MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente l'approvazione del progetto e del credito necessario
per l'esecuzione della strada nazionale,
tratto Motto Bartola - S. Gottardo.

(del 27 marzo 1962)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

In applicazione dell'art. 2 della legge cantonale di applicazione della legge federale sulle strade nazionali il Consiglio di Stato presenta alla vostra approvazione il progetto completo 1 : 1000 della strada nazionale dal Motto Bartola al Passo del San Gottardo con la domanda di credito che si riferisce all'importo necessario per la costruzione, da cui occorre dedurre il contributo della Confederazione fissato dal Consiglio federale nella misura del 92 %.

Al momento della determinazione del programma di costruzione della strada nazionale nel nostro Cantone la strada del San Gottardo che conduce al valico è stata inclusa quale tratta di primaria necessità e urgenza data la evidente sproporzione tra il dimensionamento di quella attuale della Tremola e il traffico che la percorre nei mesi estivi.

Siccome successivamente il Consiglio federale ha deciso di affidare ad una commissione di studio il compito di esaminare la costruzione di un collegamento permanente, aperto per l'anno intero attraverso il San Gottardo, la sezione strade nazionali del Dipartimento delle pubbliche costruzioni si è limitata a progettare la tratta che dal Motto Bartola conduce al passo che è prevista con le seguenti caratteristiche.

1. Generalità

La tratta Motto Bartola — Passo del San Gottardo rappresenta la parte mediana della nuova strada nazionale del San Gottardo. Essa intende sostituire l'attuale strada della Tremola la quale, se pure caratteristica e romantica, più non si adatta alle funzioni di conduttrice del traffico odierno. Ha una lunghezza di 7,8 km. contro i 6,8 della Tremola, ma presenta due soli risvolti contro 24 della strada esistente. E' strada nazionale di terza classe, teoricamente aperta quindi ad ogni genere di traffico, con due sole carreggiate non separate, una larghezza utile di 7,50 m.; totale, con cunette, banchine e protezioni, di 9,60 metri.

E' dimensionata per una velocità di base di 75 km. orari. Presenta quindi raggi di curvatura minimi di 180 m. per quanto possibile non inferiori ai 200 m. e pendenze massime del 7 %. Per i risvolti: raggio di curvatura di 25 m. e pendenza massima del 5 %.

2. Tracciato

I più gravi difetti dell'attuale strada della Tremola sono :

- il tracciato sul fondo valle, dove si ammassano tutte le valanghe e tutti gli scorrimenti di neve ;

— l'estrema tortuosità del tracciato : una successione praticamente ininterrotta di risvolti con raggi di curvatura insufficienti.

La nuova strada nazionale deve, per contro :

- presentare un tracciato sciolto, che garantisca la necessaria fluidità di traffico ;
- evitare le zone di ammassamento della neve ed essere protetta dagli scorrimenti primaverili e autunnali, in modo che sia allungato al massimo il periodo di apertura.

Considerato ora come non sia possibile, per angustia di spazio, raggiungere un miglioramento sostanziale mediante correzioni alla strada attuale, il problema si pone alla ricerca di un tracciato completamente nuovo che abbia, possibilmente, a lasciare intatta l'opera esistente.

Le possibilità che si presentano si raggruppano in due soluzioni principali : sul fianco sinistro della Tremola, l'una ; sul fianco destro, l'altra.

La miglior soluzione sul fianco sinistro presenta le seguenti caratteristiche : abbandono della cantonale attuale nei pressi del rifugio di Val Tremola ; sviluppo, con risvolto, sulle falde del Motto duro, di fronte agli impianti del Motto Bartola ; guadagno di quota con due risvolti nella regione del Piano delle Volte per poi raggiungere la cascina di S. Antonio ; sviluppo, con risvolto, nelle Ganne di fronte a S. Antonio, per ricongiungersi con la cantonale nel piano del Ponte di cima ; e da qui correzione radicale del tracciato esistente fino al Passo del San Gottardo.

Sul fianco destro la soluzione presentata dal progetto generale, con abbandono della cantonale alla Foppa grande ;

risvolto provvisorio, e deciso indirizzo verso la valle Bedretto ; sviluppo allungato fino alla valle alta, di fronte a Fontana ; tornante prima del versante nella valle stessa, e ritorno, pure allungato, nella conca pianeggiante dell'alpe Fieud ; sfruttamento dei Costoni di Fieud per un risvolto, a oriente dei nuovi servizi dell'alpe, prima ; e attraversamento dei Costoni stessi mediante galleria di 770 metri fino alle Ganne di S. Antonio poi, sviluppo lungo il tracciato dell'attuale strada militare dei Banchi fino al laghetto omonimo per puntare direttamente verso la sommità del passo e qui ricongiungersi con la strada cantonale.

Esaminando e confrontando le due soluzioni sotto i seguenti punti di vista :

- idoneità tecnica del tracciato
- influssi geologici e climatologici
- attitudine turistica
- economicità

si giunge alla seguente conclusione : *la soluzione sulla sponda destra rappresenta, sotto tutti gli aspetti, la soluzione preferibile.*

Tracciato più fluido ; in via definitiva, due soli risvolti ; sfruttamento, per un buon tratto, di una zona topograficamente favorevole ; grande esposizione al sole ; tracciato veramente panoramico, con rimarchevoli punti di vista verso la Valle Bedretto, da un lato e verso la Leventina dall'altro ;

In più, mentre una soluzione sulla sponda sinistra pone gravi problemi di esecuzione, considerate le necessità di costruire durante la sola stagione estiva e di dover garantire integrità di traffico, l'esecuzione del tracciato sulla sponda destra può svolgersi liberamente, senza restrizione alcuna.

3. Allacciamenti e ripristino della rete locale

Benchè una strada nazionale di terza classe sia, per definizione, una strada aperta ad ogni genere di traffico, si è cercato di mantenere le vie di collegamento esistenti al fine di riservare la nuova strada al solo traffico motorizzato.

Rimane intatta la strada attuale della Tremola.

La strada militare dai Banchi se sostituita per i veicoli dalla nuova arteria, viene mantenuta, come largo sentiero, per il traffico pedonale; mentre tutti i sentieri nell'ambito dell'alpe Fieud vengono ripristinati, con collegamenti inferiori attraverso il nuovo campo stradale.

I punti poi di entrata e di uscita sono concentrati e studiati come piccoli e semplici allacciamenti.

Ne è previsto uno al San Gottardo, sfruttando il piazzale di collegamento con le installazioni turistiche e il ponte sul riale della Valletta e un secondo sull'alpe Fieud, utilizzando la piccola discarica e il passaggio inferiore tra le due sponde dell'alpe.

4. Dati tecnici ed economici

4.1 Dati tecnici

degli 8,4 km. del tracciato (compreso il raccordo inferiore),

— le gallerie rappresentano il 10 %

ai Costoni di Fieud m. 770

ai Banchi m. 60

in totale m. 830

— le gallerie artificiali rappresentano il 5 %

con 3 opere di protezione contro la caduta di sassi e di valanghe a monte delle Ganne di S. Antonio

totale m. 385

— le opere d'arte rappresentano l'8 %

con una serie di opere tutte inferiori ai 100 m. di lunghezza e con una lunghezza complessiva di

m. 700

4.2 Dati economici

Il costo complessivo per gli 8,4 km. di strada nazionale è valutato a 39,4 milioni di franchi

ciò che rappresenta un costo medio di 4,7 milioni di franchi al chilometro.

Tenuto conto di un rincaro annuo del 6 % ca. la domanda di credito è formulata per un importo pari a Fr. 44.000.000,—.

5. Programma di costruzione

L'inizio dei lavori è previsto per l'estate 1962 con installazioni e preparazione degli accessi.

I lavori di costruzione veri e propri avranno svolgimento dal 1963 al 1965 così da consentire per il 1966 l'esecuzione soltanto dei lavori di finitura e quindi l'apertura al traffico.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto di dover immediatamente avviare la progettazione della strada che conduce al valico del San Gottardo già agli inizi

dell'attività della sezione delle strade nazionali per il fatto che l'arteria attuale è palesemente insufficiente rispetto al numero dei veicoli che la percorrono nella stagione estiva.

L'aumento della circolazione si è manifestato in modo impressionante, in questi ultimi anni, come risulta dalla seguente tabella dei passaggi ad Airolo.

	<i>giorni festivi</i>	<i>giorni feriali</i>
1955	3.464 (21 agosto)	3.770 (2 agosto)
1956	4.424 (19 agosto)	3.586 (2 agosto)
1957	6.707 (4 agosto)	3.208 (24 luglio)
1958	4.079 (10 agosto)	3.913 (5 agosto)
1959	7.120 (9 agosto)	5.037 (4 agosto)
1960	6.310 (21 agosto)	6.350 (2 agosto)
1961	9.419 (23 luglio)	7.106 (2 agosto)

Recenti analisi di questi dati compiute dall'Ufficio federale delle strade e delle arginature hanno portato alla conclusione per cui la strada attuale ha raggiunto il massimo della sua efficienza : è pertanto lecito affermare che l'incremento del numero dei veicoli sarebbe stato superiore se la via di comunicazione avesse consentito una maggiore fluidità di traffico.

Il Consiglio di Stato ha dedicato la dovuta attenzione alla obiezione sorta in precedenti discussioni granconsigliari nel senso che la nuova strada del valico avrebbe compromesso o perlomeno ritardato la soluzione che i Ticinesi unanimi auspicano di un collegamento stradale permanente attraverso il San Gottardo con la costruzione di una galleria.

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.

Riteniamo inoltre che la strada al valico avrà la sua giustificazione quale arteria di carattere turistico e via di comunicazione tra la Valle d'Orsera e il Cantone Ticino, anche nel caso in cui dovesse essere realizzata con la necessaria tempestività una galleria stradale.

Si rileva a questo proposito 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 che il Consiglio di Stato propone alla vostra approvazione 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 e attraverso valichi nel frattempo aperti alla circolazione anche nel periodo invernale. Infine, rileviamo che la sistemazione della parte ticinese della Tremola si imponeva già da parecchio tempo e doveva essere affrontata in diretta continuità con la costruzione della nuova strada dalla parte urana.

Le esposte argomentazioni sembravano sufficienti per giustificare l'avvio immediato dell'opera ma il Consiglio di Stato ha inteso accertare in modo documentato e preciso la volontà della Autorità federale competente chiedendo al Dipartimento federale dell'interno l'assicurazione affinché la costruzione della

nuova Tremola non fosse invocata quale motivo di rinvio della prevista galleria stradale.

In data 5 marzo 1962 l'on. Consigliere federale Tschudi confermava 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 ».

Il Consiglio di Stato è quindi dell'opinione che il nuovo tratto di strada s'imponesse per le ragioni esposte in relazione all'aumento del traffico e alle necessità attuali del Cantone Ticino, siccome conferisce efficienza notevole al valico del San Gottardo nel periodo di transizione tra l'inizio e la conclusione dei lavori di una futura galleria stradale. La nuova strada avrà inoltre la sua giustificazione nel futuro, come abbiamo già rilevato, nell'ambito degli interessi turistici del paese. La risposta dell'Autorità federale assicura nel senso che lo studio della galleria continuerà in modo del tutto indipendente nonostante l'avvio dei lavori alla strada del valico.

I timori manifestati in sede granconsigliare in senso contrario non trovano giustificazione per un altro motivo: il Consiglio di Stato non esiterà a mettere in atto ogni sforzo e tentativo per realizzare il collegamento permanente attraverso il San Gottardo anche nell'ipotesi in cui la decisione della Commissione di studio o dell'Assemblea federale non dovessero consentire una tale soluzione che a noi sembra di assoluta necessità e urgenza.

Formuliamo la domanda di credito per l'intero importo dal quale sono però da dedurre i contributi federali.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
Cioccarei

Il Consigliere Segretario di Stato :
Stefani

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO
concernente l'approvazione del progetto e del credito necessario
per l'esecuzione della strada nazionale,
tratto Motto Bartola - San Gottardo.

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visti l'art. 2 della legge cantonale di applicazione della legge federale sulle strade nazionali;

visto il messaggio 27 marzo 1962 n. 1044 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — E' approvato il progetto della strada nazionale Motto Bartola — San Gottardo.

§. E' approvato il preventivo di complessivi Fr. 44.000.000,—.

Art. 2. — L'importo di Fr. 44.000.000,— verrà iscritto alla parte straordinaria del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, sezione strade nazionali.

Art. 3. — Il contributo federale, pari al 92 %, andrà a degrado della somma di cui sopra.

Art. 4. — Per l'importo a carico del Cantone il Consiglio di Stato è autorizzato a contrarre un mutuo da iscrivere alla parte finanziaria del bilancio dello Stato.

Art. 5. — Il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.