

RAPPORTO

della Commissione della Gestione
sul messaggio 27 marzo 1962 concernente l'approvazione del progetto
e del credito necessario per la costruzione della strada nazionale
tratto Motto Bartola - San Gottardo

(del 9 maggio 1962)

La Commissione della Gestione ha esaminato e discusso il messaggio relativo alla costruzione della strada nazionale tra il Motto Bartola e il valico del San Gottardo, che sostanzia il secondo periodo di costruzione delle strade nazionali nel Ticino, il primo essendo quello dell'autostrada Lamone — Chiasso, i cui lavori sono già in parte attuati.

Preliminarmente la Commissione avverte che, per quanto attiene al finanziamento dell'opera e alle soluzioni tecniche non deve esprimere un suo particolare giudizio: il finanziamento è quello previsto dalle norme federali. Al Cantone Ticino spetta un onere dell'8 % della spesa complessiva. E quanto ai progetti e agli aspetti tecnici dell'opera, deve la Commissione attenersi agli studi della Sezione delle autostrade convalidati dal Dipartimento federale dell'interno, nè ritiene dover esprimere altro giudizio se non quello che il tracciato previsto pare soluzione veramente adeguata all'opera sia dal profilo della circolazione stradale sia da quello panoramico.

Quanto all'impostazione del problema sul piano delle attuali necessità di rispondere senza ulteriori indugi alle esigenze e alle palesi insufficienze della strada in questione osserva quanto segue:

Già concordemente, Autorità federali e cantonali hanno conferito, nella graduatoria d'urgenza, il secondo posto a questa tratta che costituisce la parte mediana della nuova strada nazionale di terza classe del San Gottardo. Le ragioni sono evidenti: la strada della Tremola si svolge per quasi 7 km. in una gola che la comprime in 24 tornanti. Il rallentamento del traffico in questa tratta è intollerabile specialmente ora che le due carreggiate hanno raggiunto, nei mesi estivi, il grado di saturazione della circolazione. Il congestionamento prodotto specialmente nella Tremola è causa di imbottigliamenti e, comunque, di difficoltà per molti chilometri a Sud e a Nord. La nuova strada deve presentare un tracciato che garantisca la necessaria fluidità del traffico e che eviti le zone di ammassamento della neve e del suo scorrimento primaverile e autunnale, in modo che siano offerte maggiore sicurezza e più lunga durata di apertura. Raggiunti questi obiettivi, con la soppressione in parte già compiuta e in parte in corso dei passaggi a livello della Leventina e della Riviera, la circolazione Nord-Sud e viceversa registrerà un cospicuo progresso sia dal profilo della sicurezza sia da quello della fluidità.

Due sono i tracciati studiati per una soluzione nuova, che lasci tuttavia intatta la strada attuale: una soluzione sulla sponda sinistra della Tremola, l'altra sulla sponda destra. Il loro confronto dal punto di vista dell'idoneità tecnica, degli influssi geologici e climatologici, dell'attitudine turistica e dell'economicità ha fatto apparire manifestamente migliore la soluzione in sponda destra, più fluida, con due soli risvolti, in regione topograficamente favorevole ed esposta al sole, con tracciato panoramico veramente interessante. La nuova

strada abbandonerà l'attuale alla Foppa grande per dirigersi sul versante della Valle Bedretto fin di fronte a Fontana; un tornante e ritorno nella conca pianeggiante dell'alpe Fieud, sfruttando i costoni di Fieud, per un risvolto a oriente dell'alpe, galleria di 770 metri sotto i costoni fino alle Ganne di S. Antonio poi sviluppo lungo il tracciato della strada militare dei Banchi fino al laghetto omonimo per dirigersi infine direttamente al valico e ricongiungersi alla strada attuale.

Lo sviluppo della nuova strada è di km. 8,4 di cui il 10 per cento in galleria e il 5 per cento in trincea coperta. Il costo preventivo è preventivato in 39,4 milioni di franchi, con un costo medio di 4,7 milioni al chilometro. Il credito è chiesto nella maggiore misura di 44 milioni per tener conto di un rincaro annuo di circa il 6 per cento.

Nel suo messaggio il Consiglio di Stato ha dedicato la dovuta attenzione all'obiezione già sorta discutendosi la graduatoria di urgenza dei diversi tronchi della strada nazionale: cioè che la nuova strada del valico avrebbe compromesso o almeno ritardato la soluzione essenziale della costruzione della galleria stradale sotto il San Gottardo. Ed avverte come occorre a questo proposito osservare in primo luogo, che la strada del valico è prevista dal piano delle strade nazionali, votato dall'Assemblea federale, la quale ha dato pur tuttavia la sua adesione alla mozione con cui si è proposto al Consiglio federale lo studio delle possibilità di realizzazione di un collegamento permanente tra il Ticino e il Canton Uri, aperto per l'anno intero: già da questa impostazione di carattere fondamentale risulta che la soluzione di un problema non può compromettere o pregiudicare l'attuazione dell'altro.

Inoltre la strada al valico avrà la sua giustificazione quale arteria di carattere turistico e via di comunicazione tra la Valle d'Orsera e il Canton Ticino, anche nel caso in cui dovesse essere realizzata con la necessaria tempestività una galleria stradale. Si rileva che il passo del San Gottardo necessita comunque di una nuova strada ai fini del traffico futuro poichè quella esistente non potrà reggere di fronte al continuo aumento che si verificherà in avvenire anche per la circolazione attraverso il valico, nonostante l'esistenza di una galleria stradale.

La soluzione proposta ha il grande vantaggio di conferire entro pochi anni una notevole efficienza al San Gottardo e di evitare quindi spostamenti di traffico in altre regioni. Infine, occorre aggiungere che la sistemazione della parte ticinese del valico si imponeva già da parecchio tempo e doveva essere affrontata in diretta continuità con la creazione della nuova strada dalla parte urana.

Ma il Consiglio di Stato ha voluto interpellare recentemente ancora l'on. consigliere federale Tschudi per accertare i propositi dell'Autorità federale e per chiedere al Dipartimento federale dell'interno l'assicurazione che la costruzione della nuova Tremola non fosse invocata poi quale motivo di rinvio della galleria stradale. E l'on. Tschudi confermava il 25 marzo 1962 che « il momento per la realizzazione di una galleria non dipende dalla Tremola bensì da un'insufficienza di capacità della strada del passo nel suo complesso e dal bisogno di un collegamento aperto alla circolazione tutto l'anno. Non si deve quindi contare che il momento in cui la galleria dovrebbe essere a disposizione dipenda da un miglioramento del tronco stradale della Tremola, perchè questo, rispetto alla lunghezza della strada del passo, è un tratto parziale relativamente breve ».

Ogni dubbio circa l'opportunità di dare seguito immediato alla nuova opera sul San Gottardo sembra per tanto infondato se appena hanno ancora valore — almeno nelle relazioni tra Autorità federali e cantonali — i principi della logica e quelli della buona fede. La Commissione è convinta che non è certamente con l'anticipazione della ricostruzione di una tratta urgente della strada del valico che può essere minimamente compromessa o anche solo ritardata la soluzione

da anni attesa dell'essenziale problema della galleria stradale del San Gottardo, che riveste importanza economica europea e grandissima importanza politica per la Svizzera e il Ticino in modo particolare.

Fatti questi rilievi, la Commissione della Gestione invita il Gran Consiglio ad approvare il disegno di legge accompagnante il messaggio governativo e che approva il progetto della strada nazionale Motto Bartola — San Gottardo nonchè il credito richiesto di 44 milioni di franchi, ritenuto che il 92 % di sussidio federale andrà a degrado della somma dei crediti stanziati.

Per la Commissione della Gestione :

P. Verda, relatore

Agustoni — Antognini — Bernasconi B.

— Boffa, con riserva — Bottani —

Coppi — Generali — Guscelli M. —

Jolli — Rossi-Bertoni — Wyler.

La prima parte del documento riguarda la situazione attuale del paese e la necessità di una riforma costituzionale. La seconda parte riguarda la proposta di una nuova costituzione, che prevede un sistema di governo democratico e un sistema di giustizia indipendente. La terza parte riguarda la proposta di una nuova legge elettorale, che prevede un sistema di voto proporzionale e un sistema di scrutinio segreto.

La quarta parte riguarda la proposta di una nuova legge di amministrazione pubblica, che prevede un sistema di gestione delle finanze pubbliche e un sistema di gestione delle risorse umane.

La quinta parte riguarda la proposta di una nuova legge di amministrazione giudiziaria, che prevede un sistema di gestione della giustizia e un sistema di gestione delle risorse umane.

La sesta parte riguarda la proposta di una nuova legge di amministrazione locale, che prevede un sistema di gestione delle finanze locali e un sistema di gestione delle risorse umane.

La settima parte riguarda la proposta di una nuova legge di amministrazione nazionale, che prevede un sistema di gestione delle finanze nazionali e un sistema di gestione delle risorse umane.

La ottava parte riguarda la proposta di una nuova legge di amministrazione internazionale, che prevede un sistema di gestione delle finanze internazionali e un sistema di gestione delle risorse umane.