

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 XXVI periodo

(del 18 giugno 1970)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

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

Il programma indica la volontà del Consiglio di Stato di continuare l'azione sistematica di miglioramento della rete stradale cantonale, per la quale si è proceduto negli scorsi anni ai seguenti investimenti :

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,—
1968	Fr. 25.201.800,—
1969	Fr. 28.050.320,—

Le opere contemplate dal messaggio richiedono una spesa di 40,6 milioni di franchi, di cui 33,7 vanno a carico del Cantone, mentre la rimanenza di 6,9 milioni è coperta da contributi della Confederazione e dei Comuni.

Primeggia per importanza la prima tappa dei lavori di costruzione della circonvallazione di Morcote, per la quale si chiede lo stanziamento di un credito di 6,6 milioni di franchi, in deduzione del quale va un rilevante contributo comunale di 2,2 milioni.

Particolare considerazione merita poi l'intervento in valle Bedretto per la sistemazione della strada Airolo - Ronco, logica conseguenza dell'apertura al traffico, avvenuta il 5 settembre 1969, del nuovo collegamento Ticino - Vallese attraverso il passo della Novena. La spesa relativa supera i 3 milioni di franchi.

Parecchi altri interventi sono previsti nelle valli. Si citano in particolare :

- la circonvallazione di Coglio, con una spesa di Fr. 3.250.000,—, attraverso la quale continua l'opera di sistemazione della strada della Vallemaggia tra Ponte Brolla e Caveragno ;
- la correzione dei tronchi Vocaglia - Comologno e Comologno - Spruga in valle Onsernone ;
- la correzione della strada Prato - Dalpe in Leventina ;
- la correzione della strada Acquarossa - Ponto Valentino e della strada Olivone - Campo Blenio, dove sono allo studio taluni interventi sulla strada principale anche indipendentemente dalla soluzione che troverà il dibattuto problema del mezzo pubblico di trasporto mentre procede nei limiti del programma federale la sistemazione della strada del passo del Lucomagno.

Sono previste parecchie circonvallazioni. Oltre a quella già citata di Coglio

sono in programma quelle di Madonna del Piano, di Somazzo, importante per l'accesso al Generoso, e di Moleno, determinante per la capacità della strada di sponda destra tra Biasca e Bellinzona.

Notevoli per volume di lavoro sono le correzioni previste della strada Ostarietta - Agno, della strada Cornaredo - Ponte di Valle, della strada nell'abitato di Isone, della strada Porto Ronco - Ronco sopra Ascona.

La richiesta di credito per studio di progetti dà la misura del problema viario nelle zone che fanno capo ai centri di Lugano e Locarno.

Per il Locarnese sono da segnalare la presentazione all'Autorità federale delle strade e arginature, avvenuta nell'ultima decade di febbraio, dello schema generale di piano viario, e l'ampia procedura di consultazione dei Comuni interessati.

Per questi e per altri progetti — in particolare quello delle Centovalli, elaborato in forma generale per la tratta Golino - Corcapolo — determinanti saranno le scelte che l'Autorità federale farà stabilendo il prossimo programma per le strade principali.

Facciamo seguire una descrizione delle singole opere :

1. *Correzione della strada Ostarietta - Agno in territorio di Bioggio e Agno*

Il progetto prevede la correzione della strada Ostarietta - Agno, dal nuovo bivio per la Crespera fino all'asilo di Agno, in territorio di Bioggio e Agno, per una lunghezza di circa ml. 2.100.

La correzione segue in massima parte il tracciato esistente. I raggi delle curve vengono ampliati per renderlo più adeguato alle esigenze tecniche richieste da una strada di grande traffico ; sono pure previste le preselezioni agli incroci con le strade secondarie.

La larghezza della carreggiata è stata fissata a m. 7.00 fiancheggiata da due marciapiedi della larghezza di m. 1.50. La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso dello spessore di 11 cm.

La spesa complessiva è di Fr. 3.245.000,— così ripartita :

a carico del Comune di Bioggio : contributo fisso	Fr. 200.000,—
a carico del Comune di Agno : contributo fisso	Fr. 330.000,—
a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 2.715.000,—
Totale	Fr. 3.245.000,—

Il Comune di Bioggio assume in proprietà e manutenzione il vecchio tronco di strada cantonale : abitato di Bioggio (Riale - ponte in ferro sul Vedeggio (Crespera).

Il progetto è stato esposto nelle Cancellerie municipali di Bioggio e Agno dal 22 luglio al 22 agosto 1969, per la procedura di pubblica utilità.

In questo periodo vennero inoltrati i seguenti ricorsi :

A. *In territorio del Comune di Bioggio :*

1. *Poretti Margherita, Lugano (patr. avv. M. Luvini, Lugano)*

Chiede che sia negata la pubblica utilità dell'opera per la correzione della strada Ostarietta - Agno.

Si osserva :

le proprietà della ricorrente, mappali 642 e 218, vengono toccate solamente marginalmente dalla correzione stradale. Infatti il sedime soggetto a espropriazione servirà per la costruzione del marciapiede lato destro direzione Ostarietta - Agno.

Si può senz'altro affermare che la costruzione di marciapiedi, specialmente negli abitati, è oggi una necessità impellente per la sicurezza dei pedoni, motivo per cui il ricorso è da respingere.

2. *Soldati Rinaldo e Rocco, Bioggio (rappr. avv. Masoni, Lugano)*

Chiedono che venga dichiarata nulla la dichiarazione di pubblica utilità 8 luglio 1969 del Consiglio di Stato.

Si osserva :

i ricorrenti non sono toccati dalla correzione e la loro proprietà non confina con la strada cantonale. Contestano però la pubblica utilità richiamando l'art. 12 c) della legge sull'espropriazione.

Dal profilo tecnico stradale la correzione è necessaria e urgente, in quanto la mancanza di marciapiedi specialmente nella zona urbana crea gravi pericoli alla incolumità dei pedoni. La tratta Bioggio - Agno avrà sempre un forte traffico stradale, anche se si dovesse in un prossimo futuro costruire una nuova strada a valle dell'abitato.

3. *Soldati Pietro e Norberto, Bioggio* (avv. Masoni, Lugano)

Chiedono che venga dichiarata nulla la dichiarazione di pubblica utilità 8 luglio 1969 del Consiglio di Stato.

Si osserva :

valgono le medesime considerazioni esposte sul ricorso Soldati Rinaldo e Rocco.

4. *Dolfini Giacomo, Bioggio*

Ricorre contro la pubblica utilità dell'opera in quanto :

- il progetto non contempla l'aggiramento dell'abitato ;
- il marciapiede all'imbocco della strada per Cademario invade la sua proprietà ;
- la parziale o totale demolizione della casa mappale 250 compromette l'avvenire della sua azienda.

Si osserva :

la costruzione del marciapiede nell'abitato è di assoluta necessità, e il sedime necessario si può solamente ottenere invadendo la proprietà Dolfini. Il fabbricato al mappale 250 deve essere demolito per eliminare la strettoia esistente e per creare visuale al crocevia per Cademario ; anche il riale sarà parzialmente coperto.

Il ricorrente potrà far valere i suoi diritti, per quanto riguarda l'avvenire della sua azienda, durante la procedura di espropriazione.

Il ricorso è da respingere.

5. *De Lorenzi Luciano, Bioggio*

Chiede l'annullamento dell'opera, perchè la correzione della strada entra nel centro dell'abitato, causando notevoli inconvenienti.

Il ricorso è da respingere per i motivi già esposti sui ricorsi sopra elencati. Comunque il sedime che verrà espropriato serve per la costruzione del marciapiede, che è un'opera ritenuta di assoluta necessità.

6. *Mocetti Guido, Bioggio*

Chiede l'annullamento dell'opera perchè la correzione stradale crea gravi inconvenienti.

Valgono le medesime considerazioni esposte sul ricorso De Lorenzi.

7. *Comune di Bioggio*

Ritiene l'opera di natura urgente, chiede l'espropriazione totale del mappale 250, domanda la riduzione del contributo comunale da Fr. 200.000,— a Fr. 100.000,—, auspica una perfetta collaborazione con l'Autorità cantonale per la costruzione del collettore principale della fognatura.

Si osserva :

la richiesta del Comune di espropriare totalmente il fabbricato, mappale 250, per essere demolito può essere accolta, a condizione che la maggiore spesa sia a carico del Comune, nel cui interesse esclusivo è l'intervento chiesto, e che non vi siano difficoltà di carattere espropriativo.

Il contributo comunale fisso di Fr. 200.000,— stabilito dal Consiglio di

Stato, è da ritenere equo e giustificato; tiene in considerazione la capacità finanziaria del Comune e il maggior valore della proprietà fondiaria derivante dall'opera.

Si propone perciò la conferma. E' da rilevare che il Municipio nella sua prima presa di posizione del 30 novembre 1968 non aveva sollevato obiezioni sul contributo.

La questione del collettore principale di fognatura sarà esaminata e definita direttamente fra il Municipio e il Dipartimento costruzioni (sezione strade cantonali).

B. In territorio del Comune di Agno:

1. Comunione ereditaria Ester Reitz (avv. G. Staffieri) Agno

Chiede che sia negata la pubblica utilità dell'opera di correzione della strada Ostarietta - Agno in territorio di Bioggio e Agno. Nel caso in cui la pubblica utilità dovesse essere riconosciuta e l'opera eseguita chiede che i contributi previsti a carico dei Comuni di Bioggio e Agno siano diminuiti.

Si osserva:

la ricorrente non considera la correzione inutile, ma ritiene che la spesa preventivata sia sproporzionata con i sempre meno importanti compiti che il tronco stradale Agno - Ostarietta dovrà assolvere. Dobbiamo subito far rimarcare che questo tronco di strada dovrà ancora, per un lungo periodo, assolvere compiti assai importanti per il traffico stradale nella zona del Vedeggio. La sistemazione razionale dei tronchi esistenti è di assoluta necessità.

I contributi richiesti ai Comuni di Agno e Bioggio sono equi e commisurati alla loro capacità finanziaria.

Per i motivi sopra esposti il ricorso è da respingere.

2. Milesi Celeste, Galizzi Annamaria e Galizzi Umberto, Agno

(rappr. avv. Jelmini, Lugano)

Chiedono che venga negata la pubblica utilità dell'opera entro i limiti esposti dai considerandi e che non vengano imposti contributi di sorta.

Si osserva:

il progetto prevede l'allargamento dell'imbocco della strada verso il piano del Vedeggio con un raggio di curvatura che i ricorrenti ritengono non indispensabile e necessario per una strada di secondaria importanza. Invece l'ampliamento dell'imbocco dal profilo tecnico-stradale è una necessità inderogabile anche se si tratta di una strada secondaria al fine di creare le premesse per la sicurezza e la fluidità del traffico stradale in un incrocio.

I contributi privati non riguardano questa procedura.

Il ricorso è da respingere.

3. Milesi Gino, Agno (rappr. avv. Jelmini, Lugano)

Chiede che venga negata la pubblica utilità dell'opera entro i limiti esposti dal ricorrente e che non venga imposto contributo di sorta.

Il ricorrente ritiene che sia poco razionale e neppure di urgente necessità la creazione di accessi verso la Serocca, che rischierebbero di attirarvi inutile traffico senza poi poterlo contenere. Ora la correzione dell'imbocco verso Serocca come previsto dal progetto è dal profilo tecnico-stradale necessaria per l'incolumità dei pedoni e per la creazione della visuale. Il sedime da espropriare servirà solamente per la formazione del marciapiede, che è ritenuto in quella zona di assoluta necessità. I contributi privati non riguardano questa procedura.

Il ricorso è da respingere.

4. *Comune di Agno* (rappr. avv. G. Santini)

Chiede la riduzione del contributo da Fr. 330.000,— a Fr. 200.000,—.

Il contributo fissato dal Consiglio di Stato in Fr. 330.000,— è equo e giustificato e risulta proporzionato alla spesa totale per l'esecuzione dell'opera nel suo territorio e alle possibilità economiche e finanziarie del Comune di Agno. E' da rilevare che il Comune ha la possibilità di finanziare in notevole misura la sua quota parte con il prelevamento di contributi dai proprietari interessati.

Si propone perciò la conferma del contributo fisso di Fr. 330.000,—.

2. *Strada di circonvallazione a Madonna del Piano in territorio di Croglio*

La costruzione della strada di circonvallazione a Madonna del Piano fa parte della prevista ristrutturazione della rete viaria che conduce ai valichi doganali di Ponte Cremenaga e Fornasette.

Il continuo aumento del traffico stradale per questi valichi esige la sistemazione della strada nell'abitato di Madonna del Piano, al fine di eliminare i gravi pericoli e inconvenienti creati dalle strettoie esistenti.

La soluzione scelta prevede di costruire una strada di circonvallazione dell'abitato, della lunghezza di circa ml. 630, verso il fiume Tresa.

La sezione tipo prevede una larghezza del campo stradale di m. 6.00 più un marciapiede a monte di m. 1.50 e una banchina a valle di m. 1.50.

La strada per Castelrotto sarà allacciata alla nuova strada mediante la costruzione di una tratta di circa ml. 60, in prolungamento di quella esistente. La spesa totale per l'esecuzione dell'opera è stata preventivata in Fr. 940.000,— e viene così ripartita:

a carico del Comune di Croglio: contributo fisso	Fr. 80.000,—
a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 860.000,—
Totale	Fr. 940.000,—

Il tronco di strada cantonale esistente fra le sezioni 10—47 del progetto gennaio 1967 dopo l'apertura della nuova strada al traffico, passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Croglio.

Il progetto è stato esposto nella Cancelleria municipale di Croglio dal 22 dicembre 1969 al 22 gennaio 1970 per la procedura di pubblica utilità.

In questo periodo sono stati inoltrati i seguenti ricorsi:

1. *Beneficio Visconti, Madonna del Piano* (rappr. avv. Riva)

Contesta la pubblica utilità e ritiene che il progetto debba essere sottoposto a nuovo studio, in modo da trovare una soluzione che rispetti maggiormente il valore della proprietà residua.

Per ragioni tecniche il tracciato non può essere riesaminato. Esso è già stato scelto tenendo in considerazione le richieste del ricorrente. Siamo dell'avviso che la nuova strada permetterà un più razionale sfruttamento edilizio e darà un maggior valore a tutta la proprietà fondiaria.

Il ricorso è da respingere.

2. *Brenchio Leopoldo, Ponte Tresa*

Il ricorso è da ritenersi intempestivo, in quanto non riguarda questa procedura ma quella d'espropriazione.

3. *Correzione della strada Cornaredo - Ponte di Valle, in territorio di Lugano - Porza - Canobbio e Davesco*

Il progetto prevede la correzione del tronco di strada dall'Officina del gas di Lugano fino ai depositi dell'impresa Ender - Canonica, per una lunghezza di circa ml. 1.400.

Il tracciato esistente viene in massima parte mantenuto. Si è cercato sola-

mente di ampliare le curve per rendere più fluido e sicuro il traffico stradale che si svolge su quest'arteria.

L'opera più importante è il nuovo ponte sul fiume Cassarate (Ponte di Valle) in cemento armato, con m. 15.50 di luce. Si procederà pure a migliorare l'imbocco della strada per il Piano della Stampa.

La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso. La larghezza della carreggiata è stata fissata a m. 7.50. Sono pure previsti due marciapiedi di m. 1.50 fino al Ponte di Valle; per la rimanente tratta uno solo.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 1.840.000,— e viene così ripartito:

a) a carico del Comune di Lugano: contributo fisso	Fr. 50.000,—
b) a carico del Comune di Porza: contributo fisso	Fr. 50.000,—
c) a carico del Comune di Canobbio: contributo fisso	Fr. 100.000,—
d) a carico del Comune di Davesco Soragno: contributo fisso	Fr. 30.000,—
e) a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 1.610.000,—
Totale	Fr. 1.840.000,—

Il progetto è stato esposto nelle Cancellerie municipali di Lugano, Porza, Canobbio e Davesco-Soragno, per la procedura di pubblica utilità, dal 22 luglio al 22 agosto 1969.

Entro questo periodo vennero inoltrati i seguenti ricorsi:

1. *Fratelli Ratti, Canobbio*

Non si oppongono alla pubblica utilità dell'opera, ma sono contrari alla espropriazione totale del loro terreno.

Il ricorso è da ritenersi intempestivo, in quanto riguarda la procedura di espropriazione.

2. *Comune di Porza (Municipio)*

Chiede che il contributo sia ridotto e adeguato al beneficio che ne potrà derivare al Comune con l'esecuzione dell'opera.

Si osserva:

il contributo richiesto è da ritenere equo e commisurato al potenziale economico del Comune e al maggior valore derivante alle proprietà fondiarie dall'esecuzione dell'opera. Una modificazione creerebbe una disparità di trattamento rispetto agli altri tre Comuni chiamati a partecipare alla spesa sulla stessa base di calcolo.

Si fa inoltre rilevare che il Municipio con lettera 15 gennaio 1969 aveva dato il benestare al progetto e all'importo del contributo.

Il ricorso è da respingere.

3. *Comune di Davesco-Soragno*

E' d'accordo con il contributo richiesto di Fr. 30.000,— a condizione però che lo Stato lo esoneri da eventuali altri contributi per le future correzioni di tronchi di strada in continuazione per Sonvico e per il Piano della Stampa. La richiesta è evidentemente inconciliabile con la legge e inaccettabile.

Si propone di confermare il contributo.

4. *Circonvallazione di Somazzo in territorio di Salorino*

Il traffico stradale si snoda attualmente attraverso l'abitato di Somazzo, che costituisce un passaggio obbligato da e per il Monte Generoso. Questo stato di fatto è di grave pregiudizio agli interessi della regione, per l'esistenza di diverse strettoie che non permettono il transito regolare di automezzi per il trasporto di persone e merci.

Per risolvere radicalmente il problema è prevista la costruzione di una strada di circonvallazione dell'abitato, di circa ml. 650 di lunghezza. Avrà una larghezza di m. 6.00, con pendenza longitudinale massima del 7%.

Allo scopo di evitare un deturpamento del paesaggio si cercherà di ridurre al

minimo indispensabile i muri di sostegno e di controriva, sostituendoli con scarpate o rilevati ovunque è possibile.

La pavimentazione è prevista in conglomerato bituminoso.

Il costo dell'opera è preventivato in Fr. 750.000,— e viene così ripartito:

a carico del Comune di Salorino: contributo fisso	Fr. 130.000,—
a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 620.000,—
Totale	Fr. 750.000,—

Il progetto è stato esposto nella Cancelleria municipale di Salorino dal 10 novembre al 10 dicembre 1969.

Entro questo termine vennero inoltrati i seguenti ricorsi:

1. *Spinedi Mirto, Somazzo*

Ricorre contro la pubblica utilità dell'opera e chiede che il tracciato sia spostato in modo da prevedere la demolizione della sua casa di abitazione. La richiesta del ricorrente non può essere presa in considerazione in quanto per ragioni tecniche il tracciato non può essere raccorciato. La pendenza longitudinale progettata rispecchia le norme previste per le strade secondarie, perciò una riduzione della lunghezza aumenterebbe in modo troppo sensibile tale pendenza.

Il ricorrente potrà far valere i suoi diritti durante la procedura di espropriazione.

Il ricorso è da respingere per i motivi sopra esposti.

2. *Cremonini Carlo, Somazzo*

3. *Gianolli Costante, Somazzo*

4. *Pestoni Antonio, Somazzo*

I tre ricorsi sono intempestivi in quanto non riguardano questa procedura, ma quella di espropriazione.

5. *Strada di circonvallazione a Coglio*

La sistemazione della strada Ponte Brolla - Bignasco, in seguito alla soppressione della ferrovia, prevede la costruzione di un nuovo tronco di strada dall'accesso di Lodano fino a nord dell'abitato di Someo, utilizzando il sedime ferroviario.

La circonvallazione di Someo è già stata costruita. Il progetto che qui presentiamo riguarda il primo tronco della rimanente tratta tra l'accesso di Lodano e l'inizio della circonvallazione di Someo, in territorio di Coglio. Seguirà nel prossimo messaggio per le opere stradali cantonali la richiesta di credito per il tronco in territorio di Giumaglio.

La correzione ha una lunghezza complessiva di ml. 2.080; ha inizio all'accesso di Lodano e termina al confine giurisdizionale di Coglio - Giumaglio; utilizza per circa il 90 % il sedime della ferrovia.

La pendenza massima longitudinale è del 3 %. La carreggiata ha una larghezza di m. 7.00 più un marciapiede di m. 1.50 e banchina di m. 2.00. La pavimentazione è prevista in conglomerato bituminoso.

Il costo dell'opera è preventivato in Fr. 3.250.000,— e viene così ripartito:

a carico del Comune di Coglio: contributo fisso	Fr. 60.000,—
a carico del Cantone: la rimanenza	Fr. 3.190.000,—
Totale	Fr. 3.250.000,—

Dopo l'apertura al traffico del nuovo tronco stradale, il tratto di strada dal mappale n. 409 al confine con Giumaglio, passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Coglio.

Il progetto è stato esposto dal 4 luglio al 4 agosto 1969 nella cancelleria municipale di Coglio, per la procedura di pubblica utilità.

In questo periodo non sono stati inoltrati ricorsi.

6. Strada di circonvallazione a Morcote, I. tappa

Il problema viario a Morcote presenta aspetti molto delicati, visti dal profilo estetico e di inserimento nel paesaggio. Per risolverlo sono state studiate varie soluzioni di massima e sottoposte al Comune e alle Commissioni per la protezione delle bellezze naturali e per la protezione dei monumenti storici. Per l'elaborazione definitiva si è deciso di affidare a un professionista la consulenza estetica dell'opera. Il Dipartimento costruzioni ha designato l'architetto Rino Tami.

Il progetto che presentiamo è pertanto il frutto della collaborazione dell'arch. Tami con gli studi d'ingegneria dr. Lombardi e ing. Gellera e con la Sezione strade cantonali. Esso è stato approvato dal Comune e dalle Commissioni cantonali. La CBN con l'approvazione del progetto ha chiesto l'allestimento sollecito di un piano regolatore comunale, la sistemazione della viabilità a lago e le opportune opere di sistemazione vegetale.

La progettata opera si compone di tre elementi :

- a) la nuova strada Costa - Portone
- b) il posteggio
- c) la galleria da Costa a S. Carlo.

Lo scopo è di allontanare il traffico di transito dal centro turistico di Morcote e di creare un vasto posteggio vicino al centro abitato, per offrire ai numerosi turisti che vengono a visitare il pittoresco e caratteristico sito di Morcote, la possibilità di parcheggio.

La strada di circonvallazione ha inizio nella località denominata Costa, attraversa il Sasso del Gobbo mediante una galleria di m. 20, prosegue poi con una galleria artificiale di m. 82, creata allo scopo di eliminare la costruzione di alti muri di controriva e raggiunge in seguito la località Portone.

Alla progressiva 728 la strada entra in una galleria della lunghezza di ml. 670 e in località S. Carlo s'innesta nuovamente nella strada cantonale Morcote-Figino.

La lunghezza complessiva della strada è di circa m. 1.500. La larghezza della carreggiata è stata fissata a m. 6.00, con aggiunta di un marciapiede a valle di m. 1.50 e una banchina a monte di m. 0.50; la larghezza complessiva del campo stradale è quindi di m. 8.00.

Al bivio fra la nuova strada e quella esistente, in località Costa, è prevista la costruzione di un viadotto della lunghezza di m. 90 in cemento armato, con elementi prefabbricati che posano su pilastri gettati sul posto.

Il posteggio è situato dietro il nucleo del paese e si estende dalla zona protetta della chiesa fino al Portone. Quest'opera presenta i problemi più delicati a causa della configurazione del terreno e del suggestivo aspetto del villaggio, coronato dalla soprastante chiesa.

Sono previsti 111 posteggi al piano superiore e 47 autorimesse al piano inferiore per uso degli abitanti di Morcote.

La galleria ha una lunghezza di m. 670 con una pendenza longitudinale del 3,45 %.

Il campo stradale ha una larghezza di m. 7.00 ed è fiancheggiato da due marciapiedi di m. 1.00. La galleria avrà una ventilazione: l'impianto è collocato dietro il portale S. Carlo.

Il costo complessivo dell'opera completa è calcolato in Fr. 15.600.000,— così ripartito :

costruzione strada Costa - Portone, posteggi e
autorimesse, strada di raccordo ai posteggi
galleria

Fr. 6.600.000,—

Fr. 9.000.000,—

Fr. 15.600.000,—

Considerato il forte costo dell'opera è stato deciso di eseguirla in due tappe e cioè :

I. *tappa* : Costruzione della strada Costa - Portone, dei posteggi, delle autorimesse e della strada di raccordo ai posteggi, con una spesa complessiva di Fr. 6.600.000,— ;

II. *tappa* : Costruzione della galleria preventivata in circa Fr. 9.000.000,—.

Alla prima tappa seguirà immediatamente la seconda, al fine di rendere operante l'intera circoscrizione dell'abitato.

La spesa prevista di Fr. 6.600.000,— è stata così ripartita :

a carico del Comune di Morcote : contributo fisso	Fr. 2.200.000,—
a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 4.400.000,—
Totale	Fr. 6.600.000,—

L'alta misura di partecipazione del Comune è dovuta al fatto che parte delle opere da eseguire sono di diretto interesse comunale (posteggi e autorimesse). Il progetto per la prima tappa è stato esposto nella cancelleria municipale di Morcote dal 14 agosto al 15 settembre 1969 per la procedura di pubblica utilità. Entro il termine previsto è stato inoltrato un solo ricorso :

Gilardi Romeo e Achille, Viganello (rappr. dall'avv. Galli)

Chiedono una rielaborazione del progetto in quanto rilevano che :

- il primo progetto prevedeva il tracciato più a monte ;
- il progetto li danneggia direttamente con l'espropriazione dei fondi, e indirettamente per la mancanza di un accesso al lago con diminuzione di valore ;
- l'inserimento del nuovo bivio a ridosso della galleria è fonte di pericoli.

Si osserva :

Il progetto esposto è il risultato di lunghi e approfonditi studi, attraverso i quali si è cercato di conciliare nel miglior modo possibile le diverse esigenze legate alla sistemazione viaria di Morcote. Non può essere modificato.

Le ragioni di ordine finanziario i ricorrenti potranno farle valere durante la procedura d'espropriazione.

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

7. *Correzione della strada nell'abitato di Isona*

La costruzione della nuova caserma di Isona ha riproposto il problema della sistemazione stradale da Bironico a Isona. Una delle opere più necessarie e urgenti di questa sistemazione è la costruzione della strada nell'abitato di Isona. Pur non presentando particolari difficoltà tecniche, il problema ha dovuto essere risolto tenendo conto delle esigenze locali, specialmente per la presenza della chiesa, del cimitero e dell'asilo.

La sezione tipo prevede la larghezza della carreggiata di m. 6.00 più due marciapiedi di m. 1.50. E' pure prevista la copertura del riale Bugin, al fine di creare il sedime necessario per il deposito del materiale esuberante.

Per la costruzione della strada si dovranno demolire tredici case e diciannove rustici che sono già in parte proprietà del Commissariato centrale di guerra. La Confederazione partecipa all'esecuzione dell'opera con un sussidio del 70 %, in considerazione dell'interesse militare.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 1.400.000,— e viene così ripartito :

a carico della Confederazione (Commissariato centrale di guerra) il 70 % di Fr. 1.400.000,—	Fr. 980.000,—
a carico del Comune di Isona : contributo fisso	Fr. 80.000,—
a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 340.000,—
Totale	Fr. 1.400.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Isona dal 6 febbraio al 6 marzo 1970.

Entro questo termine vennero inoltrati i seguenti ricorsi :

1. *Gianetti Alfonso, Isona* (rappr. avv. Viscardi)

In linea principale si oppone alla pubblica utilità dell'opera e all'esecuzione della stessa ; in linea subordinata si riserva già sin d'ora di chiedere la espropriazione totale delle sue particelle a monte della strada.

Si osserva :

Il tracciato per ragioni tecniche non può essere modificato, e del resto non causa gli inconvenienti indicati dal ricorrente. Questi potrà comunque far valere le sue pretese per presunti inconvenienti, durante la procedura di espropriazione.

Il ricorso è da respingere.

2. *Guerra Giovanni fu Giuseppe, Isona*

3. *Guggia Provino fu Giuseppe, Isona*

4. *Colombini Giacomo, Isona*

5. *Marcacci Caterina e Marianna fu Lorenzo, Isona*

6. *Guerra Rosa fu Aquilino, Isona*

7. *Marcacci Eredi fu Angelo, Isona*

8. *Bulloni Antonio fu Francesco, Camorino*

9. *Galli Silvio, Isona*

Tutti questi ricorsi sono intempestivi, in quanto riguardano la procedura d'espropriazione.

8. *Nuovo accesso al vecchio abitato di Bignasco*

L'inadeguatezza dell'attuale accesso al vecchio abitato di Bignasco, situato in sponda sinistra del fiume Maggia, impone per la soluzione del problema la ricerca di un nuovo tracciato che da un lato permetta il mantenimento dell'esistente tipico ponte, dichiarato monumento storico, e dall'altro permetta un agevole accesso dei veicoli al vecchio nucleo.

L'opera prevista viene eseguita nell'ambito del raggruppamento terreni di Bignasco. Il nuovo collegamento è previsto all'altezza della stazione FART e ha una lunghezza complessiva di m. 140. Il fiume viene attraversato mediante un nuovo ponte della lunghezza di m. 40, in cemento armato precompresso e prefabbricato.

Nel punto terminale del collegamento è prevista un'ampia piazza di giro.

La larghezza del campo stradale è di m. 6.00, con un marciapiede di m. 1.50.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 571.000,— così ripartito :

a carico del Consorzio R.T. di Bignasco : contributo fisso	Fr. 171.000,—
a carico del Comune di Bignasco : contributo fisso	Fr. 140.000,—
a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 260.000,—
Totale	Fr. 571.000,—

Il credito richiesto è di Fr. 400.000,— (260.000 + 140.000).

A lavori ultimati la vecchia strada di accesso all'abitato passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Bignasco.

9. *Correzione della strada abitato di Quartino-Magadino in territorio di Magadino*

Il progetto contempla la sistemazione del tronco di strada dall'abitato di Quartino fino all'incrocio con la strada principale Magadino-Locarno, per una lunghezza di circa ml. 1040.

Si prevede in particolare la sistemazione del profilo stradale in senso longitudinale e trasversale, la costruzione di un marciapiede sul lato sinistro della strada, direzione nord-sud, il prosciugamento del campo stradale mediante la

costruzione di pozzetti che saranno innestati sulla fognatura comunale e una nuova pavimentazione in conglomerato bituminoso.

A lavori ultimati questo tronco di strada passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Magadino.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 480.000,— con il seguente riparto :

a carico del Comune di Magadino : contributo fisso	Fr. 60.000,—
a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 420.000,—
Totale	Fr. 480.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Magadino, dal 10 novembre al 10 dicembre 1969, per la procedura di pubblica utilità.

In questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato.

10. *Correzione della strada abitato di Bettagno-Campestro, in territorio di Cagiallo*

Il progetto prevede l'allargamento della strada dall'abitato di Bettagno fino al confine con il Comune di Campestro, per una lunghezza di circa ml. 420.

Questo tronco di strada venne costruito con caratteristiche per strade agricole, motivo per cui una sistemazione s'impone per agevolare il forte traffico.

Il preventivo di spesa è di Fr. 250.000,—, così ripartito :

a carico del Comune di Cagiallo : contributo fisso	Fr. 25.000,—
a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 225.000,—
Totale	Fr. 250.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria comunale di Cagiallo, dal 17 novembre al 17 dicembre 1969 per la procedura di pubblica utilità. Entro questo periodo venne inoltrato un solo ricorso da parte di :

Bettini Giovanni, Bettagno

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

11. *Correzione della strada Brissago - Gadero, km. 0,040 - km. 0,260 in territorio di Brissago*

L'allegato progetto prevede la correzione della strada Brissago - Gadero per una lunghezza di circa ml. 220, all'inizio dell'accesso.

La carreggiata è prevista di m. 6.00. Il marciapiede avrà una larghezza variabile da m. 1.10 a m. 1.20.

Il preventivo dell'opera è di Fr. 460.000,—. La spesa viene così ripartita :

a carico del Comune di Brissago : contributo fisso	Fr. 200.000,—
a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 260.000,—
Totale	Fr. 460.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Brissago, dal 17 novembre al 17 dicembre 1969 per la procedura di pubblica utilità.

In questo periodo di tempo nessun ricorso è stato inoltrato.

12. *Correzione della strada Lamone - Ostarietta, in territorio di Lamone*

La tratta da correggere è compresa fra i due tronchi recentemente sistemati con i lavori autostradali. Ha una lunghezza complessiva di m. 340. La larghezza della carreggiata è stata fissata a m. 7.00, fiancheggiata da due marciapiedi da m. 1.50.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 305.000,—.

Il riparto spesa è il seguente :

a carico del Comune di Lamone : contributo fisso	Fr. 65.000,—
a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 240.000,—
Totale	Fr. 305.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Lamone, dal 15 settembre al 15 ottobre 1969 per la procedura di pubblica utilità. In questo periodo nessun ricorso è stato inoltrato.

13. *Correzione della strada Valle Melirolo - Melera in territorio di S. Antonio (Morrobba)*

Il progetto prevede la correzione del tronco stradale Valle Melirolo - Melera in territorio di S. Antonio per una lunghezza di circa ml. 500. Il tracciato esistente è assai tortuoso e la larghezza del campo viabile è solamente di m. 3.50; perciò l'incrocio di due autoveicoli non è possibile. Vengono ampliate le curve, rettificato il tracciato ed eseguite le opere di prosciugamento del campo stradale. Il campo viabile avrà una larghezza costante di m. 6.00.

Il preventivo è di Fr. 380.000,—.

La spesa è a completo carico dello Stato.

14. *Correzione della strada Acquarossa - Ponto Valentino*

E' prevista la correzione parziale di diverse tratte lungo il tronco Acquarossa-Ponto Valentino e più precisamente:

— Acquarossa (bivio ponte) - Comprovasco

— al Mulino, alla chiesa di Castro e tra Castro e Traversa, in territorio di Castro

— curve tra Ponto Valentino e bivio per Largario.

Il campo viabile sistemato avrà una larghezza di m. 6.00; saranno pure eseguite opere di prosciugamento del campo stradale e di sicurezza della circolazione.

Il preventivo è di Fr. 484.000,—. La spesa è a completo carico dello Stato.

15. *Correzione della strada Comologno - Spruga, in territorio di Comologno*

Il progetto prevede la sistemazione del tronco stradale Comologno - Spruga e la formazione di una nuova piazza di sosta e di giro a Spruga.

La spesa preventivata in Fr. 390.000,— è a completo carico dello Stato.

16. *Correzione della strada Vocaglia - Corbella - Comologno*

La sistemazione della strada della valle Onsernone, specialmente nell'alta valle, è una necessità impellente, in quanto parecchi sono i tronchi con insufficienza di larghezza del campo viabile o con mancanza di visuale e di opere di sicurezza.

Il progetto prevede la sistemazione del tronco Vocaglia - Corbella - Comologno per una lunghezza di ca. m. 2000. Questo tronco è particolarmente stretto, sinuoso, senza visuale, con limitate possibilità di incrocio di due veicoli. Alcune tratte hanno vecchie murature di sostegno. Saranno eseguiti notevoli allargamenti del campo viabile, rifatti i muri di sostegno e i ponticelli esistenti, nonchè le canalizzazioni per lo smaltimento delle acque stradali.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 6.00.

La spesa complessiva è prevista in Fr. 1.850.000,— ed è a completo carico dello Stato.

17. *Strada Carasso - Galbisio - Gorduno*

Con decreto legislativo 16 aprile 1962 il Gran Consiglio ha stanziato un credito di Fr. 560.000,— per la correzione del tronco di strada Carasso - Galbisio.

Il progetto che presentiamo prevede la continuazione della correzione fino a Gorduno, allo scopo di poter dirottare, durante la stagione estiva, il forte traffico turistico, da e per Locarno, sulla strada della sponda destra del fiume Ticino tra Biasca e Bellinzona.

La lunghezza della correzione è di ca. ml. 550. Il campo viabile avrà una larghezza di ml. 6.00, inoltre sarà costruito dove possibile un marciapiede di m. 1.50 di larghezza.

Sul riale di Gorduno sarà costruito un nuovo ponte in cemento armato prefabbricato, luce m. 13.50.

Il preventivo ammonta a Fr. 345.000,—. La spesa è a completo carico dello Stato.

18. *Misure di sicurezza ai passaggi a livello: km. 5,729 della ferrovia Lugano - Ponte Tresa e km. 3,632 della ferrovia Bellinzona - Mesocco*

Per rendere più sicura la circolazione è stato deciso di posare oltre le luci intermittenti anche le mezze barriere automatiche ai seguenti passaggi a livello:

a) km. 5,729 stazione di Bioggio, ferrovia LPT

b) km. 3,632 Castione, ferrovia Bellinzona - Mesocco.

La spesa per il passaggio a livello km. 5,729 è di Fr. 56.000,— così ripartita:

75 % di Fr. 56.000,— = Fr. 42.000,— a carico del Cantone

25 % di Fr. 56.000,— = Fr. 14.000,— a carico F.L.P.T.

Sulla spesa a carico del Cantone è concesso un sussidio federale pari al 38 %, vale a dire Fr. 15.960,—.

Il costo per il passaggio a livello km. 3,632 è di Fr. 46.937,— così ripartito:

75 % di Fr. 46.937,— = Fr. 35.203,— a carico del Cantone

25 % di Fr. 46.937,— = Fr. 11.734,— a carico della F.B.M.

Sulla spesa a carico del Cantone è concesso un sussidio federale pari al 38 %, vale a dire Fr. 13.377,—.

Riassumendo abbiamo una spesa complessiva per i due passaggi a livello di Fr. 102.937,— di cui Fr. 47.866,— a carico del Cantone e Fr. 55.071,— a carico della Confederazione e delle due imprese ferroviarie.

19. *Illuminazione gallerie delle strade della Verzasca e di Gandria*

Per rendere la circolazione più sicura si è deciso di procedere all'illuminazione della galleria principale della strada della Verzasca e di due gallerie della strada di Gandria.

La progettazione e l'esecuzione dei lavori sono state affidate all'Azienda elettrica ticinese.

- a) *Strada della Verzasca*

Per ragioni di sicurezza il lavoro è già stato eseguito. Si ritiene tuttavia che la spesa non debba gravare sui crediti ordinari della manutenzione, ma sui crediti straordinari della sistemazione.

La lunghezza della galleria è di m. 458. E' stata posata una sola dorsale al centro della calotta. In galleria sono stati creati due diversi livelli di illuminazione facenti capo a distinti circuiti e cioè: illuminazione permanente e illuminazione di imbocco. Il circuito di imbocco sarà utilizzato appieno nelle ore diurne, al 50 % nelle prime e nelle ultime ore della giornata e disinserito nelle ore notturne.

Il costo dell'impianto è calcolato in Fr. 85.000,—. La spesa annua d'esercizio è calcolata in Fr. 7.000,—.

- b) *Strada di Gandria*

Vengono illuminate le gallerie n. 2 e n. 3 della lunghezza di m. 253, rispettivamente m. 100. L'impianto di illuminazione e l'esercizio hanno le medesime caratteristiche di quelli della strada della Verzasca.

Il costo complessivo dell'impianto è calcolato in Fr. 165.000,—, compresi Fr. 40.000,— di contributo all'Officina elettrica comunale di Lugano per la posa dei cavi di alimentazione e spese diverse. La spesa annua d'esercizio è calcolata in Fr. 12.000,—.

Per l'esecuzione dei due impianti, compresi i lavori diversi non previsti nei preventivi allegati, necessita un credito globale di Fr. 250.000,—.

20. *Correzione della strada Ascona - Brissago in territorio di Brissago*

Con diversi decreti legislativi dal 1949 al 1963 vennero stanziati crediti per un importo complessivo di Fr. 7.737.754,—, per la correzione della strada Ascona - Brissago in territorio di Brissago.

Il consuntivo generale dei lavori su questo tronco di strada, della lunghezza di ca. km. 4,000, risulta al 31 dicembre 1969 di Fr. 9.825.102,—. Abbiamo perciò un sorpasso complessivo di Fr. 2.087.348,— sui crediti stanziati.

Per la completazione dei lavori si calcola ancora una spesa di ca. Fr. 300.000,—. Necessita quindi un supplemento totale di credito di Fr. 2.400.000,—.

Dai controlli eseguiti risulta che il sorpasso è dovuto per circa la metà alle maggiori indennità d'espropriazione e per l'altra metà al maggior costo dei lavori, e precisamente:

maggior costo espropriazioni al 31 dicembre 1969	Fr. 1.010.218,—
maggior costo lavori al 31 dicembre 1969	Fr. 1.077.130,—
Totale	Fr. 2.087.348,—

Il maggior costo sull'indennità d'espropriazione si è riscontrato nell'abitato di Brissago, ed è valutato a ca. Fr. 950.000,—, mentre per gli altri tronchi il consuntivo è solamente di ca. Fr. 80.000,—, superiore al preventivo. Il sorpasso sui lavori è principalmente dovuto ai lavori di consolidamento della falda rocciosa nella vicinanza del confine. Questi lavori hanno richiesto un investimento oltre al previsto di ca. Fr. 400.000,—.

Gli aumenti sulla mano d'opera, sui materiali e le indennità di intemperie hanno assorbito un importo di oltre Fr. 350.000,—.

21. *Strada di circonvallazione a Moleno*

Lungo la strada in sponda destra del fiume Ticino fra Biasca e Bellinzona sono già state costruite due strade di circonvallazione, a Gnosca e a Iragna, allo scopo di evitare che il traffico di transito attraversi gli abitati.

Resta ancora una strettoia da eliminare a Moleno, onde rendere la circolazione più sicura e scorrevole. La strada in sponda destra dovrà infatti servire al dirottamento del traffico turistico da e per Locarno, in attesa che siano ultimati i lavori autostradali del tronco Biasca - Castione.

La nuova strada di circonvallazione ha inizio a nord dell'abitato di Preonzo, segue per un tratto l'esistente strada comunale che porta al Palazzo patriziale, attraversa in seguito il riale di Moleno e a nord dell'abitato di Moleno si innesta nella strada cantonale esistente.

La lunghezza complessiva è di ca. ml. 850. La larghezza della carreggiata è stata fissata a m. 6,00, fiancheggiata da un marciapiede di m. 1,50 e da una banchina di m. 2,00; il campo stradale avrà perciò una larghezza complessiva di b. 9,50. Sul riale di Moleno è prevista la costruzione di un ponte in cemento armato precompresso di m. 26 di luce. La pavimentazione sarà in conglomerato bituminoso dello spessore di 9 cm. Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 900.000,—.

Il tronco di strada esistente dal mappale 394 fino al ponte sul riale di Moleno, in territorio di Preonzo, passerà, dopo l'apertura del nuovo tronco al traffico, in proprietà e manutenzione al Comune di Preonzo; così pure il tronco dal ponte sul riale di Moleno fino a nord della chiesa passerà in proprietà e manutenzione al Comune di Moleno.

Il progetto è stato esposto nelle cancellerie municipali di Preonzo e di Moleno dal 27 febbraio al 27 marzo 1970 per la procedura di pubblica utilità.

Entro questo termine sono stati presentati i seguenti ricorsi:

a) *in territorio di Moleno*

1. *Ferrari Remo fu Antonio, Moleno*
2. *Foresti Giuseppe ed Edoardo, Moleno*

I due ricorsi sono intempestivi, in quanto riguardano la procedura di espropriazione.

3. *Municipio di Moleno*

Il Municipio presenta richieste di dettagli riguardanti l'esecuzione del-

l'opera. Saranno oggetto di esame direttamente fra il Dipartimento delle pubbliche costruzioni e il Municipio.

4. *Sonzogni Luciano, Sorengo*

Non accetta il progetto.

La costruzione di questo tronco di strada è assolutamente necessaria, motivo per cui il ricorso è da respingere.

b) *in territorio di Preonzo*

1. *Cerutti Dante, Preonzo*

Il ricorso è intempestivo, in quanto riguarda la procedura di espropriazione.

2. *Genetelli fratelli fu Antonio, Preonzo*

Chiedono una variante del progetto dalla sez. 9 alle sez. 12 con spostamento a ovest della strada.

Si osserva :

il tracciato della strada segue la strada comunale esistente. La proprietà dei ricorrenti viene in massima parte toccata solamente per la costruzione del marciapiede. Uno spostamento non è ritenuto giustificato. Il tracciato è stato pure approvato dai due Comuni interessati.

Il ricorso è da respingere.

22. *Correzione della strada Porto Ronco - Ronco sopra Ascona*

Il tronco di strada che da Porto Ronco porta all'abitato di Ronco ha una larghezza media di circa m. 4.00, per cui l'incrocio di due vetture risulta quasi impossibile lungo tutta la tratta, senza dover eseguire difficili manovre di retromarcia.

Per ovviare a questi gravi inconvenienti è stato allestito un progetto che prevede la correzione integrale della strada per una lunghezza di m. 1.560. La tratta da correggere è stata suddivisa in due tronchi della lunghezza di m. 930, rispettivamente m. 630.

Nella prima fase verranno eseguite le opere previste dal primo tronco di ml. 930. La sezione tipo prevede la larghezza della carreggiata di m. 6.00 più un marciapiede di m. 1.50. L'andamento planimetrico segue in linea generale quello esistente, anche quello altimetrico non subisce variazioni degne di rilievo.

Il costo complessivo della prima tappa, di ml. 930, è di Fr. 2.440.000,— e viene così ripartito :

a carico del Comune di Ronco sopra Ascona : contributo fisso	Fr. 600.000,—
a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 1.840.000,—
Totale	Fr. 2.440.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Ronco sopra Ascona dal 27 febbraio al 27 marzo 1970 per la procedura di pubblica utilità. Entro questo periodo venne inoltrato un solo ricorso :

Ditta Hellmuth K., Düseldorf (rappr. avv. L. Ressiga-Vacchini, Ascona)

Chiede che sia negata la dichiarazione di pubblica utilità alla correzione della strada Porto Ronco - Ronco per quanto riguarda il mappale 984 e che il previsto allargamento avvenga verso il n. 976 pure di proprietà del ricorrente.

Il ricorso viene parzialmente ammesso, nel senso che con l'allestimento dei piani di dettaglio si esaminerà la possibilità di spostare il tracciato verso il mappale 976.

23. *Sistemazione della strada e formazione di marciapiedi sul tronco Progero - Gerra Piano, in territorio di Gudo, Cugnasco, Locarno e Gerra Verzasca*

L'intenso traffico che transita su questo tronco di strada richiede una sistemazione stradale al fine di creare le premesse per una circolazione più sicura e scorrevole e per una maggior sicurezza dei pedoni.

La correzione ha inizio all'entrata sud di Gudo (km. 6,900) e termina a Gerra Piano (km. 9,450). La lunghezza complessiva è di circa ml. 2.500. La larghezza della carreggiata è di m. 7.00; sarà fiancheggiata da un marciapiede con larghezza minima di m. 1.00.

Saranno pure eseguiti canalizzazioni e pozzetti per smaltire le acque stradali e miglioramenti alla pavimentazione bituminosa esistente.

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

a) a carico del Comune di Gudo: contributo fisso	Fr. 15.000,—
b) a carico del Comune di Cugnasco: contributo fisso	Fr. 15.000,—
c) a carico del Comune di Gerra Verzasca: contributo fisso	Fr. 5.000,—
d) a carico del Comune di Locarno: contributo fisso	Fr. 15.000,—
d) a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 800.000,—
Totale	Fr. 850.000,—

24. *Correzione della strada Banco - Astano (Bombinasco) in territorio di Curio*

Il progetto prevede la correzione della strada Banco - Astano in località Bombinasco per una lunghezza di ml. 550 circa.

Con questa correzione vengono collegati due tronchi stradali recentemente sistemati. Il campo viabile ha una larghezza di m. 6.00, nella zona abitata è prevista la costruzione di un marciapiede.

La spesa complessiva è preventivata in Fr. 480.000,— e viene così ripartita:

a carico del Comune di Curio: contributo fisso	Fr. 20.000,—
a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 460.000,—
Totale	Fr. 480.000,—

Il progetto è stato esposto nella cancelleria municipale di Curio, dal 18 febbraio al 18 marzo 1970, per la procedura di pubblica utilità.

Entro questo periodo venne inoltrato un solo ricorso:

Signora M. Filippi - Sasselli, Bombinasco

Non contesta la pubblica utilità dell'opera, ma chiede che siano salvaguardati tutti i diritti di proprietà prima di eseguire i lavori.

Il ricorso è intempestivo in quanto non riguarda questa procedura.

25. *Correzione della strada Vacallo - Prevedina*

Il progetto prevede la sistemazione della strada Prevedina - Vacallo in territorio di Vacallo e di Morbio Inferiore.

In territorio di Vacallo la strada sarà sistemata per una lunghezza di ml. 340, con larghezza del campo stradale di m. 6.00.

La spesa prevista per l'esecuzione dell'opera è di Fr. 196.000,— e viene così ripartita:

a carico del Comune di Vacallo: contributo fisso	Fr. 50.000,—
a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 146.000,—
Totale	Fr. 196.000,—

A lavori ultimati la strada passerà in proprietà e manutenzione al Comune.

La correzione in territorio di Morbio Inferiore ha una lunghezza di circa ml. 350. La spesa è calcolata in Fr. 210.000,— e viene così ripartita:

a carico del Comune di Morbio Inferiore: contributo fisso	Fr. 35.000,—
a carico dello Stato: la rimanenza	Fr. 175.000,—
Totale	Fr. 210.000,—

A lavori ultimati la strada passerà in proprietà e manutenzione al Comune.

Il progetto è stato esposto nella Cancelleria municipale di Vacallo dal 28 ottobre al 28 novembre 1969 per la procedura di pubblica utilità. Entro questo termine vennero inoltrati i seguenti ricorsi:

1. *Masciadri Fatiero, Vacallo*

2. *Rizza Margherita nata Penuti, Vacallo*

I due ricorsi sono intempestivi in quanto non riguardano questa procedura, ma quella di espropriazione.

3. *Rabufetti Cornelio fu Felice, Vacallo* (rappr. avv. F. Catenazzi)

Chiede che non venga concessa la pubblica utilità dell'opera per quanto concerne il previsto esproprio della proprietà Rabufetti al mappale 822.

La richiesta non può essere accolta in quanto l'espropriazione di circa mq. 25 al limite est della proprietà è necessaria per creare la visuale all'incrocio della strada comunale con la strada cantonale. Questa espropriazione è stata richiesta anche dal Municipio di Vacallo.

4. *Censi - Grassi Lucia, Basilea*

Non contesta la pubblica utilità dell'opera, chiede però lo spostamento del tracciato verso monte, in modo da non toccare la sua proprietà.

Il ricorso è parzialmente ammesso. Nell'allestimento dei piani di esecuzione, si esaminerà la possibilità di spostare il tracciato.

Il progetto è stato esposto nella Cancelleria di Morbio Inferiore dal 15 giugno al 15 luglio 1965. Entro questo termine nessun ricorso è stato inoltrato.

26. *Sottopasso FFS a Cresciano*

Il Consiglio di Stato con la presentazione del progetto per la correzione della strada e la soppressione di due passaggi a livello a Cresciano (vedi messaggio n. 1038 del 13 febbraio 1962) ha riconosciuto la necessità della costruzione di un sottopasso a sud del già esistente passaggio a livello.

Il progetto è stato allestito a cura delle FFS. La larghezza viabile è di m. 6.00 e l'altezza utile di m. 3.65. Il preventivo di spesa è di Fr. 565.000,—. Prima dell'esecuzione dell'opera dovranno ancora essere definiti i rapporti con il Comune, proprietario della strada.

27. *Correzione della strada Olivone - Campo Blenio e costruzione di gallerie contro le valanghe*

Il tronco di strada situato a monte della galleria stradale della Toira è pericoloso durante la stagione invernale a causa della caduta di valanghe.

Per ovviare a questi gravi inconvenienti, considerato anche lo sviluppo turistico della zona, si prevedono i seguenti lavori :

a) la costruzione di due gallerie contro le valanghe di m. 117 rispettivamente m. 55 di lunghezza ;

b) la costruzione di una galleria artificiale di ml. 10 in prolungamento dell'esistente galleria stradale per impedire la caduta di sassi sul campo stradale ;

c) la correzione del tracciato stradale per una lunghezza di circa ml. 555. Questa correzione è necessaria per poter ottenere un miglioramento della visuale all'imbocco nord della galleria Toira. Il manufatto, previsto in cemento armato, avrà una luce di m. 34.

Altri lavori di premunizione nella zona saranno eseguiti a cura del servizio forestale.

Il costo complessivo dell'opera è di Fr. 1.500.000,—.

Le due gallerie contro le valanghe sono al beneficio di un sussidio federale in base alla riveduta legislazione forestale. Secondo una comunicazione preliminare 21 aprile 1970 dell'Ispettorato federale delle foreste, il sussidio sarà pari al 36% del costo delle due opere, preventivato a Fr. 955.000,—.

Il riparto spesa è pertanto il seguente :

sussidio federale	Fr. 343.800,—
a carico dello Stato : la rimanenza	Fr. 1.156.200,—

Totale	<u>Fr. 1.500.000,—</u>
--------	------------------------

28. *Correzione della strada della valle Bedretto tra Airola e Ronco*

L'apertura della strada della Nufenen ha fortemente sviluppato il traffico nella Valle Bedretto. Si deve subito procedere alla correzione della strada Airola - Ronco. Quest'opera è urgente anche per il fatto che tutto il materiale, inerti e misto granulare, occorrente per la costruzione dell'autostrada Airola - Motto Bartola, Airola - Rodi e per la galleria del San Gottardo verrà prelevato fra Villa e Ronco Bedretto.

E' stato allestito pertanto il seguente programma :

1. *Tronco Airola - Gilora (Cioss di dentro)* km. 0,000 - 3,350

Questo tronco è già stato in massima parte sistemato. Vengono ritoccate alcune curve.

2. *Tronco Gilora (Cioss di dentro) - Gerora* km. 3,350 - 4,050

Il tronco della lunghezza di circa m. 750 verrà sistemato con una spesa preventivata in Fr. 440.000,—.

3. *Tronco Gerora - Fontana nord* km. 4,050 - 5,100

Questo tronco della lunghezza di ca. ml. 1050 è in corso di esecuzione, e sarà ultimato entro il 1970. Il credito necessario di Fr. 1.600.000,— è già stato stanziato con il decreto legislativo del 24 giugno 1968 (messaggio del XXIV periodo).

4. *Tronco Fontana nord - Ponte di Villa* km. 5,100 - 7,600

Questo tronco della lunghezza di ca. ml. 2.500 sarà corretto, in base al progetto esecutivo allestito dalla sezione strade cantonali, a cura della ditta fornitrice del materiale per la galleria stradale. Restano a carico del Cantone la costruzione dei muri di sostegno e di controriva, e del ponte sul riale Cristallina a Ossasco e le indennità di espropriazione.

5. *Tronco Ponte di Villa - nuova strada della Nufenen* (a nord di Ronco)

Per questo tronco è prevista la costruzione di due nuove tratte di 6 metri di larghezza sul tracciato definitivo e l'utilizzazione in parte della strada di cantiere sistemata al fine di creare la possibilità di un senso unico sul tronco Ponte di Villa - Ronco.

Il traffico ascendente dovrebbe utilizzare la strada esistente attraverso gli abitati, invece il traffico discendente quella di cantiere e le nuove tratte dopo la costruzione.

In questa prima fase di lavoro sarà pure costruito il nuovo accesso per Bedretto.

Le nuove tratte previste sono :

a) Ponte di Villa - riale di Bedretto, ca. ml. 1000

b) strada della Nufenen - silo Scerri, ca. ml. 650

Queste due nuove tratte verranno collegate provvisoriamente utilizzando la strada di cantiere sistemata e pavimentata dalla ditta fornitrice del materiale per la galleria stradale.

Le opere principali di queste nuove tratte sono i ponti sul Ticino in cemento armato precompresso della luce di m. 44 rispettivamente m. 30 e sul Riale di Bedretto di m. 10.

Per eseguire il programma sopra descritto la spesa complessiva a carico dello Stato è di Fr. 3.340.000,— così ripartita :

1. Tronco Gilora (Cioss di dentro) - Gerora	Fr. 440.000,—
2. Tronco Fontana - Ossasco - Ponte di Villa	Fr. 680.000,—
3. Ponte di Villa - Riale di Bedretto	Fr. 1.260.000,—
4. Strada Nufenen - Silo Scerri	Fr. 960.000,—
Totale	Fr. 3.340.000,—

Si ritiene di poter eseguire questo programma entro la fine della primavera 1972. Seguirà più tardi la sistemazione definitiva del tronco Villa - Ronco.

29. *Correzione della strada Prato - Dalpe*

La correzione, d'una lunghezza di 900 m., ha inizio alla fine dell'abitato di Prato Leventina e termina nella località denominata Bedrina. E' interamente in territorio di Prato.

La sistemazione è necessaria poichè la zona di Dalpe ha avuto un forte incremento turistico, e la strada non è più adeguata alle esigenze del traffico. Il campo viabile viene allargato a 6 m. Il tracciato viene corretto sia planimetricamente, sia altimetricamente, e avrà quindi un andamento più scorrevole. Il costo dell'opera è calcolato in Fr. 515.000,—.

30. *Correzione di riali a Viganello e Canvetto in territorio di Viganello*

Alla spesa per la correzione di questi riali, il Cantone partecipa, per l'interesse della strada cantonale, nella misura del 20 % oltre il sussidio versato in base alla legge sulle opere di arginatura (vedi messaggio n. 1544 del 4 ottobre 1968 e decreto legislativo del 18 dicembre 1968).

La spesa complessiva essendo di Fr. 217.500,—, il contributo a carico della strada cantonale è di Fr. 43.500,—.

31. *Sistemazione del torrente Sementina*

L'ente esecutore e finanziatore delle opere di arginatura per la sistemazione del torrente Sementina è il Consorzio fiume Ticino.

La spesa complessiva dell'opera è di Fr. 1.200.000,—.

All'esecuzione sono interessati: il Consorzio; la sezione economia delle acque; la sezione strade cantonali; la sezione strade nazionali; la Confederazione tramite l'Ufficio federale delle strade e arginature e l'Ufficio di economia delle acque (vedi messaggio n. 1544 del 4 ottobre 1968 e decreto legislativo del 18 dicembre 1968).

Per l'interesse della strada cantonale è stata stabilita una partecipazione dello Stato del 34 % sulla spesa residuante dopo deduzione di contributi federali e degli altri contributi cantonali.

La partecipazione ammonta perciò a Fr. 150.000,—.

32. *Correzione del torrente Breggia e costruzione di una camera di deposito in zona Ghitello*

Per l'esecuzione delle opere sopra menzionate (vedi messaggio n. 1604 del 9 settembre 1969 e decreto legislativo del 24 novembre 1969) la partecipazione dello Stato per l'interesse della strada cantonale è stata fissata in Fr. 212.500,—.

L'esecuzione è affidata alla sezione economia delle acque e alla sezione strade nazionali.

33. *Consolidamento di sponda a Morcote in località Garavello*

Con decreto legislativo 3 giugno 1969 il Gran Consiglio ha stanziato un contributo fisso di Fr. 120.000,— al Comune di Morcote per il consolidamento della strada nell'abitato.

Il concorso per i lavori e i sondaggi eseguiti da una ditta specializzata hanno dimostrato che l'esecuzione dell'opera richiederà una forte maggior spesa, dell'ordine di circa Fr. 220.000,—.

In considerazione della situazione eccezionale venuta a crearsi in seguito ai necessari cambiamenti di progetto, dovuti a ragioni geotecniche, e prendendo come base la percentuale del contributo già stanziato sul primitivo costo dei lavori, si propone di accordare un supplemento fisso di contributo di franchi 50.000,—. L'ammontare complessivo del contributo fisso cantonale è perciò di Fr. 170.000,—.

34. *Sistemazione dei crocevia a Bellinzona*

Per regolare il traffico, sempre in forte aumento, il Municipio di Bellinzona

ha deciso di porre dei semafori ai più importanti incroci della strada cantonale nell'abitato.

Per l'esecuzione di questa opera che riguarda in modo particolare la circolazione stradale, il Dipartimento delle pubbliche costruzioni, d'intesa con il Dipartimento polizia, ha deciso di sussidiare le opere di sottostruttura e di segnaletica orizzontale secondo la prassi abituale di applicazione della legge sulla costruzione e manutenzione delle strade cantonali, mentre è ancora all'esame la richiesta di un intervento finanziario, per gli impianti semaforici, che pone problemi politici, giuridici e finanziari assai complessi.

La spesa che entra in considerazione per il sussidiamento è di Fr. 125.000,— ; il contributo dello Stato è di Fr. 62.500,— pari al 50 % della spesa.

35. *Correzione del fiume Breggia*

Con i lavori autostradali in corso a Chiasso è pure prevista la correzione del Breggia, dalla confluenza con il Faloppia fino al confine italo-svizzero (Pizzamiglio).

La spesa complessiva è preventivata a Fr. 3.450.000,—.

Con la correzione del fiume Breggia si ottiene: il sedime per la formazione di una terza corsia per Pizzamiglio. Questa terza corsia servirà a meglio coordinare il traffico al valico di Pizzamiglio.

L'interesse dello Stato per la strada cantonale giustifica una partecipazione fissata in Fr. 143.000,—.

36. *Verniciatura di barriere in ferro*

Lungo le strade cantonali esistono ancora diverse decine di chilometri di barriere in ferro da dipingere. Con i crediti ordinari di manutenzione è impossibile affrontare e risolvere il problema in un periodo di tempo adeguato ai reali bisogni di manutenzione delle medesime.

Si richiede perciò un credito straordinario per la verniciatura di circa 40 km. di barriere in ferro, specialmente nelle valli Maggia, Verzasca, Centovalli e nel Gambarogno.

La spesa necessaria viene calcolata in Fr. 260.000,—.

37. *Sistemazione di pavimentazioni*

L'intenso traffico sottopone ad una forte usura lo strato superiore della pavimentazione in conglomerato bituminoso.

Si ritiene perciò opportuno di procedere per qualche tronco stradale al consolidamento del sottofondo, al nuovo profilamento della carreggiata ed al ricarico.

Per altri tronchi in dati si procederà invece alla copertura con miscela bituminosa, al fine di rendere la pavimentazione meno sdruciolevole e rumorosa. I tronchi scelti sono :

a) *Sommaserte - Torre - Dangio*, lunghezza ml. 1.300

Spesa prevista Fr. 156.000,—

b) *Faido - Molare*, lunghezza ml. 9.700

Spesa prevista Fr. 200.190,—

c) *Bioggio - Cademario*, lunghezza ml. 6.200

Spesa prevista Fr. 245.210,—

La spesa complessiva per le tre tratte compresi gli imprevisti e direzione lavori è di Fr. 640.000,—.

38. *Espropriazione di diversi fabbricati*

In relazione a previste correzioni stradali, essendo stata negata a diversi richiedenti l'autorizzazione di eseguire trasformazioni e riattazioni agli stabili esistenti, sono state esperite le pratiche bonali per l'espropriazione di fabbricati. Facciamo seguire l'elenco e la relativa spesa :

1. Clausen Gilbert, Barbengo	Fr. 29.350,—
2. Kummeler Alfredo, Auresio	Fr. 152.116,—
3. Comunione ereditaria Martignoni, Magadino	Fr. 45.040,—
Totale	Fr. 226.506,—

39. Studio di progetti stradali

Con il messaggio del XXV periodo è stato chiesto un credito di Fr. 250.000,—, concesso dal Gran Consiglio con il decreto legislativo del 3 giugno 1969, per lo studio di progetti di varie opere stradali. Su questo credito sono stati pagati nel 1969 Fr. 92.595,10, di cui circa Fr. 43.000,— per la progettazione della strada delle Centovalli e Fr. 25.000,— per la progettazione della strada della valle Bedretto. Per la continuazione degli studi in corso e per altri che dovranno essere avviati è necessaria la concessione di un ulteriore credito di Fr. 200.000,—.

Una ulteriore e ben maggiore richiesta deve essere fatta per gli studi viari del Luganese e del Locarnese. I piani del traffico del Luganese e del Locarnese, previsti nel programma di lavoro della sezione della pianificazione urbanistica, sono allestiti da due Commissioni di studio formate dagli uffici interessati del Dipartimento delle pubbliche costruzioni (pianificazione, strade cantonali e strade nazionali) e da urbanisti e ingegneri del traffico e della costruzione.

L'impostazione di questi piani viari è determinata da studi pianificatori di carattere regionale e quindi da un contesto di interessi e di indirizzi molto più vasto di quello in precedenza considerato, e tale da determinare la funzione delle future strade in rapporto alle previsioni di sviluppo del territorio. Il piano viario di Lugano e Comuni limitrofi, già pubblicato nel 1964 nelle forme di piano regolatore delle strade cantonali, è stato completato negli anni successivi. Il piano viario dell'agglomerato del Locarnese è stato presentato ai Comuni interessati, nella sua impostazione generale, all'inizio del 1970.

In considerazione degli alti volumi di traffico che hanno ormai raggiunto momenti di rottura assumono carattere d'urgenza, per l'agglomerato di Locarno, la circonvallazione di Gordola e Tenero dallo Stradonino a Mappo (preventivo di spesa 50 milioni di franchi circa) e, per l'agglomerato di Lugano, la strada a traffico veloce attraverso la città, fra lo svincolo sud e quello nord dell'autostrada, nonché la galleria Cornaredo - Piano del Vedeggio e il relativo raccordo da Cornaredo a Massagno (preventivo di spesa 75 milioni di franchi circa).

La particolare morfologia del terreno e la densità del tessuto urbano attraversato da queste strade richiedono, ancora in sede pianificatoria, una ulteriore elaborazione dei citati progetti generali per svilupparli fino al livello di progetti costruttivi, tali da stabilire la posizione della strada in ogni suo elemento geometrico e fissare, in modo definitivo, le linee di arretramento.

Data l'elevata spesa per questo ulteriore lavoro nell'ambito dei piani viari del Luganese e del Locarnese — per la quale, data la natura stessa del lavoro, non si può, come per gli studi generali, attingere ai crediti di pianificazione — si chiede un credito di 1,5 milioni di franchi.

Complessivamente quindi la richiesta di credito per lo studio di progetti stradali è di 1,7 milioni di franchi.

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 :

F. Ghisletta

p. o. Il Cancelliere :

A. Crivelli

DECRETO LEGISLATIVO

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

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 18 giugno 1970 n. 1656 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:

Designazione dell'opera	Preventivo	Quota a carico dello Stato	Contributi e sussidi
1. Correzione strada Ostarietta - Agno	3.245.000,—	2.715.000,—	530.000,—
2. Circonvallazione di Madonna del Piano	940.000,—	860.000,—	80.000,—
3. Correzione strada Cornaredo - Ponte di Valle	1.840.000,—	1.610.000,—	230.000,—
4. Circonvallazione di Somazzo	750.000,—	620.000,—	130.000,—
5. Circonvallazione di Coglio	3.250.000,—	3.190.000,—	60.000,—
6. Circonvallazione di Morcote	6.600.000,—	4.400.000,—	2.200.000,—
7. Correzione strada abitato di Isona	1.400.000,—	340.000,—	1.060.000,—
8. Nuovo accesso all'abitato di Bignasco	400.000,—	260.000,—	140.000,—
9. Correzione strada dall'abitato di Quartino a Magadino	480.000,—	420.000,—	160.000,—
10. Correzione strada dall'abitato di Bettagno a Campestro	250.000,—	225.000,—	25.000,—
11. Correzione strada Brissago - Gadero	460.000,—	260.000,—	200.000,—
12. Correzione strada Lamone - Ostarietta	305.000,—	240.000,—	65.000,—
13. Correzione strada Valle Melirolo - Melera	380.000,—	380.000,—	—,—
14. Correzione strada Acquarossa - Ponto Valentino	484.000,—	484.000,—	—,—
15. Correzione strada Comologno - Spruga	390.000,—	390.000,—	—,—
16. Correzione strada Vocaglia - Corbella - Comologno	1.850.000,—	1.850.000,—	—,—
17. Correzione strada Galbisio - Gorduno	345.000,—	345.000,—	—,—
18. Misure di sicurezza ai passaggi a livello ferrovia LPT e ferrovia BM	102.937,—	47.866,—	55.071,—
19. Illuminazione gallerie strade della Verzasca e di Gandria	250.000,—	250.000,—	—,—
20. Correzione strada Ascona - Brissago in territorio di Brissago (credito suppletorio)	2.400.000,—	1.440.000,—	960.000,—
21. Circonvallazione di Moleno	900.000,—	900.000,—	—,—
22. Correzione strada Porto Ronco-Ronco	2.440.000,—	1.840.000,—	600.000,—

23. Sistemazione strada Progero - Gerra Piano	850.000,—	800.000,—	50.000,—
24. Correzione strada Banco - Astano	480.000,—	460.000,—	20.000,—
25. Correzione strada Prevedina - Vacallo in territorio di Vacallo e Morbio Inferiore	406.000,—	321.000,—	85.000,—
26. Costruzione sottopasso a Cresciano	565.000,—	565.000,—	—,—
27. Strada Olivone - Campo Blenio : correzione strada e gallerie contro le valanghe	1.500.000,—	1.156.200,—	343.800,—
28. Correzione strada Valle Bedretto : Airolo - Ronco	3.340.000,—	3.340.000,—	—,—
29. Correzione strada Prato - Dalpe	515.000,—	515.000,—	—,—
30. Correzione riali a Viganello (contributo)	43.500,—	43.500,—	—,—
31. Sistemazione torrente Sementina (contributo)	150.000,—	150.000,—	—,—
32. Correzione torrente Breggia e camera del Ghitello (contributo)	212.500,—	212.500,—	—,—
33. Consolidamento sponda a Morcote, località Garavello (contributo)	50.000,—	50.000,—	—,—
34. Sistemazione crocevia a Bellinzona (contributo)	62.500,—	62.500,—	—,—
35. Correzione Breggia Internazionale (contributo)	143.000,—	143.000,—	—,—
36. Verniciatura barriere in ferro	260.000,—	260.000,—	—,—
37. Sistemazione pavimentazioni	640.000,—	640.000,—	—,—
38. Espropriazione diversi fabbricati	226.506,—	226.506,—	—,—
39. Studio progetti stradali	1.700.000,—	1.700.000,—	—,—
Totale	Fr. 40.605.943,—	33.712.072,—	6.893.871,—

Art. 2. — Non sarà dato corso all'esecuzione dell'opera fino a quando i contributi dovuti dai Comuni e dagli 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.

