

RAPPORTO

della Commissione della Gestione
sul messaggio 9 luglio 1970 concernente l'approvazione del progetto
e la concessione del credito necessario per la costruzione della strada
nazionale da Chiesso al Motto Bartola in territorio di Airolo

(del 24 settembre 1970)

Dei 27 km. che costituiscono la strada del valico del San Gottardo, 19 sono situati su territorio ticinese mentre i rimanenti sono su suolo urano. Sul nostro versante 8 km. sono stati aperti al traffico il 14 luglio 1967 mentre 3 km. dal passo al confine urano sono in avanzata fase di realizzazione e potranno probabilmente essere transitabili nel corso del 1971. Si tratta di imponenti opere di ingegneria che onorano sicuramente i tecnici e le imprese ticinesi che hanno saputo realizzare con non pochi sacrifici, un tracciato ideale per la grande arteria del San Gottardo che, ad ogni apertura stagionale e specialmente durante i mesi estivi, conosce delle punte di traffico molto elevate.

Se consideriamo che altri 3 km. di nuova strada sono inclusi nelle opere di circonvallazione autostradale di Airolo, il messaggio in esame comprende la sistemazione di un tratto di circa 5 km. che da Chiesso porta al Motto Bartola - Foppa Grande. Si otterrà così l'elemento di saldatura fra il tratto inferiore già approvato dal Consiglio federale in data 15 maggio 1968 e quello superiore che porta al Passo.

Per la scelta del tracciato si sono studiate parecchie varianti che sono state illustrate alla Commissione in occasione del sopralluogo del 3 settembre u.s.; fra l'altro nello studio delle possibilità di realizzazione si doveva risolvere la pregiudiziale se seguire l'attuale tracciato con i suoi 13 tornanti, oppure ricavare un segmento completamente indipendente, mantenendo l'attuale strada nella funzione di collegamento locale.

Si è così optato per questa seconda soluzione che offre indubbi vantaggi ambientali anche se si registra un leggero maggior costo (del resto contenuto nel 10 %). Ci sembra opportuno ripetere quali sono le considerazioni che hanno portato alla scelta di un nuovo tracciato :

- completa omogeneità di tracciato su tutto il tratto ticinese della strada del valico ;
- presenza continua di una seconda opera (la strada esistente) quale alternativa nell'organizzazione del traffico ;
- facilità di collegamenti interni dato il permanere della strada attuale ;
- costruzione indipendente del tracciato attuale, con assoluta garanzia per la fluidità del traffico durante tutto il periodo della realizzazione.

Particolare attenzione è stata dedicata all'inserimento nel paesaggio, cercando di deturpare il meno possibile la zona e di preservare la futura strada dal pericolo delle valanghe ; gli studi geologici hanno richiesto un'approfondita indagine nella ricerca del terreno migliore che del resto risulta di natura assai diversa e variante da zona a zona.

La realizzazione dell'opera richiede pure il ripristino della rete stradale secondaria per complessivi km. 1.5 di rete carrozzabile e km. 2 di strade agricole e sentieri.

La strada principale di una lunghezza complessiva di km. 5.3 comprende 1070 ml. di opere d'arte, con un tornante simile a quello di Fieudo e ml. 270 di galleria artificiale; quindi il 25 % del tracciato è costituito da opere d'arte. Per le caratteristiche generali rimandiamo al messaggio che è ampiamente esauriente.

Qualche perplessità può essere espressa per quanto concerne la durata dei lavori prevista in 5 anni e considerando come nel 1971 non verranno eseguite che delle opere preliminari: l'inizio effettivo è previsto per il 1972, per cui i lavori dureranno fino al 1977. Sarà quindi indispensabile trovare un adeguato disciplinamento del traffico che si presenta molto congestionato durante i mesi estivi.

Il costo complessivo dell'opera è valutato al 1. gennaio 1970 in 41 milioni di franchi, così suddivisi:

— oneri per l'acquisto di immobili e diritti	Fr. 1.950.000,—
— costo della costruzione	Fr. 30.220.000,—
— spese generali	Fr. 8.910.000,—
Totale	Fr. 41.080.000,—

Considerato il rincaro medio annuale fino al 1977, la spesa complessiva è stata valutata dagli organi tecnici della sezione strade nazionali in 48 milioni, dei quali 92 % a carico della Confederazione e l'8 % a carico del Cantone. E' quindi richiesto un credito di Fr. 4.000.000,— corrispondente alla partecipazione cantonale che la Commissione della Gestione raccomanda di voler accettare votando nel contempo il decreto legislativo relativo.

Per la Commissione della Gestione:

F. Riva, relatore

Baggi — Borella — Bottani — Generali — Giovannini — Merlini — Pagani G.M. — Poma — Taddei — Tettamanti