

RAPPORTO
della Commissione della Gestione
sul messaggio 25 agosto 1964 concernente l'approvazione dei progetti
e lo stanziamento dei crediti necessari per le opere di sistemazione stradale
del XXI periodo

(del 26 novembre 1964)

Per la realizzazione di 27 opere di sistemazione stradale, il Consiglio di Stato, con il messaggio del 25 agosto, n. 1242, chiede un credito di Fr. 17.196.740,—, dei quali: Fr. 16.507.740,— a carico dello Stato e Fr. 689.000,— a carico di enti pubblici e privati.

Si tratta, sostanzialmente, di continuare l'opera avveduta e coraggiosa, praticamente iniziata nel 1960, nell'intento di riguadagnare il tempo perso e di dotare il nostro Cantone di una rete stradale efficiente e che risponda pienamente alle esigenze del traffico, anche locale, sempre crescente.

Negli ultimi 10 anni, per la sistemazione delle strade cantonali, si sono spesi:

1954	Fr. 6.422.728,51
1955	» 7.097.181,82
1956	» 7.614.406,61
1957	» 8.185.223,22
1958	» 8.302.182,97
1959	» 11.526.187,67
1960	» 14.618.104,62
1961	» 19.806.206,29
1962	» 33.245.956,46
1963	» 24.981.199,89

mentre negli ultimi 4 anni si sono votati crediti per:

anno 1960	Fr. 15.566.800,—	XV a	Fr. 10.144.800,—
		XV b	Fr. 4.422.000,—
anno 1961	Fr. 37.907.118,—	XVI a	Fr. 23.179.378,—
		XVI b	Fr. 14.727.740,—
anno 1962	Fr. 28.484.340,—	XVII	Fr. 18.627.000,—
		XVIII	Fr. 9.857.340,—
anno 1963	Fr. 32.281.554,—	XIX	Fr. 12.732.054,—
		XX	Fr. 19.549.500,—

Il quadro dello sforzo fatto dal Cantone in questi ultimi anni, in materia di realizzazioni stradali, sarebbe incompleto se non ricordassimo, anche in questa sede, l'avvio delle opere autostradali, iniziate nel 1962 e che ora sono in fase di piena realizzazione da Chiasso a Bioggio e dal Motto Bartola al passo del San Gottardo.

Tuttavia, com'è noto, il programma di realizzazione della nostra autostrada è « frenato » dalle Autorità federali, le quali intendono dilazionare i crediti per quest'opera, ritardando così sensibilmente la sua realizzazione.

Le conseguenze negative per il nostro Cantone, derivati da questa decisione, sono facilmente immaginabili. Per questo motivo il Consiglio di Stato ha ritenuto opportuno inserire nelle opere previste per il XXI periodo, delle sistemazioni nella rete stradale cantonale, alcune delle quali di notevole portata :

- a) la sistemazione della strada del Ceneri,
- b) la correzione della strada Vezia - Cadempino,
- c) la correzione della strada Cresciano - Osogna / Stazione FFS.

La Commissione della Gestione, mentre condivide le argomentazioni esposte nel messaggio per quanto ha tratto alla immediata sistemazione dei tratti della strada cantonale più sopra citati — alcuni già insistentemente sollecitati dalla Commissione della Gestione (strada del Ceneri) — ritiene opportuno invitare il Consiglio di Stato a voler riprendere contatto con l'Autorità federale affinché queste opere abbiano a beneficiare dei sussidi federali.

Le caratteristiche tecniche delle singole opere sono brevemente ma anche chiaramente illustrate nel messaggio, ragione per la quale non si ritiene necessario portare altri chiarimenti, ad eccezione dell'opera n. 8 — la strada Peccia - Fusio — la cui larghezza minima è prevista in m. 6, e non m. 5,20, come indicato nel messaggio.

Per quanto concerne la spesa, si può affermare che i preventivi sono attendibili.

Una cifra che a prima vista potrebbe impressionare è quella che si riferisce alla strada del Ceneri (Fr. 4.950.000,—), quando in precedenza, per la stessa opera, è già stato votato un credito di Fr. 3.300.000,— (XIX periodo) ; il che porta il costo per la sistemazione dei km. 7,2 di questa strada (dal primo risvolto sopra Cadenazzo alla rampa sud verso Rivera) a Fr. 8.250.000,—.

L'ultimo tratto della rampa sud, per circa 700 m., sarà corretto con i lavori di costruzione dell'autostrada e buona parte della spesa sarà coperta dal credito per le strade nazionali.

Abbiamo detto che la spesa per quest'opera può apparire eccessiva, mentre in effetti non lo è se si pensa :

- a) che questa arteria avrà una larghezza costante di m. 13, con 4 piste, due per il traffico leggero e veloce e due corsie laterali di m. 3 per il traffico lento e pesante, più una banchina a valle di 1 m., e una cunetta a monte di m. 0,50 : una strada, quindi, che ha quasi le caratteristiche di un'autostrada di I. classe e il cui costo risulterebbe di Fr. 1.145.833,— per km., mentre, secondo le indicazioni fornite dai Consiglieri federali Tschudi e Bonvin nella conferenza stampa tenuta a Berna il 3 novembre scorso sul finanziamento delle strade nazionali, il costo medio per km. di una strada nazionale di I. classe, sarebbe di Fr. 8.100.000,— ;
- b) che la posta maggiore è data dalla spesa per la pavimentazione, eseguita in calcestruzzo-Windegg, che figura esposta per un importo di Fr. 3.263.000,—, mentre nel primitivo progetto (XIX periodo) la spesa per la pavimentazione era contenuta in Fr. 850.000,— ; ma si trattava di una pavimentazione in catrame sovrapposta all'attuale, in dadi di porfido, pavimentazione che ha dato risultati estremamente negativi. La strada in calcestruzzo, sensibilmente più costosa, oltre offrire una notevole maggior sicurezza, riduce sostanzialmente la spesa di manutenzione, la quale si aggira su Fr. 0,05 il mq. all'anno.

Ciò premesso, la vostra Commissione della Gestione ha accettato integralmente i progetti come presentati dal Consiglio di Stato, respingendo i ricorsi relativi alle singole opere, conformemente alle proposte governative: conseguentemente propone al Gran Consiglio di aderire al messaggio del Consiglio di Stato.

Per la Commissione della Gestione:

Rossi-Bertoni, relatore

Agustoni — Boffa — Borella — Bot-
tani — Coppi — Fraschina — Generali
— Guscetti — Lepori, con riserva —
Patocchi — Visani
