

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente l'approvazione dei progetti e lo stanziamento dei crediti
necessari per le opere di sistemazione delle strade cantonali
del XXIV periodo

(del 9 febbraio 1968)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

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

Il programma esposto conferma l'importanza che il Consiglio di Stato attribuisce alla sistemazione della rete stradale cantonale, che ha richiesto in questi anni investimenti di particolare rilievo :

1961	Fr. 19.806.206,—
1962	Fr. 33.245.956,—
1963	Fr. 24.981.199,—
1964	Fr. 31.038.608,—
1965	Fr. 32.935.062,—
1966	Fr. 30.499.999,—
1967	Fr. 21.744.836,—.

Le opere contemplate dal messaggio esigono una spesa di 37,4 milioni di franchi, di cui 31,3 vanno a carico del Cantone, mentre la rimanenza di 6,1 milioni è coperta da contributi della Confederazione e dei Comuni.

Primeggiano per importanza opere coordinate con la realizzazione della strada nazionale N. 2. Va anzitutto menzionata la parte terminale dello svincolo sud di Lugano. La completa esecuzione dello svincolo sud richiederà lavori per un importo di oltre 43 milioni di franchi. Delicate trattative con l'Autorità federale, e in particolare con l'Ufficio delle strade e arginature, hanno permesso di ottenere che circa 38 milioni di franchi vengono caricati al conto delle strade nazionali (finanziato come noto nella misura del 92 % dalla Confederazione). A carico delle strade cantonali e dei Comuni interessati va l'importo di 5,4 milioni di franchi. Il sistema viario del comprensorio di Lugano sarà così migliorato in modo rilevante.

La necessaria correzione della tratta Taverne - Mezzovico avverrà tenendo evidentemente conto del futuro tracciato della strada nazionale nella zona. Anche qui è riconosciuta una forte partecipazione, in misura superiore al 40 %, delle strade nazionali. Va a carico dello Stato l'importo di 4,9 milioni di franchi.

Altri importanti lavori vengono eseguiti sulle strade principali: la correzione della parte superiore della rampa del Piottino, il miglioramento del crocevia nell'abitato di Tenero, la sistemazione del tronco da Tenero alla Verbanella, la correzione dell'attraversamento di Lumino, l'eliminazione a seguito di espropriazione di una strozzatura a Vira Gambarogno, la correzione della strada Agno - Piodella.

Tra le opere sulle strade non considerate principali per il sussidiamento federale una funzione prioritaria ha il nuovo ponte sull'Isorno a Intragna, opera ardua

e imponente, che deve togliere una regione dalla precaria situazione creata dal crollo per franamento del ponte della Giura, e che la Commissione della Gestione aveva esplicitamente sollecitato (cfr. rapporto 5 maggio 1967 sul messaggio del 23.o periodo).

Importanti circonvallazioni sono previste ad Arzo, a Novazzano, a Canobbio e a Iragna. In Vallemaggia la realizzazione del programma stabilito all'atto della soppressione della ferrovia, e avviato con le circonvallazioni di Avegno e Someo, continua con la sistemazione della tratta Ponte Brolla - Avegno, mentre le valli laterali sono considerate con un importante lavoro di miglioramento della strada tra Cerentino e Cimalmotto.

La costruzione della strada della Nufenen richiama la sistemazione della stretta strada della valle Bedretto. Quale prima tappa si intende por mano ai lavori di correzione del tronco Airolo - Fontana.

L'eliminazione della ferrovia Lugano - Tesserete, cui dovrà presto seguire la eliminazione della ferrovia Lugano - Cadro - Dino di cui si attua intanto l'arretramento di un capolinea, richiederà importanti lavori di adeguamento della rete stradale ai bisogni del servizio automobilistico sostitutivo. I crediti chiesti con questo messaggio devono permettere allargamenti parziali attraverso la rimozione dei binari, e due importanti correzioni al ponte Ganna e a Lugaggia.

I mezzi finanziari limitati messi a disposizione dalla Confederazione — ente sussidiante qui nella misura del 75 % — non permettono di prospettare nuove opere sulla strada del Lucomagno. Il Cantone dispone già di una riserva costituita dal credito stanziato il 9 maggio 1967 per il tronco Casaccia - passo. Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni prepara intanto il progetto di correzione del tronco Campra - Pian Segno, problema di non facile soluzione per le difficoltà di ordine geologico. E' già approvato dall'Autorità federale il progetto del tronco Pian Segno - Casaccia con il riconoscimento delle opere di protezione chieste dal Cantone.

Facciamo seguire una descrizione delle singole opere :

1. STRADA DI CIRCONVALLAZIONE AD ARZO

Il progetto prevede la costruzione di una strada di circonvallazione per evitare l'attraversamento dell'abitato, che presenta un tracciato assai tortuoso e stretto, e inoltre non consente il passaggio di automezzi pesanti. Il valico di Arzo-Saltrio è molto usato dai numerosi frontalieri che si recano a lavorare nel Mendrisiotto. Perciò è richiesta una strada attrezzata che soddisfi le esigenze del nuovo traffico automobilistico.

La lunghezza della nuova arteria è di ml. 820, la larghezza della carreggiata è di m. 6.00 più un marciapiede di m. 1.50.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 1.218.000,— così ripartito :

a) a carico del Comune di Arzo : contributo fisso	Fr. 200.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 1.018.000,—
Totale	Fr. 1.218.000,—

I tronchi di strada esistenti

- a) Sez. 1 a (vedi plan.) - ponte sul Gaggiolo, attraverso l'abitato,
- b) Chiesa parrocchiale - S. Grato,
dopo l'apertura della nuova strada al traffico passeranno in proprietà e manutenzione al Comune di Arzo.

I piani sono stati esposti nella cancelleria comunale di Arzo dal 28 marzo al 28 aprile 1967 per la procedura di pubblica utilità.

Entro questo termine sono stati inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Eredi fu Emilio Galfetti, Chiasso*

Domandano :

- a) lo spostamento verso valle di circa 5-6 m. del tracciato per una lunghezza di circa m. 800 ;
- b) l'eliminazione della strada di campagna che serve di raccordo Confine - Pavù, a partire dalla casa degli Eredi E. Galfetti ;
- c) la costruzione di un cordone di cemento sormontato di rete metallica lungo la proprietà ;
- d) l'esonero dal pagamento di qualsiasi contributo.

Si osserva :

ad a) e b) : per ragioni tecnico-costruttive il tracciato non può essere spostato. Il progetto esecutivo è stato esaminato ed approvato dalle competenti Autorità comunali, ed è da ritenersi come definitivo, in quanto tiene in considerazione tutte le richieste formulate dal Municipio, quale garante degli interessi della comunità.

Per i medesimi motivi anche l'eliminazione della strada di campagna non può entrare in considerazione ;

ad c) : la richiesta non riguarda questa procedura ;

ad d) : è una questione che riguarda il Comune. Il Consiglio di Stato in base all'art. 51 della legge d'espropriazione ha dato al Comune di Arzo la facoltà di prelevare i contributi a carico dei privati.

2. *Allio Gerolamo fu Antonio, Allio Felice e Marino, Allio Antonio di Gerolamo, Ballerini Giovanni fu Giovanni, Tatarletti Giuseppe fu Domenico, Gaffuri Rosa fu Primo, in Arzo*, tutti rappresentati dall'avv. *Giovanni Colombo, Lugano*, chiedono che sia negata la pubblica utilità per la prevista strada di circonvallazione di Arzo.

Ora nessuno potrà contestare la necessità della costruzione di una strada di circonvallazione ad Arzo, considerati il fortissimo aumento del traffico automobilistico di questi ultimi anni e la situazione precaria della strada nell'interno dell'abitato, con la larghezza del campo stradale di soli m. 2.30. Il tracciato scelto risolve in modo razionale questo problema, sia dal lato tecnico che finanziario, ed è stato pure approvato, dopo ponderato esame, dalle competenti Autorità comunali.

3. *Lombardi Aldo* (rappr. avv. *A. Borella, Mendrisio*), *Marazzi Maria, Fossati Ambrogina e Ferrari Alessandro, in Arzo*.

Contestano la pubblica utilità dell'opera. Per la reiezione di questo ricorso si fa riferimento a quanto sopraesposto.

4. *Rossi Vittorino, Lugano*.

Chiede lo spostamento del tracciato di alcuni metri verso valle lungo la sua proprietà, mappale 683 p.

La richiesta per ragioni tecniche-costruttive non può essere ammessa, in quanto si comprometterebbero la fluidità e la sicurezza del traffico stradale.

Dopo la correzione la parcella sarà ancora sufficientemente ampia per costruire una casa di abitazione.

5. *Fratelli Galfetti Alessandro e Ettore, Arzo.*

Ricorrono contro la pubblica utilità dell'opera, perchè la stessa viene ad eliminare o rendere alquanto difficile l'accesso alla loro proprietà.

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

6. *Piffaretti Lina, docente, Arzo.*

Ricorre contro la facoltà di prelevare contributi, rispettivamente il relativo comprensorio.

E' una questione che riguarda solamente il Comune, il quale in base all'art. 51 della legge d'espropriazione, ha la facoltà di prelevare i contributi a carico dei privati.

2. STRADA DI CIRCONVALLAZIONE A NOVAZZANO

Il progetto prevede la costruzione di una strada di circonvallazione per risolvere il problema posto dall'intensa circolazione stradale, che attraversa l'abitato di Novazzano, creata specialmente dal forte traffico frontaliero.

Con la progettata strada il traffico da e per Mendrisio verrà dirottato sulla nuova circonvallazione, mentre quello per Chiasso utilizzerà ancora l'attuale strada; in seguito però con appropriate deviazioni potrà pure essere portato tangenzialmente fuori dall'abitato.

Il nuovo tronco stradale ha una lunghezza di ml. 574; la larghezza della carreggiata è di m. 7.00 più due marciapiedi. Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 876.000,— così ripartito:

a) a carico del Comune di Novazzano: contributo fisso	Fr. 140.000,—
b) a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 736.000,—
Totale	Fr. 876.000,—

Il tronco di strada cantonale dal mappale 284 (inizio correzione) fino al bivio per Chiasso e Mendrisio, attraverso l'abitato, passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Novazzano dopo l'apertura della nuova strada al traffico. Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Novazzano dal 21 giugno al 21 luglio 1967. Entro questo periodo sono stati inoltrati i seguenti ricorsi:

1. *Sala Giacomo, Novazzano*

Chiede che il progetto venga modificato nel senso che la nuova strada non abbia a toccare il suo piazzale, onde evitare un sensibile peggioramento della sua attività commerciale.

La richiesta viene evasa nel senso che nell'allestimento dei piani di dettaglio si cercherà di toccare il piazzale solamente nei limiti richiesti da motivi tecnici di sicurezza e di circolazione stradale.

2. *Lambrughì Leonardo, Novazzano*

Chiede di cambiare il tracciato per evitare la demolizione della sua casa al mappale 582 e in via subordinata che gli venga assegnato in altro luogo

una casa di abitazione con il rispettivo terreno, prima della demolizione del fabbricato esistente.

Il tracciato non può essere modificato: la casa deve essere demolita per ragioni di sicurezza della circolazione stradale, in quanto ostacola la visuale all'incrocio della nuova strada con la strada esistente.

In base alla legge applicabile l'espropriazione ha luogo verso piena indennità che restituisce l'espropriato nella situazione patrimoniale che aveva prima dell'espropriazione.

3. *Davitti Americo, Novazzano*

Chiede una modifica del progetto per non rendere impossibile uno sfruttamento adeguato della sua parcella n. 559.

Per ragioni tecniche la richiesta non può essere ammessa, e ciò per non pregiudicare la sicurezza e la fluidità del traffico stradale.

3. CORREZIONE STRADA NELL'ABITATO DI NOVAZZANO

E' prevista la correzione stradale al crocevia della strada Genestrerio - Novazzano - Chiasso e Novazzano - Confine (Marcello) nell'abitato di Novazzano, per eliminare la strettoia esistente e per creare più visibilità nel crocevia, demolendo un fabbricato di proprietà del signor dr. De Francisci.

Il costo complessivo è di Fr. 199.535,—, così ripartito:

a) a carico del Comune di Novazzano: contributo fisso	Fr. 60.000,—
b) a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 139.535,—
Totale	Fr. 199.535,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Novazzano dal 21 giugno al 21 luglio 1967 per la procedura di pubblica utilità. Entro questo periodo è stato inoltrato un solo ricorso e precisamente:

Dr. Leonardo De Francisci, Novazzano.

Si oppone alla pubblica utilità dell'opera come intesa nel progetto in esame e ne postula una revisione, proponendo l'abolizione di un marciapiede; in via subordinata chiede di spostare il tracciato stradale verso gli stabili, pure di sua proprietà.

Le richieste menzionate nel ricorso non possono entrare in considerazione, in quanto nell'abitato due marciapiedi sono necessari, se si vuol creare una certa sicurezza ai pedoni, in relazione al continuo aumento del traffico stradale in generale e quello frontaliero in particolare.

La soluzione scelta per la sistemazione stradale, va quindi ritenuta razionale sia dal lato tecnico che da quello circolatorio.

Prima di allestire i piani definitivi di esecuzione, si potranno discutere con l'interessato i dettagli di costruzione.

4. CIRCONVALLAZIONE DI CANOBBIO

Il progetto prevede la costruzione di un nuovo tronco stradale della lunghezza di circa ml. 500, per evitare il tracciato tortuoso e stretto attraverso l'abitato che non permette l'incrocio di due autoveicoli. Attualmente la circolazione stradale è regolata con semafori.

Il nuovo tronco abbandona la strada esistente in prossimità dell'ex grotto Federale, indi segue l'avvallamento del terreno e poi si immette nella strada Lugano - Tesserete in prossimità della stazione della ferrovia Lugano-Tesserete. La sezione tipo prevede la carreggiata della larghezza di m. 6.00 più due marciapiedi di m. 1.50.

Il costo dell'opera è di Fr. 1.401.000,— così ripartito :

a) a carico del Comune di Canobbio : contributo fisso	Fr. 190.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 1.211.000,—
Totale	<u>Fr. 1.401.000,—</u>

Il tronco di strada esistente dalla sez. A alla sez. 119 passerà, dopo l'apertura della nuova strada al traffico stradale, in proprietà e manutenzione al Comune di Canobbio.

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Canobbio dall'11 aprile all'11 maggio 1967 per la procedura di pubblica utilità.

Durante questo periodo sono stati inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Bernasconi Enrico, Canobbio* (rappr. avv. C. Sganzzini, Lugano)

Chiede che non sia ammessa la pubblica utilità per le espropriazioni connesse all'ampliamento dell'imbocco della vecchia strada cantonale di accesso al villaggio di Canobbio nella strada Lugano - Tesserete.

La demolizione del fabbricato è necessaria per sistemare in modo razionale l'imbocco stradale per l'abitato di Canobbio e per creare la visuale in un punto molto pericoloso sul tronco Massagno - Tesserete.

La vecchia strada per Canobbio sarà ancora utilizzata dal traffico proveniente da Tesserete, da Massagno e specialmente da Porza e Comano e viceversa, perciò il progettato ampliamento del crocevia è giustificato sia dal lato tecnico che da quello circolatorio.

2. *Binetti Carmen e Quirino, Canobbio*

Ricorrono contro il previsto allargamento del tratto di strada comunale fra le sez. 109 - 113 che serve da raccordo fra la nuova e la vecchia strada e chiedono una diversa soluzione del raccordo in contestazione.

Si studierà il problema durante l'allestimento dei piani di dettaglio, che saranno in seguito esposti con la procedura di espropriazione.

3. *Balemi Andrea, Castagnola* (rappr. avv. G. Viscardi, Lugano)

Contesta la pubblica utilità per la costruzione della strada di circonvallazione in quanto pregiudica irrimediabilmente le possibilità di sfruttamento della sua proprietà.

Non si può asserire che la costruzione della strada pregiudica in modo irreparabile le possibilità di lottizzazione della proprietà, in quanto la superficie che entra in considerazione per la costruenda strada non è tale da creare i gravi inconvenienti lamentati.

Comunque in sede di procedura di espropriazione le richieste potranno essere esaminate e definite.

4. *Lurati Diego, Canobbio*

Contesta la pubblica utilità per il fatto che la costruenda strada taglia in metà la sua proprietà, riducendone pertanto la produzione pativa.

Si può osservare che la nuova strada valorizzerà l'intera proprietà, in quanto permetterà un miglior sfruttamento del terreno e una più razionale lottizzazione.

5. CORREZIONE DELLA STRADA CINQUE VIE - BREGANZONA

Il progetto prevede l'allargamento della strada delle Cinque Vie fino all'abitato di Breganzona per una lunghezza di ml. 930. Vengono in linea generale mantenuti il tracciato e la livelletta esistente.

La carreggiata avrà una larghezza di m. 6.00 più due marciapiedi di m. 1.50; la larghezza complessiva del sedime stradale risulta quindi di m. 9.00. La pavimentazione è prevista in conglomerato bituminoso dello spessore di 8 cm.

La spesa è preventivata in Fr. 1.010.000,— così ripartita:

a) a carico del Comune di Breganzona : contributo fisso	Fr. 420.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 590.000,—
Totale	Fr. 1.010.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria di Breganzona dal 28 marzo al 28 aprile 1967. Entro questo periodo è stato inoltrato un solo ricorso e meglio:

Albertina e Maurizio Farei-Cameroni, Faido (rappr. avv. A. Stefani, Faido).

Chiedono:

- a) in via principale che non sia concessa la pubblica utilità dell'opera;
- b) in via subordinata che la pubblica utilità sia concessa a condizione che i piani esecutivi vengano modificati in modo da escludere l'espropriazione di parte dei mappali n. 125 e 126.

Il progetto per ragioni tecniche e costruttive non può essere modificato. Si fa inoltre osservare che il sedime da espropriare serve in massima parte per la costruzione del marciapiede, opera richiesta dal Comune per la sicurezza dei pedoni. La correzione si svolge in zona urbana. Perciò la costruzione del marciapiede è da ritenersi non solo giustificata, ma più che necessaria, anche in relazione al continuo aumento del traffico automobilistico.

6. CORREZIONE STRADA AIROLO - NANTE (km. 3.300 - km. 4.200)

Il progetto prevede il prolungamento della correzione stradale già eseguita del tronco Airolo - Nante e precisamente dal km. 3.300 al km. 4.200.

La carreggiata viene allargata a m. 6.00, inoltre vengono eseguite opere di prosciugamento del campo stradale e di bonifica del sottofondo. Dopo l'esecuzione di questi lavori il campo stradale riceverà una pavimentazione economica. La carreggiata viene allargata a m. 6.00, inoltre vengono eseguite opere di prosciugamento del campo stradale e di bonifica del sottofondo. Dopo l'esecuzione di questi lavori il campo stradale riceverà una pavimentazione economica.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 350.000,—. Il riparto spesa è il seguente:

a) a carico del Comune di Airolo : contributo fisso	Fr. 60.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 290.000,—
Totale	Fr. 350.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Airolo dal 28 marzo al 28 aprile 1967. Entro questo periodo è stato inoltrato un solo ricorso da parte del

Comune di Airolo.

Aderisce al pagamento del contributo comunale di Fr. 60.000,—, alla condizione che lo stesso sia comprensivo di tutti i contributi dei privati interessati.

Il ricorso non ha ragione d'essere. Infatti in base alla risoluzione governativa che approva in via preliminare il progetto, viene prelevato un unico contributo a carico del Comune di Fr. 60.000,—. Spetta solamente al Comune di decidere se vuole o meno prelevare contributi a carico dei privati interessati in conformità di legge, contributi privati che sono devoluti per intero al Comune.

7. CORREZIONE STRADA PONTE BROLLA - AVEGNO IN TERRITORIO DI LOCARNO E AVEGNO

Il progetto, che rientra nel programma tracciato con il messaggio sulla sostituzione della ferrovia Locarno - Bignasco, prevede la correzione della strada Ponte Brolla - Avegno, dalla stazione delle FART a Ponte Brolla fino alla sotto-centrale delle OFIMA in territorio di Avegno, per una lunghezza di circa ml. 1.700, collegandosi all'opera già in corso di esecuzione per la circonvallazione di Avegno. Il tracciato segue nelle sue grandi linee quello esistente, e in massima parte sfrutta il sedime della ex ferrovia della Vallemaggia.

La larghezza della carreggiata è di m. 7.00; viene pure costruito a valle un marciapiede di m. 1.50.

Il campo stradale riceverà una pavimentazione in conglomerato bituminoso dello spessore di cm. 9.

Il costo dell'opera è di Fr. 2.410.000,— ed è a completo carico dello Stato. Il progetto è stato esposto nelle cancellerie municipali di Locarno e di Avegno dall'11 aprile all'11 maggio 1967.

Entro questo periodo sono stati inoltrati solo i seguenti ricorsi in territorio di Locarno:

1. *Eredi fu Balli Valentino, Locarno*

Non ricorrono contro la pubblica utilità dell'opera, ma chiedono che prima della demolizione della cappella della Famiglia Balli, venga sottoposto il progetto della sua ricostruzione per la loro approvazione ed accettazione. Si osserva che il ricorso è intempestivo in quanto non riguarda questa procedura ma quella di espropriazione. Comunque prima della demolizione della cappella tutta la questione sarà discussa con i proprietari.

2. *Gilà Carlo, Locarno*

Chiede che nell'esecuzione dell'opera si provveda a costruire un adeguato accesso alla proprietà.

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

8. CORREZIONE STRADA MASSAGNO - TESSERETE (Ponte Ganna)

Il progetto prevede la correzione della curva che attraversa il riale delle Costacce a nord dell'abitato di Canobbio, per una lunghezza di circa ml. 530, mediante la costruzione di un tombinone di m. 2 x m. 2 e riempimento della valle con materiale di ripiena (volume necessario circa mc. 18.000).

L'opera è in relazione alla soppressione della ferrovia Lugano - Tesserete e alla sua sostituzione con un servizio automobilistico.

La larghezza del campo viabile sarà di m. 7.00 più un marciapiede di m. 1.50. La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso dello spessore di 6 cm. La spesa complessiva è di Fr. 720.000,— ed è a completo carico dello Stato.

9. CORREZIONE DELLA STRADA AL SOTTOPASSO DI LUGAGGIA

E' prevista la correzione della strada al sottopasso di Lugaggia per eliminare le due strozzature esistenti all'entrata sud e nord del sottopasso.

Anche quest'opera è in relazione alla soppressione della ferrovia Lugano - Tesserete.

Il preventivo ammonta a Fr. 284.000,—. La spesa per l'esecuzione dell'opera è a completo carico dello Stato.

10. CORREZIONE DELLA STRADA AI MULINI DI BIOGGIO IN TERRITORIO DI BIOGGIO E MUZZANO

Il progetto prevede la correzione della strada ai Mulini di Bioggio per una lunghezza di circa ml. 360. L'opera è in relazione alla costruenda autostrada. Vengono corrette diverse curve, eseguiti drenaggi e tombinature per il prosciugamento del campo stradale. In seguito si procederà ad una pavimentazione del campo stradale.

Il costo dell'opera è preventivato in Fr. 165.000,— e viene suddiviso in parti uguali fra lo Stato e le strade nazionali.

11. CORREZIONE DI VIA PICO A CASTAGNOLA

E' prevista la correzione della Via Pico, che partendo dalla piazza Emilio Bossi a Cassarate raggiunge il territorio del Comune di Viganello alla confluenza di Via Pedemonte, Via Manzoni e Via Molinazzo, per una lunghezza di circa ml. 550.

La larghezza della carreggiata viene portata a m. 6.50, in più saranno costruiti due marciapiedi di m. 1.30 di larghezza.

La spesa complessiva per l'esecuzione dell'opera è di Fr. 1.050.000,— così ripartita :

a) a carico del Comune di Castagnola, 50 % di Fr. 1.050.000,—	= Fr. 525.000,—
b) a carico dello Stato : 50 % di Fr. 1.050.000,—	= Fr. 525.000,—

Totale	<u>Fr. 1.050.000,—</u>
--------	------------------------

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Castagnola dal 14 luglio al 14 agosto 1967.

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

1. *Società Funicolare Cassarate - Monte Brè S.A. Lugano* (rappr. avv. B. Galli, Lugano)

Scopo del ricorso è di conoscere preventivamente la soluzione che verrà data alla stazione di partenza, di opporsi al prelevamento dei contributi a carico della ricorrente e di proporre l'esame della soluzione dei posteggi.

Considerato che non viene contestata la pubblica utilità dell'opera, le richieste potranno essere esaminate e discusse durante la procedura di espropriazione.

2. *S.A. Albergo Villa Castagnola in Castagnola* (rappr. avv. W. Riva, Lugano)

Non contesta la pubblica utilità, ma formula alcuni rilievi particolari che non riguardano però questa procedura, ma quella di espropriazione.

Le richieste potranno quindi essere esaminate e discusse durante quella procedura.

3. *Ing. Pedrazzini Pietro, Cassarate*

Ricorre contro il riparto della spesa preventivata, che prevede a carico del Comune di Castagnola il 50 %, e contro il prelevamento di contributi.

La partecipazione comunale del 50 % per l'esecuzione dell'opera è stata concordata con il Municipio di Castagnola ed è giustificata dalla situazione di questo Comune, che figura fra i Comuni del Cantone con la più alta potenzialità finanziaria.

La questione del prelevamento dei contributi privati riguarda esclusivamente il Comune. Il Consiglio di Stato ha dato la facoltà di questo prelevamento in base all'art. 51 della legge d'espropriazione.

4. *Prati Giacomo, Castagnola*

E' contrario al prelevamento dei contributi dai privati, ammettendoli eventualmente limitatamente al servizio dei marciapiedi.

Valgono le medesime considerazioni di cui sopra.

5. *Studer Erna, Cassarate*

Il ricorso è irricevibile, in quanto è stato inoltrato un mese dopo la scadenza del periodo fissato.

6. *Pico S.A. Castagnola* (rappr. avv. Giancarlo Viscardi, Lugano)

Chiede che siano riattivate le trattative con la Pico S.A. in vista della fissazione della indennità di esproprio, ritenuto che l'opera sul tratto prospiciente la particella n. 945 è stata già eseguita da anni e più non interessa la procedura connessa con l'ulteriore ampliamento di Via Pico.

Il ricorso è intempestivo. Non riguarda questa procedura, ma semmai quella di espropriazione.

12. STRADA DI CIRCONVALLAZIONE A IRAGNA

Per evitare il tracciato tortuoso e stretto dell'abitato di Iragna è stata studiata una strada di circonvallazione che passa a sud-est del paese. Uno spostamento più a valle del tracciato non è stato possibile, a causa dell'esistenza dei tralicci della linea elettrica di alta tensione.

La larghezza del campo stradale è di m. 6.00 più due banchine laterali della larghezza di m. 2.00.

Verrà pure costruito un nuovo ponte in cemento armato sul riale Iragna con una luce netta di m. 7.50.

La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso dello spessore di cm. 7.

La spesa complessiva è di Fr. 650.000,— così ripartita :

a) a carico del Comune di Iragna : contributo fisso	Fr. 80.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 570.000,—
Totale	Fr. 650.000,—

Il tronco di strada cantonale esistente, dalla sez. 94 alla sez. 132 indicato in grigio nella planimetria, passerà, dopo l'apertura della nuova strada al traffico stradale, in proprietà e manutenzione al Comune di Iragna.

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Iragna del 14 luglio al 14 agosto 1967. Entro questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato contro la progettata spesa.

13. CORREZIONE DELLA STRADA LUGANO-GRANCIA IN TERRITORIO DI PAZZALLO, PAMBIO-NORANCO E MONTAGNOLA

La costruzione dell'autostrada attraverso il Pian Scairolo tra Pazzallo e Grancia ha richiesto lo spostamento della strada esistente su diverse tratte. Al fine di correggere definitivamente il tronco Lugano-Grancia, la Sezione delle strade cantonali ha allestito il progetto di correzione della tratta che viene a trovarsi fra i due tronchi sistemati nell'ambito dei lavori autostradali.

La tratta da correggere ha una lunghezza di circa ml. 800 e attraversa i territori dei Comuni di Pazzallo, Pambio-Noranco e Montagnola.

La larghezza della carreggiata è di m. 7.00; è pure prevista la costruzione di due marciapiedi di m. 1.50 di larghezza.

La pavimentazione del campo stradale sarà in conglomerato bituminoso dello spessore di cm. 8.

La spesa complessiva è di Fr. 750.000,— così suddivisa :

a) a carico del Comune di Pazzallo : contributo fisso	Fr. 70.000,—
b) a carico del Comune di Pambio-Noranco : idem	Fr. 65.000,—
c) a carico del Comune di Montagnola : idem	Fr. 25.000,—
d) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 590.000,—
Totale	Fr. 750.000,—

Il progetto è stato esposto nelle cancellerie comunali di Pazzallo, Pambio-Noranco e Montagnola dal 18 luglio al 18 agosto 1967 per la procedura di pubblica utilità. Durante questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato.

14. ALLARGAMENTO DI VIA ALLE SCUOLE E COPERTURA DEL TORRENTE CASSONE A PREGASSONA

Il progetto prevede la sistemazione di Via delle Scuole e la parziale copertura del torrente Cassone a Pregassona, in relazione alla costruzione del nuovo centro scolastico.

La copertura del torrente Cassone inizia al ponte che attraversa la strada cantonale e si prolunga verso valle per una lunghezza di circa ml. 220.

Questa copertura servirà per l'allargamento del campo stradale, per la costruzione dei marciapiedi e per formare un posteggio davanti alle scuole. La struttura sarà in cemento armato, formata da una soletta e da due bauletti di appoggio. Verrà pure sistemata, per una lunghezza di circa ml. 70, la strada cantonale dal ponte sul Cassone fino all'incrocio con la strada Viganello-Cossio. La carreggiata avrà una larghezza di m. 9.00 più due marciapiedi di m. 1.50. Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 800.000,—. Il Cantone partecipa all'esecuzione di queste opere con un contributo fisso di Fr. 300.000,—, somma che si ritiene adeguata all'interesse dello Stato per l'esecuzione delle due opere.

15. CORREZIONE DELLA STRADA CAMEDO - MONETO

Il tronco Camedo - Moneto ha una lunghezza complessiva di km. 3.500; la larghezza del campo viabile è di m. 3.50. Il progetto contempla l'allargamento parziale della carreggiata, la formazione di piazze di scambio, il rifacimento dei muri di sostegno in precarie condizioni di stabilità, opere di tombinatura e di prosciugamento del campo stradale ed opere di sicurezza. In seguito si procederà all'esecuzione di una pavimentazione economica.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 383.000,—.

16. CORREZIONE DELLA STRADA MADRANO - BRUGNASCO

Il progetto prevede la sistemazione del tronco stradale Madrano - Brugnasco per una lunghezza di circa ml. 2.800. Vengono eseguite alcune migliorie al tracciato, opere di prosciugamento e di sicurezza, ecc.

La spesa complessiva è di Fr. 363.000,—.

17. CORREZIONE DELLA STRADA CERENTINO - CIMALMOTTO

Il progetto prevede la continuazione della sistemazione stradale da Niva a Cimalmotto per una lunghezza di circa ml. 3.000.

Vengono eseguite migliorie al tracciato, opere di premunizione nei punti più pericolosi, cunette, tombinature, drenaggi, ecc. In seguito verrà eseguita una pavimentazione economica.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 820.000,—.

18. PERMUTE STRADE NEL COMUNE DI MENDRISIO

E' previsto un nuovo riparto della rete stradale cantonale e comunale nel territorio del Comune di Mendrisio, in seguito alla costruzione dell'autostrada Chiasso - Airolo, del nuovo tronco stradale di Vignalunga e del nuovo tronco Macello - Piazza del Ponte, nonché alla concordata completazione della strada di circoscrizione Cantina Sociale - Mercato coperto - Via Agostino Maspoli - Casvegno (Villa Foresta).

Per la permuta di questi tronchi stradali lo Stato corrisponderà al Comune di Mendrisio una indennità *unica e fissa* di Fr. 450.000,— a valere come risparmio della spesa di correzione di Via Franchini e di quella di manutenzione dei tronchi stradali ceduti al Comune.

Il nuovo riparto è stato stabilito mediante convenzione del 25 febbraio 1966 fra lo Stato del Cantone Ticino, rappresentato dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni, e il Comune di Mendrisio, rappresentato dal Municipio.

La convenzione è stata ratificata dal Consiglio di Stato con risoluzione n. 8023 del 6 dicembre 1966 e dal Consiglio comunale di Mendrisio.

19. CORREZIONE STRADA A GARAVERIO DI BARBENGO

Il progetto prevede l'eliminazione della strozzatura nell'abitato di Garaverio sul tronco Grancia - Figino. In questo punto infatti il campo viabile ha una larghezza di soli m. 3.20.

Il tronco di strada Garaverio - Figino è stato recentemente corretto e pavimentato. Il traffico su questa arteria è piuttosto scorrevole, salvo nell'abitato di Garaverio per l'esistenza di due stabili che devono essere demoliti per ottenere la completa e razionale sistemazione della strada.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 240.000,— così ripartito :

a) a carico del Comune di Barbengo : contributo fisso	Fr. 30.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 210.000,—
Totale	Fr. 240.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Barbengo dal 18 settembre al 18 ottobre 1967 per la procedura di pubblica utilità.

Entro questo periodo sono stati inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Dr. Ing. Galimberti Maurizio fu Angelo, Milano*

Ricorre contro la pubblica utilità dell'opera e propone un'altra soluzione per risolvere il problema ; il nuovo tracciato stradale, secondo il suo modo di vedere, dovrebbe deviare verso destra, a metà circa della salita esistente, dopo la località Rompiga, con curva ad ampio raggio, per raccordarsi poi alla strada preesistente a poco più di una cinquantina di metri dopo la località Garaverio.

2. *Bottinelli Ezio, Garaverio*

Ricorre contro il progetto presentato e propone la costruzione di una strada di circonvallazione dell'abitato.

3. *Nembrini Ernesto, Garaverio*

Ricorre contro il tracciato e propone la costruzione di una strada di circonvallazione a valle dell'abitato ; domanda inoltre l'esenzione dal versamento di qualsiasi contributo.

A questi tre ricorsi per il cambiamento di tracciato si osserva :

la prevista correzione stradale è la logica e razionale continuazione delle opere già eseguite per la sistemazione del tronco di strada Grancia-Figino ; si tratta di allargare gli ultimi cento metri per completare l'opera.

Le strade di circonvallazione degli abitati sono senz'altro opere auspicabili e necessarie per la fluidità del traffico e la sicurezza degli abitanti. In questo caso però non esistono le premesse, sia dal profilo tecnico-circulatorio, sia da quello finanziario, che possono giustificare la costruzione di una strada di circonvallazione. Il Municipio di Barbengo ha approvato il progetto. La sicurezza dei pedoni è garantita da un salvagente che verrà ricavato a monte della strada.

La questione dei contributi a carico dei privati riguarda esclusivamente il Comune di Barbengo.

4. *Comune di Barbengo*

Accetta il tracciato stabilito dal progetto e il contributo fissato, con le seguenti riserve :

1. *Autorizzazione a prelevare contributi dai privati.*

Questa concessione è stabilita dal decreto del Consiglio di Stato che approva in via preliminare il progetto.

2. *Formula alcune richieste tecnico-costruttive riguardanti l'esecuzione dell'opera, la formazione di posteggi e la costruzione della fognatura.*

Tali richieste saranno esaminate e definite direttamente fra gli organi dipartimentali e il Municipio.

20. CORREZIONE STRADA TREGGIA - BIDOGNO

Il progetto prevede l'allargamento della strada esistente dall'accesso a Lupo, appena fuori dell'abitato di Treggia, fino al bivio fra la strada di Carusio e quella alta a sud di Bidogno.

E' un tratto particolarmente pericoloso per l'andamento assai tormentato del tracciato dal profilo planimetrico e altimetrico.

L'allargamento viene ricavato verso montagna, in quanto verso valle esiste pericolo di franamenti.

La carreggiata avrà una larghezza di ml. 6.00.

Il preventivo per l'esecuzione dell'opera ammonta a Fr. 167.000,—. La spesa è a completo carico del Cantone.

21. CORREZIONE DELLA STRADA NELL'ABITATO DI LUMINO

E' prevista la sistemazione della strada nell'abitato di Lumino per migliorare la circolazione stradale e la sicurezza dei pedoni, data la ristrettezza del campo viabile e l'esistenza di una curva a raggio molto ridotto proprio nel centro dell'abitato.

Il progetto prevede a tale scopo l'allargamento della carreggiata a m. 6.00 e la creazione di adeguati marciapiedi.

Vengono demoliti alcuni stabili e spostati diversi accessi. Viene sistemato in modo razionale il deflusso delle acque piovane, rifatta totalmente la pavimentazione del campo stradale e migliorata la livelletta sia in senso longitudinale che trasversale.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 850.000,— così ripartito :

a) a carico del Comune di Lumino : contributo fisso	Fr. 120.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 730.000,—
Totale	Fr. 850.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Lumino dal 18 settembre al 18 ottobre 1967, per la procedura di pubblica utilità. Durante questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato.

22. CORREZIONE DELLA STRADA BRISSAGO - INCELLA

Il progetto prevede la correzione del tronco di strada dalla zona dei tornanti fino all'abitato di Incella ; si tratta del tronco terminale di questo accesso.

Il campo stradale avrà una larghezza variabile da m. 5.20 a m. 6.00.

Il preventivo di spesa è di Fr. 270.000,— così ripartito :

a) a carico del Comune di Brissago : contributo fisso	Fr. 70.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 200.000,—
Totale	Fr. 270.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Brissago, dal 13 settembre al 13 ottobre 1967 per la procedura di pubblica utilità.

Durante questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato.

23. CORREZIONE STRADA GALLERIA MONTE PIOTTINO - DAZIO GRANDE IN TERRITORIO DI PRATO - LEVENTINA

Il progetto prevede la correzione del tronco di strada che si estende dalla Galleria del Piottino fino al Dazio Grande per una lunghezza di circa ml. 340. L'andamento planimetrico esistente è inadeguato per una arteria di grande traffico. Curve, controcurve, ristrettezza del campo viabile, cui si deve aggiungere una notevole pendenza longitudinale, rendono pericoloso questo tratto di strada.

Per eliminare le curve e controcurve è prevista la costruzione di due manufatti in cemento armato precompresso della luce di circa m. 50, rispettivamente m. 16.

La presenza del sedime ferroviario da un lato e lo strapiombo roccioso dall'altro, in aggiunta alla naturale configurazione del terreno, limitano quasi in modo assoluto la scelta del nuovo asse stradale e della livelletta. Il tracciato, malgrado questi punti obbligati, risulta però molto scorrevole con curve ad ampio raggio che permettono una buona visibilità.

La larghezza della carreggiata è di m. 7.00 più un marciapiede sul lato sinistro (direzione sud - nord) di m. 1.90 e una banchina di m. 0.90 sul lato destro; larghezza totale quindi m. 9.80.

La pendenza massima è dell'8 %. La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso dello spessore di 13 cm. Quella esistente in dadi di granito sarà rimossa.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 1.100.000,— ed è a completo carico dello Stato.

24. CORREZIONE DI VIA CATTORI E VIA CALLONI IN TERRITORIO DI LUGANO E PARADISO

Il progetto prevede la correzione di Via Cattori e di Via Calloni in territorio di Lugano e Paradiso, che è in relazione alla costruzione dello svincolo di Lugano-sud dell'autostrada. Le opere vengono eseguite a cura dell'Ufficio strade nazionali.

Il preventivo di spesa per la costruzione dello svincolo di Lugano-sud, compreso la correzione di Via Calloni e Via Cattori, ammonta a Fr. 43.300.000,— così suddiviso :

1. Espropriazioni	Fr. 17.200.000,—
2. Costruzioni	Fr. 22.890.000,—
3. Progettazione, direzione lavori, imprevidi, ecc.	Fr. 3.210.000,—
Totale	Fr. 43.300.000,—

Gran parte della spesa è assunta dalle strade nazionali, risultato raggiunto dopo difficili trattative con l'Autorità federale.

L'importo a carico del Cantone (strade cantonali) e dei Comuni interessati, Lugano e Paradiso, è di Fr. 5.408.850,— così ripartito :

a) <i>Via Calloni</i> : importo di Fr. 1.530.000,—	
a carico del Comune di Lugano 50 %	Fr. 765.000,—
a carico del Cantone 50 %	Fr. 765.000,—
	Fr. 1.530.000,—

b) <i>Via G. Cattori</i> : importo Fr. 2.678.850,—	
a carico del Comune di Paradiso 20 %	Fr. 535.770,—
a carico del Comune di Lugano 25 %	Fr. 669.712,50
a carico del Cantone 55 %	Fr. 1.473.367,50

Totale	Fr. 2.678.850,—
--------	-----------------

c) <i>Rampe raccordo Brentino</i> : importo Fr. 1.200.000,—	
a carico del Cantone	Fr. 1.200.000,—

Riassunto

<i>Cantone</i>	<i>Via Cattori</i>	Fr. 765.000,—	
	<i>Via Cattori</i>	Fr. 1.473.367,50	
	<i>Rampe Brentino</i>	Fr. 1.200.000,—	Fr. 3.438.367,50

Comune di Lugano

	<i>Via Calloni</i>	Fr. 765.000,—	
	<i>Via Cattori</i>	Fr. 669.712,50	Fr. 1.434.712,50

Comune di Paradiso

	<i>Via Cattori</i>	Fr. 535.770,—	Fr. 535.770,—
--	--------------------	---------------	---------------

Totale	Fr. 5.408.850,—
--------	-----------------

25. SISTEMAZIONE DEL CROCEVIA NELL'ABITATO DI TENERO

Il progetto prevede la sistemazione del crocevia delle strade Locarno - Bellinzona, accesso alla stazione di Tenero e Tenero-Contra-Mergoscia. Per rendere più fluida la circolazione è stata creata una pista di preselezione sulla tratta Tenero-Locarno, inoltre è stato corretto l'avvio per la strada Contra-Mergoscia. Viene pure completata la costruzione dei marciapiedi.

Per l'esecuzione dell'opera vengono demoliti totalmente due fabbricati e parzialmente una rimessa.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 473.000,— così ripartito :

a) a carico del Comune di Tenero-Contra : contributo fisso	Fr. 165.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 308.000,—

Totale	Fr. 473.000,—
--------	---------------

Il progetto è stato esposto nella cancelleria di Tenero-Contra dal 13 settembre al 13 ottobre 1967 per la procedura di pubblica utilità. Durante questo periodo vennero inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Cavagna Carmen fu Ugo, Tenero* (rappr. Dr. Libanione)

Ricorre in via principale contro la pubblica utilità e subordinatamente contro il tracciato, osservando che l'allargamento della strada almeno fino all'imbocco del crocicchio è molto più semplice se fatto a monte.

Per ragioni tecniche e di circolazione il progetto non può essere variato. L'opera è di impellente necessità per rendere più fluido e sicuro in questo punto il forte traffico che si svolge sull'arteria principale Bellinzona-Locarno.

2. *Balemi Luciano e Decio, Tenero* (rappr. avv. Molinari E.)

Contestano la pubblica utilità dell'opera nella forma almeno in cui è stato presentato il progetto in quanto l'allargamento del campo viabile e la costruzione del marciapiede possono in ogni modo venire realizzati senza toccare la proprietà.

Il ricorso non riguarda l'esecuzione di questo progetto, ma il progetto di piano regolatore per la correzione del tronco di strada Tenero - Contra in territorio di Tenero Contra e Minusio, esposto nella cancelleria municipale di Tenero-Contra dal 25 ottobre al 25 novembre 1966, perciò sarà evaso con quest'ultima procedura.

3. *Municipio di Tenero-Contra*

Chiede che il contributo del Comune per l'esecuzione dell'opera sia al massimo il 10 % del preventivo di spesa e cioè Fr. 47.300,—, invece di franchi 163.000,— come stabilito dal Consiglio di Stato.

In base all'art. 23 della legge sulla costruzione, sulla manutenzione e l'uso delle strade cantonali, per le opere di correzione nell'interno dell'abitato, i Comuni sono chiamati a contribuire all'esecuzione dell'opera in relazione al loro interesse e alle loro condizioni economiche. Il contributo non supererà di regola il 50 % del costo effettivo dell'opera.

L'ammontare del contributo richiesto, cioè Fr. 163.000,— rappresenta circa il 35 % della spesa ed è fisso. Perciò è da ritenere commisurato alla reale potenzialità economico-finanziaria del Comune, al maggior valore della proprietà fondiaria derivante dall'esecuzione dell'opera e alla migliorata sicurezza del traffico automobilistico e pedonale.

Si propone quindi la conferma.

26. CORREZIONE DELLA STRADA AIROLO - FONTANA

km. 4.150 - km. 5.100

Il progetto prevede la correzione della strada Airolo - Fontana dal km. 4.150 al km. 5.100, in territorio di Airolo, per una lunghezza complessiva di ml. 950. La correzione è in relazione agli impegni assunti dal Cantone con la costruzione della nuova strada della Nufenen, la cui apertura è prevista per l'estate 1969.

L'esistente tracciato è molto tortuoso, la larghezza della carreggiata varia da m. 3,60 a 4,50, la visuale è scarsa. Questi fattori rendono perciò il traffico automobilistico pericoloso.

Il nuovo progetto comprende: la costruzione di tre manufatti in cemento armato precompresso, lo scavo di circa 20.000 mc. di materiale, la formazione di rilevati e la demolizione di tre stalle ed una casa di abitazione. Il tracciato corretto presenterà un andamento planimetrico molto fluido, con raggi minimi di m. 80. L'andamento altimetrico non subirà variazioni degni di nota. La larghezza della carreggiata sarà di m. 6.00 più banchine. Nell'abitato di Fontana sarà costruito un marciapiede. La pavimentazione è prevista in conglomerato bituminoso. I previsti manufatti sui riali Gerora, Premezzana e Fontana, hanno una luce di m. 25, m. 50 e m. 30.

Il preventivo ammonta a Fr. 1.600.000,—.

La spesa è a completo carico del Cantone.

27. FORMAZIONE DI PIAZZE DI SCAMBIO E SISTEMAZIONE DEI TRONCHI DI STRADA OSCO - FREGGIO - BRUSGNANO E OSCO - VIGERA

I due tronchi di strada Osco - Freggio - Brusgnano e Osco - Vigera sono stati costruiti quali strade agricole e sono diventati strade cantonali con il decreto legislativo 28 ottobre 1946.

Con il sempre crescente sviluppo turistico ed automobilistico queste strade non sono più in grado di sopportare il traffico, in modo particolare durante la stagione estiva.

Il progetto prevede la costruzione di piazze di scambio per poter permettere l'incrocio di due autoveicoli, la correzione di alcune curve pericolose, la costruzione di tombini, cunette, drenaggi, ecc. per il prosciugamento del campo stradale, la costruzione di bauletti in calcestruzzo per il consolidamento dei cigli stradali, la posa di barriere in ferro per la sicurezza della circolazione e la pavimentazione del campo viabile con il sistema economico.

Il preventivo ammonta a Fr. 280.000,—. La spesa è a completo carico dello Stato.

28. CORREZIONE STRADA TAVERNE - SIGIRINO - PALAZZINA

Il progetto prevede la costruzione di un nuovo tronco stradale da Taverna Superiore (Motto) alla Palazzina di Mezzovico per una lunghezza di ml. 2.635. Quest'opera è in relazione alla costruenda autostrada Chiasso - Airolo in territorio di Sigirino.

Il tracciato dell'attuale strada Taverna - Mezzovico non risponde più alle esigenze del traffico odierno a causa del susseguirsi di curve e controcurve, mancanza di visuale e una livelletta che presenta continui saliscendi, con pendenze superiori al 7 %, non più ammissibili per una strada di grande traffico. E' perciò urgente una radicale sistemazione di questo tronco, che in attesa della costruzione della strada nazionale, dovrà assorbire ancora per un certo periodo di tempo tutto il traffico nord - sud e viceversa, essendo l'unico tronco di strada cantonale esistente in quella zona sulla dorsale principale.

Un approfondito esame del problema, in collaborazione con l'Ufficio strade nazionali, ha consigliato l'abbandono dell'esistente tracciato, sostituendolo con una strada completamente in sede nuova e costruita secondo le vigenti norme tecniche per la strade di grande traffico.

Il tracciato della nuova strada si sviluppa a monte dell'attuale sedime, supera l'autostrada con un cavalcavia di ml. 97 e al ponte sul riale Cusello s'immette nuovamente nella strada esistente. Lungo tutto il percorso sono previste solo due curve con raggi di 800 m. rispettivamente 450 m., il che consente una velocità superiore ai 100 km. orari. E' pure previsto il rifacimento della curva esistente alla Palazzina, aumentando il raggio a m. 260. La pendenza massima sarà del 5 %, limitatamente ad una lunghezza di circa ml. 80.

La carreggiata avrà una larghezza di m. 7,50 ed è fiancheggiata da due banchine della larghezza di m. 1,50.

E' pure previsto il prolungamento dell'esistente marciapiede a monte, fino al raccordo per Sigirino. La pavimentazione della carreggiata sarà eseguita in calcestruzzo a due strati dello spessore complessivo di cm. 18, mentre le due banchine laterali riceveranno una pavimentazione in conglomerato bituminoso. Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 8.500.000,—.

La spesa viene così ripartita :

a) a carico delle strade nazionali	Fr. 3.590.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 4.910.000,—
Totale	<u>Fr. 8.500.000,—</u>

29. RIMOZIONE DEL BINARIO DELLA FERROVIA LUGANO - TESSERETE
E SISTEMAZIONE DI VIA S. GOTTARDO A MASSAGNO

Con la sostituzione della ferrovia Lugano - Tesserete con un servizio automobilistico la manutenzione della linea è stata abbandonata. Perciò lungo le *tratte* fuori abitato si è creato anche un pericolo alla circolazione stradale dovuto alla crescita dell'erba fra le rotaie.

Per togliere il pericolo e per allargare il campo stradale si prevede di rimuovere il binario e la ghiaia dalla fermata di Trevano fino a Ricordone per una lunghezza di ml. 1.800 e di eseguire una pavimentazione bituminosa.

Il profilo stradale viene mantenuto nel suo complesso come quello esistente, il ciglio sarà segnalato con paletti di plastica bianchi e neri.

E' pure prevista la rimozione del binario e relativo calcestruzzo di sottofondo in Via S. Gottardo a Massagno; la pavimentazione in dadi esistente sarà ricoperta con miscela bituminosa a granulometria fine tipo AB/3.

La spesa complessiva per queste due opere è di Fr. 310.000,—.

30. SISTEMAZIONE DEL VIALE CASTAGNOLA A CASTAGNOLA

La pavimentazione del tronco di strada dal ponte sul Cassarate a Cassarate, in territorio di Castagnola, venne eseguita nel 1933-34. Ora si presenta alquanto deteriorata, molte retinature e screpolature si estendono su tutta la superficie.

Nel 1967 è stato rimosso il binario tramviario. Inoltre le tombinature trasversali lungo il riale alberato devono essere rifatte poichè parzialmente ingombre dalle radici. L'esecuzione di queste opere rende necessario il ricarico di tutto il sedime stradale con un nuovo manto bituminoso, previa accurata sistemazione del profilo stradale, delle bordure e delle canalizzazioni.

Il preventivo di spesa è di Fr. 170.000,— così ripartito:

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

31. COSTRUZIONE DEL NUOVO PONTE SULL' ISORNO A INTRAGNA
E RACCORDO ALLA STRADA INTRAGNA - GOLINO

Il 25 febbraio 1966 si è verificato un franamento naturale di una porzione rocciosa della parete meridionale dello sperone attraversato dalla galleria della Gùra, che ha distrutto completamente il ponte in muratura sulla valletta asciutta allo sbocco sud della galleria della Gùra.

Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni ha dato subito incarico ai prof. dr. E. Dal Vesco di studiare il carattere del franamento e di stabilire i provvedimenti atti a riassicurare il traffico sulla strada.

La conclusione di questa perizia è nel senso che si deve abbandonare il tracciato attuale e si deve studiare un progetto che superi l'Isorno prima della parete rocciosa a est del ponte di Gùra, ovvero prima del ponte ferroviario della ferrovia Locarno - Camedo - Domodossola.

Il Dipartimento ha deciso, in base a queste proposte, l'inizio immediato dello studio di una soluzione radicale del problema del collegamento stradale fra

Intragna e Cavigliano attraverso la costruzione di un nuovo ponte come progettato dal perito. Allo studio di ingegneria Dr. ing. Lombardi G. è stato dato l'incarico di allestire il progetto.

Nel mese di dicembre 1966 lo studio di ingegneria precitato trasmetteva al Dipartimento delle pubbliche costruzioni il risultato degli studi preliminari per la soluzione del problema, presentando cinque diverse varianti, al fine di scegliere quella più idonea, per il sistema del ponte e il tracciato della nuova strada di collegamento, dal lato costruttivo, economico ed estetico.

Per quanto riguarda il manufatto si è data la preferenza ad un ponte con impalcatura a cassone chiuso ed altezza costante, appoggiato sulle due spalle e su due pilastri intermedi inclinati a 45°.

Per poter accertare le condizioni geotecniche nelle zone degli appoggi del ponte vennero eseguiti dei sondaggi. I risultati indicano che le fondazioni del ponte in sponda sinistra (Cavigliano) non presentano problemi particolari, mentre una certa prudenza è invece necessaria sul lato Intragna.

Le caratteristiche principali del manufatto sono :

lunghezza totale m. 115 ; larghezza totale m. 10 ; larghezza della carreggiata m. 7,00, marciapiede m. 1,50, banchina m. 0,50 e due bauletti per posa della barriera di sicurezza di m. 0,50.

L'interno del ponte sarà accessibile su tutta la sua lunghezza per ispezioni, eventuali riparazioni, o per il montaggio di cavi o condotte di ogni genere.

Il preventivo di costo ammonta complessivamente a Fr. 1.888.000,—, di cui Fr. 1.240.000,— per la costruzione del ponte.

La spesa è a completo carico dello Stato.

32. COSTRUZIONE DELLA STRADA VIA VELA - VIA LAVIZZARI A MENDRISIO

Il progetto prevede la costruzione di un nuovo tronco di strada che collegherà la via Luigi Lavizzari con lo svincolo dell'autostrada nelle vicinanze del macello pubblico.

Il nuovo tronco stradale ha una lunghezza di circa 230 ml., si svolge in massima parte in rilevato, lungo l'avvallamento del torrente Moree, attraversa la Via Vela in sottopasso e segue poi l'alveo coperto del torrente.

La pendenza longitudinale è del 7 % ; la larghezza della carreggiata è di m. 7,00 più due marciapiedi di m. 1,50 e due banchine di m. 0,50, la larghezza complessiva del sedime stradale è quindi di m. 11,00.

La pavimentazione è prevista in conglomerato bituminoso dello spessore di 8 cm. Il sottopasso sulla via V. Vela sarà in cemento armato precompresso e prefabbricato con una luce netta di 17 m.

Il costo complessivo dell'opera è preventivato in Fr. 530.000,—, con il seguente riparto :

a) a carico del Comune di Mendrisio 40 % di Fr. 530.000,—	=	Fr. 212.000,—
b) a carico dello Stato 60 % di Fr. 530.000,—	=	Fr. 318.000,—

Totale	Fr. 530.000,—
--------	---------------

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Mendrisio dal 10 ottobre al 10 novembre 1967.

Entro questo periodo sono stati inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Piffaretti Ugo, Mendrisio* (rappr. avv. F. Vassalli)

Chiede :

- 1) il decreto 20 settembre 1967 del Consiglio di Stato sia annullato ;
- 2) la costruzione del tronco di strada cantonale fra Via Vela e Via Lavizzari in Mendrisio, secondo i progetti depositi non è approvata ;
- 3) all'opera è negato il carattere di pubblica utilità e l'esecuzione di essa non è autorizzata.

Si osserva :

La risoluzione governativa non è carente di motivazione. Nella stessa figura infatti tutto ciò che la legge esige a' sensi dell'art. 10 della legge d'espropriazione. La pubblica utilità dell'opera e l'interesse che la stessa riveste per il Comune di Mendrisio risultano di meridiana evidenza esaminando il progetto pubblicato.

Preventivo, progetto e risoluzione del Consiglio di Stato sono stati trasmessi il 27 settembre 1967 dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni al Municipio di Mendrisio, il quale li ha depositati presso la sua cancelleria per il periodo di 30 giorni e meglio dal 10 ottobre al 10 novembre 1967.

Non è in questa sede che si può discutere di indennità d'espropriazioni, le quali saranno semmai fissate dalla competente Commissione di espropriazione.

Per ragioni tecniche il tracciato non può essere spostato.

Si propone di respingere il ricorso.

2. *Unione di Banche Svizzere, Zurigo* (avv. F. Vassalli)

Chiede :

- 1) il comprensorio e l'elenco degli interessati per contributo di miglioria della nuova strada Via Vela - Via Lavizzari è modificato con la esclusione del mappale n. 759 ;
- 2) il marciapiede sarà realizzato come previsto dal progetto di Via Lavizzari e sancito dalla relativa procedura.

Si osserva :

Ad 1) : la richiesta non riguarda questa procedura, ma quella di espropriazione, perciò è da ritenersi intempestiva ;

Ad 2) : il marciapiede non viene modificato, comunque non tocca il mappale 739.

Si propone quindi di respingere il ricorso.

3. *Prada Oreste, Castel San Pietro e Cattaneo Primo, Mendrisio*

Contestano la pubblica utilità dell'opera con i seguenti motivi :

- a) la strada non è necessaria ;
- b) il traffico può benissimo passare sulla Via Lavizzari - Via Beroldingen - Macello - Autostrada ;
- c) la nuova strada può benissimo essere costruita sopra il corso del fiume Morée ;
- d) la nuova strada può anche essere costruita fra i mappali n. 1749 e 1005.

Si osserva :

La progettata strada costituisce la continuazione del tronco già costruito

dalle strade nazionali, per il collegamento diretto di Mendrisio allo svincolo autostradale. Il tracciato è stato definito con le competenti Autorità comunali e può essere definito razionale, sia dal lato tecnico costruttivo sia da quello della circolazione stradale.

La soluzione scelta non può essere perciò modificata.

Domandano pure lo stralcio del contributo e presentano altre richieste che non riguardano questa procedura.

Si propone di respingere anche questo ricorso.

33. CORREZIONE DELLA STRADA TENERO - VERBANELLA IN TERRITORIO DI TENERO E MINUSIO

E' prevista la correzione del tronco di strada da Tenero alla Verbanella per una lunghezza di ml. 1065, dei quali 875 in territorio di Minusio e 190 in territorio di Tenero-Contra.

Nella prima tratta da Tenero sino alla discesa di Mappo il tracciato segue l'andamento attuale; da questo punto l'asse si scosta verso valle addossandosi il più possibile alla ferrovia, descrivendo un'unica ampia curva di m. 450 di raggio. L'andamento altimetrico non si scosta sensibilmente dall'attuale, in quanto già ora risponde alle necessità di traffico e visibilità.

La carreggiata avrà una larghezza di m. 7,50, con due marciapiedi di m. 1,50 sino alla sez. 56 circa, indi soltanto uno a valle sino alla sez. 90.

La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 1.500.000,—. La spesa è così ripartita:

a) a carico del Comune di Tenero-Contra: contributo fisso	Fr. 80.000,—
b) a carico del Comune di Minusio: contributo fisso	Fr. 235.000,—
c) a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 1.185.000,—
Totale	Fr. 1.500.000,—

Il progetto è stato esposto nelle cancellerie municipali di Tenero-Contra e Minusio dal 24 ottobre al 24 novembre 1967 per la procedura di pubblica utilità. Entro questo periodo di tempo vennero inoltrati:

- a) in territorio di Minusio: nessun ricorso;
- b) in territorio di Tenero-Contra:

1. *Municipio di Tenero-Contra*

Chiede che il Comune di Tenero-Contra sia tenuto solo al versamento di un contributo massimo del 10 % del preventivo di spesa; che eventuali sussidi federali vengano in ogni caso ed in percentuale a riduzione anche dei contributi dei Comuni interessati.

Si osserva:

Ad 1) Il contributo a carico del Comune di Tenero-Contra fissato in Fr. 80.000,— è da ritenersi giustificato. E' stato calcolato in base all'interesse comunale, alla situazione economico-finanziaria del Comune e al maggior valore della proprietà fondiaria derivante dall'opera.

L'art. 23 della legge sulla costruzione, manutenzione e l'uso delle strade cantonali, prescrive che per le correzioni, nell'interno del-

l'abitato e nelle zone semi-urbane, il contributo non superi di regola il 50 % del costo dell'opera.

Il costo dei lavori in territorio di Tenero-Contra è di circa franchi 285.000,—. Chiedendo un contributo fisso di Fr. 80.000,— si è tenuto conto della reale situazione economica e finanziaria del Comune. Si rileva, inoltre, che in base all'art. 52 della legge di espropriazione, il Comune può prelevare contributi dai privati fino al 50 % della spesa, vale a dire Fr. 40.000,—.

Ad 2) Quest'opera non è al beneficio di sussidi federali.

Per i motivi sopra esposti si propone di respingere il ricorso.

34. RICARICO DELLA PAVIMENTAZIONE IN DADI E RIMOZIONE DEL BINARIO DELLA FERROVIA LUGANO - CADRO - DINO IL DEBARCADERO CENTRALE E L'INIZIO DEL CORSO ELVEZIA A LUGANO

Accogliendo un'istanza formulata a seguito di ripetuti interventi del Cantone, il Consiglio federale con decreto 20 ottobre 1967 ha modificato la concessione della ferrovia Lugano - Cadro - Dino nel senso che il capolinea è arretrato da Piazza Manzoni all'imbocco sud di Corso Elvezia.

Il Cantone può quindi rimuovere il binario ed eliminare i pericoli e gli inconvenienti al traffico stradale, dovuti al cattivo stato della pavimentazione in dadi di porfido nella zona del binario, la cui manutenzione è a carico dell'impresa ferroviaria.

L'arretramento del capolinea, d'intesa con gli enti interessati, è stato fissato al 27 novembre 1967. Lo stesso giorno hanno avuto inizio i lavori di rimozione del binario e di sistemazione del campo stradale, con operai delle squadre comunali e cantonali.

Questo lavoro è da ritenersi provvisorio in attesa della sistemazione definitiva del campo viabile.

Il progetto che presentiamo prevede l'eliminazione delle depressioni esistenti nella pavimentazione in dadi, mediante miscela bituminosa e il ricarico completo con un tappeto bituminoso spessore 7 cm.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 235.000,—.

La spesa viene ripartita in parti uguali fra lo Stato e il Comune di Lugano.

35. CORREZIONE DELLA STRADA AGNO - PIODELLA

Il progetto prevede la correzione della strada Agno - Piodella, dall'abitato di Agno fino all'innesto con il tronco già corretto delle strade nazionali, per una lunghezza di circa ml. 1260, in territorio di Agno e Muzzano.

Il tracciato stradale fra Agno e il ponte sul Vedeggio viene leggermente spostato verso lago, onde permettere la costruzione del nuovo ponte senza ostacolare il forte traffico che si svolge su quest'arteria, mentre quello esistente fra il ponte e il collegamento con la strada già corretta, verso Lugano, sarà abbandonato per migliorare l'andamento planimetrico alla curva stretta e priva di visuale della Piodella. Gli attuali raccordi per Figino e Mulini di Bioggio, verranno mantenuti, disciplinando il traffico con la costruzione di opportune isole spartitraffico e preselezioni. La carreggiata avrà una larghezza di m. 7,50, fiancheggiata da un marciapiede, rispettivamente una banchina di m. 1,50. Sul fiume Vedeggio verrà costruito un nuovo ponte in cemento armato precompresso della luce di m. 30,00.

La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso dello spessore complessivo di 14 cm. per il campo viabile e 6 cm. per i marciapiedi e banchine.

Il preventivo di costo ammonta complessivamente a Fr. 2.407.000,—. La spesa è così ripartita :

a) sussidio federale	Fr. 962.800,—
b) a carico del Comune di Agno : contributo fisso	Fr. 50.000,—
c) a carico del Comune di Muzzano : contributo fisso	Fr. 80.000,—
d) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 1.314.200,—
Totale	Fr. 2.407.000,—

Il progetto è stato esposto nelle cancellerie municipali di Agno e Muzzano, dal 30 ottobre al 30 novembre 1967.

Entro questo periodo vennero inoltrati i seguenti ricorsi :

A. *Comune di Agno*

1. *Franchini Erminia, Agno - mappale 757*

Chiede il rigetto del riconoscimento di pubblica utilità per i lavori di correzione e relative espropriazioni necessarie per il ripristino provvisorio della strada Agno - Piodella, in via subordinata lo stralcio dei contributi che graveranno la parcella n. 757.

Si osserva :

La sistemazione del tronco di strada Agno - Piodella è da ritenersi necessaria, se si considera lo stato precario in cui si trova il sedime stradale, costretto a sopportare un traffico automobilistico che supera i 10.000 autoveicoli al giorno. La strada è priva di marciapiedi, proprio in una zona dove esistono diversi campeggi con grande frequenza di campeggiatori. Non si tratta di una sistemazione provvisoria, ma bensì definitiva, che però non compromette la realizzazione della strada di circonvallazione di Agno, ma farà parte integrale del piano viario di Agno.

La questione dei contributi privati non riguarda il Cantone, ma il Comune di Agno.

2. *Michetti Francesco fu Francesco, Agno*

Fa riserve sul prezzo del terreno che sarà espropriato, e non darà l'immissione in possesso fino a quando questo prezzo non sarà stabilito.

Il ricorso è intempestivo e non riguarda questa procedura.

3. *Fusi Cornelio, Agno*

Fa riserve sul prezzo del terreno che sarà espropriato e non è d'accordo di pagare eventuali contributi privati.

Il ricorso non riguarda questa procedura.

4. *Municipio di Agno*

Chiede l'esonero da qualsiasi contributo comunale.

Il Municipio di Agno riconosce la necessità e l'urgenza di un miglioramento della viabilità di questo tronco stradale. Riconosciuta l'utilità dell'opera il Comune, in base all'art. 23 della legge sulla circolazione, manutenzione e uso delle strade cantonali, è chiamato a contribuire alla esecuzione dell'opera.

Il contributo chiesto al Comune è di Fr. 50.000,— e fisso. Tale importo è commisurato alla situazione economico-finanziaria del Comune e al maggior valore della proprietà fondiaria derivante dall'opera, e rappresenta solamente il 2 % circa del costo dell'opera.

Si propone la conferma del contributo stabilito.

Si fa inoltre rilevare che questa correzione non solo si inquadra nel piano viario del Vedeggio, ma ne costituisce parte integrante.

B. Comune di Muzzano

1. *Ing. Frigerio Tullio, Muzzano* (rappr. dall'avv. B. Galli)

Non contesta la pubblica utilità dell'opera, ma chiede tuttavia fin d'ora che in sede espropriativa gli sia conferita la parte rimanente della parcella n. 83, da aggiungere al residuo della particella n. 82.

Il ricorso è da ritenersi intempestivo in quanto non riguarda questa procedura.

2. *Olgiati Camillo e Franco, Montagnola*

Ricorrono contro il prelevamento di contributi privati da parte dei Comuni interessati alla realizzazione dell'opera.

Il prelevamento di contributi privati riguarda i Comuni interessati.

3. *Comunione ereditaria Lucchini* (rappr. avv. G. Probst)

Ricorre contro la pubblica utilità dell'opera, in quanto la casa di abitazione verrà ad avere il muro in confine con la strada allargata, inoltre il previsto allargamento farà perdere i necessari posteggi per gli autoveicoli.

Si osserva :

Il tracciato stradale corrisponde al tipo normale della strada, e per ragioni tecniche e di circolazione non può essere modificato. Se vi saranno pregiudizi e inconvenienti per gli interessati, questi dovranno farli valere durante la procedura di espropriazione.

4./5. *Borsari Giancarlo, Muzzano* (rappr. avv. Masoni, Lugano) e
Vassalli Florindo S.A. Capolago (rappr. avv. Perucchi, Lugano)

I due ricorsi riguardano il medesimo mappale n. 473.

Chiedono :

1) che sia negata la pubblica utilità al progettato tracciato della strada cantonale nel Comune di Muzzano, tra la zona Piodella e il ponte sul Vedeggio ;

2) che il progetto venga modificato in modo da prevedere il mantenimento dell'attuale tracciato, mediante opportuni allargamenti e sistemazioni richieste dalle esigenze del traffico.

Si osserva :

Il nuovo tracciato stradale dalla Piodella al ponte sul Vedeggio è in rapporto con il piano viario del piano del Vedeggio nella zona di Agno e Muzzano. Per ciò non può essere modificato, se non si vuole compromettere l'esecuzione della futura rete viaria cantonale in quella zona. Il progetto è stato inoltre approvato dalle competenti Autorità federali e messo al beneficio del sussidio federale. Questi progetti devono soddisfare i diversi requisiti richiesti per la progettazione di tronchi stradali

che fanno parte della rete delle strade principali svizzere, specialmente per quanto riguarda raggi minimi delle curve, pendenze longitudinali, larghezze del sedime stradale e regolazione del traffico automobilistico. Per le ragioni sopraesposte il tracciato e il progetto non possono essere modificati. Perciò si propone di respingere i due ricorsi.

6. *Colombo Primo, Muzzano*

Si oppone al tracciato progettato per la correzione stradale, in quanto viene demolita la casa e il posteggio fronteggiante il nuovo ristorante. Valgono per questo ricorso le medesime osservazioni sopra menzionate.

7. *Comune di Muzzano* (rappr. avv. C. Jelmini, Lugano)

Contesta i progetti dell'opera e l'obbligo di partecipare alla spesa e chiede :

- 1) il ricorso è accolto ed è ordinata la correzione del progetto nel senso dei considerandi ;
- 2) al Comune di Muzzano non viene imposto nessun contributo di sorta.

Si osserva :

ad 1 : Valgono le osservazioni espresse per il ricorso Borsari - Vassalli.

ad 2 : Il contributo stabilito in Fr. 80.000,— e fisso è commisurato alla situazione economica finanziaria del Comune e al maggior valore delle proprietà fondiarie in relazione all'esecuzione dell'opera. Rappresenta inoltre solamente il 3 % circa del costo complessivo dell'opera.

Per i motivi esposti si propone di respingere il ricorso.

36. **CORREZIONE DELLA STRADA SEMENTINA - GIUBIASCO
IN TERRITORIO DI SEMENTINA**

Un primo progetto allestito nel gennaio 1964 prevedeva la correzione parziale di questo tronco di strada e meglio sino alla sez. 15, allo scopo di poter costruire i marciapiedi fino al nuovo palazzo scolastico e contemporaneamente di sistemare il bivio delle strade Bellinzona - Locarno e Sementina - Giubiasco. Il Gran Consiglio ha approvato l'opera con decreto legislativo del 21 dicembre 1965. Il nuovo progetto che viene presentato è in relazione alla costruzione del tronco autostradale Camorino - Castione e in particolare alla correzione del tronco compreso tra le sez. 61 e il ponte sul Ticino, da parte delle strade nazionali.

La lunghezza totale della correzione è di m. 720 circa. La larghezza della carreggiata è di m. 7,00, più due marciapiedi di m. 1,50 da ambo i lati ; la sede stradale ha quindi una larghezza complessiva di m. 10. La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso dello spessore complessivo di cm. 10 per il campo stradale e cm. 6 per i marciapiedi.

Il costo complessivo dell'opera per l'intera tratta è di Fr. 1.067.000,—.

Il Gran Consiglio avendo già stanziato Fr. 257.000,— per l'esecuzione parziale della correzione, rimane un supplemento di spesa di Fr. 810.000,— così ripartito:

a) a carico del Comune di Sementina : contributo fisso	Fr. 140.000,—
b) a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 670.000,—
Totale	Fr. 810.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Sementina per la procedura di pubblica utilità.

Durante questo periodo vennero inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Ing. De Gaspero Diego, Bellinzona*

Chiede che l'allargamento della futura strada comunale, interessi in ugual misura anche la particella confinante n. 335 e non solamente quella di sua proprietà n. 332.

Per ragioni tecnico-costruttive e di circolazione la richiesta non può essere ammessa. L'incrocio della futura strada comunale con la strada cantonale deve soddisfare a requisiti di visibilità che non possono essere ottenuti spostando l'asse della strada comunale.

2. *Guidotti Marino, Sementina* (rappr. avv. A. Pellegrini)

Chiede :

1) è fatto luogo ad una modificazione dei progetti per la sistemazione della strada cantonale Giubiasco - Sementina. Di conseguenza viene spostato il tracciato della strada consortile nella misura in cui esso concerne la particella n. 580 ;

2) lungo il suo lato ovest la particella n. 580 manterrà la distanza attuale dal confine stradale, lungo tutto il suo fronte.

Si osserva :

Le richieste non possono essere ammesse, in quanto le motivazioni esposte nel ricorso non giustificano uno spostamento totale dell'asse della strada consortile.

Si potrà esaminare la possibilità di un piccolo spostamento dell'asse stradale verso ovest, con l'allestimento del progetto di esecuzione, in modo che il ciglio interno del marciapiede coincida con il ciglio esistente (confine proprietà privata).

37. ESPROPRIAZIONE DI DIVERSI FABBRICATI

Nell'ambito di future correzioni stradali sono state esperite le pratiche per l'espropriazione di diversi fabbricati in alcuni Comuni.

Queste espropriazioni sono opportune, in quanto lo Stato ha negato l'autorizzazione di eseguire trasformazioni, o riattazioni, in vista della prevista sistemazione stradale.

Facciamo seguire l'elenco dei fabbricati da espropriare e la relativa spesa comprendente l'indennità di espropriazione, il costo della demolizione e la sistemazione stradale :

1. Dagosto Ambrogio, Brissago	Fr. 270.000,—
2. Antognini Angelo, Vira Gambarogno	Fr. 310.000,—
3. Tarchini Elvezia, Purasca	Fr. 40.000,—
4. Gianora Flora e Pietro, Ludiano	Fr. 28.000,—
5. Ferrari Enrico e Ida, Ludiano	Fr. 30.000,—
6. Cameroni Pietro, Montagnola	Fr. 130.000,—
7. Vanoni Pasquale, Biogno-Beride	Fr. 65.000,—
Totale	Fr. 923.000,—

Sulla base delle esposte considerazioni vi invitiamo a dare la vostra approvazione all'allegato disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
A. Righetti

p. o. Il Cancelliere :
Crivelli

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dei progetti e lo stanziamento dei crediti necessari per le opere di sistemazione delle strade cantonali del XXIV periodo

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 9 febbraio 1968 n. 1502 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>Preventivo</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	<i>Contributi e sussidi</i>
1. Strada di circonvallazione di Arzo	1.218.000,—	1.018.000,—	200.000,—
2. Strada circonvallazione a Novazzano	876.000,—	736.000,—	140.000,—
3. Correzione abitato di Novazzano	199.535,—	139.535,—	60.000,—
4. Circonvallazione di Canobbio	1.401.000,—	1.211.000,—	190.000,—
5. Correz. strada Cinque Vie - Breganzona	1.010.000,—	590.000,—	420.000,—
6. Correzione strada Airolo - Nante	350.000,—	290.000,—	60.000,—
7. Correzione strada Ponte Brolla - Avegno	2.410.000,—	2.410.000,—	—,—
8. Correzione strada Massagno - Tesserete	720.000,—	720.000,—	—,—
9. Costruzione strada sottopasso Lugaggia	284.000,—	284.000,—	—,—
10. Correzione strada ai Mulini di Bioggio	82.500,—	82.500,—	—,—
11. Correzione via Pico a Castagnola	1.050.000,—	525.000,—	525.000,—
12. Strada circonvallazione a Iragna	650.000,—	570.000,—	80.000,—
13. Correzione strada Lugano - Grancia	750.000,—	590.000,—	160.000,—
14. Allargamento via alle Scuole e copertura torrente Cassone a Pregassona	300.000,—	300.000,—	—,—
15. Correzione strada Camedo - Moneto	383.000,—	383.000,—	—,—
16. Correzione strada Madrano - Brugnasco	363.000,—	363.000,—	—,—
17. Correzione strada Cerentino-Cimalmotto	820.000,—	820.000,—	—,—
18. Permuta strade Comune di Mendrisio	450.000,—	450.000,—	—,—
19. Correz. strada a Garaverio di Barbengo	240.000,—	210.000,—	30.000,—
20. Correzione strada Treggia - Bidogno	167.000,—	167.000,—	—,—
21. Correzione strada abitato di Lumino	850.000,—	730.000,—	120.000,—
22. Correzione strada Brissago - Incella	270.000,—	200.000,—	70.000,—
23. Correzione strada galleria Piottino - Dazio Grande a Prato Leventina	1.100.000,—	1.100.000,—	—,—

	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	<i>Contributi e sussidi</i>
24. Correzione di via Cattori e via Calloni a Lugano - Paradiso	5.408.850,—	3.438.367,50	1.970.482,50
25. Sistemazione crocevia abitato di Tenero	473.000,—	308.000,—	165.000,—
26. Correzione strada Airolo - Fontana	1.600.000,—	1.600.000,—	—,—
27. Piazze di scambio e sistemazione strade Osco-Freggio-Brusgnano e Osco-Vigera	280.000,—	280.000,—	—,—
28. Correz. strada Taverne-Sigirino-Palazzina	4.910.000,—	4.910.000,—	—,—
29. Rimozione del binario della ferrovia Lugano - Tesserete e sistemazione di via S. Gottardo a Massagno	310.000,—	310.000,—	—,—
30. Sistemazione del viale Castagnola a Castagnola	170.000,—	120.000,—	50.000,—
31. Costruzione nuovo ponte sull'Isorno a Intragna e raccordo alla strada Intragna - Golino	1.888.000,—	1.888.000,—	—,—
32. Costruzione della strada via Vela - via Lavizzari a Mendrisio	530.000,—	318.000,—	212.000,—
33. Correzione strada Tenero - Verbanella in territorio di Tenero e Minusio	1.500.000,—	1.185.000,—	315.000,—
34. Ricarico pavimentazione in dadi e rimozione binario ferrovia L.C.D. fra debarcadere centrale e inizio corso Elvezia a Lugano	235.000,—	117.500,—	117.500,—
35. Correzione strada Agno - Piodella	2.407.000,—	1.314.200,—	1.092.800,—
36. Correzione strada Sementina-Giubiasco in territorio di Sementina	810.000,—	670.000,—	140.000,—
37. Espropriazione diversi fabbricati	923.000,—	923.000,—	—,—
Totale	Fr. 37.388.885,—	31.271.102,50	6.117.782,50

Art. 2. — 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. 3. — 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. 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 (Dipartimento delle pubbliche costruzioni).

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 fissa la data dell'entrata in vigore.

