

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 XXIII periodo e una modifica (art. 24 bis) della legge del 17 gennaio 1951 sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali

(del 23 dicembre 1966)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Vi sottoponiamo per esame ed approvazione i progetti e i preventivi di varie opere da eseguire nell'ambito del XXIII periodo di sistemazione delle strade cantonali.

Come già rilevato nei precedenti messaggi la sistemazione della nostra rete stradale rimane compito di primaria importanza, che naturalmente richiede cospicui mezzi finanziari. Negli ultimi anni si è proceduto ai seguenti investimenti:

1962	Fr. 33.245.956,—
1963	Fr. 24.981.199,—
1964	Fr. 31.038.608,—
1965	Fr. 32.935.062,—

La spesa prevista per le opere contemplate da questo messaggio — la cui necessità non può essere contestata — è di 42,4 milioni di franchi. Circa un terzo di questa spesa sarà coperto dai contributi della Confederazione (per la tratta Ascona - Brissago e per la strada del Lucomagno quali strade principali; per la strada del Ceneri quale partecipazione delle strade nazionali), dei Comuni o di altri enti. A carico del Cantone sono 29,1 milioni di franchi (prescindendo dall'8 % pure a carico del Cantone sulla partecipazione di 2,9 milioni di franchi delle strade nazionali alla strada del Ceneri, per cui si attingerà al credito concesso dal Gran Consiglio con il decreto legislativo 23 giugno 1966). Le opere saranno eseguite nei prossimi anni secondo le disponibilità dei singoli preventivi, e a dipendenza dello svolgimento delle procedure di espropriazione, in taluni casi assai complesse.

Se il messaggio del XXII periodo, presentato il 26 ottobre 1965 e approvato dal Gran Consiglio il 21 dicembre successivo, è stato definito il messaggio per le strade secondarie, il nuovo programma ripropone uno sforzo notevole per la sistemazione delle strade principali.

Circa 26 milioni di franchi sono necessari infatti per la nuova strada Bellinzona - Giubiasco, per la correzione della strada Lavorgo - Fedoccio, per la sistemazione della strada nell'abitato di Rodi-Fiesso, per la correzione della strada Ascona-Brissago, per la correzione della rampa sud del Ceneri, per la correzione della strada del Lucomagno tra Casaccia e il confine grigionese, per la sistemazione della strada nell'abitato di Airole.

Le opere sulla Airole - Chiasso sono necessarie data l'intensità del traffico che si svolge su questa arteria, indipendentemente dalla costruzione della N. 2 o proprio per il ritardo che detta costruzione conosce e sulla cui problematica il Gran

Consiglio già è stato ampiamente orientato. La sistemazione della rampa nord del Ceneri, che si è rivelata particolarmente provvida, deve trovare il suo logico complemento con la sistemazione della rampa sud, che tien conto della futura opera autostradale e la cui necessità già è stata riconosciuta dalla Commissione della Gestione.

La correzione della strada Lavorgo - Fedoccio migliorerà notevolmente le condizioni della circolazione in quel punto della Leventina, e altrettanto va detto per il nuovo tronco Bellinzona - Giubiasco, che avrà indiscutibile importanza anche dopo la costruzione della strada nazionale.

La richiesta di credito per la tratta Casaccia - confine grigionese attesta la volontà del Consiglio di Stato di proseguire la sistemazione della strada del Lucomagno e di ottenere dall'Autorità federale il doveroso riconoscimento dell'importanza di questa via di comunicazione, che dovrà tradursi poi nell'approvazione del progetto già elaborato dal Cantone per la tratta Pian Segno - Casaccia con le necessarie opere di protezione e nella concessione del relativo sussidio, mentre è avviato lo studio per la sistemazione della tratta Campra - Pian Segno che pone delicati problemi di tracciato per le condizioni geologiche.

Il progetto della tratta Cantonaccio - Monte Tabor sull'Ascona - Brissago costituisce il complemento di quello della tratta Monte Tabor - Lorello, approvato dal Gran Consiglio il 19 febbraio 1964.

Di particolare rilievo sono anche :

- la circonvallazione di Muggio ;
- la circonvallazione di Golino e le correzioni tra Cavigliano, Golino e Losone che miglioreranno le condizioni di accesso alle Centovalli e alle terre di Pedemonte, gravate dal crollo del ponte della Gura presso Intragna, per la cui sostituzione definitiva è allo studio un nuovo tracciato con un importante manufatto più a valle ;
- la richiesta di pubblica utilità per rimuovere gli ultimi ostacoli alla realizzazione delle prime opere per la sistemazione integrale della strada della Vallemaggia, ossia le circonvallazioni di Avegno e di Someo, i cui crediti già sono stati concessi ;
- la correzione delle tratte Cerentino - Bosco Gurin e Cerentino - Campo Vallemaggia, conformemente pure al programma enunciato con il messaggio sulla soppressione della ferrovia della Vallemaggia per le strade laterali, e la correzione fra Peccia e Fusio.

Contemporaneamente vi proponiamo un disegno di decreto legislativo che modifica la legge del 17 gennaio 1951 sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso di strade cantonali (LCMS). La riforma ha lo scopo di disciplinare la costruzione e il finanziamento di sottopassaggi o soprappassaggi pedonali sulle strade cantonali.

L'espansione del traffico stradale pone continuamente nuovi problemi dal profilo della sicurezza e della fluidità della circolazione. Un problema particolarmente delicato è costituito dalla sicurezza del transito pedonale, a tutela del quale la vigente LCMS prevede (art. 24) la costruzione di marciapiedi lungo le strade cantonali, obbligando i Comuni interessati a partecipare alle spese di costruzione (art. 23) e di manutenzione (art. 27).

Nella situazione di oggi la soluzione va ricercata nella costruzione di sotto o soprappassaggi pedonali, almeno nei centri urbani percorsi dalle grandi direttrici di traffico. Ad essi si riferisce anche la mozione deposta il 3 novembre 1964 dal compianto on. Boffa e confirmatari.

E' certo che tali opere giovano in misura considerevole alla sicurezza ed alla fluidità del traffico pedonale e veicolare. Senonchè il loro costo relativamente

elevato ne rende problematica l'esecuzione. D'altra parte un sottopassaggio pedonale situato in corrispondenza di una strada cantonale può giovare anche agli interessi del Cantone quale proprietario della strada. E' quindi opportuno prevedere una partecipazione del Cantone alle spese di costruzione, laddove si ravvisa un suo interesse.

La legislazione vigente non contempla questa eventualità, che solo in via interpretativa potrebbe essere dedotta dagli articoli 23 e 24 LCMS.

Appare quindi opportuno dare un chiaro fondamento normativo alla ripartizione delle spese di costruzione dei sottopassi tra Cantone e Comuni, mediante l'introduzione di un articolo 24 bis della LCMS.

Esso prevede che la costruzione spetta ai Comuni, cui lo Stato corrisponde, sempre ritenuto un interesse cantonale, un sussidio variabile fra il 30 e il 50 %. La misura del sussidio in ogni singolo caso sarà determinata secondo gli stessi criteri contemplati dall'articolo 23.

Dalla somma sussidiabile devono essere dedotti eventuali sussidi federali. Si può infatti pensare a casi in cui sussidi sono corrisposti dalla Confederazione nell'ambito del finanziamento di opere di protezione civile o nell'ambito dell'ordinario sussidiamento di strade.

Per contro gli oneri di manutenzione toccheranno integralmente ai Comuni. I diritti relativi alla costruzione sotto il campo stradale verrebbero accordati in forma di diritto di superficie (art. 779 CCS).

L'art. 24 bis avrà quindi il seguente tenore :

Art. 24 bis

**Costruzione di
sotto e soprap-
passaggi pedonali**

Il Cantone sussidia la costruzione di sottopassaggi pedonali da parte dei Comuni quando tali opere giovano alla sicurezza e alla fluidità del traffico su una strada cantonale.

Il sussidio cantonale varia dal 30 al 50 % delle spese di costruzione preventivate ed approvate dall'Autorità cantonale, escluse le spese per lo spostamento di condotte e per l'acquisizione di terreni o di diritti privati. Dalla somma sussidiabile vanno inoltre dedotti eventuali sussidi federali.

Sulla base della nuova norma proposta il Consiglio di Stato già propone lo stanziamento di un credito per il sottopassaggio di Besso, prima opera del genere presentata al sussidiamento (vedi elenco opere, n. 34).

Facciamo seguire una descrizione delle singole opere :

1. Strada accesso a S. Antonio, Comune di Vogorno

Il progetto prevede la costruzione di una nuova strada d'accesso alla frazione di S. Antonio di Vogorno, che è in relazione alla nuova strada della Valle Verzasca, della lunghezza di ca. ml. 100. La larghezza della carreggiata è di m. 5.00 e la pendenza massima 8,22 %.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 182.000,— così ripartiti :

a) a carico del Comune di Vogorno : contributo fisso	Fr. 15.000,—
b) a carico della Verzasca S.A. : contributo fisso	Fr. 55.000,—
c) a carico dello Stato : la rimanenza	<u>Fr. 112.000,—</u>
Totale	Fr. 182.000,—

I piani sono stati esposti nella cancelleria comunale di Vogorno dal 1. al 31 agosto 1965 per la procedura di pubblica utilità. Durante questo periodo è stato presentato un solo ricorso e precisamente: Gamboni Cesare, Vogorno, mappa 444. Domanda che il sedime stradale progettato venga spostato più a nord per risparmiare buona parte della proprietà che in base al progetto esposto verrebbe tagliata diagonalmente, lasciando uno scorporo di poco valore.

Si osserva: per la soluzione di questo problema sono state studiate diverse varianti; quella scelta rappresenta la soluzione più razionale sia dal lato tecnico che finanziario. La richiesta non può quindi essere ammessa. Il proprietario potrà, in sede espropriativa, far valere gli eventuali inconvenienti e danni subiti, che potranno essere esaminati e giudicati dalla Commissione di espropriazione.

2. Costruzione della nuova strada di circonvallazione di Bellinzona - Giubiasco

La nuova strada di circonvallazione Bellinzona - Giubiasco inizia all'incrocio del viale Stefano Franscini con via E. Motta, segue parallelamente la Scuola arti e mestieri indi attraversa il torrente Dragonato, i Saleggi e la linea FFS e si innesta sull'esistente strada cantonale nelle vicinanze della proprietà Cattori. Ha una lunghezza complessiva di ca. ml. 1620. La larghezza della carreggiata è di m. 9,00; sui due lati sono previsti marciapiedi della larghezza di m. 1,50; la larghezza totale del campo stradale è quindi di m. 12,—.

Lungo il tracciato è previsto un solo manufatto di una certa importanza e cioè il sottopasso della ferrovia, che verrà costruito in cemento armato.

La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso, dello spessore di cm. 13 per il campo stradale e cm. 6 per i marciapiedi.

La spesa preventiva per l'opera è di Fr. 4.270.000,— così suddivisa:

a) a carico del Comune di Bellinzona: contributo fisso	Fr. 1.400.000,—
b) a carico del Comune di Giubiasco: contributo fisso	Fr. 350.000,—
c) a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 2.520.000,—
Totale	Fr. 4.270.000,—

A lavori ultimati il tronco di strada cantonale via Franscini (incrocio con via E. Motta) - via Lugano - Isola Bella - Incrocio con nuova strada di circonvallazione passerà in proprietà e manutenzione ai Comuni di Bellinzona e Giubiasco, nell'ambito del loro territorio.

I piani sono stati esposti nelle cancellerie municipali di Bellinzona e Giubiasco per la procedura di pubblica utilità dal 12 ottobre al 12 novembre 1965. Durante questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato.

3. Marciapiede lungo l'accesso nord di Quartino

Lungo questo tronco di strada sono sorte parecchie costruzioni industriali e d'appartamento, nonchè la nuova chiesa, per cui si ritiene opportuno costruire almeno un marciapiede, della larghezza di m. 1,50, lungo un ciglio stradale.

La spesa è di Fr. 70.000,— così ripartita:

a) a carico del Comune di Magadino: contributo fisso	Fr. 15.000,—
b) a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 55.000,—
Totale	Fr. 70.000,—

Il progetto è stato esposto presso la cancelleria municipale di Magadino dal 12 ottobre al 12 novembre 1965 per la procedura di pubblica utilità.

Entro questo periodo sono stati presentati i seguenti ricorsi :

1. *Petizione Cotta Emilio e firmatari*

Domandano la costruzione del marciapiede sul lato opposto a quello previsto dal progetto.

L'ubicazione del marciapiede è stata concordata con il Municipio ed è la più razionale. Si osserva che davanti alla chiesa e davanti alla Coop esiste già un piazzale per cui il marciapiede non è necessario, e davanti all'ufficio postale si potrebbe eliminare il muro di cinta e formare così un salvagente.

2. *Sargenti Marta per eredi Sargenti fu Paolo, Quartino* (mapp. n. 353)

Non è d'accordo di cedere il pezzo di terreno largo m. 1,50 dalla casa alla fine dell'orto in quanto ritiene l'area pubblica larga a sufficienza.

Per ragioni tecniche costruttive non si può modificare il progetto ; quindi non possiamo rinunciare all'espropriazione della striscia di m. 1,50.

3. *Carminati Costantino di Giovanni, Quartino* (mapp. 369)

Non è d'accordo con il tracciato del progettato marciapiede ; in via subordinata chiede di poter costruire a filo del marciapiede e l'espropriazione di una striscia di fabbricato.

Per ragioni tecniche e costruttive non si può modificare il progetto. Le richieste in via subordinata non riguardano questa procedura ma quella di espropriazione.

4. *Circonvallazione di Muggio*

Il progetto prevede la costruzione di una strada di circonvallazione dell'abitato di Muggio della lunghezza di ml. 850. Il nuovo tronco stradale abbandona la strada in prossimità dell'albergo Internazionale, indi attraversa a valle l'abitato e si innesta nuovamente nella strada esistente all'uscita nord del paese nelle vicinanze del lavatoio pubblico.

Con quest'opera il problema assai complesso della viabilità a Muggio, viene risolto in modo razionale, tenendo in giusta considerazione gli interessi pubblici e privati e la salvaguardia del paesaggio.

La nuova strada risolverà pure il problema di un collegamento più rapido ed agevole alle frazioni di Scudellate e Roncapiano, inoltre aprirà nuove possibilità di sviluppo turistico ed economico alla intera Valle di Muggio.

La larghezza della carreggiata sarà di m. 6,00 ; sul ciglio a monte per una lunghezza di ml. 630 sarà costruito un marciapiede della larghezza di m. 1,50. La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso.

La spesa complessiva è di Fr. 2.432.000,— così ripartita :

a) a carico del Comune di Muggio : contributo fisso	Fr. 100.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 2.332.000,—
Totale	Fr. 2.432.000,—

La vecchia strada dalla sez. 20 alla sez. 85 (vedi piano esposto) passerà in proprietà e manutenzione al Comune.

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Muggio dal 12 ottobre al 12 novembre 1965 per la procedura di pubblica utilità.

Entro questo periodo vennero inoltrati due ricorsi :

1. *Bulla Elvezio, Cassarate*

Non contesta la pubblica utilità dell'opera, ma chiede che lo Stato prenda

le necessarie misure affinché possa venire in possesso di una casa in sostituzione di quella che verrà demolita.

Questa richiesta non riguarda questa procedura, semmai quella di espropriazione.

2. *Tironi - Petazzi Lidia, Muggio*

Non contesta la pubblica utilità dell'opera ma chiede che la sua casa d'abitazione sia espropriata totalmente.

La richiesta è intempestiva, in quanto non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione.

5. *Correzione della strada Lavorgo - Fedoccio*

La correzione ha inizio nelle vicinanze della strada di accesso Lavorgo - Sobrio, segue fino all'albergo Defanti la strada esistente poi prosegue parallelamente alla linea ferroviaria fino al riale Baggengo a nord di Lavorgo, indi si innesta nuovamente nella strada cantonale, per poi seguire il tracciato esistente fino al soprapasso FFS di Fedoccio.

La lunghezza complessiva è di ml. 2200. La correzione della strada verso sud, compreso il sottopasso è in relazione alla scelta del tracciato autostradale, e quindi non può essere ancora programmata.

La costruzione del nuovo tronco lungo la linea ferroviaria implica lo spostamento e la sistemazione di diversi servizi ferroviari (scalo merci, rimesse pesa, rampe, ecc.). Per queste opere che saranno eseguite direttamente dalle FFS lo Stato verserà, in base a una convenzione, una indennità globale fissa di Fr. 540.000,—.

La larghezza della carreggiata è di m. 7,00; ai lati sono previste banchine o marciapiedi della larghezza minima di m. 1,50. La pavimentazione nell'abitato sarà in conglomerato bituminoso, fuori in calcestruzzo.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 4.310.000,— così ripartiti:

a) a carico del Comune di Chiggiogna : contributo fisso	Fr. 130.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 4.180.000,—
Totale	Fr. 4.310.000,—

Il tronco di strada esistente dalla sez. A alla sez. 11 (vedi piano n. 1 - 6165) a lavori ultimati passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Chiggiogna.

Il progetto è stato esposto nella cancelleria comunale di Chiggiogna dal 21 febbraio ai 21 marzo 1965. Entro questo periodo vennero inoltrati i seguenti ricorsi:

1. *Aar e Ticino, Bodio*

Non contesta la pubblica utilità, ma chiede il mantenimento di alcune opere già esistenti e inerenti i riali. Questo ricorso, trattando opere di dettaglio, non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione. Comunque le richieste in via principale o in via subordinata saranno esaminate e definite direttamente fra le parti interessate, FFS, Cantone e Atel.

2. *La Leventinese, Lavorgo*

Non contesta la pubblica utilità, ma chiede lo spostamento altrove dei vivaì per l'allevamento di avannotti.

La richiesta non riguarda questa procedura, perciò è da ritenersi intempestiva.

3. *Sinder Emilia, Lavorgo* (mapp. 896)

Chiede che non sia riconosciuta la pubblica utilità dell'opera limitatamente al mappale n. 896 che non dovrebbe essere espropriato.

Per ragioni tecniche e di sicurezza per la circolazione stradale, il fabbricato deve essere demolito, in quanto ostacola la visuale al crocevia fra la nuova strada e quella esistente.

6. *Correzione strada nell'abitato di Tesserete*

Il progetto prevede la correzione di circa 850 ml. di strada cantonale nell'abitato di Tesserete. La correzione ha inizio al confine territoriale fra Sala e Tesserete, segue in parte la via Enrico Frascina, indi svolta in via Natale Pugnetti e termina circa 400 m. oltre la chiesa parrocchiale.

La sistemazione stradale creerà un notevole vantaggio alla fluidità del traffico motorizzato, nonché una maggiore sicurezza al traffico pedonale che, per la presenza della chiesa, del cimitero, delle scuole e dei vari esercizi pubblici, quotidianamente percorre questa strada. La sezione tipo prevede la larghezza della carreggiata di m. 6,00 più due marciapiedi di m. 1,50.

La spesa preventivata ammonta a Fr. 950.000,— così suddivisa :

a) a carico del Comune di Tesserete : contributo fisso	Fr. 180.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 770.000,—
Totale	Fr. 950.000,—

I piani sono stati esposti presso la cancelleria municipale di Tesserete dal 18 marzo al 18 aprile 1966 per la procedura di pubblica utilità. Entro questo periodo vennero inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Balestra Elena, Tesserete* (mapp. 329)

Chiede di variare il tracciato lungo la sua proprietà in modo da annullare l'espropriazione, perciò di realizzare la correzione sul lato opposto, cioè lungo i mappali 74 - 75 - 76 - 77.

Per ragioni tecniche il tracciato non può essere variato, la chiesa parrocchiale rappresenta un punto fisso che condiziona il tracciato stradale.

L'espropriazione prevista dal progetto serve solamente per la costruzione del marciapiede, quindi non pregiudica l'esercizio pubblico, ma semmai crea una sicurezza per i clienti.

2. *Guerra Giancarlo, Tesserete* (mapp. 333)

Non intende contestare la pubblica utilità dell'opera, ma domanda che anche lungo la sua particella il marciapiede venga a trovarsi sull'attuale sedime stradale e ciò per non peggiorare la visibilità del traffico ascendente. Per ragioni tecniche la richiesta non può essere ammessa. Si fa rilevare che non vi sarà un peggioramento della visuale, ma bensì un miglioramento, in quanto il ciglio stradale non viene modificato, inoltre l'esistenza del nuovo marciapiede creerà maggior visuale nella curva.

3. *Consiglio Parrocchiale, Tesserete*

a) *Oratorio festivo*

Non contesta la pubblica utilità dell'opera, ma chiede come verrà sistemato l'imbocco con la strada dietro la chiesa.

Trattandosi di una questione riguardante i piani di dettaglio, non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione.

Il ricorso è da ritenersi intempestivo.

b) Chiesa di S. Stefano

Non contesta la pubblica utilità, ma chiede un minor arretramento della curva.

Per i motivi sopra esposti anche questo ricorso è intempestivo.

4. *Sarinelli Enrico, Tesserete*

Non intende contestare la pubblica utilità dell'opera, ma ritiene che una strada di m. 9,00 di larghezza, sia eccessiva per l'importanza di questa strada. La larghezza totale del sedime stradale è di m. 9,00 così ripartita: m. 6,00 di carreggiata più due marciapiedi di m. 1,50.

Queste dimensioni devono ritenersi le minime indispensabili per una strada secondaria nell'abitato, se si vuol ottenere una certa fluidità del traffico e una sicurezza per i pedoni.

5. *Quadri Gilberto, Tesserete*

Non contesta la pubblica utilità, ma chiede informazioni sulle conseguenze che deriveranno alla rampa di accesso alla sua autorimessa, in seguito alla correzione stradale.

Anche questo ricorso è intempestivo; riguarda la procedura di espropriazione.

7. *Sistemazione strada e marciapiedi nell'abitato di Rodi-Fiesso*

Il progetto prevede di coprire l'esistente pavimentazione in dadi con un tappeto in conglomerato bituminoso, allo scopo di eliminare gli inconvenienti dovuti alla rumorosità ed alle notevoli depressioni esistenti sulla carreggiata stradale. Parallelamente è previsto il totale rifacimento degli esistenti marciapiedi ed il drenaggio del sottofondo stradale.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 270.000,— così ripartita:

a) a carico del Comune di Prato Leventina : contributo fisso	Fr. 80.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 190.000,—
Totale	Fr. 270.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Prato Leventina dal 6 aprile al 6 maggio 1966. Entro questo periodo di tempo venne inoltrato un solo ricorso di

Fernando Bernardoni, Massagno.

Chiede :

- a) in via principale che non sia richiesto contributo al Comune per l'esecuzione dell'opera ;
- b) in via subordinata che sia richiesto al Comune solamente il rimborso delle spese per la sistemazione delle parti di proprietà comunale.

Si osserva :

1. Non si tratta di lavori di manutenzione, ma di miglioria stradale in quanto la pavimentazione esistente viene sostituita da un altro tipo e perciò viene applicato l'art. 23 della legge 17 gennaio 1951 sulla costruzione e manutenzione delle strade cantonali.
2. Vengono pure rifatti totalmente i marciapiedi ; per questi lavori viene applicato l'art. 27 della succitata legge, quindi il contributo fissato è senz'altro equo e giustificato.

3. Il progetto è stato approvato dal Municipio il 27 gennaio 1966 e dall'Assemblea comunale il 27 febbraio 1966, sia dal punto di vista tecnico che finanziario; in particolare è stato accettato il contributo che il Comune dovrà versare allo Stato nella misura di Fr. 80.000,—.

8. *Correzione strada Morbio Superiore - Sagno*

Il progetto prevede la correzione della strada Morbio Superiore - Sagno in territorio di Morbio Superiore e di Sagno per una lunghezza di circa ml. 1000. La correzione ha inizio alla « Cappelletta » e termina all'entrata dell'abitato di Sagno. La carreggiata avrà una larghezza di m. 6,00 e sarà così in grado di smaltire il traffico turistico che si sviluppa in questa zona. Il tracciato esistente verrà sensibilmente migliorato, con adeguati ampliamenti delle curve.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 500.000,— così ripartiti :

a) a carico del Comune di Sagno : contributo fisso	Fr. 30.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 470.000,—
Totale	Fr. 500.000,—

A partire dal 1. gennaio 1966 il tratto di strada Sagno - Vacallo in territorio di Sagno passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Sagno.

Il progetto è stato esposto nella cancelleria di Sagno dal 18 aprile al 18 maggio 1966. Entro questo periodo è pervenuto un solo ricorso e cioè :

Chiesa Francesco e Maddalena, Sagno

Non contestano la pubblica utilità dell'opera, ma fanno alcune osservazioni inerenti questioni che non riguardano questa procedura, ma quella di espropriazione e dell'esposizione dei piani di esecuzione. Il ricorso è quindi da ritenersi intempestivo.

9. *Correzione via Brione a Minusio*

La correzione della via Brione inizia in prossimità della chiesa che segue fino a Via di Mezzo, prosegue poi lungo quest'ultima fino all'incrocio con il Vicolo del Borgaccio indi s'innesta nella via Brione e va a terminare in prossimità dell'incrocio con via Solaria. Il tronco inferiore di via Brione viene abbandonato e passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Minusio.

L'andamento planimetrico del nuovo tracciato porterà un notevole miglioramento alla fluidità del traffico automobilistico e pedonale. L'allargamento del campo stradale comporta la demolizione di sette case di abitazione, undici rustici e una cappella votiva.

La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso. La carreggiata avrà una larghezza di ml. 6,00 più un marciapiede di ml. 1,50 lungo il ciglio a monte e un secondo marciapiede della medesima larghezza sul ciglio a valle, limitatamente alle sez. 1 - 22.

La spesa preventivata è di Fr. 860.000,—, così ripartita :

a) a carico del Comune di Minusio : contributo fisso	Fr. 400.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 460.000,—
Totale	Fr. 860.000,—

La via Quirico passa in proprietà e manutenzione al Comune a partire dal 1. gennaio 1966.

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Minusio dal 18 aprile

al 18 maggio 1966 per la procedura di pubblica utilità. Entro questo periodo sono stati inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Coniugi Costantini - Pelucca, Minusio* (mapp. 875)

Chiedono :

- a) in via principale che sia negata la pubblica utilità dell'opera qualora essa venisse realizzata sulle basi del progetto esposto ;
- b) in via subordinata lo spostamento del tracciato onde alleggerire sensibilmente l'entità dell'esproprio imposto alla part. 875.

Per ragioni tecniche il progetto non può essere modificato in quanto il tracciato scelto è condizionato sia dai fabbricati esistenti che dalla larghezza fissata per il futuro sedime stradale ; perciò la superficie del sedime da espropriare non può essere ridotta.

2. *Frizzi Anni e Frizzi Achille di Giacomo, Minusio* (mapp. 866)

Con il ricorso inoltrato dalla comunione ereditaria Frizzi Anni e Achille di Giacomo si chiede :

- a) che sia revocata la risoluzione governativa 25 marzo 1966 del Consiglio di Stato concernente la pubblica utilità dell'opera di correzione di via Brione a Minusio ;
- b) in via subordinata che l'opera venga realizzata tenendo conto delle riserve fatte dai ricorrenti nel ricorso.

Ad a) la correzione di via Brione è la logica continuazione della sistemazione del tronco di strada Brione - Minusio, in quanto va a innestarsi sulla via San Gottardo, che rappresenta la direttrice del traffico Locarno - Bellinzona - Lugano. Il tracciato scelto deve quindi ritenersi il più idoneo e razionale per risolvere questo problema.

Il progetto, per ragioni tecniche, già menzionate, non può essere variato ; inoltre la costruzione di un marciapiede nell'abitato è una necessità che non può essere contestata, se si considerano i grossi pericoli causati dal continuo aumento del traffico motorizzato.

Ad b) non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione.

3. *Merlini Eredi fu Adolfo, Minusio* (mapp. 1138 e 1142)

Contestano la procedura, in quanto le particelle n. 1037 e 1137 formanti il sedime stradale adiacente ai particellari 1138 e 1142 di loro proprietà sono iscritte a nome del Comune di Minusio, quindi la correzione dovrebbe essere promossa dal Comune e non dal Cantone ; inoltre contestano il tracciato e la pubblica utilità dell'opera.

La procedura adottata è conforme alle vigenti leggi sulla costruzione e manutenzione delle strade cantonali (17 gennaio 1951) e d'espropriazione (16 gennaio 1940), in quanto il Gran Consiglio risolvendo l'esecuzione dell'opera, implicitamente conferisce alla stessa il carattere di pubblica utilità, quindi il diritto di espropriare i fondi, compresi quelli comunali.

Il tracciato, come già sopra esposto, non può essere modificato.

4. *Vella Dina e Adelina, Minusio* (mapp. 2606)

Contestano la pubblica utilità per quanto concerne la costruzione del marciapiede, in quanto si vedrebbero private dell'autorimessa.

Il marciapiede nell'abitato è una necessità che non può più essere ignorata per la salvaguardia dei pedoni, e nemmeno paragonata all'eliminazione di un garage.

5. *Sorelle Martinoni fu Martino, Minusio (mapp. 1141)*

Contestano la pubblica utilità dell'opera, in quanto con la correzione viene eliminato il sub. B, che è il locale bagno WC della casetta di abitazione.

Il progetto per motivi tecnici non può essere modificato.

10. *Correzione strade nell'abitato di Breno*

Il progetto prevede la correzione stradale nell'abitato di Breno, dall'ufficio postale fino all'uscita verso Fescoggia, per una lunghezza di ca. ml. 200. Vengono demoliti alcuni vecchi fabbricati e stalle; con queste demolizioni si elimineranno le pericolose curve e strettoie esistenti nell'agglomerato.

Il campo stradale avrà una larghezza di m. 6,00 più un marciapiede dove sarà possibile. La spesa preventivata ammonta a Fr. 195.000,— così ripartiti:

a) a carico del Comune di Breno : contributo fisso	Fr. 25.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 170.000,—
Totale	Fr. 195.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Breno per la procedura di pubblica utilità dal 21 aprile al 21 maggio 1966. Entro questo periodo venne inoltrato un solo ricorso e precisamente:

Grandi Dina e Dora, Breno (mapp. n. 10)

Contestano la pubblica utilità dell'opera per l'espropriazione totale della stalla in quanto ritengono che la demolizione di solo metà della medesima sia sufficiente per l'allargamento stradale; inoltre affermano che, per mancanza di disponibilità di stalle in paese, sarebbe difficile continuare con la loro azienda agricola.

Per ragioni tecniche e di circolazione la stalla deve essere demolita totalmente. La demolizione parziale non risolverebbe in modo razionale il problema sia dal lato tecnico che da quello del traffico stradale e della sicurezza in generale.

11. *Strada di circonvallazione a Golino*

Il progetto prevede la costruzione di una strada di circonvallazione dell'abitato di Golino, per evitare l'attraversamento dell'agglomerato dove è impossibile l'incrocio di due autovetture, nonché il passaggio degli automezzi pesanti.

Il nuovo tronco stradale della lunghezza di ca. ml. 430 abbandona la strada esistente in prossimità del cimitero e dopo aver attraversato una zona vignata, si immette nuovamente nella cantonale oltre il limite del nucleo abitato.

La larghezza della carreggiata è di m. 6,00. Sono previste due marciapiedi di m. 1,50. La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso.

La spesa complessiva è di Fr. 850.000,— così ripartita:

a) a carico del Comune di Intragna : contributo fisso	Fr. 50.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 800.000,—
Totale	Fr. 850.000,—

Il tronco della strada esistente fra le sez. 16 e 32 a lavori ultimati passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Intragna.

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Intragna dal 21 aprile al 21 maggio 1966 per la procedura di pubblica utilità. Entro questo periodo di tempo vennero inoltrati i seguenti ricorsi:

1. *Salmina Luigi fu Silvio, e moglie Maria n. Pellanda*

Inoltrano ricorso per il fatto che non hanno potuto costruire, malgrado la concessione precaria rilasciata dal Dipartimento costruzioni n. 17.911 del 30 maggio 1963.

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

2. *Brunoni Augusto, Golino*

Chiede la possibilità di lasciargli almeno metà della stalla che gli è necessaria per la sua azienda agricola.

Per ragioni tecniche e di circolazione la richiesta non può essere ammessa in quanto il fabbricato si trova in curva.

12. *Correzione strada Ascona - Brissago tronco Cantonaccio - Monte Tabor*

Il progetto prevede la correzione della strada fra le località Cantonaccio e Monte Tabor per una lunghezza complessiva di ml. 2440. Il tracciato segue nelle sue grandi linee quello attuale, l'allargamento si svolge in massima parte verso lago, per non intaccare le pareti di roccia poco consistenti con pericolo di franamenti.

Lo spostamento a lago rende necessaria la costruzione di diversi manufatti in cemento armato per una lunghezza globale di ca. ml. 800.

Con la correzione della strada attuale verranno creati a monte sedimi che potranno essere utilizzati come piazzali di sosta, assai interessanti dal punto di vista turistico.

Il campo stradale avrà una larghezza di m. 7,50 e un marciapiede a lago di m. 2,00. La pavimentazione del campo stradale e dei marciapiedi è prevista in conglomerato bituminoso.

La spesa preventivata ammonta a Fr. 10.400.000,— così ripartita :

a) sussidio federale : 40 %	Fr. 4.160.000,—
b) a carico del Comune di Ronco : contributo fisso	Fr. 170.000,—
c) a carico del Comune di Ascona : contributo fisso	Fr. 600.000,—
d) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 5.470.000,—
Totale	Fr. 10.400.000,—

Il progetto è stato esposto nelle cancellerie municipali di Ascona e Ronco s/A. dal 27 aprile al 27 maggio 1966 per la procedura di pubblica utilità.

Entro questo periodo sono stati inoltrati i seguenti ricorsi :

A) *In territorio di Ascona*

1. *Coeredi Emilio Stiebel e figlie Marie Anne e Elisabeth Bonnett, Ascona (mapp. 1565)*

Chiedono lo spostamento della strada a monte e in via subordinata un leggero spostamento del pilone di sostegno dell'allargamento verso Brissago e la concessione di deroga alla distanza prevista dalla legge edilizia cantonale.

La richiesta di spostare il tracciato a monte non può per ragioni tecniche e costruttive entrare in considerazione. Il progetto deve mantenere le caratteristiche già stabilite, che non possono essere modificate, in quanto sono in relazione all'importanza di strade principali facenti parte della rete delle strade principali svizzere.

La richiesta in via subordinata di uno spostamento leggero del pilone e della concessione di deroga della distanza, non riguarda questa pro-

cedura ; potrà però essere esaminata e decisa durante la procedura di espropriazione dei piani di esecuzione e d'espropriazione.

2. *Schmidtgera Theo, Ascona* (mapp. 1239 e 1240)

Non contesta la pubblica utilità dell'opera ma fa alcune osservazioni sul tracciato e sull'imposizione di contributi e si tiene a disposizione per un sopralluogo, e per eventuali trattative bonali che potrebbero essere vantaggiose per entrambe le parti.

Il ricorso non riguarda questa procedura ma quella di esposizione dei piani di esecuzione e di espropriazione. Comunque durante quest'ultima procedura saranno intavolate da parte dello Stato trattative bonali per liquidare le richieste.

3. *Sigmund May, Ascona*

Chiede una deroga alle distanze previste dalla legge e sulla delimitazione delle acque pubbliche e la protezione delle rive dei laghi (20 novembre 1961).

Non riguarda questa procedura.

B) *In territorio di Ronco s/A.*

1. *Fiducia S.A., Ginevra* (mapp. 581)

Chiede che sia revocata la risoluzione governativa 14 aprile 1966 del Consiglio di Stato concernente la pubblica utilità dell'opera di correzione della strada cantonale Ascona - Brissago, tronco Monte Tabor - Cantonaccio ; in via subordinata che l'opera venga realizzata tenuto conto delle riserve avanzate dalla ricorrente nel ricorso.

Il tracciato scelto, per ragioni tecniche, non può essere modificato. La ricostruzione di alti muri già esistenti è necessaria per il consolidamento della falda, quindi non si fa altro che ripristinare lo statu quo.

Tutti sono concordi nel ritenere che la strada Ascona - Brissago non è più in grado di sopportare il forte traffico automobilistico che si svolge in questa arteria ; inoltre non dà sicurezza ai turisti che, a piedi, vogliono ammirare la bellezza del paesaggio. Perciò contestare la pubblica utilità per quest'opera significa ignorare quelle che sono le più elementari necessità turistiche, economiche della regione le quali sono certamente molto superiori all'esistenza o meno di un garage.

2. *Dr. Lange Ulrich, Porto Ronco* (mapp. 1274)

Non contesta la pubblica utilità, ma chiede di studiare una sistemazione stradale che eviti l'eliminazione del posteggio, rispettivamente la ingente spesa per rifarne uno equivalente.

Il progetto non prevede la demolizione del posteggio, in quanto la strada lungo il mappale 1274 è già stata corretta definitivamente.

3. *Municipio di Ronco s/A.*

Esprime diversi desideri che riguardano i servizi pubblici comunali, gli scorpori stradali dopo la correzione e i diritti di passo comunali al lago. Queste richieste saranno esaminate e definite direttamente fra la sezione strade cantonali e il Municipio di Ronco s/A.

13. *Correzione strada Ascona - Cantonaccio*

Il Gran Consiglio con decreto legislativo del 25 settembre 1961 stanziava un credito di Fr. 799.600,— per l'esecuzione della correzione stradale Ascona - Cantonaccio dal km. 18,800 al km. 19,100. Ultimata la procedura di espropriazione

si è constatato che la somma totale delle indennità di espropriazione, stabilita dalla Commissione distrettuale, era di ca. Fr. 700.000,— superiore all'importo previsto nel preventivo globale di spesa. Considerato che la soluzione del problema viario nell'abitato di Ascona deve essere cercata con un progetto di più ampio respiro (galleria), sentito il parere dell'Autorità comunale di Ascona, il Consiglio di Stato il 14 aprile 1965 ha deciso di abbandonare il progetto di correzione della strada dalla piazza di Ascona al Cantonaccio.

In seguito a questa decisione il Dipartimento delle pubbliche costruzioni, d'accordo con il Municipio di Ascona, ha fatto studiare un nuovo progetto di dimensioni più ridotte, che prevede di mantenere la larghezza della carreggiata esistente (m. 6,00) e di costruire un marciapiede verso lago di m. 1,50. Con questa soluzione si ottiene una minor spesa di Fr. 470.000,—.

Il preventivo di spesa per la soluzione ridotta ammonta a Fr. 330.000,— così ripartito :

a) a carico del Comune di Ascona : contributo fisso	Fr. 150.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 180.000,—
Totale	Fr. 330.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Ascona per la procedura di pubblica utilità dal 20 aprile al 20 maggio 1966. Durante questo periodo sono stati inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Dr. h.c. Van Hoboken Antony e Eva, Ascona ; Mevena S.A., Locarno e Pedrazzi Armanda e Alda, Ascona*

Non intendono ricorrere contro la pubblica utilità dell'opera ma confermano che il loro legale si tiene a disposizione per eventuali trattative, per poter prendere le loro disposizioni a proposito della sistemazione della parte rimanente dei fondi.

Appena il Gran Consiglio avrà stanziato i crediti gli organi tecnici cantonali si metteranno in relazione con gli interessati per poter definire in via bonale le pratiche di espropriazione.

2. *Berger Margaretha Elise e Real Y. Andrée, Zurigo (mapp. 1168)*

Chiedono che la pubblica utilità dell'opera, così come progettata, sia respinta.

Il progetto prevede di costruire solamente un marciapiede per la sicurezza dei pedoni che transitano sulla strada in numero rilevante, senza possibilità di avere un sedime a loro disposizione, inoltre rappresenta la razionale e logica continuazione di quello che già esiste al Cantonaccio e che sarà pure costruito a lago su tutta la strada Ascona - Brissago ; la carreggiata non subisce variazioni.

E' il minimo indispensabile che si può fare per regolare il traffico su questa arteria.

14. *Correzione strada del Ceneri : tronco Rivera - S. Carlo*

La correzione in oggetto prevede la sistemazione definitiva della strada del Ceneri nel tronco dal km. 41,300 al km. 42,400 e specificatamente dall'uscita nord dell'abitato di Rivera (garage Gottardi), sino al monumento S. Carlo, per una lunghezza di ca. ml. 1.100.

All'inizio della rampa del Ceneri è prevista la costruzione di un soprappasso di ca. ml. 35 di luce in relazione all'incrocio con la futura autostrada ; in quel punto la strada esistente sarà sopraelevata di ca. m. 7,00.

Il vecchio sedime stradale viene completamente abbandonato ottenendo così un tracciato più fluido, con curve ad ampi raggi. Anche la livelletta stradale viene sensibilmente modificata; avrà un massimo dell'8,5%. Il nuovo tracciato permette di eliminare la sacca esistente ai piedi della rampa del Ceneri e in prossimità del monumento S. Carlo.

La larghezza della carreggiata sarà di m. 13,00 con il relativo raccordo a ml. 9,00 della strada esistente, all'altezza del garage Gottardi, nonché due banchine laterali di ml. 2,00; verrà così continuata al sezione tipo già esistente per la strada del Ceneri.

La pavimentazione sarà in calcestruzzo per il campo stradale e in conglomerato bituminoso per le banchine, i raccordi stradali e i marciapiedi.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 3.600.000,— così ripartito:

a) a carico delle strade nazionali	Fr. 2.900.000,—
b) a carico dello Stato	<u>Fr. 700.000,—</u>
T o t a l e	Fr. 3.600.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Rivera per la procedura di pubblica utilità dal 17 maggio al 17 giugno 1966. Durante questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato.

15. *Prolungamento della correzione stradale Madonna del Sasso - Orselina*

Con decreto legislativo del 16 aprile 1962 (XXII periodo delle opere stradali) il Gran Consiglio stanziava un credito di Fr. 370.000,— per la correzione della strada Madonna del Sasso - Orselina dalla sez. 1 alla sez. 17.

Successivamente, il Comune di Orselina acquistava lo stabile di proprietà Anna Zeller - Schwoyger, al fine di creare dei posteggi. Il Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 20 settembre 1963 decideva di accordare al Comune un contributo fisso di Fr. 60.000,— quale partecipazione dello Stato, all'espropriazione dello stabile. Più tardi il proprietario dell'albergo Orselina decise di procedere a una totale trasformazione dell'albergo, perciò chiese che venisse studiata ed eseguita contemporaneamente ai suoi lavori, la correzione definitiva della strada e il prolungamento del marciapiede. Da parte della sez. strade cantonali venne allestito il progetto di prolungamento della correzione fino all'albergo Orselina, in modo da poter eseguire le opere stradali contemporaneamente ai lavori comunali e privati.

Il preventivo di spesa per questo prolungamento dell'opera stradale, compreso espropriazioni ed aumenti intervenuti, ammonta a Fr. 465.000,— così ripartiti:

a) a carico del Comune di Orselina: contributo fisso	Fr. 130.000,—
b) a carico dello Stato: la rimanenza	<u>Fr. 335.000,—</u>
T o t a l e	Fr. 465.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Orselina dal 20 giugno al 20 luglio per la procedura di pubblica utilità. Durante questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato.

16. *Correzione della strada del Lucomagno: tronco Casaccia - Passo (confine Grigioni)*

Il progetto prevede la correzione della strada da Casaccia al confine con il Canton Grigioni, per una lunghezza di ca. ml. 2.180. Il tracciato corretto segue in linea generale quello esistente; è risultato però più fluido, grazie alla favo-

revoles natura del terreno, che ha permesso di rettificare diverse tratte e di ampliare alcune curve con il conseguimento di una migliore visuale, senza causare eccessive spese. La massima pendenza longitudinale risulta del 7,1 %. La carreggiata avrà una larghezza costante di m. 6,00 con gli allargamenti in curva previsti dalle norme della Associazione svizzera tecnici della strada (VSS). La pavimentazione sarà in calcestruzzo. Per la protezione contro l'ammasso di neve soffiata, è prevista la posa di reti speciali per una lunghezza complessiva di ml. 800. Queste reti sono già state sperimentate nella medesima zona ed hanno dato risultati soddisfacenti.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 2.865.000,— così ripartito :

a) sussidio federale 75 %	Fr. 2.148.750,—
b) a carico del Cantone : la rimanenza	Fr. — 716.250,—
Totale	Fr. 2.865.000,—

17. *Correzione della strada Fornasette - Monteggio in località di Rovereda*

Il progetto prevede la correzione della strada Fornasette - Monteggio in località Rovereda per una lunghezza di circa ml. 290. Si tratta in particolare di correggere una curva molto stretta, di eseguire le canalizzazioni necessarie per il prosciugamento del campo stradale e di posare le barriere di protezione in ferro. La spesa complessiva è di Fr. 115.000,— ed è a completo carico dello Stato.

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Monteggio per la procedura di pubblica utilità dal 15 settembre al 15 ottobre 1965.

Durante questo periodo vennero inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Passera Franco, Zurigo*

Contesta la pubblica utilità dell'opera chiedendo che il progetto venga annullato o modificato, spostando il tracciato a monte per non eliminare la scarpata esistente fra la strada e il fabbricato. Se ciò non fosse il caso domanda un indennizzo di Fr. 100.000,— per la cessione in globo del terreno e casa.

Per ragioni tecniche e finanziarie il progetto non può essere modificato. Se il ricorrente ritiene di essere danneggiato in seguito all'esecuzione dell'opera, potrà far valere i suoi diritti durante la procedura di espropriazione.

2. *Leonardi Edmondo, Monteggio*

Si oppone al progetto così come concepito e chiede di spostare il tracciato a monte della strada.

Vale quanto detto per il ricorso Passera.

3. *Eredi Bernasconi Chiarina, Monteggio*

Non contestano la pubblica utilità, ma chiedono che venga ripristinato il passaggio e l'entrata nelle condizioni esistenti.

La richiesta sarà esaminata nella procedura d'esposizione dei piani di esecuzione e di espropriazione.

18. *Correzione strada nell'abitato di Drossa (Medeglia)*

Il progetto prevede la correzione della strada nell'abitato di Drossa, frazione di Medeglia per una lunghezza di ml. 130. L'opera rappresenta la continuazione della correzione già eseguita e completa la sistemazione stradale in tutto l'abitato di Medeglia. La carreggiata ha una larghezza di m. 6,00 e un marciapiede a valle di m. 1,50. L'allargamento del campo stradale richiede la demolizione di due case e quattro rustici.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 166.000,— così ripartito :

a) a carico del Comune di Medeglia : contributo fisso	Fr. 20.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 146.000,—
Totale	Fr. 166.000,—

19. *Correzione strada Monte - Casima*

Il progetto prevede la completazione delle correzioni sul tronco Monte-Casima, creando lunghe tratte con larghezza del campo viabile da 5 a 6 m. in modo da rendere il traffico sull'intera arteria Obino - Casima più fluido e sicuro. L'allargamento si svolge generalmente a monte. Sono pure previste le necessarie opere di prosciugamento e di sicurezza, come drenaggi, tombini, barriere, ecc. La spesa complessiva per l'esecuzione dell'opera è di Fr. 153.000,— ed è a completo carico dello Stato.

20. *Correzione strada Seseglio - Ponte Pobbia*

Il progetto allegato prevede la correzione e la sistemazione del tronco stradale fra l'abitato di Seseglio e Ponte Pobbia e di quello attraverso l'abitato stesso ; si tratta di completare la correzione stradale del tronco Pedrinato - Seseglio - Ressega - Ponte Pobbia.

Questa arteria viene utilizzata da molti frontalieri che si recano a lavorare nei dintorni di Balerna per evitare l'attraversamento nell'abitato di Chiasso, già congestionato dal forte traffico internazionale. Il campo viabile avrà una larghezza di m. 6,00.

La spesa complessiva è di Fr. 150.800,— ed è a completo carico dello Stato.

21. *Sistemazione strada Bettagno - Campestro*

Il progetto contempla l'esecuzione di alcune migliorie lungo la strada Bettagno - Campestro, da Bettagno fino all'entrata nord dell'abitato di Campestro. Si tratta di allargare alcune curve, di eseguire opere di consolidamento e di prosciugamento del campo stradale e di posare barriere in ferro per la sicurezza della circolazione ; in seguito sarà eseguita la pavimentazione economica per una lunghezza di ca. ml. 1500.

Il costo dell'opera è di Fr. 270.000,— ed è a completo carico dello Stato.

22. *Sistemazione strada Lelgio - Ponte a Marca*

Questo tronco di strada, che è la parte iniziale della Lelgio - Gola di Lago, è stato costruito nel 1932, con carattere agricolo, ed è passato in seguito in proprietà e manutenzione allo Stato.

Il progetto prevede la creazione di alcuni allargamenti atti a permettere un più facile incrocio ai veicoli in transito e diversi lavori di consolidamento e di sicurezza. Dopo questi lavori si procederà ai lavori di pavimentazione per una lunghezza di ml. 1.100.

Il preventivo è di Fr. 150.000,— ; la spesa è a completo carico dello Stato.

23. *Sistemazione strada Camedo - Borgnone - Costa - Lionza*

Il progetto prevede la sistemazione del tronco Camedo - Borgnone - Costa - Lionza per una lunghezza complessiva di ml. 4.500. Il tracciato, sia dal lato planimetrico che altimetrico, è da ritenersi buono, necessita però di alcuni allargamenti e soprattutto la formazione di piazze di incrocio.

Saranno inoltre eseguite opere di prosciugamento del campo stradale e di sicurezza del traffico; in seguito la carreggiata riceverà una pavimentazione economica.

Il preventivo ammonta a Fr. 406.000,—. La spesa è a completo carico del Cantone.

24. *Correzione strada Val Verzasca: ai Piè - Abitato di Brione Verzasca*

Per chi giunge da Lavertezzo prima dell'entrata nell'abitato di Brione Verzasca si presenta un tronco di ca. 800 ml. di lunghezza, particolarmente angusto e praticamente senza possibilità di scambio.

Tra i due punti la strada si svolge in rilevato, in seguito però si inoltra in una trincea di vari metri di profondità che causa enormi difficoltà per lo sgombero della neve durante la stagione invernale. Il progetto prevede di allargare il campo viabile a m. 6,00 di larghezza; sono pure previste anche opere di prosciugamento e consolidamento del campo stradale ed in seguito una pavimentazione bituminosa.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 415.000,—; la spesa è a completo carico dello Stato.

25. *Correzione della strada Neggia - Indemini*

Il progetto prevede la creazione di piazze di scambio e la correzione di curve pericolose lungo la tratta Neggia - Indemini; per poter far fronte all'aumento del traffico che si svilupperà su questa arteria, con il nuovo valico internazionale Indemini - Biegnò.

Si ritiene quindi di dover continuare l'esecuzione delle migliorie già attuate o in attuazione sul tronco Vira - Monti di Fosano - Neggia e di eseguire le indispensabili opere di bonifica e di prosciugamento del campo stradale e di posare nei punti particolarmente pericolosi le barriere in ferro.

La spesa complessiva è di Fr. 302.000,—; è a completo carico dello Stato.

26. *Correzione strada Cavigliano - Cresmino (Val Onsernone)*

Nell'ambito del programma delle pavimentazioni economiche iniziato nel 1957, si concluderà quest'anno la pavimentazione delle strade della valle Onsernone. Ora si ritiene opportuno di procedere partendo dal fondo valle a tappe ad una sistemazione più razionale della strada, al fine di rendere la viabilità più sicura e fluida, adatta quindi a smaltire il traffico in continuo aumento.

Il progetto prevede l'allargamento del campo viabile a ml. 6,00 per una lunghezza di circa ml. 1.700, con opportune correzioni dell'andamento planimetrico. Inoltre saranno posate delle barriere in ferro in sostituzione dei paracarri e dei parapetti. La nuova pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso.

La spesa complessiva è di Fr. 550.000,— ed è a completo carico dello Stato.

27. *Correzione strada accesso a Chironico*

Il progetto prevede la creazione lungo la strada d'accesso a Chironico di ampie piazze di scambio e di correzioni su tratte assai estese, per una lunghezza di circa km. 2. Inoltre saranno eseguite opere per il prosciugamento del campo stradale e di protezione. Il campo stradale avrà una larghezza di m. 6,00. La spesa è preventivata in Fr. 408.000,—; è a completo carico dello Stato.

28. *Correzione strada Cerentino - Bosco Gurin*

Il progetto prevede le indispensabili opere di sottostruttura che si ritengono necessarie per ottenere una maggiore sicurezza e fluidità del traffico lungo

quest'arteria molto frequentata dai turisti durante la bella stagione e di difficile transitabilità durante l'inverno.

La lunghezza della sistemazione è di circa ml. 6.000, l'andamento planimetrico e altimetrico non subisce modifiche degne di rilievo. Le piazze di scambio e gli allargamenti vengono ricavati mediante ripiene. Si tratta praticamente di opere di scavo e di riporto. Una correzione di un certo rilievo è prevista lungo il tratto fiancheggiante la chiesa di Cerentino.

Contemporaneamente a queste opere saranno eseguiti tombini e drenaggi per il prosciugamento del campo stradale e nei punti pericolosi saranno posate le barriere di protezione in ferro.

L'importo complessivo dei lavori ammonta a Fr. 1.230.000,—, a completo carico dello Stato.

29. Sistemazione della strada Cerentino - Piano di Campo

La tratta Cerentino - Campo V. M. - Cimalmotto ha una lunghezza complessiva di ml. 7.600. Il tronco nella zona prima di Campo e Cimalmotto è toccato dal movimento di scioglimento verso valle, che interessa una vasta regione, per cui i costi dei lavori di sistemazione sono assai ingenti.

Il progetto allegato si riferisce alla sistemazione del tratto da Cerentino a Piano di Campo e prevede migliorie parziali in determinati punti particolarmente stretti e pericolosi, la creazione di piazze di scambio, il consolidamento del ciglio a valle, il prosciugamento del campo stradale e la posa di barriere di protezione.

Dopo l'esecuzione di questi lavori il campo stradale riceverà una pavimentazione economica.

La spesa è di Fr. 360.000,— ed è a completo carico dello Stato.

30. Ricarichi delle pavimentazioni in conglomerato bituminoso

In relazione al continuo sviluppo della circolazione automobilistica e alle elevate velocità degli autoveicoli, la manutenzione e il ricarica dello strato di usura delle pavimentazioni bituminose, con il sistema della bitumatura o catramatura superficiale ricoperte con ghiaietto, diventa sempre più difficile e di esito precario.

Si dovrà quindi sostituire il ricarica superficiale con quello a miscela bituminosa. Da qualche anno sono state sperimentate delle miscele a granulometria fine (0/5 mm.) che permettono la posa di tappeti di piccolo spessore, con evidente risparmio di costo rispetto ai normali tappeti bituminosi.

E' prevista la posa di questi tappeti denominati « Tapisable », sulle seguenti tratte: Piodella - Carabbietta, Casoro - Figino, Muralto - Orselina e Locarno - Monti. La superficie complessiva da ricaricare è di mq. 60.500 e la spesa di Fr. 300.000,—, a carico completo dello Stato.

31. Correzione della strada Ponte Pobbia - Chiasso

Il progetto prevede la correzione della strada Ponte Pobbia - Chiasso in territorio di Novazzano - Balerna - Chiasso per una lunghezza di ml. 1.750.

La correzione ha inizio al ponte della Pobbia in territorio di Novazzano e termina all'incrocio con via Interlenghi in territorio di Chiasso.

La larghezza della carreggiata è di m. 7,50 e sui due lati sono previsti due marciapiedi di m. 1,50: si ottiene così una larghezza complessiva del campo stradale di m. 10,50. La correzione viene eseguita nell'ambito dei lavori di ampliamento della stazione internazionale di Chiasso e della bonifica e raggruppamenti terreni, con strade e arginature del Pian Faloppia, nei Comuni di

Chiasso, Balerna, Novazzano e Pedrinete. La strada esistente viene in gran parte soppressa e sostituita con una completamente nuova con un tracciato sensibilmente più fluido e sicuro, che segue il nuovo confine della stazione merci.

La pavimentazione del campo stradale e dei marciapiedi sarà in conglomerato bituminoso. La spesa è di Fr. 1.217.000,—; ed è a completo carico dello Stato, in quanto viene eseguita nell'ambito del RT (vedi F.u. n. 83 del 16 ottobre 1964).

32. Allargamento via Interlenghi a Chiasso

La via Interlenghi rappresenta il naturale collegamento della nuova « camionale » con i servizi della stazione merci FFS e con la zona bonificata del Pian Faloppia, in territorio di Balerna e Novazzano.

Il forte traffico pesante internazionale proveniente dall'Italia e diretto alla nuova stazione merci, ha reso necessario l'allargamento di questa arteria e imposto inoltre il rifacimento del sotto e soprappasso delle FFS.

La larghezza della carreggiata è stata fissata a m. 7,50 e ai due lati sarà costituito un marciapiede di m. 1,50. Si ottiene così una larghezza complessiva del campo stradale di m. 10,50.

Tra lo Stato, le FFS e il Comune di Chiasso, dopo trattative si è convenuto quanto segue: le FFS costruiscono il ponte cavalcavia compresi due piedritti e l'eventuale passerella pedonale; il Comune eseguisce le rampe d'accesso al cavalcavia e al sottopasso.

La spesa per l'esecuzione dell'opera completa ammonta a Fr. 2.940.000,— così ripartita:

a) a carico delle FFS	Fr. 1.440.000,—
b) a carico del Cantone (contributo fisso)	Fr. 800.000,—
c) a carico del Comune di Chiasso (costruzione rampe, ed eventuale passaggio pedonale)	Fr. 700.000,—
Totale	Fr. 2.940.000,—

Il contributo a carico del Cantone è quindi di Fr. 800.000,— e sarà versato alle FFS dopo l'ultimazione dei lavori di costruzione del ponte-cavalcavia. A lavori ultimati, la via Interlenghi, dal piazzale Kennedy all'incrocio con via Soldini, passerà in proprietà e manutenzione al Cantone.

33. Sistemazione strada e marciapiedi nell'abitato di Airole

Il progetto prevede di coprire la pavimentazione in dadi con un tappeto in conglomerato bituminoso, allo scopo di eliminare gli inconvenienti dovuti alla rumorosità ed alle notevoli depressioni esistenti nella carreggiata. E' pure prevista la sistemazione degli esistenti marciapiedi.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 210.000,— così ripartita:

a) a carico del Comune di Airole: contributo fisso	Fr. 80.000,—
b) a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 130.000,—
Totale	Fr. 210.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Airole per la procedura di pubblica utilità dal 29 luglio al 29 agosto 1966.

Entro questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato.

34. *Sottopasso pedonale di Besso*

Il progetto prevede la costruzione di un sottopasso pedonale, in prolungamento del vecchio tunnel di Besso, sotto il sedime stradale della via Clemente Maraini.

L'opera consta di tre elementi e cioè :

- una scala a cielo aperto dal sottopasso attuale al nuovo ;
- il sottopasso a sezione chiusa, già previsto dal progetto di correzione e sistemazione di via Clemente Maraini ;
- la scala di collegamento del sottopasso con gli esistenti viali d'accesso alla stazione.

La larghezza utile è di m. 3,00 e l'altezza libera m. 2,50. Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 240.000,—.

L'importo sussidiabile si riduce a Fr. 185.000,— in quanto dal preventivo si devono stralciare i lavori inerenti allo spostamento delle infrastrutture. Lo Stato partecipa all'opera con un sussidio del 30 % sull'importo sussidiabile di Fr. 185.000,— ; l'ammontare del sussidio è quindi di Fr. 55.000,— ed è fisso.

35. *Correzione strada nell'abitato di Lamone*

Il progetto prevede la correzione della strada cantonale all'entrata sud di Lamone per una lunghezza complessiva di ca. ml. 100. Si tratta di allargare la carreggiata per permettere l'incrocio di due autoveicoli e di sistemare l'ultimo tratto della strada cantonale in quel Comune.

La larghezza della carreggiata è prevista di m. 6,00 più un marciapiede su un lato sinistro di ml. 1,50.

La spesa è di Fr. 120.000,— così ripartita :

a) a carico del Comune di Lamone : contributo fisso	Fr. 30.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	<u>Fr. 90.000,—</u>
Totale	Fr. 120.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Lamone, per la procedura di pubblica utilità, dal 29 luglio al 29 agosto 1966.

Entro questo periodo di tempo sono stati inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Casari Domenico, Lamone*

Si oppone al prelevamento dei contributi a carico dei privati da parte del Comune e particolarmente a suo carico.

La facoltà al Comune di prelevare contributi dai privati è prevista dagli art. 51 e 60 della legge di espropriazione. Quindi il ricorrente non può contestarla.

2. *Franchini Luigi, Lamone*

Non contesta la pubblica utilità, ma chiede in via principale l'annullamento della facoltà concessa al Comune di prelevare contributi di miglioria per l'esecuzione dell'opera e in via abbondanziale l'esclusione dall'eventuale compensatorio per i contributi.

Vale quanto sopra detto.

3. *Muheim Hans, Lamone*

Chiede che il marciapiedi venga costruito sul lato opposto, vale a dire lungo la sua proprietà ; qualora il lavoro fosse eseguito come previsto dal piano, si rifiuta di pagare qualsiasi contributo.

Il marciapiedi non può essere spostato, in quanto l'ubicazione è stata fissata dal P.R. comunale.

Per il contributo fanno stato le osservazioni sopra esposte.

4. *Censi Emilio, Lugano*

Chiede in linea principale che non sia concessa la pubblica utilità dell'opera e in linea secondaria, se l'opera venisse eseguita, che al Comune non sia concessa la facoltà di prelevare i contributi a carico dei privati.

L'esecuzione dell'opera è più che necessaria, in quanto si tratta di eliminare una strozzatura all'entrata dell'abitato che crea gravi inconvenienti alla circolazione stradale, e inoltre di dare ai pedoni una certa sicurezza con la costruzione del marciapiede.

Per il prelevamento dei contributi a carico dei privati valgono le osservazioni fatte sopra.

36. *Correzione strada nell'abitato di Bignasco*

Il progetto prevede l'allargamento della strada nell'abitato di Bignasco, mediante la demolizione di un fabbricato e dei rustici davanti alla chiesa, che ostacolano la circolazione e creano gravi pericoli e inconvenienti sia al traffico automobilistico sia ai pedoni. Si prevedono pure l'allargamento della curva a nord dell'albergo della Posta e la formazione di due marciapiedi ai lati della carreggiata. La lunghezza della correzione è di ca. ml. 120. La larghezza della carreggiata varia da m. 6,50 a m. 7,00, quella dei marciapiedi è di m. 1,50.

La spesa complessiva è di Fr. 170.000,— così ripartita :

a) a carico del Comune di Bignasco : contributo fisso	Fr. 50.000,—
b) a carico del Comune : la rimanenza	Fr. 120.000,—
Totale	Fr. 170.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Bignasco per la procedura di pubblica utilità dal 29 luglio al 29 agosto 1966. Entro questo periodo vennero inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Butti Gianluigi, Locarno*

Notifica che rappresenta il portatore del titolo ipotecario gravante sul mapp. n. 124 di Togni Elvezio e Pierina. La notifica non riguarda questa procedura, bensì quella di espropriazione.

2. *Del Ponte Ettore, Bignasco*

Fa presente che un terreno di sua proprietà, di superficie non definita e senza numero di mappa, non figura nel piano. La notifica non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione.

37. *Espropriazione di diversi fabbricati*

Nell'ambito delle future correzioni stradali sono state esperite le pratiche per l'espropriazione di diversi fabbricati in alcune località del Cantone. Tali espropriazioni sono opportune in quanto lo Stato ha negato l'autorizzazione alla richiesta di eseguire trasformazioni o riattazioni, in vista del futuro allargamento della strada.

L'elenco dei fabbricati da espropriare è il seguente :

1. Curva al km. 5 a sud di Malvaglia località « Casa Cioffi » demolizione di tre stalle : importo totale	Fr. 27.075,—
2. Curva a Ponto Valentino : proprietà Vanazzi Matilde	Fr. 26.500,—
3. Circonvallazione di Aquila : proprietà Poretto Carlo	Fr. 30.000,—
4. Correzione alla Verbanella : proprietà Maurer Marc	Fr. 140.000,—
5. Abitato di Cimo : proprietà Guarisco Luigi	Fr. 40.605,—
6. Abitato di Pregassona : proprietà Rezzonico Giuseppe	Fr. 93.500,—
Totale	Fr. 357.680,—

A questo importo si deve ancora aggiungere un altro per demolizioni, sistemazioni stradali, imprevisti, ecc. così che la spesa complessiva per queste espropriazioni ammonta a Fr. 400.000,—.

38. *Consolidamento muro di sostegno alla Verbanella di Minusio*

La Direzione del II. circondario delle FFS ha iniziato quest'anno la costruzione del nuovo ponte alla Verbanella di Minusio, costruzione resa necessaria in seguito allo smottamento del terreno, che ha provocato il franamento del corpo ferroviario. Le alluvioni dell'autunno 1965 hanno provocato erosioni e slittamenti di terreno anche nella zona di fondazione dei manufatti stradali, ragione per cui si è ritenuto opportuno di eseguire contemporaneamente ai lavori ferroviari anche le opere di consolidamento della strada cantonale. Con questa programmazione si evitano futuri nuovi intralci alla circolazione stradale, assai intensa in quella zona, si semplificano i lavori e si ottiene un sensibile minor costo dell'opera.

I lavori vengono eseguiti a cura delle FFS, che anticipano pure la relativa spesa, previ accordi stipulati con il Dipartimento costruzioni, ratificati il 22 febbraio 1966 dal Consiglio di Stato.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 147.000,—.

39. *Canalizzazione strada circonvallazione Bellinzona - Giubiasco*

La costruzione della strada di circonvallazione di Bellinzona - Giubiasco, impone la contemporanea realizzazione di una rete di canalizzazione, la quale oltre alla normale funzione di fognatura comunale dovrà servire anche allo smaltimento delle acque stradali della nuova strada, nonché al reinserimento nel sistema di canalizzazione dell'esistente tronco di fognatura ai Saleggi, che sarà messo fuori esercizio dal nuovo tracciato. Il condotto principale della prevista canalizzazione servirà a convogliare al fiume Ticino le acque stradali dalla zona del futuro sottopasso ferroviario, che altrimenti dovrebbero essere evacuate con un costoso sistema di pompaggio automatico nel torrente Guasta, sistema che può causare gravi inconvenienti al traffico stradale, specialmente durante i forti temporali.

L'interesse dello Stato alla realizzazione di quest'opera comunale è quindi di tutta evidenza. Il progetto allestito dal Comune di Bellinzona prevede una spesa complessiva di Fr. 875.000,—. Le trattative intercorse tra il Dipartimento costruzioni e il Comune di Bellinzona, per lo stanziamento del sussidio cantonale, si sono concluse fissando un importo globale e fisso di Fr. 350.000,—.

40. *Correzione strada Scudellate - Roncapiano*

Il progetto prevede di sistemare il tronco di strada Scudellate - Roncapiano della lunghezza di ml. 1.200, con la formazione di piazze di scambio, il consolidamento dei cigli stradali, il prosciugamento del campo stradale e la posa di barriere nei punti più pericolosi.

Il preventivo ammonta a Fr. 202.000,—; la spesa è a completo carico dello Stato.

41. *Correzione strada Cavigliano - Golino - Losone*

Il progetto prevede diverse parziali correzioni lungo il tronco stradale Cavigliano - Golino - Losone. L'urgenza di tali lavori è in relazione allo sbarramento della strada Cavigliano - Intragna, in località Gura dovuto al franamento e alla demolizione del ponte. Particolarmente angusta e con limitate possibilità di incrocio è la tratta Cavigliano - Ponte Cavalli, ragione per cui il progetto prevede lungo questo percorso, vaste migliorie con allargamenti a montagna, al fine di portare la carreggiata a m. 6,00.

La zona di Golino verrà sistemata con la realizzazione della strada di circosollazione. Il tronco Golino - Losone sarà migliorato sostanzialmente nelle località Arbigo e Peschiera.

La spesa complessiva è di Fr. 430.000,— ed è a completo carico dello Stato.

42. *Consolidamento ponte in ferro sul Ticino a Osogna, e costruzione di una passerella pedonale*

E' previsto di procedere alla revisione generale e al rinforzo del ponte in ferro esistente sul fiume Ticino fra Osogna e Lodrino, al fine di aumentare il peso massimo ammissibile a circa 12 to.

Fra Bellinzona e Biasca abbiamo quattro ponti in ferro sul Ticino (Gorduno, Preonzo, Claro, Lodrino - Osogna e Iragna - Biasca). Tutti questi ponti sono stati costruiti verso la fine del XIX o al principio del XX secolo, per cui non sono più in grado di sopportare il traffico pesante che si svolge attualmente sulle arterie cantonali.

In un periodo limitato nel tempo, si dovrà procedere alla sostituzione o al rinforzo.

Per la sicurezza dei pedoni è pure prevista la costruzione di una passerella pedonale sul lato a valle del ponte della larghezza di ml. 1,50.

Il preventivo complessivo delle due opere è di Fr. 110.000,— così ripartito:

Rinforzo ponte	Fr. 60.800,—
Costruzione passerella	Fr. 38.750,—
Imprevisti, ass. ecc.	Fr. 10.450,—
Totale	Fr. 110.000,—

43. *Permuta di strade nel Comune di Chiasso*

Si tratta del nuovo riparto della rete stradale cantonale e comunale nel Comune di Chiasso, in relazione alla costruzione della strada nazionale e all'ampliamento della stazione merci delle FFS.

Il nuovo riparto è stato concepito in funzione del forte traffico di frontiera, specialmente per quanto riguarda la circolazione dei veicoli pesanti, che dal nuovo valico di Brogeda si dirigono alla stazione merci di Chiasso.

Le ampie strade alla periferia diventano proprietà dello Stato, mentre quelle nel centro urbano passano al Comune e ciò in funzione agli scopi per le quali sono state costruite.

Il nuovo riparto della rete stradale cantonale e comunale in territorio di Chiasso è stato fissato con risoluzione governativa n. 8403 del 23 dicembre 1966.

Al Comune di Chiasso, per queste permutate viene accordato un contributo unico e fisso di Fr. 350.000,— e riguarda la sistemazione delle strade cantonali che passeranno in proprietà al Comune ed il maggior onere di manutenzione causato dal nuovo riparto della rete stradale cantonale.

44. *Correzione della strada Peccia - Fusio « Corgello » km. 41*

Il progetto prevede la correzione della strada Peccia - Fusio a valle di Corgello, per una lunghezza di circa ml. 300, nel tratto di maggior ostacolo alla fluidità del traffico, lungo l'intera arteria stradale Peccia - Fusio.

La visibilità in questo punto è molto ridotta, sia per il traffico ascendente che per quello discendente, inoltre la larghezza della carreggiata non permette l'incrocio di due autoveicoli.

Il progetto prevede di aumentare il raggio esterno dei due tornanti a m. 8,50 e di allargare il campo stradale a m. 5,40 lungo tutta la tratta.

Si eliminano così le manovre di retromarcia, particolarmente pericolose in questo tratto e si migliorano le condizioni di visibilità.

Il nuovo sedime stradale viene ottenuto a valle, mediante una costruzione in cemento armato, formata da stillate ogni 4 m. sormontate da una soletta. Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 337.000,— ed è a completo carico dello Stato.

45. *Circonvallazione di Avegno e circonvallazione di Someo*

Il Gran Consiglio con decreto legislativo 20 ottobre 1965 concernente la sostituzione della ferrovia Locarno - Ponte Brolla - Bignasco, con un autoservizio e lo stanziamento di crediti per l'allargamento del campo stradale, ha stanziato i crediti per la costruzione delle strade di circonvallazione di Avegno e Someo.

Per guadagnare tempo si era soprasseduto alla pubblicazione dei piani per la procedura di pubblica utilità, prevedendo di svolgerla separatamente e possibilmente di fissare i contributi a carico dei Comuni in via bonale.

Sussistendo ancora qualche difficoltà è opportuno svolgere ugualmente la procedura di pubblica utilità.

A. *Comune di Avegno*

Con lettera 30 novembre 1965 il Dipartimento delle pubbliche costruzioni trasmetteva al Municipio di Avegno il progetto per la costruzione della strada di circonvallazione per esame ed approvazione, facendo rilevare che il Comune era chiamato a contribuire all'esecuzione dell'opera con un contributo fisso di Fr. 50.000,—.

Il Municipio di Avegno in data 9 aprile 1966 rispondeva al Dipartimento che l'Assemblea comunale aveva respinto il contributo comunale di franchi 50.000,— e che non intendeva prendere in proprietà e manutenzione il tronco di vecchia strada, dall'accesso ad Avegno di fuori, fino alla sez. 46 dopo l'apertura al traffico della nuova circonvallazione.

Il Dipartimento tentava successivamente in una riunione con il Municipio (28 aprile 1966) di risolvere la questione, ma con esito negativo.

Nel frattempo la procedura di espropriazione veniva liquidata, in quanto il Consorzio raggruppamento terreni di Avegno si dichiarava d'accordo di mettere a disposizione i sedimi nell'ambito di questa procedura.

Il Consiglio di Stato il 10 maggio 1966 ha approvato in via preliminare il progetto e ne ha ordinato il deposito presso la Cancelleria municipale di Avegno dal 20 maggio al 20 giugno 1966.

Entro questo periodo sono stati inoltrati i seguenti ricorsi:

1. *Bianchi Giacomina, Avegno (m. 1192/3 ora 4001)*

Chiede di non espropriare l'orto (m. 4001) di ca. mq 70 in quanto verrebbe a trovarsi senza orto, a lei necessario per vivere, non avendo un altro terreno non vignato adatto.

Per ragioni tecniche la richiesta non può essere ammessa, in quanto il raccordo con la strada esistente esige l'espropriazione di questo terreno.

2. *Bianchi Alberto, Avegno*

Chiede lo spostamento del tracciato verso valle di almeno 4 m.

Il ricorso può essere ammesso in quanto il Consorzio raggruppamento terreni si è dichiarato d'accordo con detto spostamento.

Il tronco di strada cantonale dall'accesso Avegno di fuori fino alla sez. 46 (Plan. II. tronco) dopo l'apertura della nuova strada di circonvallazione passa in proprietà e manutenzione al Comune.

B. *Comune di Someo*

L'Assemblea comunale ha approvato il progetto e accettato il contributo di Fr. 70.000,—. Il tronco di strada cantonale esistente dalla sez. 8 alla sez. 75 (passaggio a livello a nord di Someo) dopo l'apertura del traffico della nuova strada di circonvallazione, passerà in proprietà e manutenzione al Comune.

Per poter ultimare le espropriazioni — data l'opposizione di alcuni proprietari — si è dovuto avviare la procedura di pubblica utilità.

Il 15 luglio 1966 il Consiglio di Stato ha approvato, in via preliminare, il progetto e ne ha ordinato il deposito presso la Cancelleria municipale di Someo dal 29 luglio al 29 agosto 1966.

Entro questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato.

Sulla base delle esposte considerazioni vi invitiamo a dare la vostra approvazione agli allegati disegni di legge e di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

F. Ghisletta

p. o. Il Cancelliere :

Crivelli

Disegno di

LEGGE

che modifica la legge del 17 gennaio 1951 sulla costruzione,
sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 23 dicembre 1966 n. 1430 del Consiglio di Stato,

decreta:

Art. 1. — La legge 17 gennaio 1951 sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali è completata con la seguente norma:

« Art. 24 bis

**Costruzione di
sotto e sopra-
passaggi pedonali**

Il Cantone sussidia la costruzione di sottopassaggi pedonali da parte dei Comuni quando tali opere giovano alla sicurezza e alla fluidità del traffico su una strada cantonale.

Il sussidio cantonale varia dal 30 al 50 % delle spese di costruzione preventivate ed approvate dall'Autorità cantonale, escluse le spese per lo spostamento di condotte e per l'acquisizione di terreni o di diritti privati.

Dalla somma sussidiabile vanno inoltre dedotti eventuali sussidi federali ».

Art. 2. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, la presente legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

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

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 23 dicembre 1966 n. 1430 del Consiglio di Stato,

decreta:

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 e sussidi</i>
1. Strada di accesso a S. Antonio di Vogorno	182.000,—	112.000,—	70.000,—
2. Strada di circonvallazione Bellinzona - Giubiasco	4.270.000,—	2.520.000,—	1.750.000,—
3. Marciapiede lungo l'accesso nord a Quartino	70.000,—	55.000,—	15.000,—
4. Circonvallazione di Muggio	2.432.000,—	2.332.000,—	100.000,—
5. Strada Lavorgo - Fedoccio	4.310.000,—	4.180.000,—	130.000,—
6. Correzione strada nell'abitato di Tesserete	950.000,—	770.000,—	180.000,—
7. Sistemazione strada e marciapiedi nell'abitato di Rodi-Fiesso	270.000,—	190.000,—	80.000,—
8. Correzione strada Morbio Superiore - Sagno	500.000,—	470.000,—	30.000,—
9. Correzione Via Brione a Minusio	860.000,—	460.000,—	400.000,—
10. Correzione nell'abitato di Breno	195.000,—	170.000,—	25.000,—
11. Circonvallazione di Golino	850.000,—	800.000,—	50.000,—
12. Correzione strada Ascona - Brissago : tronco Cantonaccio - Monte Tabor	10.400.000,—	5.470.000,—	4.930.000,—
13. Correzione strada Ascona - Cantonaccio	330.000,—	180.000,—	150.000,—
14. Correzione strada del Ceneri : tronco Rivera - S. Carlo	3.600.000,—	700.000,—	2.900.000,—
15. Correzione strada Madonna del Sasso - Orselina (prolungamento)	465.000,—	335.000,—	130.000,—
16. Correzione strada del Lucomagno: tronco Casaccia - Passo	2.865.000,—	716.250,—	2.148.750,—
17. Correzione strada Fornasette - Monteggio (Rovereda)	115.000,—	115.000,—	—,—
18. Correzione strada nell'abitato di Drossa (Medeglia)	166.000,—	146.000,—	20.000,—
19. Correzione strada Monte - Casima	153.000,—	153.000,—	—,—
20. Correzione strada Seseglio - Ponte Pobbia	150.800,—	150.800,—	—,—
21. Sistemazione strada Bettagno - Campestro	270.000,—	270.000,—	—,—
22. Sistemazione strada Lelgio - Ponte a Marca	150.000,—	150.000,—	—,—
23. Sistemazione strada Camedo - Borgnone - Costa - Lionza	406.000,—	406.000,—	—,—
24. Correzione strada ai Pié - Abitato di Brione Verzasca	415.000,—	415.000,—	—,—
25. Correzione strada Neggia - Indemini	302.000,—	302.000,—	—,—
26. Correzione strada Val Onsernone : Cavigliano - Cresmino (km. 7,300 - 9,000)	550.000,—	550.000,—	—,—

<i>Designazione dell'opera</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	<i>Contributi e sussidi</i>
27. Correzione strada d'accesso a Chironico	408.000,—	408.000,—	—,—
28. Correzione strada Cerentino - Bosco Gurin	1.230.000,—	1.230.000,—	—,—
29. Sistemazione strada Cerentino - Piano di Campo	360.000,—	360.000,—	—,—
30. Ricarichi pavimentazioni in conglomerato bituminoso	300.000,—	300.000,—	—,—
31. Correzione strada Ponte Pobbia - Chiasso	1.217.000,—	1.217.000,—	—,—
32. Allargamento Via Interlenghi a Chiasso (contributo)	800.000,—	800.000,—	—,—
33. Sistemazione strada e marciapiedi ad Airolo	210.000,—	130.000,—	80.000,—
34. Sottopasso pedonale di Besso (contributo)	55.000,—	55.000,—	—,—
35. Correzione strada nell'abitato di Lamone	120.000,—	90.000,—	30.000,—
36. Correzione strada nell'abitato di Bignasco	170.000,—	120.000,—	50.000,—
37. Espropriazione di diversi fabbricati	400.000,—	400.000,—	—,—
38. Consolidamento muri di sostegno alla Verbanella (Minusio)	147.000,—	147.000,—	—,—
39. Canalizzazione strada di circonvallazione Bellinzona - Giubiasco (contributo)	350.000,—	350.000,—	—,—
40. Correzione strada Scudellate - Roncapiano	202.000,—	202.000,—	—,—
41. Correzione strada Cavigliano - Golino - Losone	430.000,—	430.000,—	—,—
42. Rinforzo ponte di ferro sul Ticino a Osogna e costruzione passerella pedonale	110.000,—	110.000,—	—,—
43. Permuta strade nel Comune di Chiasso	350.000,—	350.000,—	—,—
44. Correzione strada Peccia - Fusio, località Corgello	337.000,—	337.000,—	—,—
45. Circonvallazione di Avegno e Someo (crediti già votati con D.L. 20 ottobre 1965)	—,—	—,—	—,—
Totale	Fr. 42.422.800,—	29.154.050,—	13.268.750,—

Art. 2. — I contributi a carico dei Comuni di Avegno e Someo per le opere sopracitate (art. 1 n. 45) sono fissati in :

Avegno	Fr. 50.000,—
Someo	Fr. 70.000,—

Art. 3. — Non sarà dato corso all'esecuzione dell'opera fino a quando i contributi dovuti dai Comuni e dagli altri interessati non saranno stati fissati in modo definitivo a sensi di legge.

Art. 4. — Il contributo dei Comuni sarà versato in due rate: la prima, corrispondente a metà del contributo, all'inizio dei lavori e la seconda a saldo a lavori ultimati.

Art. 5. — E' accordata ai Comuni la facoltà di imporre ai privati i contributi di legge.

Art. 6. — Il credito sarà iscritto nella parte straordinaria del bilancio dello Stato (Dipartimento delle pubbliche costruzioni).

Art. 7. — 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. 8. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

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