

## RAPPORTO

della Commissione della Gestione

sul messaggio 11 aprile 1967 concernente l'approvazione del progetto e la concessione del credito necessario per l'esecuzione delle strade nazionali N. 2 e N. 13 sulla stratta Camorino - Gorduno - Lumino

(del 20 giugno 1967)

Per la realizzazione della *strada nazionale* il Consiglio di Stato ha presentato al Gran Consiglio, nell'arco degli ultimi sei anni, cinque messaggi proponendo — oltre l'approvazione dei progetti per un totale di 71,7 km. di strada — la concessione dei crediti necessari per un totale di 950 milioni di franchi.

Ecco nell'ordine i relativi messaggi :

Messaggi / tratte	km.	Credito
1. Messaggio n. 982 del 28 luglio 1961 per la CHIASSO - LAMONE	30,3	Fr. 309.000.000.—
2. Messaggio n. 1044 del 27 marzo 1962 per la MOTTO BARTOLA - S. GOTTARDO	8,4	Fr. 44.000.000.—
3. Messaggio n. 1357 del 6 aprile 1966 per la LAMONE - CAMORINO e per acquisto terreni	18,5	Fr. 317.000.000.— Fr. 20.000.000.—
4. Messaggio n. 1392 del 10 novembre 1966 per la S. GOTTARDO - CONFINE URANO e crediti suppletori per la MOTTO BARTOLA - S. GOTTARDO	2,8	Fr. 22.000.000.— Fr. 23.000.000.—
5. Messaggio n. 1448 dell'11 aprile 1967 per la CAMORINO - GORDUNO - LUMINO	11,7	Fr. 215.000.000.—
	<hr/>	
	71,7	Fr. 950.000.000.—

Per le tratte :

CHIASSO - LAMONE	km. 30,3
LAMONE - CAMORINO	km. 18,5
CAMORINO - GORDUNO - CASTIONE	km. 8,—
	<hr/>
	km. 56,8

la strada nazionale ha le caratteristiche di I. classe :

- senza incroci a livello
- con carreggiate separate per i due sensi di marcia
- con una sezione tipo a 4 corsie e due corsie di emergenza

Per la tratta

CASTIONE - LUMINO (strada nazionale N. 13) km. 3,7

la strada ha le caratteristiche di II. classe

- senza incroci a livello
- una sola carreggiata a due corsie di marcia e due ridotte corsie di emergenza, larghezza totale m. 14, senza separazione fra le due direzioni di marcia.

Per la tratta

MOTTO BARTOLA - CONFINE URANO km. 11,2

la strada è di III. classe

- una sola carreggiata a due corsie di marcia non separate larghezza utile m. 7,50 - larghezza totale con cunette, banchine e protezione m. 9,60.

Con le opere indicate avremmo :

km. 56,8 di strada di I. classe  
km. 3,7 di strada di II. classe  
km. 11,2 di strada di III. classe,

con un totale quindi di km. 71,7 il che rappresenta circa il 50 % dell'intera strada nazionale che si deve realizzare nel nostro Cantone.

Una prima tratta della strada nazionale N. 2, la Chiasso-Mendrisio, è già stata aperta al traffico nell'ultima settimana dello scorso dicembre.

Entro i primi sei mesi del 1968 sarà ultimata la Mendrisio-Grancia e si spera di poter terminare la Grancia-Lamone entro la primavera del 1969; conseguentemente per tale epoca l'intera tratta Chiasso-Lamone potrà essere aperta al traffico.

Era ferma intenzione dell'Autorità cantonale di continuare, in modo regolare, la costruzione della strada nazionale da sud verso nord, ed è per questa ragione che in data 6 aprile 1966, con il suo messaggio n. 1357 il Consiglio di Stato ha chiesto ed ottenuto dal Gran Consiglio, l'approvazione dei progetti ed i crediti necessari per la costruzione della tratta LAMONE-CAMORINO.

Benché l'Autorità federale avesse approvato definitivamente i progetti, la stessa si è opposta alla immediata realizzazione di quest'opera in quanto la Commissione Hürlimann, che ha l'incarico di decidere quali lavori devono avere la priorità, ha stabilito che la tratta Camorino-Gorduno - Lumino deve essere iniziata prima della Lamone - Camorino; pertanto viene presentato il messaggio n. 1448 dell'11 aprile 1967 mediante il quale il Consiglio di Stato domanda l'approvazione del progetto e la concessione del credito necessario relativi a tale opera.

Le caratteristiche di quest'opera, o meglio di queste opere, sono chiaramente illustrate nel messaggio.

Infatti :

- per la strada N. 2, oltre ad indicarne chiaramente il tracciato si danno le ragioni per le quali — fra le diverse soluzioni prospettate — si è scelto il tracciato sulla sponda destra del Ticino, senza con questo invadere le terre basse di Montecarasso, eliminare il centro direzionale della stazione di smistamento dell'AET, e costruire una galleria di circa 3-400 metri.  
Questa soluzione si giustifica anche economicamente.
- La strada N. 13 è quella che corre all'estremità meridionale del Cantone Grigioni, lungo l'argine destro della Moesa, ed è quindi logico che anche nel tratto

ticinese segua lo stesso principio. La strada N. 13 a Castione si inserisce nell'allacciamento per continuare fino all'interscambio di Gorduno, opera questa di grande mole, che permette di passare da una autostrada all'altra, in qualsiasi direzione e senza incroci a livello.

L'interscambio non deve essere considerato come un allacciamento, il quale è nient'altro che il punto di collegamento dell'autostrada con la rete locale.

A dipendenza del tracciato autostradale devono essere eseguite importanti opere di correzione del fiume Ticino. Le stesse sono state approvate dall'Ufficio cantonale dell'economia delle acque e dall'Ufficio federale delle strade e delle arginature, e si inquadrano nel progetto generale di tutte le opere fluviali da Arbedo alla foce.

#### *Opere d'arte*

Si costruiranno opere d'arte per una lunghezza totale di m. 1.150, il che rappresenta il 10 % della lunghezza della tratta.

Esse sono :

Ponte sul Ticino alla Morobbia	m. 290
Ponte sul riale di Sementina	m. 50
Ponte sul riale di Gorduno	m. 50
Viadotto Gorduno - Castione	m. 520
Piccole opere (totale)	m. 240
	<hr/>
	m. 1150

Il costo medio della strada al km. è calcolato in Fr. 15,6 milioni, mentre per la tratta Lamone - Camorino era stato preventivato un costo medio di Fr. 17,1 milioni al km.

Fatti questi rilievi la Commissione della Gestione invita il Gran Consiglio ad approvare il progetto della strada nazionale N. 2 e N. 13 sulla tratta Camorino-Gorduno - Lumino, nonché approvare il credito richiesto di franchi 215.000.000.—, ritenuto che il 92 % di sussidio federale andrà a degrado della somma dei crediti stanziati.

*Per la Commissione della Gestione :*

N. Rossi - Bertoni, relatore  
Agostinetti — Baggi — Bottani — Galli — Generali — Giovannini — Guscetti — Merlini — Olgiati — Pagani — Pelli.

