

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

(del 15 novembre 1963)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Ci preghiamo sottoporre alla vostra approvazione una domanda di credito di Fr. 19.549.500,— relativa a opere stradali che il Consiglio di Stato intende avviare nel corso del 1964 e del 1965.

In precedenti messaggi e in ogni dichiarazione del Consiglio di Stato in merito alla politica stradale abbiamo fatto presente che la ultimazione di importanti opere lungo l'asse principale di comunicazione Airolo / Chiasso avrebbe consentito investimenti per importi superiori in regioni periferiche e quindi nella campagna e nelle valli. Nel presente messaggio primeggiano per importanza i crediti che si riferiscono alla sistemazione ulteriore della strada del Lucomagno e della Locarno - Brissago. Per il Lucomagno confermiamo quanto è già stato comunicato in Gran Consiglio nel senso che in attesa degli accertamenti geologici per la regione di Piancabella si procede alla progettazione per il tratto Pian Segno / Confine ai fini di non ritardare l'esecuzione delle opere in logica continuità.

Le opere previste nella regione di Porto Ronco, lungo la Locarno / Brissago consentiranno un notevole miglioramento non soltanto della viabilità, ma anche della sicurezza di detta strada posta recentemente in pericolo da alcuni frana-menti per i quali occorre un sollecito rimedio.

Meritano un accenno particolare la ultimazione del tratto Minusio - Brione - Orselina così che tale arteria sarà certamente di grande interesse turistico e di indiscusso valore panoramico, come pure la Morcote - Figino e la Riva San Vitale - Brusino la cui importanza è in costante aumento per il numero di veicoli che la percorre.

L'approvazione dei progetti e dei preventivi delle opere che ci permettiamo di elencare e descrivere qui di seguito costituirà un ulteriore passo innanzi di notevole importanza per la sistemazione della rete stradale ticinese.

1. *Correzione della strada a Fiesso, in territorio di Prato Leventina*

Una correzione locale della strada nell'abitato di Fiesso, esige la demolizione dello stabile della signora Luigina Filippini nata Rusca e l'espropriazione di terreno, anche per la costruzione del marciapiede.

Con ris. gov. n. 4616 del 6 settembre 1963 è stata accordata un'indennità complessiva di Fr. 79.000,— per la cessione dello stabile Filippini - Rusca.

Per la correzione del breve tratto di strada e la sua pavimentazione, è preventivata una spesa di Fr. 140.000,— complessivamente (opere stradali ed espropria-zioni).

La spesa è interamente a carico dello Stato.

2. *Correzione del valico del Lucomagno: tratta Camperio - Campra, dal km. 28,312 al km. 31,120*

Il progetto che presentiamo ha studiato la correzione di 2808 ml. di strada, tra Camperio e Campra scartando 2 varianti precedenti e adottandone una terza, allestita con il consenso dell'Ufficio federale strade e arginature.

Questa soluzione prevede un tronco di nuovo tracciato, lungo 1500 m. circa da Camperio a Bigorio e un tronco di 1300 ml. seguendo il tracciato attuale con opportune migliorie.

E' necessaria la demolizione di una stalla e di un'abitazione estiva nella regione di Piera. La larghezza del campo viabile è portata a 6 metri; il profilo longitudinale rivela una pendenza media del 7,15 %.

Nella valle di Campra è prevista la correzione del riale esistente, in parte con tubazioni e in parte mediante un canale selciato, per raccogliere tutte le acque provenienti dai pozzetti e dai drenaggi.

Le principali opere in cemento armato consistono in : 2 sottopassaggi stradali; 2 sottopassaggi pedonali; un ponte sul riale Piera di 49 m. di luce; 1 ponte sul riale Piera di 25 ml. di luce e un viadotto con luci di m. 10+12+10. La pavimentazione sarà eseguita in calcestruzzo.

Il costo è calcolato in Fr. 4.880.000,— di cui il 75 % a carico della Confederazione (Fr. 3.660.000,—) quale sussidio per la sistemazione del valico del Lucomagno e il resto a carico dello Stato (Fr. 1.220.000,—).

Il progetto è stato approvato con ris. gov. 27 agosto 1963; l'esposizione dei piani ha provocato due ricorsi e precisamente :

Le signore Lina e Olga Induni, Comprovasco, contestano la pubblica utilità dell'opera e il progetto stesso, poichè la strada passa in rilevato vicino ai loro stabili a Camperio svalutando gravemente la proprietà, che vien privata del piazzale di giuoco. Si osserva che la pubblica utilità dell'opera non può essere contestata per ragioni evidenti e che il tracciato non può essere modificato per ragioni tecniche; il resto riguarda la procedura di espropriazione, per cui il ricorso è respinto.

Il signor Giacomo Bini fu Giuseppe, Olivone, pur non contestando la pubblica utilità dell'opera, mette in evidenza i danni che derivano al suo stabile a Piera, poichè la strada rasenta il fabbricato e provoca inconvenienti. Il ricorso è intempestivo e dovrà essere rinnovato con la procedura di espropriazione.

3. *Correzione della strada Lodrino - Iragna*

Il tratto da correggere è lungo m. 1500 e si svolge in territorio di Lodrino e di Iragna, allacciandosi in località Rodaglio alla strada già pavimentata.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 6 più le banchine laterali di m. 0,80 -1,50 lungo tutto il percorso.

La sistemazione di questo tronco è urgente, poichè la strada è facilmente allagata, causa la mancanza di una tombinatura.

Si aumenta il raggio delle curve, si rialza il profilo longitudinale per migliorare il deflusso delle acque e per bonificare il sottofondo e si costruisce una tombinatura atta a captare e convogliare le acque in un canale esistente.

La pavimentazione avverrà mediante doppia catramatura. La spesa è preventivata in Fr. 430.000,— interamente a carico dello Stato.

4. *Espropriazione e demolizione dello stabile Orsola De Gottardi a Lumino*

La necessità di allargare il campo stradale oltre l'abitato di Lumino, ha consigliato di espropriare lo stabile della signora Orsola De Gottardi impedendone la riattazione, ciò che avrebbe causato una spesa molto maggiore al momento della correzione stradale.

Per la cessione totale della casa di abitazione e del terreno annesso, è stato raggiunto un accordo bonale, ratificato con ris. gov. n. 2613 del 21 maggio 1963 : l'importo è stato convenuto in Fr. 53.080,— ai quali vanno aggiunti

Fr. 6.920,— per spese notarili, di trapasso ecc.; Fr. 8.000,— per la demolizione ad opera dello Stato e Fr. 12.000,— per la sistemazione della strada.

Occorre quindi un credito complessivo di Fr. 80.000,—.

5. *Correzione della strada di accesso alla Valle Morobbia, in territorio di Giubiasco*

Con D.L. del 30 dicembre 1959 il Gran Consiglio ha già stanziato un credito di Fr. 220.000,— per la correzione di un tronco della strada di accesso alla Valle Morobbia, in territorio di Giubiasco.

Ma la sistemazione urbanistica del piazzale di Giubiasco e lo sviluppo del traffico per la Valle Morobbia, hanno reso necessario un ampliamento del progetto, prolungando la correzione fino al risvolto per Pianezzo, in modo di realizzare un'opera razionale, consona alle esigenze della circolazione.

Il progetto così completato prevede la correzione di ca. 500 ml. di strada e precisamente dalla sez. 6 alla sez. 72. Il tracciato segue quello vecchio, salvo nel primo tratto, dove si stacca completamente dal sedime tortuoso, e si sviluppa in modo elegante, sacrificando tre case di abitazione e due rustici (stalle). Le curve circolari hanno un raggio minimo di m. 20. L'andamento altimetrico ha dovuto essere modificato nel primo tratto per rispettare le soglie dei fabbricati esistenti lungo la strada.

La pendenza minima è dell'1,6 % e quella massima del 7 %.

Il campo viabile avrà una larghezza di m. 6 più due marciapiedi laterali di m. 1,50 nella zona abitata.

Non ci sono manufatti speciali, ma solo muri di sostegno, che raggiungono però l'altezza media di m. 6, fondazioni comprese.

Per un completo smaltimento delle acque meteoriche e freatiche, sono stati previsti numerosi pozzetti stradali allacciati alla fognatura comunale. Il sottofondo stradale vien completamente rinnovato, con uno strato di materiale alluvionale di fiume opportunamente vibrato e cilindrato. La pavimentazione avverrà mediante conglomerato bituminoso in due strati, di 8 cm. complessivamente.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 715.000,— di cui — come abbiamo detto — Fr. 220.000,— sono già stati votati, per cui occorre un nuovo credito di Fr. 495.000,— di cui Fr. 187.000,— per sorpassi dovuti alle indennità di espropriazione e all'aumentato costo dei materiali e della mano d'opera e Fr. 308.000,— per la continuazione e ultimazione dei lavori.

Il contributo fisso del Comune di Giubiasco somma a Fr. 270.000,— di cui Fr. 110.000,— già fissati dal D.L. del 30 dicembre 1959 così che il finanziamento del nuovo credito di Fr. 495.000,— risulta come segue :

a carico del Comune di Giubiasco (contributo fisso)	Fr. 160.000,—
a carico dello Stato, la differenza e cioè	Fr. 335.000,—
	<hr/>
Totale	Fr. 495.000,—

Il Comune di Giubiasco ha accettato il contributo stabilito.

6. *Correzione della strada della Valle Verzasca, nel Comune di Gerra, dal km. 21,200 al km. 21,800*

Fino al km. 21,200 è già stato eseguito, alcuni anni or sono, l'allargamento della strada. Ora è urgente il rifacimento dei muri di sostegno, tra il km. 21,200 e il km. 21,400 poichè parzialmente franati, così che la strada non offre più la sicurezza necessaria.

Con allargamenti ora a monte e ora a valle, la correzione è prolungata fino al km. 21,800 con un campo viabile di 6 m. di larghezza.

La spesa è valutata in Fr. 499.000,— interamente a carico dello Stato.

7. *Correzione della strada Orselina - Brione, dalla chiesa di Orselina al torrente Rabissale*

La correzione si svolge su un tronco di ca. 400 ml. che va dalla chiesa di Orselina, fin oltre il torrente Rabissale, in territorio di Orselina e di Minusio. Il tracciato attuale è molto accidentato, con curve strette, prive di visuale, per cui, data anche la strettezza del campo stradale, la circolazione è abbastanza pericolosa.

Il campo stradale avrà una larghezza di 6 m., con maggiori allargamenti in curva e un marciapiede, a valle, di m. 1,50.

Il tracciato non si allontana da quello esistente, salvo nell'attraversamento del riale Rabissale, che avvien più a valle, per ottenere una curva di raggio maggiore, con sufficiente visuale.

Il profilo altimetrico rimane pressochè invariato, migliorando tuttavia i raccordi verticali e la livelletta in territorio di Minusio.

Elemento importante della correzione stradale Orselina - Brione, è il previsto ponte in cemento armato sul riale Rabissale alle sez. 66 - 68 : si tratta di un manufatto in curva, con luce sviluppata di m. 32; raggio interno di curvatura m. 10; larghezza della sezione trasversale ml. 10,65; pendenza longitudinale del manufatto 3,3 %.

La struttura del tutto particolare, costituisce per la progettazione, un problema statico difficile e complesso, per cui lo studio del manufatto è stato affidato ad un professionista del ramo.

E' previsto un solettone in cemento armato, dello spessore di 70 cm., portata da due appoggi intermedi a colonna semplice, e continuata ad incastro nelle spalle, pure in cemento armato.

Il costo di questo manufatto è preventivato in Fr. 100.000,—.

La raccolta e il convogliamento delle acque meteoriche sono assicurati da un collettore tra le sez. 15 - 32, e da alcuni tombini, altrove.

La pavimentazione avverrà mediante conglomerato bituminoso di 7 cm., in due strati.

Il preventivo ammonta a Fr. 770.000,—.

Il riparto della spesa risulta come segue :

a carico del Comune di Orselina (contributo fisso)	Fr. 60.000,—
a carico dello Stato il rimanente e cioè	Fr. 710.000,—
Totale	Fr. 770.000,—

Progetto e piano di finanziamento sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 12 marzo 1963. Nel termine fissato dalla legge vennero presentati alcuni ricorsi e precisamente :

Il signor Giovanni Luigi, Orselina, non contesta la pubblica utilità dell'opera, ma fa delle riserve generiche per quanto concerne i piani di esecuzione (accesso alla sua proprietà, entrata all'autorimessa, profili, ecc.).

Il ricorso è intempestivo e dovrà essere presentato con la procedura di espropriazione, in modo dettagliato e preciso, per conoscere con esattezza le richieste dell'interessato.

La signora Emmy Lepper, Orselina (rappr. dallo studio legale Franzoni - Merlini - Darani, Locarno) è proprietaria dei mappali 173 e 174 di Orselina : essa contesta la pubblica utilità dell'opera, limitatamente alla costruzione del

marciapiede ritenuto superfluo; chiede inoltre che la scala di accesso alla abitazione venga ricostruita con la stessa pendenza e perpendicolarmente alla strada e che venga rispettata la nuova siepe.

La ricorrente chiede infine di poter costruire un'automobile a filo della strada, vale a dire senza arretramento, sia perchè la natura del terreno esclude ogni altra possibilità, sia perchè la proprietà subisce una grave svalutazione.

Si fa osservare che il marciapiede fa parte integrante della correzione stradale, in una zona particolarmente frequentata dai turisti e che non può in nessun caso essere sacrificato; le altre richieste riguardano la procedura di espropriazione.

Il ricorso deve essere respinto.

Il signor dott. Hans Joachim Beck, Orselina (rappr. dallo studio legale Franzoni - Merlini - Darani, Locarno) è proprietario dei mappali 139 e 918 di Orselina: contesta la pubblica utilità dell'opera per la costruzione del marciapiede, ritenuto superfluo e che sacrifica ca. 150 mq. del suo terreno, con la demolizione dell'automobile, a monte della villa. In via subordinata, chiede di poter mantenere intatto il fabbricato dell'automobile, il quale invaderebbe solo in misura trascurabile il sedime del progettato marciapiede.

Anche in questo caso si osserva che la costruzione del marciapiede è indispensabile.

La questione concernente il garage dovrà essere trattata con la procedura di espropriazione.

Il ricorso è respinto.

8. Sistemazione di Piazza Grande a Locarno

La sistemazione della Piazza di Locarno costituisce un vecchio problema che è stato oggetto di vivaci discussioni e di studi, specialmente per quanto riguarda la « Piazza vecchia » cioè la parte a ponente poichè non si vuol togliere alla stessa le caratteristiche che la rendono tipica di un vecchio borgo di origine lombarda.

In attesa di una soluzione adeguata che tenga calcolo di questi elementi essenziali, la pavimentazione della piazza vecchia è rimandata a studi compiuti; i lavori in progetto si limitano quindi alla sistemazione della parte a levante di Piazza Grande, compresa tra il debarcadere e il nuovo palazzo postale, cioè di una superficie di ca. 10.000 mq. che include anche la Via Ramogna.

E' necessario scarificare completamente il sedime per rinforzare il sottofondo mediante materiale sano e resistente; levare le guidovie, gli acciottolati e il vecchio tappeto bituminoso; aumentare il numero di pozzetti di raccolta delle acque meteoriche; sistemare la fognatura e i marciapiedi; creare una banchina con lastre di beola di Vallemaggia lungo i portici, per la sicurezza del traffico pedonale; regolare la livelletta della piazza e dei marciapiedi prospicienti i giardini pubblici e pavimentare il sedime viabile, mediante un tappeto bituminoso di 4 cm. di spessore.

Il preventivo di spesa aggiornato ammonta a Fr. 495.000,— e lo Stato partecipa con un contributo fisso di Fr. 240.000,— giustificato dal fatto che è proprietario del sedime di Via Ramogna e di una striscia larga 7 m. attraversante tutta la piazza da Via Ramogna a Via Marcacci e che il Comune di Locarno assume con effetto immediato, in proprietà e manutenzione, tutto il sedime dell'attuale strada cantonale.

Occorre quindi un credito di Fr. 240.000,—.

9. Correzione della strada cantonale ad Avegno

Le strozzature esistenti nell'abitato di Avegno rendono difficile il traffico ed esigono l'installazione di semafori nel periodo del turismo.

Il progetto prevede quindi alcuni allargamenti del campo stradale, con demolizione di tre fabbricati (mappali n. 1202 -1204 - 1205). In tal modo si ottiene anche uno spiazzo utile per la fermata dei torpedoni che fanno servizio tra Locarno e Bignasco.

Il preventivo di spesa, comprese le espropriazioni, è calcolato in Fr. 140.000,—.

10. *Correzione della strada Ascona - Brissago, dal Monte Tabor a Lorello in territorio di Ronco s/Ascona*

Il tracciato attuale della strada Ascona - Brissago, in territorio di Ronco s/Ascona è oltremodo infelice, per il susseguirsi di curve strette e senza visuale, le quali rendono difficile e pericoloso il traffico e specialmente l'incrocio di autocisterne, torpedoni, ecc. anche per il fatto che, mancando quasi del tutto le piazzette di posteggio, gli automezzi sono costretti a parcheggiare lungo il ciglio della strada, restringendo il campo viabile che ha solo 5 - 6 m. di larghezza e ostacolando la fluidità del traffico.

Un altro elemento negativo è la mancanza di un marciapiede, in una zona molto frequentata dai forestieri, per cui anche il traffico pedonale risulta pericoloso, e intralcia quello automobilistico.

Tutte queste deficienze rendono urgente una correzione razionale del tronco di strada, che ha uno sviluppo di 1750 ml.

Il progetto prevede l'allargamento a valle, salvo in tre punti, dove la natura geologica della falda permette uno sbancamento di roccia a monte.

In tal modo si ottiene un campo viabile di m. 7,50 più un marciapiede, verso lago di 2 m., seguendo grosso modo l'andamento planimetrico attuale ma allargando le curve, con raggi quasi sempre superiori a 150 m. Un notevole spostamento a lago, del tracciato esistente, avviene all'imbocco della strada di accesso a Ronco s/Ascona, per migliorare la visuale e la livelletta, con la demolizione di tre fabbricati e la costruzione di un manufatto in cemento armato.

Il nuovo sedime corretto, lascia numerosi scorpori di terreno che saranno preziosi quali piazzette di posteggio, lungo l'intero tronco.

Il profilo longitudinale non subisce modifiche degne di rilievo e le pendenze oscillano da un minimo del 0,3 a un massimo del 3 %.

La correzione rende necessaria la demolizione di 6 case d'abitazione e di 2 rustici.

Una parte notevole dei lavori — e per conseguenza della spesa — è dovuta ai manufatti in cemento armato, che consistono essenzialmente in ponti o travate, a diverse campate, per superare avvallamenti profondi, per lo spostamento del campo stradale a valle, per i passaggi alle darsene, ecc.; sei sono i più importanti di questi manufatti.

Le acque meteoriche vengono raccolte e convogliate da un numero adeguato di tombini e da tubazioni di cemento.

La pavimentazione del campo stradale avverrà mediante impasto bituminoso di 13 cm. di spessore, in tre strati; quella dei marciapiedi, mediante un tappeto bituminoso di 2 cm.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 6.200.000,—.

Il finanziamento dell'opera è stato fissato come segue :

a) sussidio federale	Fr. 2.480.000,—
b) contributo fisso a carico del Comune di Ronco s/Ascona	Fr. 300.000,—
c) a carico dello Stato, rimanenza	Fr. 3.420.000,—
	<hr/>
	Fr. 6.200.000,—

Progetto, preventivo e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato, con ris. gov. del 12 marzo 1963.

Nel termine fissato dalla legge vennero presentati alcuni ricorsi e precisamente: il Municipio di Ronco s/Ascona chiede :

- a) che gli scorpori (vecchio sedime stradale) siano riservati quali piazzette di posteggio e di incrocio e non siano ceduti a privati;
- b) che la camera di chiarificazione della fognatura comunale, alle sez. 101-102 rimanga quale manufatto, sotto il campo stradale, dopo le necessarie opere di rinforzo;
- c) che la correzione dell'imbocco per Ronco s/Ascona, sia prolungata fino a comprendere il ponte sul riale, vicino alla cabina di trasformazione delle SES ;
- d) che alla sez. 148 venga costruito un sottopassaggio pedonale, per garantire la sicurezza delle persone che scendono da Ronco per raggiungere il marciapiede verso lago e la fermata delle autopostali per Ascona;
- e) che tra le sez. 120 e 178 venga eseguito un collettore che raccolga le acque provenienti dalla strada, per convogliarle in località fuori dell'abitato.

Si conferma quanto già scritto al Comune nel febbraio 1963 in risposta a semplici lettere che trattavano le questioni portate nel ricorso :

- ad a) lo Stato non cede scorpori stradali a privati;
- ad b) la proposta è ammessa;
- ad c) la correzione potrà essere prolungata fino al riale, a condizione che i proprietari cedano il terreno necessario in via bonale, senza obbligare lo Stato ad iniziare una nuova procedura per la pubblica utilità;
- ad d) non si ritiene necessaria la costruzione di un nuovo sottopassaggio pedonale; in diversi altri punti della strada Ascona - Brissago si presentano pericoli anche maggiori per il traffico dei pedoni;
- ad e) il collettore è già previsto tra le sez. 120 e 152 e sarà prolungato sulla rimanente tratta che entra in considerazione.

La sig.ra Tielebier Margarete e figlio Guedes Antony (rappresentati dall'avv. Enrico Franzoni, Locarno) contestano la pubblica utilità della correzione, poichè il tracciato corre su un sedime spostato troppo verso lago e formulano in caso di mancata revoca della ris. gov. 12 marzo 1963, le più ampie riserve per indennità ed eventuali contributi; chiedono allo Stato, in permuta, il sedime dell'attuale strada, che resterà libero dopo i lavori di correzione, in modo di poterlo aggregare al loro terreno.

I ricorrenti chiedono inoltre che vengano assunte dallo Stato tutte le spese di modifica e sostituzione dei manufatti esistenti sulle loro proprietà.

Si osserva :

- a) ragioni tecniche dovute all'osservanza delle norme federali per la costruzione delle strade, impediscono di modificare il tracciato, come alle proposte dei ricorrenti;
- b) le pretese per indennità e contributi dovranno essere fatte valere con la procedura di espropriazione;
- c) gli scorpori residuanti dalla correzione (vecchio sedime stradale) non possono essere ceduti ai privati poichè serviranno per posteggi di uso pubblico;
- d) le pretese circa la modifica e la sostituzione dei manufatti esistenti sulle proprietà dei ricorrenti, dovranno essere precisate in sede di espropriazione.

Il ricorso è respinto, in tal senso.

I signori Meyer-Fehr André e Meyer-Desbaillets Edouard (rappresentati dall'avv. Giulio Giuseppe Respini, Locarno), contestano la pubblica utilità del tracciato scelto dal progetto, poichè portandosi tutto verso lago, invade completamente la proprietà dei ricorrenti e la priva della riva, mentre con una leggera curva, potrebbe evitarlo e si costringerebbero gli automobilisti a moderare maggiormente la velocità.

Per ragioni tecniche dettate dalle norme ufficiali sulla costruzione delle strade, il tracciato non può essere modificato e il ricorso è quindi respinto.

11. *Correzione della strada Arcegno - Ronco s/Ascona, in località Gruglio*

La strada Arcegno - Ronco sopporta un intenso traffico turistico e locale dovuto alla bellezza del paesaggio e allo sviluppo edilizio della zona; il campo viabile è stretto e tortuoso, per cui la circolazione si svolge con difficoltà: i lavori di sistemazione hanno quindi carattere di urgenza.

Il progetto prevede la correzione di ca. 500 ml. di strada allo scoglio di « Gruglio » dove esiste una curva strozzata in trincea; il campo carreggiabile che è largo attualmente solo m. 3,30 è portato a m. 6 nel rettilineo e a m. 8,50 in corrispondenza alla curva.

Vengono ricostruiti i ponticelli esistenti e sistemata la tombinatura di drenaggio; la pavimentazione sarà del tipo economico mediante trattamento superficiale.

La spesa è calcolata in Fr. 140.000,— interamente a carico dello Stato.

12. *Espropriazione parziale dello stabile Gamma Franz Marzell a Magadino*

La correzione della strada cantonale nell'abitato di Magadino davanti all'Albergo Svizzero esige l'arretramento dello stabile del signor Gamma Franz e l'espropriazione di una parte del terreno annesso.

Per la demolizione parziale del fabbricato e la sua ricostruzione e per l'occupazione del sedime è stato raggiunto un accordo bonale riconoscendo una indennità complessiva di Fr. 25.500,— (ris. gov. n. 2614 del 21 maggio 1963).

Occorre quindi un credito corrispondente a tale cifra; la spesa è interamente a carico dello Stato.

13. *Correzione della strada Tesserete - Lelgio : tronco ponte di Odogno Lelgio*

Il tracciato attuale lascia molto a desiderare, sia per la sua tortuosità, date le curve prive di visuale, sia per la strettezza del campo viabile; vi si svolge un traffico pesante abbastanza intenso, causa la presenza di cave di sabbia nella regione e di truppe nella caserma di Tesserete.

Si correggono ca. 973 ml. di strada, portando il campo viabile ad una larghezza di m. 5,20 più le banchine.

Le curve avranno raggi minimi di m. 10 e massimi di m. 100. Le pendenze variano dal 4,5 all'11,6 %.

La correzione renderà fluido il traffico, malgrado le numerose curve e i risvolti esistenti.

Per la pavimentazione è previsto un trattamento superficiale, del tipo economico.

La spesa è calcolata in Fr. 380.000,— interamente a carico dello Stato.

14. *Correzione della strada nell'abitato di Biogno*

La strada cantonale Castelrotto - Bedigliora presenta strozzature di m. 2,50 nell'abitato di Biogno, così che la circolazione si svolge con difficoltà e non è possibile il transito degli autocarri e dei torpedoni.

E' quindi indispensabile procedere alla demolizione di diversi fabbricati, tra cui la sagrestia dell'Oratorio, una casa di abitazione e alcuni rustici.

Il campo stradale, ora tortuoso e stretto, sarà allargato a m. 5,20 (m. 6 in corrispondenza alla piazzetta); anche il profilo longitudinale viene opportunamente corretto, così che la pendenza massima risulta del 7,92 %.

La pavimentazione avverrà mediante bitumatura superficiale. La spesa è preventivata in Fr. 120.000,— di cui Fr. 10.000,— a carico del Comune di Biogno-Beride (contributo fisso) e il resto a carico dello Stato.

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 12 luglio 1963. Non è stato presentato nessun ricorso.

15. *Correzione della strada Morcote - Figino : tronco Indipendenza - Burò*

Si svolge su un percorso di ca. 1082 ml., in territorio di Morcote, e fa parte del circuito stradale detto « Giro del monte » per cui è facilmente intuibile l'importanza turistica di questo tronco; nelle immediate vicinanze di Morcote. Attualmente la strada è assai stretta e tortuosa, per cui male si presta al forte traffico che, in piena estate, assume aspetti sconcertanti.

Il progetto porta a 6 m. la larghezza del campo viabile e prevede la formazione di un marciapiede ininterrotto, verso lago, di m. 1,20 - 1,50 in parte a sbalzo.

L'andamento planimetrico, pur non allontanandosi da quello vecchio, migliora sensibilmente il tracciato, mediante curve a raggi amplificati, così che la visuale è notevolmente aumentata; l'andamento altimetrico segue l'attuale, ma il profilo trasversale è più razionale per gli accessi e gli stabili esistenti. Non ci sono manufatti degni di rilievo, ma soltanto muri di sostegno e di controriva. Le acque meteoriche sono raccolte e convogliate nel lago da una apposita tombinatura.

Il sottofondo della strada vien rinnovato, con materiale alluvionale sano e resistente, opportunamente vibrato e cilindrato.

La pavimentazione sarà posata mediante impasto bituminoso di 5 cm., più uno strato di usura di 3 cm.

E' necessaria la demolizione parziale di una casa di abitazione e di due autorimesse.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 1.450.000,—.

Il Comune di Morcote partecipa con un contributo fisso di Fr. 100.000,—; il resto è a carico dello Stato.

Progetto e piano di finanziamento sono stati approvati con ris. gov. del 19 aprile 1963. L'esposizione dei piani ha provocato due ricorsi e precisamente : Il signor arch. Jean Pierre Hakuba, Morcote (rappr. dall'avv. Giancarlo Stafieri, Lugano) nega la pubblica utilità dell'opera, ma limitatamente alla costruzione del marciapiede a valle. Afferma che lungo il tronco stradale in sistemazione, quasi tutti gli stabili e tutte le strade comunali si trovano e si raccordano alla cantonale dal lato a monte; il terreno fra la strada e la riva del lago è stretto per cui — date le limitazioni attuali di legge —, non si presta per nuove costruzioni, almeno di qualche rilievo, così che un marciapiede verso lago è superfluo, mentre sarebbe utilissimo verso montagna, trattandosi di una zona suburbana.

Si accetta il suggerimento, nel senso di esaminare ulteriormente e discutere con il Municipio di Morcote l'ubicazione del marciapiede.

Il signor Giorgio Isella fu Baldassare, Morcote, contesta la pubblica utilità dell'opera, la quale danneggia in modo grave le parcelle 321 e 322 privandole dello sbocco al lago e dell'utilizzazione della spiaggia e si oppone al preleva-

mento dei contributi privati, da parte del Comune, poichè si privano le parcelle 320 e 323 di una parte di terreno pianeggiante, coltivato a vigna: non ne deriva quindi nessun vantaggio. Chiede un risarcimento in natura, mediante cessione di un'equivalente superficie di terreno dello Stato, dove sia possibile costruire darsene e piccoli fabbricati del genere e l'assicurazione che non saranno prelevati contributi a suo carico.

Si osserva che, per ragioni tecnico-costruttive dettate dalle norme per la correzione delle strade cantonali, il progetto non può essere modificato e che una cessione della riva non può entrare in considerazione, per ragioni di principio.

La questione dei contributi privati riguarda unicamente il Comune.

Il ricorso deve quindi essere respinto.

16. *Correzione della strada da Arogno verso il confine di Lanzo d'Intelvi*

La correzione avviene lungo un tronco di ca. 420 m. e va dall'abitato di Arogno (Cà del Feree) verso il confine di Lanzo d'Intelvi e precisamente fino al punto in cui ha inizio la pavimentazione economica, eseguita nel 1962. Questa miglioria è urgente, poichè la strada attuale è molto ripida e stretta, vale a dire inadeguata alle esigenze dell'intenso traffico internazionale.

All'inizio della correzione si eliminano strozzature del campo viabile, demolendo due rustici, in modo che il traffico possa svolgersi liberamente; a monte delle fabbriche, si migliora il tracciato, sbancando rocce sporgenti e allargando la curva. Dalla sez. 30 alla sez. 43 il tracciato vien spostato a valle, demolendo un altro rustico: in tal modo si riduce dal 18 al 15,7% la pendenza attuale della strada.

Il campo viabile avrà una larghezza che raggiunge 6 metri.

La pavimentazione avverrà mediante trattamento superficiale del tipo economico.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 180.000,— di cui Fr. 15.000,— a carico del Comune di Arogno (contributo fisso) e il resto a carico dello Stato.

Progetto e riparto spesa sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 12 marzo 1963.

E' pervenuto un unico ricorso da parte del sig. Willy Gerber, La Chaux-de-Fonds, Avocat-Bille 22, il quale si oppone all'esecuzione dell'opera, poichè la correzione taglia un suo terreno al Castello, acquistato per la costruzione di una casa, così che il progetto non è più realizzabile.

La pubblica utilità dell'opera non può essere qui contestata e il tracciato per ragioni tecniche non può essere modificato; il ricorso è quindi respinto.

17. *Correzione della strada Riva S. Vitale - Brusino Arsizio*

a) Riva S. Vitale - Poiana, in territorio di Riva S. Vitale.

Il tracciato attuale è molto tortuoso, ricco di curve senza visuale e con un campo viabile assai stretto, così che risulta difficile l'incrocio di macchine grosse.

Il tronco da correggere è lungo m. 1137 ca., e va dalla « Battuta », località in cui termina la circonvallazione di Riva S. Vitale, al « Sabbioncello » vale a dire ca. 1300 m. prima del confine giurisdizionale con Brusino Arsizio. Il tracciato rimane suppergiù quello esistente, pur eliminando le curve e le controcure che rendono pericoloso il traffico. L'andamento altimetrico non subisce modifiche degne di rilievo. Data la natura friabile della roccia, sono stati previsti muri di controriva, dove gli scavi hanno una certa importanza.

Le acque meteoriche vengono raccolte da un numero adeguato di tombini e convogliate nel lago da una tombinatura.

Il campo stradale sarà di 6 m. più un marciapiede a valle, di m. 1,50 in parte a sbalzo e precisamente dove si avvicina molto alla riva del lago.

La pavimentazione avverrà mediante miscela bituminosa di 5 cm. di spessore, più un tappeto di usura di 2 cm.

La spesa è preventivata in Fr. 1.380.000,—.

Il Comune di Riva S. Vitale partecipa con un contributo fisso di franchi 60.000,—; il resto è interamente a carico dello Stato.

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 14 giugno 1963, e provocarono i seguenti ricorsi :

Il Municipio di Riva S. Vitale contesta che la correzione progettata abbia un interesse diretto per il Comune e che il tronco da sistemare possa essere considerato zona suburbana. Si oppone al contributo, fissato nella cifra di Fr. 60.000,— poichè sproporzionato alle possibilità economiche del Comune, il quale è oberato dal finanziamento di nuove opere.

Il Comune non intende prelevare contributi privati per questi lavori stradali. I vantaggi che derivano alle condizioni del traffico (internazionale) dalla progettata correzione, non dovrebbero essere giustificazione sufficiente per l'imposizione di un contributo a carico del Comune. Queste sono le ragioni per cui il Comune chiede lo stralcio o — in via subordinata — una notevole riduzione del contributo fissato.

Si fa osservare che le condizioni finanziarie del Comune di Riva S. Vitale sono abbastanza buone per sopportare l'onere di Fr. 60.000,—, il quale non raggiunge nemmeno il 5 % della spesa preventivata per la nuova opera stradale sul suo territorio.

In base ad una recente inchiesta della Commissione per la compensazione intercantonale, risulta che il Comune di Riva S. Vitale è iscritto nella categoria media, vale a dire tra i Comuni in condizioni finanziarie soddisfacenti (confr. tabella degli indici fiscali e finanziari dei Comuni ticinesi).

La rinuncia, da parte del Comune, ad esigere i contributi privati non appare nè opportuna nè logica, poichè questi contributi renderebbero meno gravoso l'onere imposto : comunque la cosa è di competenza del Comune. Per queste ragioni, il ricorso deve essere respinto, e il contributo mantenuto.

Il signor Amilcare Martinelli, Chiasso (rappr. dallo studio notarile Maspoli - Nosedà, Chiasso), chiede la modifica del piano del progetto, nel senso che la correzione avvenga a monte, poichè altrimenti danneggia e svalorizza la sua proprietà levandole il giardino tra la strada e lo stabile.

Contesta l'utilità del marciapiede, poichè in zona lontana dal nucleo abitato e per il fatto che la recente legge sulla protezione delle rive dei laghi limita fortemente all'edilizia le possibilità di ulteriori sviluppi, nella zona in questione. Altro inconveniente è dato dalla difficoltà di manovra per l'uso dell'autorimessa che, a correzione avvenuta, verrà a trovarsi quasi a filo del marciapiede.

Si osserva che il tracciato non può essere modificato senza compromettere le caratteristiche tecniche del progetto; il marciapiede è indispensabile per la sicurezza del traffico pedonale, considerata anche l'importanza turistica della zona.

Il ricorso deve essere respinto.

La signora Lucia Doerre, Riva S. Vitale (rappr. dall'avv. Ercole Doninelli, Chiasso) contesta la pubblica utilità dell'opera e l'opportunità di un marciapiede, considerato inutile.

In via subordinata, chiede che il tracciato sia spostato di 25 cm. verso monte per usufruire di una striscia di sedime privato, già pavimentata, in

modo di diminuire il danno che deriva alla sua proprietà. Si osserva che il marciapiede è indispensabile e che il progetto non può essere modificato: il ricorso è quindi respinto.

La ditta Klingenberg S.a.g.l., Zurigo (rappr. dall'avv. Giuseppe Torricelli, Lugano) contesta la pubblica utilità dell'opera, specialmente a causa della costruzione del marciapiede a valle, il quale restringe il campo stradale disponibile; questo marciapiede è considerato inutile, data la scarsità di traffico pedonale, non solo, ma dannoso, poichè obbliga gli automobilisti a ingombrare il campo viabile, più di quanto avvenga attualmente, allorchè posteggiano la macchina.

La ricorrente trova ingiusto che il peso delle espropriazioni cada su tutte le proprietà poste fra la strada e la via del lago, mentre la correzione potrebbe essere fatta a monte.

Si fa osservare che il marciapiede è indispensabile e che uno spostamento a monte del tracciato, pregiudicherebbe le caratteristiche tecniche del progetto, imposti dalle norme ufficiali svizzere: per conseguenza il ricorso deve essere respinto.

La signora dott. Elisabetta Vogel, Riva S. Vitale, ricorre contro il progetto, il quale priva la sua proprietà di una striscia di ca. m. 1,40 di larghezza, svalutandola gravemente e togliendo la possibilità di qualche altra costruzione; chiede che il tracciato sia spostato a monte, anche per ragioni di economia.

Si ripetono le ragioni già esposte per cui anche questo ricorso deve essere respinto.

Il signor A. Wyss-Meier, Nunningen (Soletta), ritiene il marciapiede troppo largo; chiede che il terreno venga pagato in base al valore commerciale, e che sia indennizzata anche la svalutazione della proprietà. I piani non possono essere modificati e le pretese del ricorrente dovranno essere ripetute in sede di espropriazione.

b) Poiana - Brusino, in territorio di Brusino Arsizio.

Il progetto prevede la correzione di ca. 545 ml. di strada per collegare il tronco già sistemato alcuni anni fa, con la progettata circonvallazione al paese di Brusino.

Il tracciato attuale lascia molto a desiderare, sia per le strozzature esistenti, sia per la larghezza media del campo viabile, poichè non permette l'incrocio di grosse vetture.

Si segue il vecchio tracciato, allargandolo a m. 6, con curve di 200 m. di raggio minimo. La strada avrà un marciapiede a valle, di m. 1,50, parzialmente costruito in cemento armato a sbalzo.

L'andamento altimetrico non subisce modifiche rilevanti; si sono adottate pendenze longitudinali minime del 0,2 %, per il deflusso delle acque meteoriche, raccolte da una tombinatura che scarica nel lago.

Dove la strada si avvicina molto alla riva del lago, sono previste palancole Larsen, a rinforzo dei muri di sostegno.

La pavimentazione avverrà mediante impasto bituminoso di 5 cm. di spessore, più tappeto di 2 cm.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 600.000,—.

Il Comune di Brusino Arsizio partecipa alla spesa con un contributo fisso di Fr. 30.000,—; il resto è a carico dello Stato.

I piani sono stati approvati dal Consiglio di Stato, con ris. gov. del 5 aprile 1963.

Nel termine fissato dalla legge vennero presentati alcuni ricorsi e più precisamente :

Il Municipio di Brusino Arsizio chiede il ripristino degli accessi comunali e parrocchiali alla riva del lago (approdo di barche ecc.).

Si stabilisce che all'inizio dei lavori sarà fissato un sopralluogo al quale parteciperanno i tecnici del Dipartimento costruzioni e i rappresentanti del Comune, per concordare l'esecuzione di queste scale di accesso al lago.

Il signor Poli Giovanni, Brusino Arsizio, in rappr. degli eredi fu Poli Maria, chiede la costruzione di una scala di accesso al lago, tra le sez. 60 e 62, dove c'è un passaggio pubblico : si ripete quanto detto sopra.

Il signor Pietro Soldini, Chiasso, Via ai Crotti, chiede lo spostamento del marciapiede, poichè corre a 50 cm. dalla sua casa di vacanza, svalutandola gravemente.

Se la richiesta non fosse ammessa, domanda di poter sopraelevare lo stabile di un piano, e di essere esonerato dal contributo comunale : si osserva che tali pretese non possono ottenere soddisfazione in questa sede e che dovranno essere oggetto di ricorso con la procedura di espropriazione. Ragioni tecnico-costruttive non permettono lo spostamento del tracciato e — per conseguenza — del marciapiede, per cui il ricorso deve essere respinto.

Il signor Ferdinando Boni fu Icilio (rappr. dall'avv. Ferruccio Pelli, Lugano) chiede la modifica del tracciato, per evitare che la strada tagli. in due la sua proprietà e venga a passare davanti alla sua casa d'abitazione : ne risulterebbero dei vantaggi anche per la viabilità.

Si osserva che uno spostamento del tracciato non è possibile, poichè urterebbe contro le norme tecniche federali adottate per i nuovi progetti stradali così che il ricorso deve essere respinto.

c) Circonvallazione all'abitato di Brusino Arsizio

Il progetto che presentiamo ha studiato la costruzione di ca. 1124 ml. di strada, quasi tutta su nuovo sedime, per evitare l'abitato, in modo che il traffico attraverso il valico di frontiera, possa svolgersi in modo rapido e sicuro lungo una circonvallazione a monte del paese.

Il tracciato attuale, attraverso il nucleo abitato, è tortuoso, con un campo viabile stretto, per cui non è possibile l'incrocio di autocarri e torpedoni. La strada costeggia in alcuni punti la riva del lago, la quale è malsicura e soggetta a franamenti; le vibrazioni del traffico pesante costituiscono un pericolo per la stabilità della riva e dei fabbricati.

In tal modo, solo un tronco di circonvallazione poteva risolvere razionalmente il problema, con un tracciato il più possibilmente basso, cioè lungo il margine superiore dell'abitato, per evitare forti pendenze le quali avrebbero limitato la fluidità del traffico turistico, costringendo quello pesante a velocità molto ridotte.

Il campo stradale avrà una lunghezza di m. 6 più un marciapiede a valle, di m. 1,50. Il tracciato è abbastanza lineare; le curve hanno raggi minimi di 160 m. e le pendenze longitudinali raggiungono solo in due brevissimi tratti il 6,25 e il 6,74 %.

Una tombinatura convoglierà nei corsi d'acqua esistenti o nel collettore della fognatura le acque meteoriche.

Non ci sono manufatti di qualche importanza, ma solo tre grossi tombini di 3 - 4 m. di luce.

La pavimentazione avverrà mediante impasto bituminoso di 5 cm. più un tappeto di usura, di 2 cm.

Il preventivo di spesa ammonta a Fr. 1.400.000,—.

Il Comune di Brusino Arsizio partecipa alla spesa con un contributo fisso di Fr. 160.000,—; il resto è a carico dello Stato.

I piani furono approvati dal Consiglio di Stato con ris. gov. del 5 aprile 1963. Nel termine fissato dalla legge vennero presentati alcuni ricorsi e precisamente :

Il Municipio di Brusino (rappr. dall'avv. Franco Masoni, Lugano), chiede che siano adottate le modifiche del progetto come a lettera 11 febbraio 1963 del Dipartimento costruzioni al Municipio di Brusino Arsizio, rendendo carreggiabile il previsto raccordo tra il sottopassaggio comunale alle sezioni 88 e la nuova strada (punto d) della lettera citata). Chiede anche un'altra modifica del progetto e cioè la formazione di una rampa di accesso e di raccordo tra la nuova strada e la strada comunale alla sez. 103 e ciò per dare uno sbocco al centro abitato.

Nel ricorso citato, il Municipio di Brusino Arsizio chiede che il contributo imposto sia ridotto da Fr. 160.000,— a Fr. 80.000,— e che il vecchio tracciato della strada cantonale rimanga proprietà dello Stato, con obbligo della relativa manutenzione.

Gli argomenti addotti a sostegno di questa richiesta riguardano la natura stessa della strada internazionale, la quale ha un interesse preponderante per il traffico cantonale ed esiguo per quello comunale e la necessità di creare un nuovo sedime stradale più sicuro e stabile, rispetto a quello che costeggia il lago e che va soggetto a franamenti. Altre ragioni fatte valere per una riduzione del contributo comunale sono : la situazione finanziaria del Comune, con un moltiplicatore dell'85 % e gli oneri per le opere in corso o progettate; un confronto con il Comune di Morcote, al quale venne imposto recentemente un contributo del 6,9 % del preventivo per la correzione della strada cantonale, mentre al Comune di Brusino viene caricato un contributo pari all'11,4 % del preventivo di spesa per la strada di circonvallazione.

Si osserva che le modifiche di progetto già concordate con il Comune saranno mantenute per cui fa stato la lettera 11 febbraio 1963 del Dipartimento costruzioni.

Per quanto riguarda il contributo imposto, si fa notare che il Comune di Brusino Arsizio si trova in condizioni economiche soddisfacenti (confr. tabella degli indici fiscali e finanziari dei Comuni ticinesi già citata).

Il contributo è giustificato dal fatto che si tratta della costruzione di una nuova arteria.

In base alla legge 17 gennaio 1951 sulla costruzione e manutenzione delle strade cantonali, lo Stato può prelevare contributi comunali fino al 50 % della spesa sopportata dal Cantone; è stato stabilito un contributo fisso, con notevole vantaggio per il Comune, in considerazione dei sorpassi di preventivo, per l'aumento del costo dei materiali, della mano d'opera ecc.

Un confronto con il Comune di Morcote non può essere fatto poichè in questo caso si tratta della correzione di un tronco di strada esistente tra Morcote e Figino; il Comune di Morcote sarà chiamato a contribuire alla correzione della strada nell'abitato, opera importante e costosa, mentre a Brusino Arsizio, con la strada di circonvallazione il problema stradale è risolto in modo definitivo.

Il ricorso deve quindi essere respinto.

La signora Margherita Bernasconi, Brusino Arsizio, chiede l'accesso mediante una scala, ai mappali 206 - 207 di sua proprietà.

Il signor Polli Aurelio, Brusino Arsizio, chiede la costruzione di una scala di accesso al suo mappale 363 ½.

La signora Polli Lucia, Brusino Arsizio, chiede la costruzione di una scala di accesso ai suoi mappali 214 / 215 / 216 e una rete metallica di protezione sul muro.

La signora Agostina Bernasconi, Brusino Arsizio, chiede la sostituzione delle previste scarpate, mediante muri di sostegno in corrispondenza al suo mappale 345 e una larghezza di m. 1,50 per la scalinata d'accesso.

Il signor Alessio Poli, Brusino Arsizio, chiede lo spostamento del tracciato di qualche metro a monte, per diminuire il danno arrecato ai suoi mappali 701 - 701b - 704 : l'eliminazione delle scarpate sostituendole con muri di sostegno; la posa di cinte, tra la strada e i suoi terreni e la formazione di due accessi, per i mappali 695 - 695b e casa di abitazione.

I signori arch. Ernesto Rossi e Dewein Hermann, Brusino Arsizio, proprietari dei mappali 197b e 197bA, visto che il rialzo del sedime stradale rende difficile l'entrata alle darsene e impossibile il posteggio degli automezzi, chiedono di poter costruire un locale sopra le darsene, con un'altezza massima di m. 1,50 sopra il livello della nuova strada, e ciò dopo l'ultimazione dei lavori stradali.

Il signor Dante Poli, Osogna, proprietario dei mappali 432 - 432a, chiede la ricostruzione del pollaio, con il relativo muro di cinta.

I signori Polli Santino, Carlo e Pio, fu Federico, Brusino Arsizio, proprietari dei mappali 346 - 346 ½ chiedono il ripristino delle sorgenti di acqua potabile che alimentano le abitazioni della stalla in corrispondenza alle sezioni 119 - 121 e la formazione di una scala di un metro di larghezza, per il ripristino del passo pedonale alle sezioni 114 - 115.

La signora Poma Giuseppina, Brusino Arsizio, chiede la formazione di una scala di accesso al mappale 205 al posto di una scarpata.

Tutti questi ricorsi sono intempestivi e dovranno essere ripetuti con la procedura di espropriazione.

Comunque il progetto sarà eseguito in base ai piani esposti, salvo ulteriori accordi di dettaglio con il Comune di Brusino Arsizio.

Sulla base delle esposte considerazioni vi invitiamo a dare la vostra approvazione ai progetti e ai preventivi per il complessivo importo di Fr. 19.549.500,—.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
Ghisletta

p. o. il Cancelliere :
Beati

DECRETO LEGISLATIVO
concernente l'approvazione dei progetti e dei preventivi
e lo stanziamento dei crediti necessari per le opere di sistemazione stradale
del XX. periodo

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 15 novembre 1963 n. 1178 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Sono approvati i progetti delle seguenti opere stradali, per le quali è dichiarata la pubblica utilità e sono accordati i seguenti crediti :

<i>Designazione dell'opera</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	<i>Contributi</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Correzione a Fiesso	140.000,—	140.000,—	—,—
2. Correzione tra Camperio e Campra (Lucomagno)	4.880.000,—	1.220.000,—	3.660.000,—
3. Correzione della strada Lodrino - Iragna	430.000,—	430.000,—	—,—
4. Espropriazione dello stabile De Gottardi, Lumino e sistemazione strada	80.000,—	80.000,—	—,—
5. Correz. della strada di accesso alla Valle Morobbia	495.000,—	335.000,—	160.000,—
6. Correzione della strada della Verzasca (km. 21,200 - 21,800)	499.000,—	499.000,—	—,—
7. Correzione della strada Orselina - Brione	770.000,—	710.000,—	60.000,—
8. Sistemazione di Piazza Grande a Locarno (solo il contributo dello Stato)	240.000,—	240.000,—	—,—
9. Correz. nell'abitato di Avegno	140.000,—	140.000,—	—,—
10. Correzione della strada Ascona - Brissago	6.200.000,—	3.420.000,—	2.780.000,—
11. Correzione della strada Arcegno - Ronco s/Ascona in località Gruglio	140.000,—	140.000,—	—,—
12. Espropriazione dello stabile Gamma Franz a Magadino	25.500,—	25.500,—	—,—
13. Correzione della strada Tesserete - Belgio	380.000,—	380.000,—	—,—

<i>Designazione dell'opera</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Quota a carico dello Stato</i>	<i>Contributi</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
14. Correzione della strada nell'abitato di Biogno	120.000,—	110.000,—	10.000,—
15. Correzione della strada Morcote - Figino	1.450.000,—	1.350.000,—	100.000,—
16. Correzione della strada Arogn - confine	180.000,—	165.000,—	15.000,—
17a Correzione della strada Riva S. Vitale - Poiana	1.380.000,—	1.320.000,—	60.000,—
17b Correzione della strada Poiana - Brusino	600.000,—	570.000,—	30.000,—
17c Circonvallazione all'abitato di Brusino	1.400.000,—	1.240.000,—	160.000,—
Totale	19.549.500,—	12.514.500,—	7.035.000,—

Art. 2. — Non sarà dato corso all'esecuzione delle opere fino a quando i contributi dovuti dai Comuni e dagli altri enti interessati non siano stati fissati in modo definitivo, a' sensi di legge.

Art. 3. — Il contributo dei Comuni sarà versato in due rate : una, e cioè la metà, all'inizio dei lavori, e il saldo a lavori ultimati e collaudati.

Art. 4. — E' accordata ai Comuni la facoltà di imporre ai privati i contributi di legge.

Art. 5. — Il credito sarà iscritto nella parte straordinaria del bilancio dello Stato.

Art. 6. — I ricorsi presentati sono decisi in base alle deliberazioni del Gran Consiglio e la decisione sarà intimata agli interessati dalla Cancelleria dello Stato, contemporaneamente alla pubblicazione del presente decreto nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Art. 7. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi. Il Consiglio di Stato ne fissa la data dell'entrata in vigore.

