

RAPPORTO

della Commissione della Gestione
sul messaggio 26 luglio 1961 concernente l'approvazione del progetto
e del preventivo e lo stanziamento di un credito di Fr. 309.000.000,—
per la costruzione della strada nazionale Lamone - Chiasso

(del 28 settembre 1961)

Due sono i compiti della Commissione della Gestione a dipendenza del messaggio governativo per la costruzione della strada nazionale Lamone - Chiasso : il primo consiste nella ratifica della soluzione tecnica. E' questo un compito più propriamente informativo : il tracciato della strada, le sue caratteristiche, lo scioglimento dei numerosi ed importanti problemi attinenti alla progettazione dell'imponente opera nazionale così come sono presentati e discussi nel messaggio costituiscono il risultato di un profondo studio compiuto con manifesta sollecitudine e convincente validità dalla Sezione strade nazionali istituita l'anno scorso dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni per far fronte, con la maggiore rapidità consentita dalla complessità e dalla mole del programma, alle aspettative del paese che intuisce gli enormi vantaggi di molteplice natura, ma soprattutto economici, della sua attuazione integrale.

Questo studio, compiuto nell'ambito della legislazione federale e cantonale è stato in certa misura facilitato ai tecnici dalla collaborazione con quelle della Confederazione e del Cantone, delle Autorità comunali, così che il progetto è scevro di contestazioni di carattere regionale : le aspirazioni e le esigenze legittime di natura locale hanno infatti incontrato comprensione ed appagamento in tutta la misura in cui le possibilità tecniche potevano consentirlo. E così, se già alla fine del 1960 il progetto della strada nazionale concepito in modo unitario e globale poteva essere presentato all'Autorità federale, nel giro di pochi mesi poteva essere approvato dal Consiglio federale e permettere in conseguenza alla Sezione delle strade nazionali di avviare l'allestimento dei piani esecutivi, taluni dei quali sono già ora conclusi e pubblicati.

In queste circostanze e per recente giurisprudenza dettata dal Consiglio federale, il progetto dal profilo tecnico è in sostanza definitivo : e se teoricamente potrebbero pur sorgere obiezioni e riserve — che quasi certamente non avrebbero altro effetto se non quello di ritardare l'attuazione dell'opera — la Commissione della Gestione è lieta di poter dire, indipendentemente dall'aspetto singolare delle sue competenze in questa materia, di aver preso atto ed approvato per sua convinzione sia il programma di esecuzione dal punto di vista della precedenza data alle singole tratte della strada nazionale, sia le soluzioni tecniche proposte, che ha avuto modo di approfondire e di valutare sulla scorta dei piani durante sopralluoghi effettuati nei punti del tracciato della Lamone - Chiasso che maggiormente hanno impegnato i progettisti e che ne costituiscono i gangli vitali.

Deve infatti la Commissione consentire per la preminenza attribuita all'autostrada che da Chiasso reca a Lugano : e sembrerebbe far torto all'evidenza stessa se qui ci si indugiasse ad indicarne le ragioni, violentemente e rumorosamente proclamate ogni giorno dal traffico invero spettacoloso che fatica a smaltirsi attualmente sulla strada cantonale da Lugano - Chiasso. Parimenti è fondatissimo e ragionevole dar seguito, in secondo luogo, alla costruzione della tratta che dal Motto Bartola conduce al valico del San Gottardo, la quale, per ragioni

anche qui fin troppo note, rappresenta per le comunicazioni Nord-Sud un imbuto che rallenta in modo esasperante la circolazione, con palesi conseguenze per l'economicità della strada e per la sicurezza della circolazione.

Sempre per quanto ha tratto ai problemi tecnici la Commissione si è resa conto della validità delle soluzioni prospettate per l'aggrimento di Lugano e per il suo adeguato allacciamento a nord e a sud con l'autostrada. E' una soluzione complessivamente ottima per la nostra maggiore città turistica, di cui sono largamente considerati ed apprezzati gli interessi economici attuali ed immediati, mentre apre nel contempo vaste possibilità di sviluppi industriali alla periferia, valorizzando ampie e interessanti aree.

Così è apparso alla Commissione realisticamente risolta con il rispetto massimo possibile delle bellezze naturali che anche per l'autostrada saranno oramai importante richiamo, la complessa questione dei tracciati fra Lugano e Capolago con i relativi trafori, l'imponente allargamento del Ponte di Melide, l'elegante suo viadotto d'accesso alla galleria, e i collegamenti in questa località e a Bissone.

Ma già per le ragioni indicate esordendo, non sembra qui necessario ampio riferimento a temi, dibattiti e soluzioni che il messaggio illustra con lodevole concisione e chiarezza e che pertanto sono già a conoscenza del Gran Consiglio. Unicamente si voleva sottolineare che se per ragioni di competenza intorno agli aspetti tecnici della grande opera la Commissione ha svolto, più che altro, un suo compito informativo, nel merito essa sente il dovere di esprimere comunque ed anzitutto vivo compiacimento per l'azione sollecita del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, il quale ha creato con la Sezione delle strade nazionali uno strumento che già ha suscitato eccellente impressione per la validità e la sollecitudine del suo lavoro tanto complesso e arduo, e piena adesione al progetto e particolarmente alle soluzioni tecniche adottate nei punti cruciali della strada, dove l'arditezza del tracciato è documentata dall'esiguità degli spazi disponibili e dalle difficoltà del terreno stesso.

Il secondo compito della Commissione della Gestione consiste nel preavviso concernente il credito di 309 milioni di franchi chiesto per l'esecuzione dell'opera: competenza indiscutibilmente sua. A questo proposito va rilevato come il messaggio sottolinea l'impossibilità di indicare quale sarà per essere la percentuale che di questo imponente credito si assumerà la Confederazione a dipendenza della legge sulle strade nazionali, in quanto i poteri legislativi federali e il Consiglio federale non hanno tutt'ora adottato decisioni inappellabili. E' vero che in questi ultimi giorni, a conclusione della sessione autunnale, Consiglio nazionale e Consiglio degli Stati hanno ratificato la nuova proposta legislativa per il finanziamento della rete delle strade nazionali. Ma siccome, in teoria, deve decorrere ancora il periodo referendario prima che la legge sia applicabile — poichè sembra, stavolta, che non sorgeranno opposizioni — il Consiglio federale non si pronuncerà sulla percentuale di sussidio ai Cantoni probabilmente fino alla primavera del prossimo anno. A ragione, pertanto, il Consiglio di Stato, di fronte alla urgenza dell'opera, è stato indotto a presentare la sua richiesta di credito per la somma globale della spesa prevista, con la clausola della deduzione dei contributi che andranno a favore dell'opera. Un ritardo nella presentazione del messaggio in attesa della conoscenza della percentuale federale di sussidio non avrebbe del resto avuto senso alcuno: sarebbe stata inutile e con palese svantaggio economico ritardata l'esecuzione dell'opera e, dal profilo finanziario, non si sarebbe ricavato vantaggio alcuno, già perchè nessuno può oggi supporre che la costruzione delle strade nazionali possa dipendere dalla misura del contributo federale se non per quanto ha tratto alla durata dell'esecuzione del programma e forse a qualche ridimensionamento, semmai, in qualche non essenziale suo punto. Deve essere ricordato, in proposito, che giustamente il Dipartimento delle pubbliche costruzioni, compreso dell'urgenza di sciogliere qualche problema preeliminarmente importante per la circolazione, ha già praticamente iniziato i lavori del-

l'autostrada con la felice soppressione del sottopassaggio di Bissone, mentre ha appaltato in questi giorni quelli attinenti alla soppressione del passaggio a livello di Melide : e non potrebbe senza danno soprassedere nella delibera di altre opere iniziali senza pregiudicare l'attuazione del programma di costruzione illustrato nel suo messaggio. Già troppi anni, per la lentezza delle decisioni federali, sono trascorsi nell'attesa di dare l'avvio a questa urgente e grandiosa opera nazionale, così che è palese l'interesse generale della Svizzera e quello particolarissimo del Ticino di procedere con tutta la sollecitudine possibile, senza perdere soprattutto in more di natura formale altro tempo prezioso.

Quanto alla sostanza del contributo federale alle nostre strade nazionali occorre ricordare l'immenso sacrificio compiuto da decenni dal Cantone Ticino con scarsi sussidi della Confederazione per migliorare costantemente la viabilità della strada europea del San Gottardo. Chi consideri l'importanza del debito accumulato essenzialmente per le sue arterie di gran traffico dal Cantone Ticino e conosca l'importanza dei transiti sulla dorsale alpina, può ben essere colpito dalla sproporzione esistente tra i nostri interessi regionali e la grandezza del sacrificio compiuto in gran parte per l'impegno civile e insieme politico di non lasciare una strada della massima importanza internazionale in condizioni di cui la Svizzera avrebbe, senza questo nostro sacrificio, dovuto vergognarsi. Ora è però giunto il momento in cui la Confederazione deve comprendere che, sia per queste ragioni del passato prossimo, sia per la difficoltà dei tracciati che rincara enormemente la costruzione delle strade nazionali nel Ticino, sia per il clamoroso crescendo del transito internazionale attraverso il nostro territorio, il contributo federale alle autostrade ticinesi deve essere commisurato appunto a tutti questi fattori e concretato con qualche larghezza : tanto più che l'opera comporta anche, per ragioni geografiche, cospicui rifacimenti di strade cantonali e numerosi allacciamenti di alto costo e invece di modesta portata economica. Non sembra essere nostro compito discutere in questa relazione di percentuali, così come non è stato discusso dei prezzi della strada nazionale, per i quali dobbiamo far fede agli studi e ai calcoli dei tecnici federali e cantonali che hanno esaminato a fondo questo aspetto del problema. Ma ci sembra doveroso ricordare sul tema del finanziamento la documentata memoria del Consiglio di Stato al Consiglio federale ed esprimere la speranza che almeno su questo essenziale problema di carattere e di importanza nazionale, la soluzione della Confederazione sia giusta e che il contributo al Ticino interpreti in tutta la sua validità e in tutti gli aspetti economici e finanziari la particolare situazione del nostro Cantone, che, siamo certi, merita di essere considerata anche dal profilo politico.

Con queste osservazioni la Commissione della Gestione invita il Gran Consiglio a dare il suo voto favorevole al messaggio governativo e al decreto legislativo che lo accompagna, nella certezza che la grandiosa opera appena avviata si concluderà conformemente ai programmi e sarà coronata dalla galleria stradale del San Gottardo, imperativo sempre più categorico per la soluzione integrale del problema delle strade nazionali e di quello non meno importante del collegamento permanente del Ticino al resto della Svizzera.

Per la Commissione della Gestione :

P. Verda, relatore

Antognini — Bernasconi B. — Boffa
— Borella — Bottani — Caroni —
Generali — Giovannini — Olgiati
— Pelli — Rossi-Bertoni — Visani —
Wylter

