

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente i ricorsi contro la pubblica utilità e il tracciato
dei piani regolatori delle strade cantonali nei Comuni di :
Dongio (strada di circonvallazione di Motto), Corzoneso e Lottigna
(strada Dongio - Acquarossa e circonvallazione di Acquarossa) e Olivone
(strada di circonvallazione)

(del 30 settembre 1976)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Il presente messaggio contiene le osservazioni del Consiglio di Stato relative ai ricorsi contro la pubblica utilità ed il tracciato presentati nella procedura di approvazione dei piani regolatori delle strade cantonali nei Comuni di: Dongio (strada di circonvallazione di Motto), Corzoneso e Lottigna (strada Dongio-Acquarossa e circonvallazione di Acquarossa) e Olivone (strada di circonvallazione).

Il piano regolatore delle strade cantonali trova la sua base legale nella legge sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali del 17 gennaio 1951 (in seguito LCMS).

L'art. 4 LCMS istituisce il piano regolatore delle strade cantonali nel quale vengono iscritti i progetti approvati dal Gran Consiglio. Esso è depositato presso il Dipartimento delle pubbliche costruzioni. Il contenuto del piano è fissato all'art. 5.

L'iscrizione di un'opera nel piano regolatore cantonale avviene per decisione del Gran Consiglio (art. 6), una volta esperite le seguenti formalità:

- a) deposito del progetto durante 30 giorni presso le cancellerie comunali;
- b) trasmissione al Gran Consiglio dei ricorsi contro la pubblica utilità ed il tracciato, presentati dagli enti di diritto pubblico e dai privati interessati entro il termine di esposizione, con il preavviso del Consiglio di Stato.

La LCMS richiama, per gli effetti del piano, le norme della legge edilizia e della legge di espropriazione (art. 7). Concede inoltre per l'attuazione dei progetti iscritti nel piano regolatore un termine di 15 anni, prorogabile per 5 anni, decorrente dall'iscrizione (art. 8).

Il piano regolatore delle strade cantonali è stato introdotto in occasione della revisione della legge del 13 maggio 1933 sulla costruzione e la manutenzione delle strade cantonali.

La nuova legge del 17 gennaio 1951 con la creazione dell'istituto del piano regolatore intendeva porre le premesse per il razionale sviluppo della rete stradale del Cantone, sviluppo che costituiva una imperiosa necessità. L'attuazione di una politica delle infrastrutture è stata vista come parte integrante di un sistema di incentivi capaci di sostenere e promuovere un processo di equilibrio e di sviluppo economico.

Le caratteristiche peculiari del Cantone, caratterizzato da vaste zone montane isolate rispetto alle aree economiche, imponeva il collegamento delle regioni periferiche con le zone a più ampio sviluppo demografico ed economico. Tale esigenza si è venuta ulteriormente accentuando in questi ultimi anni in relazione al fenomeno crescente dell'urbanesimo e dell'industrializzazione.

La costruzione di una strada deve essere attuata nel quadro di una generale sistemazione del territorio, tenuto conto dello sviluppo economico e del rispetto dell'ambiente.

Ora è naturale che opere di così vasta mole non possono essere eseguite in breve tempo, ed è pure comprensibile che spesso sorgano difficoltà nelle scelte del tracciato. Attraverso lo strumento pianificatorio del piano si possono prendere i provvedimenti atti a definire il tracciato delle opere future evitando l'incertezza nello sviluppo edilizio e ad avviare alle maggiorazioni di costo dovute a nuove costruzioni sul tracciato stradale.

Pur tuttavia si rileva che in genere un notevole periodo di tempo trascorre tra le decisioni del Consiglio di Stato di pubblicazione dei singoli piani regolatori e la presentazione al Gran Consiglio dei gravami. Sono però da considerare le naturali difficoltà che derivano dalla necessità di istruire i numerosi ricorsi concernenti i piani in esame.

D'altra parte si è potuto in un primo tempo ritenere che presto sarebbe stato possibile presentare al Gran Consiglio il progetto esecutivo per parecchie opere considerate dai piani regolatori. Ciò non è in realtà avvenuto, avendo i mezzi finanziari a disposizione imposto notevoli limitazioni ai programmi di sistemazione stradale.

Vene qui presentato un messaggio relativo a 3 opere stradali che riguardano la sistemazione della strada del Lucomagno.

Nel merito dei singoli piani regolatori delle strade cantonali e dei relativi ricorsi si osserva:

A) Piano regolatore per la strada di circonvallazione di Motto Dongio

Il progetto prevede la costruzione di una strada di circonvallazione dell'abitato di Motto. La nuova arteria si snoda a ovest dell'abitato, lungo il sedime della ex ferrovia Biasca-Acquarossa; ha una lunghezza di circa ml 500.

Le caratteristiche tecniche per la progettazione sono state così fissate: carreggiata m 7 più allargamenti in curva previsti dalle norme tecniche stradali, marciapiede a monte (verso l'abitato) di ml 1,50, banchina a valle m 1,50.

La linea di arretramento è fissata m 4 dal filo esterno del marciapiede, rispettivamente della banchina. Costo presumibile dell'opera circa Fr. 1.300.000,—.

L'iter procedurale è stato conforme alle prescrizioni di legge, in particolare riguardo al:

— contenuto del piano (art. 5 LCMS);

— deposito del progetto presso la cancelleria comunale di Dongio durante 30 giorni e precisamente dal 15 aprile al 15 maggio 1965, previo avviso sul Foglio ufficiale del 2 aprile 1965, all'albo comu-

nale e ai proprietari soggetti a servitù di piano regolatore (art. 6 lett. a LCMS).

Nel termine previsto dalla legge il progetto di piano regolatore è stato impugnato da un ricorrente:

Ferrovia Biasca-Acquarossa

La ricorrente non solleva opposizione formale all'esecuzione dell'opera ritenuto che:

1. da parte del Cantone sia previsto e fornito compenso reale e completo, in sostituzione delle occupazioni di sedime ferroviario necessario per l'esecuzione dei relativi lavori;
2. che l'espropriazione della proprietà ferroviaria, come pure tutti i lavori in relazione all'esercizio ferroviario vengano discussi preventivamente in una conferenza alla quale partecipi anche l'Autorità federale di sorveglianza sulle ferrovie.

Si osserva:

Il ricorso è ora privo di oggetto, in quanto la ferrovia Biasca - Acquarossa è stata soppressa.

L'ex sedime ferroviario, che viene utilizzato per la costruzione stradale, passa in proprietà allo Stato, gratuitamente, e ciò in base alla convenzione (art. 1) per la soppressione della ferrovia, stipulata fra Confederazione (Ufficio federale dei trasporti), Cantone e Ferrovia Biasca-Acquarossa, approvata dal Gran Consiglio il 19 febbraio 1973.

B) *Piano regolatore per la strada Dongio-Acquarossa e circonvallazione di Acquarossa*

Il progetto prevede la correzione della strada esistente dall'accesso per Corzoneso fino all'altezza dell'Ospedale blienese e la costruzione della strada di circonvallazione di Acquarossa, con un nuovo ponte sul Brenno, luce m 80.

L'opera stradale ha una lunghezza complessiva di circa ml 1560 di cui ml 1170 in territorio di Corzoneso e ml 390 in territorio di Lottigna. Le caratteristiche tecniche sono state così fissate:

larghezza della carreggiata: m 7, un marciapiede a monte verso Corzoneso) m 1,50 e una banchina a valle m 1,50; linea di arretramento m 4 dal ciglio esterno del marciapiede rispettivamente della banchina. Costo complessivo dell'opera, stimato a circa Fr. 3.900.000,—.

L'iter procedurale è stato conforme alle prescrizioni di legge in particolare riguardo al:

- contenuto del piano (art. 5 LCMS);
- deposito del progetto strada di circonvallazione di Acquarossa presso le cancellerie comunali di Corzoneso e Lottigna durante 30 giorni e precisamente dal 6 ottobre al 6 novembre 1964, previo avviso sul Foglio ufficiale del 18 settembre 1964, agli albi comunali e ai proprietari soggetti a servitù di piano regolatore;
- deposito del progetto strada Dongio-Acquarossa, presso la cancelleria comunale di Corzoneso dal 10 aprile al 10 maggio 1965 previo

avviso sul Foglio ufficiale del 26 marzo 1965, all'albo comunale e ai proprietari soggetti a servitù di piano regolatore.

Nel termine previsto dalla legge i progetti di piano regolatore sono stati impugnati da 8 ricorrenti, 5 in territorio di Corzoneso (ricorsi 1-5) e 3 in territorio di Lottigna (ricorsi 6-8).

1. Beretta Armido, Acquarossa (avv. G. Baggi, Biasca)
2. Grazioli Angelo, Corzoneso (avv. G. Torricelli, Lugano)
3. Benvenga Carlo, Corzoneso
4. Commissariato centrale di guerra, Bellinzona
5. Opera auxilium juventuti, Corzoneso
6. Gianella Plinio, Acquarossa
7. Eredi fu avv. G. Martino Piazza, Acquarossa
8. Dipartimento militare federale, Intendenza del materiale di guerra, Bellinzona.

Per i singoli ricorsi valgono le seguenti considerazioni:

1. *Beretta Armido, Acquarossa*

Chiede che la nuova strada venga:

- a) o spostata più a ovest (l'allargamento cioè dovrebbe avvenire dall'altra parte);
- b) o spostata più a est, sotto la casa del ricorrente, lasciando invariata l'attuale.

Si osserva:

la richiesta del ricorrente non può essere presa in considerazione per ragioni tecniche stradali. Il sedime che dovrà essere espropriato per l'esecuzione dell'opera servirà per la costruzione del marciapiede che è parte indispensabile della nuova sistemazione stradale.

Eventuali danni alla proprietà saranno valutati in sede espropriativa.

Il ricorso deve essere respinto.

2. *Grazioli Angelo, Corzoneso* (avv. G. Torricelli, Lugano)

Il ricorrente non contesta la pubblica utilità dell'opera, bensì il tracciato e chiede, in via principale, che venga ordinata una modifica nel senso di sistemare la strada lungo il tracciato esistente o di costruirne una nuova parallela al fiume Brenno.

Si osserva:

la sistemazione della strada esistente nell'abitato di Acquarossa per motivi di protezione dell'ambiente, ecologici, di sicurezza e tecnico-stradali non può entrare in considerazione, particolarmente poi perchè la strada del Lucomagno è classificata strada principale, quindi di forte traffico.

La correzione del tracciato esistente non permette di soddisfare le caratteristiche tecniche richieste per una strada che fa parte della rete delle strade principali svizzere.

Lo spostamento del tracciato lungo il fiume è dal profilo tecnico

e idraulico sconsigliabile; ne fanno fede le alluvioni di fine estate 1975.

Il ricorso deve essere respinto.

3. *Benvenga Carlo, Corzoneso/Piano*

Non contesta la pubblica utilità dell'opera, ma ricorre contro il tracciato motivando il ricorso con considerazioni che non riguardano questa procedura. Sulla destinazione delle proprietà del ricorrente, mapp. 34 e 35, si discuterà in sede espropriativa.

Il ricorso deve essere respinto.

4. *Commissariato centrale di guerra, Bellinzona*

Non ricorre contro la pubblica utilità e nemmeno contro il tracciato, ma formula diverse raccomandazioni che riguardano in modo particolare l'allestimento del progetto esecutivo e di dettaglio.

Si tratta:

- a) dell'assegnazione di una porzione di sedime,
- b) del colmataggio con materiale uscente dagli scavi stradali,
- c) della posa di cinta lungo il futuro confine della part. 417 con la strada.

Queste raccomandazioni saranno esaminate e definite direttamente fra le parti interessate in sede di costruzione dell'opera stradale.

5. *Opera auxilium juventuti Corzoneso/Piano*

Chiede in via principale che il nuovo tracciato della strada venga riveduto in modo da evitare ogni esproprio della sua area. In via subordinata che l'eventuale area espropriata venga compensata con altrettanta, in modo da mantenere il piazzale-posteggio nell'attuale misura e forma regolare, debitamente sistemato.

Si osserva:

- in via principale, per ragioni tecnico-stradali non si può evitare di toccare la proprietà della ricorrente. Si rileva che la parcella viene toccata per una profondità che varia da m 1,50 a m 4, comunque non in modo tale da limitare nel complesso la possibilità di posteggio. Disponendo razionalmente il posteggio si potrà posteggiare ancora una quindicina di autoveicoli. Resta poi anche a disposizione il sedime della vecchia strada.
- La richiesta in subordine non riguarda questa procedura, ma quella espropriativa.

Il ricorso deve pertanto essere respinto.

6. *Gianella Plinio, Acquarossa*

Non è d'accordo con il nuovo tracciato stradale, ma non giustifica i motivi della sua opposizione.

Si osserva:

la strada di circonvallazione dell'abitato di Acquarossa è giusti-

ficata da motivi di protezione dell'ambiente e della sicurezza del traffico.

La soluzione prevista dal progetto di piano regolatore è conforme alle caratteristiche tecniche richieste da questo tipo di strada ed è stata concordata con l'Ufficio federale delle strade e arginature.

Il ricorso deve essere respinto.

7. *Eredi fu avv. G. Martino Piazza, Acquarossa*

Chiedono per vari motivi lo spostamento del tracciato verso valle e più precisamente verso l'argine sinistro del Brenno, al fine di evitare la prevista demolizione del fabbricato di loro proprietà.

Si osserva:

lo spostamento del tracciato verso la sponda sinistra del Brenno richiesto dai ricorrenti, per motivi tecnico-stradali e di idraulica non può essere preso in considerazione. L'ubicazione del fabbricato non permette di ottenere un tracciato tecnicamente soddisfacente, la prevista demolizione è quindi da ritenersi inevitabile. Il ricorso deve essere respinto.

8. *Intendenza del materiale di guerra, DMF, Berna*

Non ricorre contro la pubblica utilità dell'opera nè contro il tracciato, ma formula due condizioni per la cessione del terreno occorrente all'allargamento e meglio:

1. indennizzo secondo il valore commerciale più inconvenienze;
2. trasferimento della scala esistente a carico della costruzione stradale.

Si osserva:

il ricorso è irricevibile, in quanto le proposte ivi formulate, esulano da questa procedura; potranno essere nuovamente fatte valere in sede espropriativa.

Il ricorso deve essere pertanto respinto.

C) *Piano regolatore per la strada di circonvallazione di Olivone*

Il progetto prevede la costruzione di una strada di circonvallazione dell'abitato di Olivone per proteggere il nucleo del paese dai rumori e dagli inconvenienti del traffico, inoltre per creare una certa fluidità e sicurezza della circolazione, lungo un'arteria principale.

La nuova strada ha inizio a nord di Olivone in località « I tre Portei », passa a sud dell'abitato, attraversa in seguito il fiume Brenno con un ponte in cemento armato precompresso di m 60 di luce e si innesta poi nella strada esistente in località « Valletta ».

La nuova opera ha una lunghezza di circa ml 1000.

Le caratteristiche tecniche per la progettazione sono state così fissate: carreggiata m 7, un marciapiede verso l'abitato m 1,50, una banchina a valle di m 1,50; velocità base 60 km, raggio minimo 150 m raccordato con clotoide, pendenza massima 6 %.

A costruzione avvenuta, la strada esistente nell'abitato, passerà in proprietà e manutenzione al Comune.

Costo complessivo dell'opera, stimato Fr. 3.500.000,—.

L'iter procedurale è stato conforme alle prescrizioni di legge, in particolare riguardo al:

- contenuto del piano (art. 5 LCMS);
- deposito del progetto presso la cancelleria comunale di Olivone durante 30 giorni e precisamente dal 1. settembre al 30 settembre 1964, previo avviso sul Foglio ufficiale del 21 agosto 1964, all'albo comunale e ai proprietari soggetti a servitù di piano regolatore (art. 6 lett. a LCMS).

Nel termine previsto dalla legge il progetto di piano regolatore è stato impugnato da 12 ricorrenti:

1. Eredi fu Ugo Bolla, Olivone
2. Eredi fu Luigi Broggi, Olivone
3. Poglià ved. Elvezia, Minusio
4. Bini Domenico e Martino, Olivone
5. Polti Arcadio fu Alfredo, Olivone
6. Rodoni Giuliano, Malvaglia
7. Eredi fu Balmelli Rodolfo, Bellinzona
8. Bolla Eredi fu Guido, Olivone
9. Mazzoleni Ubaldo fu Michele, Olivone
10. Piazza Cristina ved. fu Roberto, Olivone
11. De-Forini Gianni, Olivone
12. Zanetti Vittorio fu Giovanni, Olivone

Per i singoli ricorsi valgono le seguenti considerazioni:

1. *Eredi fu Ugo Bolla, Olivone* (rappr. Bolla Arturo)

Contestano la pubblica utilità dell'opera e propongono due varianti al tracciato. Una denominata « A » in via principale, che eviterebbe l'espropriazione della loro parcella, l'altra denominata « B » in via subordinata che ridurrebbe sostanzialmente il sedime da espropriare.

Si osserva:

le proposte varianti « A » e « B » per motivi tecnico-stradali non possono essere prese in considerazione, in quanto non rispettano le condizioni base della progettazione.

In sede di allestimento del progetto esecutivo si cercherà di spostare il tracciato stradale, il massimo consentito dalle norme tecniche, verso sud.

Il ricorso è pertanto da respingere.

2. *Eredi Broggi fu Luigi, Olivone* (rappr. Broggi Pasqualina)

Ricorrono contro il tracciato, in quanto taglia circa in metà la loro parcella e causa una chiara svalutazione della proprietà. In caso d'espropriazione forzata, chiedono che il terreno espropriato sia compensato con altro terreno di ugual valore.

Si osserva:

la profondità del fondo dei ricorrenti è di m 115 e la larghezza massima m 15. Si può quindi senz'altro affermare che l'opera

stradale non danneggia la proprietà. Comunque eventuali danni saranno valutati in sede espropriativa.

La richiesta di compenso con altro terreno, non riguarda questa procedura.

Il ricorso deve essere respinto.

3. *Poglia ved. Elvezia per sè e coeredi, Minusio*

La ricorrente non contesta la pubblica utilità dell'opera ma è costretta a fare le più ampie riserve riguardo al tracciato, in quanto con la costruzione stradale il terreno adibito a frutteto e piscicoltura verrà completamente svalORIZZATO.

Se non verrà modificato il tracciato chiede già fin d'ora, oltre a un adeguato indennizzo, la formazione di un accesso da un terreno all'altro .

Si osserva:

in sede di allestimento del progetto esecutivo è possibile un leggero spostamento del tracciato, ma non risulterà sufficiente per migliorare sensibilmente la possibilità di sfruttamento del terreno adibito a frutteto e piscicoltura. Comunque eventuali danni alla proprietà saranno valutati in sede espropriativa.

La formazione dell'accesso sarà esaminata in sede di allestimento del progetto esecutivo.

Il ricorso è pertanto da respingere.

4. *Bini Domenico e Martino fu Carlo, Olivone*

I ricorrenti contestano la pubblica utilità dell'opera, in quanto il progetto prevede la demolizione della loro casa e l'eliminazione di due orti, nonché legnaia e pollai e chiedono una modifica del progetto in modo da salvaguardare quanto gli appartiene, che è indispensabile alla loro esistenza.

Si osserva:

le parcelle dei ricorrenti, 1562 e 2039 sono situate a nord dell'abitato, all'incrocio della strada esistente con la nuova circoscrizIONE. Il progetto prevede l'espropriazione totale delle due parcelle. Il tracciato non può essere spostato per motivi planimetrici e altimetrici, ragione per cui l'espropriazione totale delle parcelle dei ricorrenti non può essere evitata.

Il ricorso deve essere respinto.

5. *Polti Arcadio fu Alfredo, Olivone (rappr. Eredi Polti)*

Ricorre contro il tracciato in quanto taglia in metà le due parcelle n. 1551 e n. 1490; chiede che in caso d'espropriazione forzata, il terreno espropriato sia compensato con altro terreno e non accetterà nessun compenso in denaro.

Si osserva:

il tracciato stradale taglia in due parti solamente la parcella n. 1551 mentre la parcella n. 1490 viene toccata solo marginalmente. Comunque il tracciato per considerazioni tecniche non

può essere modificato.

La richiesta di compenso di terreno è questione estranea a questa procedura, riguarda quella espropriativa.

Il ricorso deve essere respinto.

6. *Rodoni Giuliano, Malvaglia*

Comunica al Dipartimento costruzioni che i terreni n. di mappa 299 - 508 sono di sua proprietà, con il n. di partita 237, e non degli eredi Grandi fu Carlo. Si prende nota.

7. *Eredi fu Balmelli Rodolfo, Olivone* (rappr. Mario Bernasconi, Bellinzona)

Ricorrono contro il tracciato, in quanto la nuova strada taglia in due parti il terreno di loro proprietà dove si trovano i pollai e le conigliere, inoltre viene eliminata una sorgente di acqua potabile.

Si osserva:

il terreno non viene diviso in due parti.

La proprietà è situata nella zona ove la nuova circonvallazione s'innesta nella strada esistente, a sud dell'abitato di Olivone, ragione per cui la proprietà del ricorrente avrà un unico fronte stradale. Il tracciato per motivi tecnici non può essere modificato. Il ricorso deve essere respinto.

8. *Bolla Eredi fu Guido, Olivone* (rappr. Giampietro Bruni, Olivone)

Ricorrono contro la pubblica utilità e contro il tracciato in quanto ritengono:

— di non poter accettare una tale dilapidazione di terreno;

— di non voler ammettere il passaggio di una strada, che ha le pretese di evitare il paese di Olivone, a neanche 3 m di distanza dalla loro casa.

Si osserva:

la strada di circonvallazione è giustificata da motivi di ordine tecnico-stradali, di protezione dell'ambiente e di sicurezza del traffico stradale.

Il tracciato scelto corrisponde alle caratteristiche richieste dalle norme tecniche per questo tipo di strada principale.

Il ricorso deve essere respinto.

9. *Mazzoleni Ubaldo fu Michele, Olivone*

Ricorre in via principale contro la pubblica utilità, il tracciato e la svalutazione del terreno, in quanto:

a) esiste già una strada cantonale;

b) esistono altre possibilità di tracciato su terreni di poco valore agricolo e commerciale;

c) la parcella tagliata per metà, perde i due terzi del valore commerciale e buona parte di valore agricolo.

In via subordinata, se il progetto viene realizzato, chiede che prima di iniziare qualsiasi lavoro siano regolati e sistemati i seguenti punti:

- 1) in compenso del terreno tolto sia dato terreno di uguale valore commerciale;
- 2) che ci sia un accordo sull'indennizzo per la svalutazione della parcella e sull'indennizzo per la mancata possibilità a costruire.

Si osserva:

la strada di circonvallazione è giustificata da motivi di ordine ambientale e sicurezza del traffico. Il tracciato scelto corrisponde sia planimetricamente che altimetricamente ai requisiti tecnici richiesti da questo tipo di strada principale.

La parcella del ricorrente misura mq 6500. La proprietà non viene sensibilmente danneggiata dalla progettata opera stradale considerata la vasta superficie della medesima.

Le richieste in via subordinata formulate dal ricorrente esulano da questa procedura; potranno semmai essere fatte valere in sede espropriativa.

Il ricorso deve essere respinto.

10. *Piazza Cristina ved. fu Roberto, Olivone* (rappr. arch. R. Casella, Lugano)

Non ricorre contro la pubblica utilità dell'opera, ma unicamente contro il tracciato e chiede che la futura strada di circonvallazione sia spostata più a sud, deviandola già a levante e inserendovi poi una curva del raggio di m 100.

Si osserva:

il tracciato stradale è stato scelto tenendo in considerazione diversi fattori di ordine tecnico e sicurezza del traffico.

Le caratteristiche tecniche fissate per questo tipo di arteria principale devono essere rispettate, ragione per cui non è possibile ridurre il raggio previsto di m 200 a m 100 come richiesto dalla ricorrente.

Anche dal profilo plano-altimetrico non può essere modificato per non creare una maggiore incisione nel paesaggio.

Il ricorso deve essere respinto.

11. *De-Florini Gianni, Garage, Olivone*

Ricorre contro il tracciato in quanto:

- a) ogni espansione edilizia viene ostacolata;
- b) futuri depositi di carburanti non possono essere installati;
- c) l'area attuale viene completamente sezionata in due parti inutilizzabili.

Rende attenti sul grave danno che gli viene arrecato, per una futura espansione del suo lavoro.

Si osserva:

il mappale n. 4359 non viene toccato dalla nuova opera stradale, inoltre le ridotte dimensioni della parcella non permettono già attualmente una espansione edilizia.

Il mappale n. 4364, considerata l'ubicazione, non può essere sfruttato a scopi edilizi. Eventuali indennità di svalutazione dei fondi a seguito della progettata opera, saranno stabilite dal Tribunale d'espropriazione nella procedura espropriativa.

Il ricorso deve essere respinto.

12. *Zanetti Vittorio fu Giovanni, Olivone*

Fa presente che l'opera stradale ostacola un ulteriore sviluppo edilizio, rendendo così problematica una costruzione sul lato ovest del fabbricato, come al progetto già esistente.

Si osserva:

l'osservazione è estranea alla presente procedura, diretta ad esaminare esclusivamente i ricorsi contro la pubblica utilità ed il tracciato.

Le richieste d'indennità di svalutazione del fondo, a seguito della progettata opera, saranno esaminate e decise in sede espropriativa.

Il ricorso è pertanto irricevibile.

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:
A. Crivelli

Piano regolatore delle strade cantonali nel comune di Lottigna; abbandono del progetto di circonvallazione di Acquarossa

IL CONSIGLIO DI STATO della Repubblica e Cantone del Ticino

richiamata la pubblicazione sul F.U. n. 75 del 18 dicembre 1964, mediante la quale veniva ordinato il deposito, presso la Cancelleria comunale di Lottigna, del piano regolatore delle strade cantonali relativo alla circonvallazione di Acquarossa (strada del Lucomagno);

rilevato come il progetto citato sopra — che si riallaccia ad ulteriori progetti a confine, studiati per una ristrutturazione generale della strada del Lucomagno — non corrisponde ai bisogni attuali di traffico;

preso atto che dev'essere pure ridimensionato l'investimento previsto, in funzione alle attuali disponibilità finanziarie dello Stato;

considerato che i punti più critici del tratto stradale in esame sono già stati oggetto di miglioramenti singoli ed altri sono ancora migliorabili localmente;

sentito il parere della Sezione strade cantonali;

su proposta del Dipartimento pubbliche costruzioni,

risolve:

1. È dichiarato decaduto il piano regolatore delle strade cantonali in territorio di Lottigna, relativo alla circonvallazione di Acquarossa, di cui alla pubblicazione sul F.U. n. 75 del 18 dicembre 1964.
2. Comunicazione: con pubblicazione sul Foglio ufficiale e distribuzione agli interessati da parte della Sezione strade cantonali.

Bellinzona, 7 gennaio 1981.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente: **F. Caccia.**

p.o. il Cancelliere: **A. Crivelli.**

