente.
- *dal km. 45,270 al km. 46,330* : allargamento a monte con grande scavo in roccia, per ricavare due corsie di 6 m. di larghezza complessiva, destinate al traffico discendente, mentre l'intera strada attuale servirà per il traffico ascendente. Si avrà in tal modo una strada a 4 piste, su una lunghezza di ca. 1 km., in uno dei punti più critici del Ceneri, rampa nord.
- *dal km. 46,540 al km. 46,880* : allargamento a monte per la formazione di una corsia di 300 ml. per il traffico ascendente, in modo di decongestionare il rettilineo esistente.
- *dal km. 46,940 al km. 47,250* : formazione di 2 corsie e cioè una a monte, di 200 ml. per il traffico discendente e una a valle di 260 ml., per il traffico ascendente.
- *dal km. 47,860 al km. 48,330* : formazione di una corsia di 240 ml., per il traffico discendente, mediante scavo a monte.
A valle, l'allargamento esistente vien prolungato, in modo di ricavare una corsia di 420 ml. per il traffico ascendente.

La formazione di queste piste richiede varie opere murarie e la demolizione di stalle e rustici.

La pavimentazione delle corsie è prevista mediante conglomerato bituminoso di 13 cm. di spessore, in tre strati. Come abbiamo detto, l'intera pavimentazione a dadi della strada del Ceneri, sarà ricoperta con un tappeto bituminoso di 3 cm.

Con questi allargamenti, i 7 km. della strada del Ceneri, da Rivera a Cadenazzo, risulteranno formati come segue :

per km. 2,540 : strada a 4 piste
per km. 1,300 : strada a 3 piste
per km. 3,160 : strada a 2 piste.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 3.300.000,— di cui Fr. 300.000,— per la correzione del 1. risvolto a Cadenazzo, quale supplemento di credito necessario per la completazione delle opere in corso.

SISTEMAZIONE DI VIA LUIGI FAVRE A CHIASSO

Il Comune di Chiasso ha provveduto, previ accordi col Dipartimento delle pubbliche costruzioni, alla sistemazione e alla pavimentazione di via Luigi Favre, la quale fa parte della strada cantonale Chiasso—Pedrinato.

La spesa è stata di Fr. 81.014,— di cui Fr. 20.000,— contributo fisso delle FFS poichè i lavori interessano l'ampliamento della stazione di Chiasso e franchi 61.014,— a carico del Comune e dello Stato, in parti uguali.

Vennero ampliati i raccordi con via Cattaneo e via al Penz, sistemati i marciapiedi con nuove bordure di granito e pavimentata la strada con miscela bituminosa di 13 cm. di spessore (3 cm. per i marciapiedi).

La quota a carico dello Stato ammonta quindi a Fr. 30.507,—.

CORREZIONE DELLA STRADA A LOVERCIANO (CASTEL S. PIETRO)

Con risoluzione governativa n. 6656 dell'11 dicembre 1962, è stato ratificato un accordo coi signori Antonio ed Enrico Bernasconi per la cessione, allo Stato, di una casa di abitazione, rustici e sedimi, demolizioni e sistemazioni diverse, ecc. e ciò allo scopo di correggere la curva a Loverciano della strada Castel S. Pietro—Balerna, priva di visuale.

L'indennità complessiva per questa espropriazione ammonta a Fr. 43.100,—. I lavori di sistemazione sono a carico dello Stato e sono preventivati in franchi 17.800,—.

Occorre quindi un credito di Fr. 60.900,—.

CORREZIONE DELLA STRADA CANEGGIO—BRUZELLA : TRONCO COSTA—CIMITERO DI BRUZELLA

La correzione si svolge lungo un tronco di 180 ml., fra la località "Costa" e il cimitero di Bruzella.

La miglioria consiste essenzialmente nell'ampliamento di una curva strozzata, senza visuale e perciò molto pericolosa e nel prolungamento, a valle, di un tombone in muratura. La larghezza del campo viabile sarà di m. 5,20 (m. 7 in corrispondenza alla curva).

La pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura.

La spesa è calcolata in Fr. 112.000,— interamente a carico dello Stato.

SUSSIDIAMENTO DELLE OPERE DI SISTEMAZIONE PER ALCUNI PASSAGGI A LIVELLO DI FERROVIE SECONDARIE

L'incrocio delle strade cantonali con la ferrovia Lugano—Ponte Tresa offre dei pericoli, dato il forte aumento del traffico. Si tratta in particolar modo dei passaggi a livello di Ponte Tresa, Magliaso, Caslano (Colombera), Muzzano ed Agno.

Dopo lunghe trattative con la Società delle Ferrovie Luganesi e ripetuti sopralluoghi, si è addivenuti ad un accordo, nel senso che lo Stato sussidia con il 60% la spesa per la sistemazione di questi 5 passaggi a livello, potenziandone gli impianti di sicurezza, mediante segnali automatici a luce intermittente o mezze barriere automatiche.

I progetti sono stati approvati dall'Ufficio federale dei trasporti del Dipartimento federale poste e ferrovie e dai Comuni interessati.

I lavori vennero eseguiti dalla Società Ferrovie Luganesi con una spesa di Fr. 97.746,10 come risulta dal seguente dettaglio :

a) passaggio a livello di Ponte Tresa (strada per Purasca—Fornasette—Luino) : segnali automatici a luce intermittente	Fr. 13.030,45
b) passaggio a livello di Magliaso (strada per Castellaccio) : segnali automatici a luce intermittente	Fr. 16.827,—
c) passaggio a livello di Caslano (in località Colombera) : segnali automatici a luce intermittente	Fr. 25.594,85
d) passaggio a livello di Muzzano (in località Cappella di Viglio) : segnali automatici a luce intermittente	Fr. 19.922,90
e) passaggio a livello di Agno : mezze barriere automatiche	Fr. 22.370,90
<i>Totale</i>	<u>Fr. 97.746,10</u>

I lavori consistono essenzialmente nella fornitura e posa degli apparecchi speciali di segnalazione, negli scavi per i cavi e gli allacciamenti, nella modifica dei binari e nelle diverse opere di adattamento.

Il sussidio cantonale è giustificato dall'art. 27 della legge federale sulle ferrovie 20 dicembre 1957 nel senso che ciascuna delle parti (e cioè il proprietario della ferrovia e il proprietario della strada) deve partecipare alla spesa nella misura in cui trae vantaggi dalla modifica delle condizioni esistenti. Non c'è dubbio che la sicurezza del traffico stradale tragga vantaggi da una segnalazione moderna ed efficiente dei passaggi a livello.

Il credito necessario ammonta a Fr. 58.647,—.

CORREZIONE DELLA STRADA TESSERETE—BIDOGNO TRA ROVEREDO E TREGGIA

Si correggono ca. 215 ml. di strada, poichè il tracciato attuale è tortuoso e stretto, così che la circolazione si svolge con pericolo, anche per il fatto che tra le sez. 13 e 18 esiste una zona franosa, con forti cedimenti che rendono urgenti i lavori di consolidamento.

L'allargamento della strada avviene completamente a monte, e la careggiata avrà una larghezza uniforme di m. 6 ; il tracciato subisce in tal modo un notevole miglioramento, con curve ad ampio raggio, a tutto vantaggio della sicurezza del traffico.

Il sottofondo sarà rinnovato con materiale sano e resistente ; la pavimentazione è prevista mediante doppia catramatura superficiale.

La spesa è calcolata in Fr. 285.000,— interamente a carico dello Stato.

CORREZIONE DELLA STRADA MASSAGNO—TESSERETE IN LOCALITA' DI VIRA

Il signor Enrico Bomio, Taverna, ha chiesto a suo tempo, di costruire una strada di accesso al mappale n. 2451 di Lugano, in territorio di Vira.

Il proprietario del terreno è stato invitato a spostare a monte l'accesso, in modo da correggere la pericolosa curva che fa la strada cantonale in quel punto; la proposta venne accettata ed il signor Bomio eseguirà direttamente, sotto il controllo dell'Ufficio tecnico cantonale, i lavori di allargamento della strada cantonale, con un preventivo di Fr. 62.500,— di cui Fr. 16.000,— a suo carico, per la sistemazione dell'accesso privato. Si devono aggiungere Fr. 5.500,— per la cessione allo Stato, di ca. mq. 150 di terreno necessario.

In tal modo, l'indennità complessiva riconosciuta all'interessato, ammonta a Fr. 52.000,— (ris. gov. n. 1364 del 20 marzo 1963) e sarà versata a lavori ultimati e collaudati.

Occorre quindi un credito di Fr. 52.000,—.

ALLARGAMENTO DEL MARCIAPIEDE IN VIA BORGO AD ASCONA

Il Comune di Ascona ha fatto allestire progetto e preventivo per l'allargamento del marciapiede in via Borgo, lungo le proprietà dei sigg. arch. Poncini e avv. Ressiga-Vacchini, per un tratto di 69 ml.

Il nuovo marciapiede avrà una larghezza di m. 2,22.

Il preventivo è calcolato in Fr. 33.000,— e lo Stato accorda un sussidio fisso di Fr. 15.000,—. Il lavoro sarà eseguito dal Comune di Ascona.

STRADA DI CIRCONVALLAZIONE IN LOCALITA' SAN GIORGIO A LOSONE : SISTEMAZIONE DEL RACCORDO PER GOLINO

Nel 1959, con decreto legislativo del 30 dicembre, il Gran Consiglio votava un credito di Fr. 180.000,— per il tronco stradale di circonvallazione alla frazione di S. Giorgio a Losone.

Nel frattempo l'opera è stata realizzata ma si rese subito evidente la necessità di migliorare il raccordo colla strada Losone—Golino, in direzione di Golino, poichè l'imbocco non offre sufficiente visuale data la presenza di fabbricati lungo la curva.

Il progetto prevede quindi la demolizione degli stabili di proprietà Francesco Ambrosini (casa di abitazione-ristorante, stalla e sedimi) e l'allargamento del campo stradale su una lunghezza di 60 ml., nonchè la costruzione di un marciapiede di ml. 1,50.

Mediante ris. gov. n. 326 del 18 gennaio 1963 il Consiglio di Stato ha ratificato gli accordi bonali di espropriazione. La pavimentazione sarà fatta con impasto bituminoso di 10 cm. di spessore.

La spesa è valutata in Fr. 110.000,— di cui Fr. 96.000,— per le espropriazioni, demolizioni, ecc. e Fr. 14.000,— per i lavori stradali veri e propri.

Il Comune di Losone partecipa con un contributo del 25 % e cioè con una quota di Fr. 27.500,— e lo Stato col rimanente, vale a dire con Fr. 82.500,—.

SISTEMAZIONE DELLA STRADA GOLINO/BIVIO INTRAGNA—CAVIGLIANO

La correzione si svolge su un percorso di ca. 320 ml., lungo il tronco Golino—Cavigliano e precisamente dal ponte sulla Melezza, che rimane intatto, al punto in cui la strada è già stata pavimentata, verso Cavigliano; è compreso in questa correzione anche un tratto di 120 ml. che dal bivio sale verso Intragna.

La strada attuale è molto stretta e malagevole, per cui il traffico non è privo di pericoli.

Il nuovo campo viabile avrà una larghezza di 6 m. con pendenze longitudinali del 10—14 %.

La strada verrà pavimentata con un trattamento superficiale, mediante prodotti bituminosi.

Il preventivo di spesa ammonta a 120.000,— franchi interamente a carico dello Stato.

COSTRUZIONE DELLA STRADA DI ALLACCIAMENTO CUMIASCA—ALTENIGA (LEONTICA)

La strada cantonale che sale da Dongio a Corzoneso e a Cumiasca e quella che sale da Prugiasco a Leontica e ad Alteniga vengono ora allacciate da un nuovo tronco che collega Cumiasca con Alteniga, formando un anello di circoscrizione.

Si tratta di un vecchio progetto che risale al 1936 e per il quale il Gran Consiglio ebbe già a stanziare un credito di Fr. 122.000,— nel 1936 e un nuovo credito di Fr. 70.500,— nel 1940.

Il lavoro non venne eseguito poichè si preferì dare la precedenza alla correzione della strada Prugiasco—Leontica.

Il nuovo tronco fu incluso nelle opere di raggruppamento dei Comuni di Leontica e di Prugiasco, sussidiate dalla Confederazione e dal Cantone.

Si tratta di una strada di ml. 870, con un preventivo di Fr. 107.000,— per una larghezza di m. 3,30 e con un supplemento di spesa di Fr. 75.000,— per la maggior larghezza fino a m. 4,50.

Con decreto legislativo del 28 settembre 1961 il Gran Consiglio ha stanziato i sussidi a favore di queste opere di raggruppamento, accordando sul preventivo Fr. 75.000,— per la maggior larghezza della strada Cumiasca—Alteniga, un sussidio del 70 % pari a Fr. 52.500,—. Resterebbero Fr. 22.500,— e cioè il 30 % a carico del consorzio, ma dato che occorre allacciare due tronchi di strade cantonali e che già a suo tempo furono votati i crediti necessari, assunti poi in altri lavori, si ritiene equo di mettere a carico dello Stato l'intera spesa causata dalla maggior larghezza di questo tronco di allacciamento, conferendogli colla costruzione, il carattere di strada cantonale.

Occorre quindi un credito di Fr. 22.500,—.

ESPROPRIAZIONE DI UNO STABILE A CASTRO PER LA CORREZIONE NELL'ABITATO

La correzione stradale nell'abitato di Castro esige la demolizione del fabbricato al mappale 132, proprietà dei signori eredi fu Giacomo Bolla.

La ris. gov. n. 6246 del 20 novembre 1962 ha ratificato gli accordi bonali di espropriazione, in base ai quali lo stabile e il relativo sedime vengono ceduti allo Stato per la somma complessiva di Fr. 20.000,—.

Lo Stato assume a suo carico le spese di demolizione.

E' quindi necessario un credito di Fr. 20.000,—.

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

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
F. Ghisletta

p. o. il Cancelliere :
Beati

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

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

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 11 aprile 1963 n. 1131 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>
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Correz. della strada del Gambarogno, dal km. 0,380 al km. 2,535 in territorio di Caviano e S. Abbondio	4.150.000,—	2.330.000,—	1.820.000,—
2. Soppressione del passaggio a livello di Molinazzo (Arbedo)	3.750.000,—	2.450.000,—	1.300.000,—
3. Sistemazione della strada del Monte Ceneri, da Rivera a Cadenazzo	3.300.000,—	3.300.000,—	—,—
4. Sistemazione di Via Luigi Favre a Chiasso (contributo)	30.507,—	30.507,—	—,—
5. Correzione della strada a Loverciano (Castel S. Pietro)	60.900,—	60.900,—	—,—
6. Correzione della strada Caneggio—Bruzella: tronco Costa—cimitero di Bruzella	112.000,—	112.000,—	—,—
7. Sussidiamento delle spese di sistemazione per alcuni passaggi a livello di ferrovie secondarie	58.647,—	58.647,—	—,—
8. Correzione della strada Tesserete—Bidogno, tra Roveredo e Treggia	285.000,—	285.000,—	—,—
9. Correzione della strada Massagno—Tesserete in località di Vira	52.000,—	52.000,—	—,—
10. Allargamento del marciapiede in via Borgo ad Ascona (contr.)	15.000,—	15.000,—	—,—

<i>Designazione dell'opera</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	<i>Contributi</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
11. Strada di circonvallazione in località S. Giorgio a Losone : sistemazione del raccordo per Golino	110.000,—	82.500,—	27.500,—
12. Sistemazione della strada Golino—bivio Intragna—Cavigliano	120.000,—	120.000,—	—,—
13. Costruzione della strada di allacciamento Cumiasca—Alteniga (Leontica)	22.500,—	22.500,—	—,—
14. Espropriazione di uno stabile a Castro, per la correzione nell'abitato	20.000,—	20.000,—	—,—
<i>Totale</i>	<i>12.086.554,—</i>	<i>8.939.054,—</i>	<i>3.147.500,—</i>

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 sarà versato in due rate : una, e cioè la metà, all'inizio dei lavori, e il saldo a lavori ultimati e collaudati.

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.