

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente la concessione dei crediti necessari per lo studio
dei progetti di costruzione dell'autostrada Castione - Chiasso

(del 26 marzo 1957)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Questo messaggio intende orientare il Gran Consiglio sugli studi in corso per l'assetto delle comunicazioni stradali di grande traffico e proporre la concessione di un credito per l'allestimento dei progetti esecutivi parziali. A chi obiettasse che le Camere federali non si sono ancora pronunciate sul complesso del problema, sugli articoli costituzionali e la legge, onde non sarebbe certa la realizzazione del vasto programma prospettato, risponderemmo che le condizioni della viabilità nei punti più nevralgici della strada del Gottardo sono tali per cui, o con il programma attualmente in corso, o nell'ambito delle autostrade, il problema deve essere risolto. Per questa ragione gli studi, sulla scorta della nuova concezione, devono pure essere condotti con tutta sollecitudine, al fine di poter iniziare la costruzione non appena saranno disponibili i crediti.

Diremo in seguito le previsioni per questa disponibilità.

Il 15 settembre 1954, con disposizione del Dipartimento federale dell'inter-no, veniva costituita la Commissione federale di pianificazione, con il compito precipuo di allestire un piano generale di autostrade per la Svizzera e di proporre le misure costituzionali e legislative per realizzarlo.

La Commissione, suddivisa in cinque sottocommissioni, ha più tardi dovuto estendere il suo mandato alle strade di grande traffico, poichè subito emerse la impossibilità di considerare un piano di autostrade, senza tenere in debito conto i grandi collegamenti che a queste apportano il traffico.

Vogliamo qui riassumere, ad informazione del Gran Consiglio, i criteri fondamentali che hanno guidato i lavori della Commissione, peraltro non conclusi. In ordine di tempo è viva la speranza che entro il prossimo autunno il Consiglio federale possa disporre dei risultati degli studi. Deliberazioni parziali sono però già consegnate, come gli articoli costituzionali, la legge sulle strade nazionali, affinché l'Autorità esecutiva e quella legislativa possano procedere alla formazione delle basi giuridiche per la realizzazione dell'opera.

Nel settore della disposizione politico-tecnica, vennero avanzuto coordinati gli elementi di giudizio, considerando la topografia del paese, gli agglomerati, l'industria, l'agricoltura, per scendere da questi all'analisi dei traffici, con vasti rilievi sulla concentrazione dei veicoli a motore, il trasporto di merci, l'aumento della motorizzazione e la circolazione sulle arterie principali.

Questi elementi hanno permesso di stabilire le correnti di traffico nazionale e internazionale.

Una extrapolazione, fondata su osservazioni del passato, conduce alla valutazione dei traffici in futuro.

Dalla valutazione dei traffici presenti e futuri, emerge il programma stradale per ogni regione del paese, nonché la determinazione della capacità della strada.

Si distinguono due tipi di autostrade: quella di prima classe a quattro sedi, di complessivi ml. 26 di larghezza, quella di seconda classe, con due sole sedi, più le banchine di sosta. Le strade nazionali, che non hanno le caratteristiche

dell'autostrada (strada chiusa) sono prevalentemente previste per 9 metri di larghezza, e saranno in futuro doppiate, se necessario, specie nelle regioni alpine.

Le strade a quattro sedi si giustificano quando le medie annuali raggiungono i 5000 veicoli al giorno. Non è qui il caso di soffermarci sugli ulteriori elementi di valutazione, come l'economia nell'esercizio, a seconda del tracciato, il potenziamento economico di una determinata regione, i costi, la difesa nazionale ecc. Nella disputa invece fra autostrada e strada libera a quattro sedi, giova ricordare che gli specialisti sono unanimi nel dare la preferenza alla autostrada, per la maggiore sicurezza dovuta all'assenza di incroci, di imbocchi non vigilati e del traffico pedonale e ciclistico lento.

Una strada a quattro sedi, libere, è estremamente più pericolosa di una strada con due sole piste, già per l'aumentata velocità dei veicoli e l'ampiezza dell'attraversamento.

E' certo prematuro discutere il programma generale, che d'altronde non è ancora completo. Nelle grandi linee, le autostrade collegheranno Ginevra con il lago Bodanico, passando per San Gallo, e Basilea con Chiasso, salvo una interruzione nella zona alpina, dove nè il traffico ne giustifica la costruzione, nè il terreno lo rende possibile. Per le grandi arterie europee, dove primeggia il Gottardo si è però dell'opinione che l'autostrada, nella sua definitiva forma, dovrà essere spinta il più possibile verso le alpi.

Nel Ticino, mentre in un primo tempo si credeva di costruire solo una strada di grande traffico, le statistiche hanno dimostrato la necessità di una autostrada almeno da Castione fino a Chiasso. Diremo in seguito delle sue caratteristiche e del programma, poichè vogliamo far precedere alcune considerazioni sulla problematica dei traffici nord-sud.

Le relazioni commerciali fra la Svizzera ed i paesi mediterranei, sono meno intense di quelle orientate verso i paesi del nord. Nei nostri traffici — se si fa astrazione dalla circolazione locale — prevale l'elemento turistico su quello commerciale. Inoltre, il traffico commerciale nord-sud appartiene più alla ferrovia o all'aviazione che alla strada. Questa considerazione è importante specie agli effetti dello studio del passaggio delle alpi.

I traffici turistici europei sono invece prevalentemente orientati verso il sud. Una statistica dimostra che i pernottamenti dei turisti europei nella zona mediterranea (Italia - Francia - Spagna) raggiungono il 40 % di tutti i pernottamenti, mentre l'Europa centrale ne raggruppa il 25 %, l'Europa occidentale il 23 % e gli stati nordici il 12 %.

Fra i paesi mediterranei l'Italia raggruppa il maggior numero di pernottamenti in provenienza dalla Germania ed è preceduta solo dalla Francia per quelli provenienti dall'Inghilterra. Le entrate in Italia dal Ticino, sono ben superiori a quelle vantate dal Vallese e dai Grigioni. (Circa il 60 % Ticino, 23 % Grigioni, 17 % Vallese).

Non è da dimostrare che il Gottardo registra il più intenso traffico automobilistico nord-sud rispetto agli altri valichi europei, e che la dorsale Basilea-Chiasso, rappresenta un settore dell'arteria stradale più importante d'Europa. Domani lo sarà in misura ancor maggiore, per lo sviluppo economico delle vicine nazioni al nord ed al sud e per una sempre più grande concentrazione economica delle nazioni dell'ovest europeo.

I problemi che siamo per risolvere sono pertanto legati ad un vasto orizzonte di traffici e costituiscono l'anello di una catena che si estende ben oltre i confini cantonali e le frontiere nazionali. L'autostrada del sole in Italia, e la Francoforte-Basilea nel nord, non faranno che accrescere l'importanza della dorsale nord-sud Svizzera ed il disagio sulle nostre strade, ragione per cui la più grande attenzione deve essere dedicata al problema dei traffici, e soprattutto occorre predisporre affinché non appena i mezzi saranno stanziati o anche anticipando i medesimi, si possano mettere in cantiere le opere più urgenti.

Non vuole essere qui discusso il problema dei valichi alpini e delle gallerie stradali che formerà oggetto di altro messaggio. Il Consiglio di Stato ha già riferito in Gran Consiglio le linee direttrici della sua politica: pur riaffermando che l'interesse principale è rivolto verso il Gottardo ed i suoi accessi, il Cantone intende sorreggere tutte le iniziative che hanno probabilità di successo, capaci di creare nuovi collegamenti o di migliorare gli esistenti al nord delle Alpi.

Per quanto riguarda i valichi di frontiera, porte del traffico turistico lontano ma anche del traffico vicino fra i centri lombardi e il Ticino, la politica del Consiglio di Stato vuol pure essere improntata alle più ampie vedute.

Le soste interminabili, le difficoltà di frontiera, alla lunga stancano il turista e più ancora chi non viaggia per diporto ed ha meno tempo, inducendolo a scegliere altre vie. Chiasso, per la sua organizzazione, vuol essere il nostro valico principale, da attrezzare convenientemente e con urgenza.

Ma gli altri valichi, nel limite del possibile, devono essere miglicrati: a Brissago già si fecero importanti lavori, mentre che Dirinella è legato all'assetto del Gambarogno. Ponte Tresa deve ricevere un nuovo ponte e la strada lacuale, non appena conclusi gli accordi internazionali relativi anche al valico della Torrazza di Caslano.

Stabio, con sbocco su Mendrisio, guadagna in importanza e si rende necessaria la circonvallazione. Per Novazzano, Pedrinato e per Maslianico già esistono precise indicazioni. Queste aperture consentiranno un alleggerimento del traffico di Chiasso; nel contempo una nuova dogana a Brogeda permetterà di assolvere più rapidamente le formalità doganali.

Le misure qui prospettate e quelle di cui si dirà in seguito sono tanto più necessarie in quanto l'utilizzazione delle nostre strade e in genere dell'attrezzatura per i traffici è messa a contributo da punte sempre più accentuate nei mesi di giugno, luglio, agosto e settembre.

Ci si può domandare se le attrezzature dei traffici (strade, posteggi, dogane) devono essere dimensionate per queste punte. La risposta è in funzione del presumibile apporto alla economia generale del Cantone da parte del turismo, non senza notare che le punte non sono momentanee, bensì elevate per almeno quattro mesi, e pure importanti nei giorni festivi, salvo l'inverno, per l'apporto dei popolosi centri lombardi.

Un recente studio dell'Ufficio del turismo del Cantone di Vaud valuta a Fr. 40,— al minimo per giorno, la spesa media del turista, compreso alloggio, vitto, acquisti, escursioni, divertimenti. L'Ufficio svizzero del turismo indica in Fr. 100,— al giorno la spesa media del turista americano. Calcolando nel 1955, nel Ticino, con 2.400.000 pernottamenti, si avrebbe un apporto di 96 milioni annui alla economia. In questo importo non sono naturalmente compresi gli apporti dei turisti domenicali e di coloro che non pernottano, nonché l'apporto dei campeggi e delle camere in case private. Una valutazione di questo importo appare estremamente difficile. Per il 1956, con 2.500.000 pernottamenti, l'apporto sarebbe di cento milioni di franchi.

Di fronte a queste cifre, che ci sembrano prudenziali, occorre pure affermare che le nostre strade devono essere sistemate non solo per assorbire queste punte, ma anche per quelle che registreremo in avvenire, e di cui si dirà più oltre.

La Commissione plenaria di pianificazione, su proposta dei comitato I e IV ha, con voto unanime, il 14 febbraio 1957, accolto le proposte di un gruppo di studio presieduto dal capotecnico cantonale e composto di specialisti della materia, tra cui, per il Cantone, l'aggiunto al capotecnico per la sistemazione generale.

La risoluzione riguarda la autostrada Castione - Chiasso. Non sono ancora ultimati gli studi per il tratto Gottardo - Castione, la cui sistemazione in grande stile non è di così evidente urgenza, bastando per una lunga serie di anni il rifacimento graduale dell'attuale strada.

La decisione suona :

1. La tratta da Castione a Chiasso deve essere progettata, per principio, come autostrada.
2. Il tracciato della strada viene così stabilito :
Castione - Arbedo circonvallazione di Bellinzona - Ceneri - Taverne - Cadempino est, Vezia - Cinque Vie - circonvallazione di Lugano con galleria a Sorengo - Paradiso - Melide - Capolago - circonvallazione ovest di Mendrisio - Chiasso - Brogeda.
3. I progetti esecutivi per il settore del ponte di Melide e per la circonvallazione di Chiasso devono essere subito studiati.
Il tracciato Taverne - Cinque Vie necessita di ulteriore studio.
4. Per la progettazione sono da applicare le norme generali stabilite dalla Commissione plenaria.

A questa deliberazione hanno condotto le considerazioni che riassumiamo dal rapporto del Gruppo del Ticino sud, rinviando, a migliore comprensione del tracciato e degli elementi di traffico, agli allegati 1 e 2.

Il censimento sulla circolazione svizzera esperimento il 24 giugno 1955 ha fornito i seguenti dati :

Mendrisio	2 - 64	4154 autoveicoli
Ponte - diga Melide	2 - 63	5606 autoveicoli
Lamone	2 - 62	4095 autoveicoli
Monte Ceneri	2 - 61	3143 autoveicoli
Arbedo	2 - 59	3595 autoveicoli

Questa arteria, in particolare il tratto Chiasso - Lugano, è fra le più frequentate della Svizzera, ed il suo traffico raggiunge, in determinati settori, già attualmente quello previsto per una autostrada.

Le medie annue e le medie estive danno per raffronto i valori del seguente specchio, in cui figurano anche le medie del 1980, considerando un traffico doppio dell'attuale. In considerazione della attuale scarsa motorizzazione italiana si può anche prevedere un incremento più grande. Trattandosi in parte di traffico di transito, all'interno dei settori non si notano grandi differenze, salvo nella zona di Lugano, influenzata dal traffico cittadino.

Località	Auto al giorno 1955			Auto al giorno 1980		Veicoli a motore al giorno 1980	
	media anno	media estiva	mass. orario	media anno	media estiva	media anno	media estiva
Mendrisio	3203	3636	521	6406	7272	7200	8300
Pte. diga Melide	4067	4972	1319	8134	9944	8740	10890
Lamone	2879	3767	552	5758	7534	6330	8400
Monte Ceneri	2524	3412	523	5048	6824	5430	7440
Cadenazzo	2024	2603	436	4048	5206	4390	5780
Arbedo	2544	3443	582	5088	6886	5750	7920

Per realizzare l'autostrada, devono essere superati due importanti ostacoli :

1. Il raccordo con il valico di confine di Chiasso, dove, nelle ore di punta, avvengono concentrazioni tali da immobilizzare il traffico sulle arterie di raccordo per molti chilometri e da richiedere agli automobilisti più di due ore per il passaggio della frontiera, malgrado le semplificate formalità doganali.
2. Il ponte-diga di Melide, dove la linea ferroviaria del Gottardo ha ancora l'ultimo tratto a binario unico, e dove esistono due passaggi a livello sulla strada principale.

Difficoltà minori si presentano per l'aggrimento degli abitati di Chiasso e Lugano e per lo sviluppo dell'autostrada lungo i versanti scoscesi che inquadrano il lago di Lugano da Capolago a Capo S. Martino verso Paradiso.

Per quanto concerne la circosvalazione di Lugano, esistono recenti censimenti rilevati alla periferia della città nelle giornate di domenica 11 e giovedì 15 settembre 1955, dai quali risulta che il traffico in transito fra Paradiso e Massagno è di circa il 20 % del traffico totale.

Conformemente agli accordi italo-svizzeri, il valico doganale per il traffico merci sarà trasferito da Chiasso-strada a Brogeda. Poichè l'attuale valico sulla strada principale Chiasso-Como potrà con il tempo assorbire soltanto una piccola parte del traffico turistico, si deve prevedere anche per questo un nuovo valico. Secondo le indicazioni delle competenti Autorità italiane, consultate al riguardo, l'autostrada Milano - Confine svizzero avrà il punto terminale ai piedi del Monte Olimpino. Il gruppo regionale ha studiato la possibilità di un percorso ai piedi del Penz, con raccordo diretto all'autostrada italiana. Senonchè un simile tracciato urta contro il progetto di ampliamento della stazione merci delle F.F.S. i cui binari si sviluppano essi pure alle pendici del Penz.

Per realizzare l'autostrada ai piedi del Penz si dovrebbero spostare i binari ferroviari, ed è molto probabile che le F.F.S. vi si opporrebbero. Tale spostamento sarebbe inoltre di ostacolo allo sviluppo di Chiasso nel suo quartiere industriale che sorgerà tra il Penz e l'abitato. Il Penz è poi un declivio sito a nord, inidoneo a causa della neve, della nebbia e del gelo che vi abbondano nella stagione invernale.

Per tutti questi motivi, la Commissione è giunta alla conclusione che il valico per il traffico automobilistico deve pure essere previsto a Brogeda. L'allacciamento con l'autostrada italiana richiede un apposito raccordo, il cui tracciato in territorio italiano non è ideale.

Gli inconvenienti sono per altro notevolmente ridotti dal fatto che il valico doganale da una parte, e l'ingresso nell'autostrada a pagamento dall'altra, esigono comunque una fermata ed una sosta degli automobilisti più o meno lunga. Il traffico sul raccordo fra questi punti di fermata deve forzatamente praticarsi in modo assai lento, sicchè non appare necessario un raccordo in Italia come vera e propria autostrada. La strada dovrebbe nondimeno essere tale da consentire una divisione del traffico a seconda della direzione e del suo genere (merci e persone).

Del traffico merci proveniente dall'Italia, il 60 % - 80 % è diretto alla stazione di Chiasso, dove le merci vengono caricate sui vagoni ferroviari. Soltanto il 20 % - 40 % di tale traffico prosegue per il Ticino e verso il Gottardo. E' pertanto di estrema importanza assicurare una circolazione senza intoppi tra il posto doganale e la stazione merci di Chiasso. Per questo motivo tale raccordo, per il quale si utilizzerà la strada camionale già esistente, debitamente ampliata, deve essere separato dall'autostrada; vi sarà inoltre, all'uscita del posto doganale, un raccordo con l'autostrada per Lugano destinato a servire al traffico merci. Indispensabile è una soluzione radicale, veramente funzionale dal punto di vista tecnico, del complesso doganale di Brogeda. In particolare il traffico locale proveniente da Chiasso e diretto a Pizzamiglio-Vacallo o in

Valle di Muggio non deve attraversare l'autostrada a livello, ma mediante due soprapassaggi adeguati.

Grazie ad una opportuna correzione del torrente Breggia l'autostrada, conflinante con la camionale, si svilupperà sempre sulla sponda destra del fiume, occupandone il letto e riducendo così ai semplici bisogni per la correzione della Breggia l'espropriazione dei terreni costosi e, ciò che più conta, lasciando quasi inalterate le attuali condizioni ambientali.

La soluzione proposta permette anche l'esecuzione di un raccordo tra Chiasso e la dogana di Brogeda, per il traffico in arrivo e in partenza. Trattasi di una esigenza cui il Municipio di Chiasso annette particolare importanza e che non intralcia il traffico di transito.

La disciplina del traffico nella sezione di Chiasso risulta da un progetto di massima già allestito. Diverse varianti sono state studiate prima di scegliere la soluzione proposta come la più funzionale.

All'altezza di Boffalora l'arteria per il traffico merci piega verso la stazione merci delle F.F.S. A tale curva vi è un raccordo con l'autostrada proveniente da Lugano, in modo che il traffico merci possa abbandonare la autostrada per dirigersi alla dogana su una strada separata.

I collegamenti verso Pizzamiglio e Vacallo sono riuniti in un unico soprapassaggio che interessa i sedimi dell'autostrada e della Breggia. Analoga soluzione per la strada verso Morbio e la Valle di Muggio.

La strada, sempre seguendo il tracciato corretto della Breggia, interseca l'attuale strada principale Chiasso-Lugano nella zona detta «Rana» ove è previsto un raccordo completo tra autostrada e cantonale. Dopo questo raccordo il soprapassaggio della linea F.F.S. può essere fatto senza difficoltà dato che i binari si trovano all'altezza sufficiente nel terrapieno.

L'autostrada segue quindi la ferrovia, tuttavia con un proprio tracciato più rettilineo, per portarsi di fronte al borgo di Mendrisio, ove è previsto un raccordo con la rete stradale esistente.

Indi l'autostrada attraversa con opportune opere d'arte prima il riale del Lavaggio e poi la strada di accesso al paese di Rancate da Mendrisio, per sorpassare al km. 10, con un viadotto di 150 metri di lunghezza, il sedime delle ferrovie federali e la esistente strada cantonale. In vicinanza della stazione ferroviaria di Capolago si renderà necessario un lieve cambiamento locale della ferrovia a cremagliera del Monte Generoso, eventualmente uno spostamento in galleria, per poi proseguire sino a Bissone, a monte della ferrovia, e della strada cantonale con sezione prevalentemente a mezza costa lungo il pendio roccioso della montagna, intercalato, nei punti più ripidi, da tratti di galleria. Altre opere importanti su questo tratto: un viadotto di circa 150 metri per superare la valle di Vignale ed un sottopassaggio in corrispondenza della strada Melano-Rovio - Arogno.

L'autostrada raggiunge così il suo punto più critico e delicato: l'attraversamento del lago di Lugano lungo il ponte-diga tra Bissone e Melide.

Dal profilo del traffico e della sicurezza è evidente che una soluzione soddisfacente è data solo nel caso in cui l'autostrada non attraversi gli abitati di Bissone e di Melide, ossia che il suo sedime sia situato dalla parte opposta di questi agglomerati, ciò che corrisponde, per il ponte-diga, dal lato a monte verso Lugano. Per il traffico misto si renderà necessaria una strada di collegamento dei due paesi citati lungo il lato a valle del ponte-diga, mentre che il sedime ferroviario delle FFS verrà a trovarsi tra queste due strade.

Il raccordo dell'autostrada per Melide e Bissone con il resto della rete stradale dev'essere concepito nel suo assieme, tenuto conto delle condizioni topografiche del luogo. Melide, collegato all'importante traffico turistico verso Morcote ed il giro del Monte S. Salvatore, è ricordato, alle due piste direzionali dell'autostrada, mentre che il traffico di Lugano per Bissone e Campione d'Italia dev'essere deviato a Melide. I raccordi per Bissone e Melide sono stati

studiati in maggior scala per poter chiarire in modo completo tutte le possibilità della loro esecuzione.

Sia qui notato che la questione del ridimensionamento del ponte-diga deve essere esaminata con la dovuta lungimiranza.

L'eccedenza del costo per l'allargamento necessario, sugli studi già fatti e di cui si dirà, viene soprattutto dall'aumentata cubatura del materiale di deposito, dato che i lavori più costosi, per es. i lavori di consolidamento delle scarpate, rimangono in gran parte gli stessi. D'altronde il materiale di ripiena necessario all'allargamento della diga deve pressapoco corrispondere agli sterri dell'autostrada tra Melide e Lugano.

Applicando le deroghe alle norme della Commissione federale, le sezioni dell'autostrada sul ponte-diga e le ripide rive del lago di Lugano, sono state adattate alle possibilità di pratica realizzazione. Alla stazione di Melide, verso lago, il tracciato esige un viadotto di circa 250 metri di lunghezza con pendenza del 4 % per l'attraversamento del sedime F.F.S.

Tra Melide e Lugano si potrà, più tardi, se il traffico lo esigerà, costruire una strada lungo il lago per le necessità locali e per l'accesso ad una cava per ghiaia ed alla sottocentrale delle FFS alla Ferrera. In un primo tempo si rinuncia al collegamento Ferrera - Lugano, dato che il Cantone vuol già dotare questo tratto con una via pedonale, e che il traffico misto, molto modesto, potrebbe essere tollerato sull'autostrada stessa sino a quando le condizioni del traffico ne rendessero necessaria l'abolizione.

In questo caso per il tratto Melide - Capo S. Martino verrebbe adottato il progetto già allestito di due strade a senso unico, trasformabili in autostrada con la costruzione, come già detto, di una strada lacuale per il traffico locale.

Raggiunto Capo S. Martino, da dove si diparte la strada di accesso per la città di Lugano, l'autostrada devia a sinistra per entrare in una galleria, di circa 400 metri di lunghezza, e sfociare nella conca di Paradiso a monte della ferrovia. Attraversate con sottopassaggi la strada per Carona e la funicolare del Monte S. Salvatore, l'autostrada raggiunge il tunnel del Brentino ed attraversata la collina di Sorengo, con una galleria di 1.300 metri con pendenza regolare del 3,30 %, si innesta nel tracciato della strada di circonvallazione previsto dal piano regolatore della città di Lugano con passaggio per le Cinque Vie.

Superato Lamone, con dolce discesa l'autostrada raggiunge la Valle del Vedeggio, sorpassa il sedime della ferrovia nelle vicinanze della galleria del Molincero per svilupparsi successivamente nel piano tra la strada attuale ed il fiume Vedeggio debitamente corretto per un tratto di circa 1 km. All'altezza della palazzina di Mezzovico l'autostrada passa con un soprapassaggio a monte della cantonale per raggiungere, sempre a ponente di detta strada, e con una pendenza massima di salita del 4 %, la quota culmine di 550 metri.

Per il passaggio del Ceneri, sono state prospettate diverse soluzioni in galleria e all'aperto. Non è da considerare la soluzione che comporta gallerie di una certa lunghezza, dato che essa non apporta nessun miglioramento essenziale, e per il tracciato, e per il profilo longitudinale. D'altronde le gallerie dovrebbero essere situate in curva. Le condizioni climatiche e topografiche permettono senz'altro la costruzione dell'autostrada all'aperto.

Vero è che sussistono ancora obiezioni di natura militare: esse però dovrebbero cedere di fronte ai vantaggi della costruzione all'aperto, sia per i minori costi della costruzione, sia per la sicurezza del traffico e le necessità del turismo.

La rampa nord dell'autostrada presenta un declivio uniforme del 4 % di circa 1,4 km. di lunghezza.

L'attuale strada cantonale è intersecata presso Robasacco da dove è stabilito il raccordo per Cadenazzo, la pianura di Magadino, Gambarogno e Locarno. In futuro si dovrà eseguire il collegamento diretto per Quartino me-

dante un tracciato con declivio uniforme del 5%. La conca di Robasacco è valicata con un viadotto di circa 100 metri di lunghezza.

Altre vallette sono attraversate con opere d'arte: tra queste la Val Cam-pascio, con un ponte di circa 60 metri e la Val Rodello con uno di 150 metri.

Sempre discendendo la falda nord del Monte Ceneri, l'autostrada, sorpas-sando il sedime delle F.F.S. nella prima grande curva di Camorino, raggiunge il piano di Magadino, lo attraversa con tracciato tangente alla ferrovia stessa per poi appoggiare verso destra e raccordarsi con il tracciato della grande cir-convallazione Giubiasco - Bellinzona - Arbedo che segue, nelle sue linee prin-cipali, l'andamento dell'argine insommergiabile del fiume Ticino.

Saranno necessarie alcune opere importanti, quali: i soprapassaggi per l'attraversamento della cantonale per Bellinzona, della ferrovia Giubiasco - Locarno e fiume Morobbia ed i sottopassaggi per la strada Giubiasco-Sementina e Bellinzona-Carasso con alzamento del ponte sul fiume Ticino. Al ponte della Torretta è previsto il raccordo dell'autostrada con le cantonali per Bellinzona e Locarno.

Ad Arbedo, per la normalizzazione del traffico, il Cantone e le FFS. hanno allo studio un vasto progetto per lo spostamento dei sedimi ferroviari della linea del Gottardo (in galleria) e della Retica, in modo da agevolare anche la soluzione dell'autostrada che, attraversato il fiume Moesa, si porta all'imbocco delle attuali strade per i valichi del San Bernardino e del San Gottardo. Il progetto di trasferimento della ferrovia a Castione dovrebbe essere ultimato nelle prossime settimane.

Una soluzione definitiva del raccordo per il San Bernardino potrà essere presentata solo quando saranno conosciuti i risultati di progettazione proposti dal Gruppo di lavoro Gottardo.

Si rileva già sin d'ora la necessità di eliminare l'attraversamento della fer-rovio Retica lungo la strada Lumino - San Bernardino e la sostituzione del-l'attuale passaggio a livello con un sottopassaggio per la strada del San Gottardo.

Queste, dunque, le grandi linee della autostrada.

Mentre per le normali condizioni si prevedono costi medi di 3 milioni di franchi al km., siamo ben persuasi che nel nostro terreno difficile, tale importo sarà notevolmente superato. Di conseguenza non dovremmo essere lontani dalla realtà valutando a circa 250 milioni di franchi l'onere per la costruzione di una autostrada da Castione a Chiasso.

Che questa progettata arteria non trovi realizzazione d'un solo tratto ci sembra ovvio. Occorre pertanto stabilire un programma d'urgenza. E' incontestabile che la più marcata urgenza è data per il percorso Lugano - Bissone - Maroggia o Melano e per la circonvallazione nord di Chiasso, con l'accesso a Brogeda da Bisio. Qui è da prevedere subito una autostrada a quattro sedi. Queste due importanti opere devono essere preparate in modo da poter iniziare i lavori non appena concessi i crediti federali. Anzi, valendoci delle assicura-zioni date dal Consiglio federale, crediamo che il tronco Forca di San Martino-Melide potrebbe essere costruito nella forma dell'anticipo.

Seguendo il grado di urgenza vorremmo citare poi la costruzione di due sedi (mezza autostrada) da Melano o Maroggia a Chiasso, autostrada di II classe che, ancora nel periodo di pianificazione, dovrebbe essere doppiata facendone una autostrada a quattro sedi.

Nel settore Lugano nord, è urgente, per l'importanza del traffico, il settore Ostarietta - Cinque vie, che è influenzato dal traffico cittadino.

Per il resto, il programma dovrebbe comprendere, nell'ordine:

- a) costruzione della circonvallazione di Bellinzona-Giubiasco;
- b) circonvallazione Bironico e Rivera;
- c) costruzione di una mezza autostrada (2 sedi) nel settore Giubiasco - Rivera e Rivera - Ostarietta.

In tempo assai lontano, questa mezza autostrada verrebbe completata con l'altra metà ottenendo così quattro sedi da Castione a Chiasso.

La moderna politica stradale vuole che gli agglomerati popolosi siano dotati di strade di raccordo importanti (quattro sedi) dal centro cittadino alle autostrade. In America queste strade hanno dato risultati eccellenti e si sono dimostrate di grande utilità per la decongestione di tutte le altre strade cittadine, fungendo da collettore del traffico.

Mentre per Berna, Basilea, Zurigo, Losanna e Ginevra il sistema può trovare applicazione, la particolare situazione di Lugano e la sua topografia non permettono di risolvere il problema facilmente. Il raccordo ampio Paradiso - Forca di San Martino, in via di realizzazione, ci darà una prima indicazione.

Nel settore nord, il problema deve ancora formare oggetto di studio.

Questo vasto programma, come si è già avvertito, non deve creare illusioni: i mezzi disponibili non sono illimitati, il mercato del lavoro è ancora estremamente teso, i tecnici fanno difetto.

E' una delle ragioni che hanno indotto la Commissione a modificare il primitivo tracciato su Cureglia - Origgio, per poter allestire un programma a periodi, ed usufruire a lungo delle opere importanti eseguite sul percorso esistente. Il quale dovrà ancora, in certi punti, essere migliorato, (Cadempino - Capolago) malgrado la prevista autostrada, per le insopportabili condizioni esistenti e la impossibilità di aspettare più a lungo.

Per quanto riguarda l'organizzazione del sistema autostradale, gli articoli costituzionali proposti indicano chiaramente che alla Confederazione devono essere attribuite maggiori competenze, per la necessità di coordinare le esigenze dei Cantoni. Ai quali però è affidata l'esecuzione delle opere e, d'intesa con la Confederazione, la progettazione.

Il contributo federale, sarà, in media, dell'80 %, riservato naturalmente l'esito del problema della riforma delle finanze federali, e della iniziativa della F.R.S. che sarà, ancora nel corrente anno, sottoposta a votazione popolare.

La decisione della Commissione di pianificazione prevede la immediata progettazione nel settore Forca di San Martino - Bissone - Melano e Bisio - Brogeda.

Per il ponte-diga di Melide siamo ormai al terzo progetto. Un primo, dell'immediato dopoguerra, quando si prevedeva una strada di 7 metri più piste ciclistiche, più marciapiedi. Un secondo del 1951, quando si passò al sistema a quattro piste, a traffico misto. Occorre però riconoscere che, nella odierna condizione del traffico, una strada a quattro sedi al centro di Melide, con l'imbocco per Morcote, e davanti alla chiesa di Bissone, creerebbe zone estremamente pericolose.

Si tratta ora di ampliare il progetto nel senso già descritto sopra, e di allestire pure uno studio comparato per esaminare eventualmente la possibilità di dirigere la ferrovia in galleria sotto Carona per portarla nel Pian Scairolo e da qui alla stazione di Lugano attraverso Noranco. Le SFF. stanno ultimando questo progetto.

Questi studi, che saranno diretti dal nostro Ufficio tecnico, non possono essere eseguiti solo dal personale interno. Per le esigenze particolari richieste (sondaggi, fondazioni in acqua, calcoli statici, studio di gallerie), è indispensabile fare ricorso a professionisti privati, anche perchè non è consigliabile assumere nuovo personale in misura esorbitante.

Il 15 febbraio 1957, il comitato della Commissione federale ha deciso, d'intesa con l'Ispettorato federale dei lavori pubblici, che gli studi già eseguiti e quelli ancora necessari, saranno sussidiati con l'opera, da parte della Confe-

derazione. Se anche per ragioni politiche, il programma delle autostrade dovesse cadere, le previste opere a Melide e Chiasso dovranno essere realizzate nell'ambito dell'attuale sistema per le strade principali sussidiate.

E' la ragione per la quale Vi domandiamo un credito di Fr. 200.000,— per finanziare questi progetti di esecuzione, credito che sarà recuperato nella misura dei sussidi federali al momento della esecuzione dell'opera.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione del migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Celio

Il Cons. Segr. di Stato :

Canevascini

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la concessione dei crediti necessari per lo studio
dei progetti di costruzione dell'autostrada Castione - Chiasso

(del)

Il Gran Consiglio

della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 26 marzo 1957 n. 685 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Per lo studio dei progetti esecutivi dell'autostrada Castione - Chiasso, nei settori ritenuti urgenti, è concesso un credito di Fr. 200.000,—.

Art. 2. — Eventuali sussidi federali accordati alle opere previste andranno a degrado della spesa definitiva.

Art. 3. — Il credito sarà iscritto al movimento capitali del Dipartimento delle pubbliche costruzioni. Il Consiglio di Stato provvederà alla copertura mediante l'accensione di un mutuo o l'emissione di un prestito, il cui ricavo sarà da inscrivere al movimento capitali del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Art. 4. — Trascorso il termine per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato sul Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi. Il Consiglio di Stato fissa la data dell'entrata in vigore.