

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente l'approvazione del progetto e la concessione del credito
necessario per l'esecuzione della strada nazionale Lamone - Camorino,
e la concessione di un credito generale per acquisizione di terreni,
lavori di progettazione ed esecuzione di opere preliminari
nell'ambito della costruzione delle strade nazionali

(del 6 aprile 1966)

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 vi presenta il progetto della strada nazionale N. 2 sulla tratta da Lamone a Camorino e la domanda di credito per la realizzazione di detta opera nell'importo corrispondente al preventivo aggiornato al 1. gennaio 1966, già dedotto il contributo della Confederazione fissato dal Consiglio federale nella misura del 92 %.

Riteniamo necessario, quale introduzione all'esame di questo oggetto particolare, ricapitolare la situazione generale per quanto riguarda le tratte ticinesi di strade nazionali.

N. 2

Chiasso - Lamone : in costruzione (decreto legislativo 9 ottobre 1961) ;
Lamone - Camorino : progetto generale approvato dal Consiglio federale il 23 novembre 1965 ;
Camorino - Castione : progetto generale approvato dal Consiglio di Stato il 18 marzo 1966 e trasmesso al Consiglio federale ;
Castione - Motto Bartola : in progettazione ;
Motto Bartola - Ospizio del San Gottardo : in costruzione (decreto legislativo 21 maggio 1962) ;
Ospizio del San Gottardo - confine urano : progetto generale approvato dal Consiglio di Stato il 9 novembre 1965 e trasmesso al Consiglio federale ;
Galleria stradale del San Gottardo : in progettazione attraverso una Commissione di costruzione costituita da rappresentanti dell'Ufficio federale delle strade e delle arginature e dei Dipartimenti delle pubbliche costruzioni dei Cantoni Ticino e Uri : indecisa ancora la questione del finanziamento.

N. 13

Castione - confine grigionese : progetto generale approvato dal Consiglio federale il 25 settembre 1964.

Sulla base delle previsioni che possono oggi essere formulate, si può calcolare che nel giro di un anno saranno terminate le tratte Chiasso - Mendrisio (riservato il problema internazionale del valico di Brogeda) e Motto Bartola - Ospizio del San Gottardo ; in due anni sarà terminata la tratta Mendrisio - Grancia, mentre

un periodo di tempo maggiore, circa tre anni, sarà necessario per concludere i lavori sino a Lamone.

L'Autorità cantonale è ripetutamente intervenuta presso l'Autorità federale perchè nella ripartizione dei crediti federali — assegnati al Ticino come già rilevato nella misura del 92 % — si tenesse conto della necessità di procedere celermente nei lavori in corso nel Cantone.

Per l'anno 1965, su un credito globale federale di 600 milioni, sono stati assegnati al Cantone Ticino 78 milioni di franchi. Solo il Cantone di Zurigo ha ricevuto un'assegnazione superiore (91,5 mio Fr.). Gli altri Cantoni hanno ricevuto importi inferiori: Vaud 71,0; Grigioni 51,0; Argovia 49,5; Soletta 48,0; Svitto 31,0 ecc.

Tuttavia il Consiglio di Stato ha chiesto insistentemente l'assegnazione di un credito supplementare data la mole dei lavori in corso ottenendo soddisfazione: dapprima con la concessione di ulteriori 16 milioni di franchi nell'ambito di una attribuzione complessiva di 40 milioni di franchi a dipendenza dell'aumento del sopradazio sui carburanti; successivamente con la concessione di altri 4,2 milioni di franchi. Il Cantone ha ricevuto quindi dalla Confederazione per l'anno 1965 un importo di Fr. 98,2 milioni, il che ha permesso di svolgere per la prima volta un volume di lavori di oltre 100 milioni di franchi (tenuto conto dell'8 % a carico del Cantone).

Per l'anno in corso il Consiglio federale ha proceduto alla ripartizione tra i Cantoni di un credito di 700 milioni di franchi. Anche quest'anno il Ticino è in seconda posizione con un'assegnazione di 93 milioni di franchi, preceduto ancora da Zurigo con 97 mio Fr. Seguono: Grigioni 69,5; Argovia 66,0; Vaud 50,0; Soletta 47,5; S. Gallo 44,0, ecc.

Per le altre tratte la data d'inizio dei lavori non è ancora fissata. Competente al riguardo è il Consiglio federale, che delibera su proposta del Dipartimento federale dell'interno. Questo Dipartimento ha istituito una Commissione consultiva, presieduta dal consigliere nazionale dott. Alois Hürlimann, di cui fanno parte rappresentanti dei Cantoni e di varie associazioni e organizzazioni.

Questa Commissione ha ora concluso i propri lavori. Nelle prossime settimane le relative conclusioni saranno trasmesse, a cura del Dipartimento federale dell'interno, ai Cantoni nell'ambito di una procedura di consultazione che consentirà di far conoscere il loro punto di vista. Seguiranno quindi le decisioni del Consiglio federale.

Si può dire fin d'ora che il Cantone incontra serie difficoltà nel far accogliere i propri postulati tendenti, per una logica valutazione della grande importanza nazionale e internazionale della dorsale Basilea - Chiasso e dell'altrettanto grande importanza politica di un migliore collegamento del Ticino con il resto della Svizzera, a una rapida costruzione delle tratte ticinesi. In particolare — oltre beninteso al postulato assolutamente prioritario della galleria stradale del San Gottardo — la costruzione della strada nazionale fra Lamone e Castione, cioè sino all'inserimento della corrente di traffico del San Bernardino, dovrebbe seguire immediatamente alla costruzione della tratta Chiasso - Lamone.

Si può oggi ritenere che mentre non tarderà l'autorizzazione alla costruzione dei tronchi Lamone - Rivera e Camorino - Castione, più rilevanti ostacoli saranno opposti alla costruzione del tronco Rivera - Camorino.

Il Consiglio di Stato ritiene tuttavia di dovere presentare al Gran Consiglio senza alcuna remora il progetto della tratta Lamone - Camorino con la richiesta di concessione del credito per l'intera tratta secondo il preventivo aggiornato al 1. gennaio 1966. Tale richiesta si giustifica per varie ragioni. Anzitutto è da prevedere che almeno per la tratta Lamone - Rivera l'autorizzazione sarà concessa fra non molto. Comunque saranno necessari immediatamente lavori preliminari a di-

pendenza di correzioni della strada cantonale (e qui si pone in particolare la sistemazione della rampa sud della strada del Ceneri), di opere nell'ambito di procedure di raggruppamento di terreni in corso nel comprensorio interessato dalla strada nazionale, di correzioni di torrenti.

Inoltre il Consiglio di Stato vuole attraverso questo atto riaffermare la decisa volontà di fare tutto quanto è in suo potere perchè l'importanza e l'urgenza della costruzione della strada nazionale N. 2 venga riconosciuta in sede federale e i tronchi ticinesi possano essere eseguiti il più sollecitamente possibile. Analoga richiesta seguirà per la tratta Camorino - Castione subito dopo l'approvazione del progetto generale da parte del Consiglio federale.

Chiaro è che, data l'incertezza sui termini di esecuzione, è impossibile una previsione di un certo fondamento su quella che sarà la spesa complessiva della costruzione della tratta Lamone - Camorino. Il Gran Consiglio sarà però tempestivamente informato per le decisioni di sua competenza relative alla concessione di crediti supplementari.

Sull'opera possono essere date le seguenti indicazioni :

1. CARATTERISTICHE GENERALI

Se la tratta Chiasso - Lamone, dal km. 0 al km. 30, aveva rappresentato l'elemento di congiunzione della Strada nazionale N. 2 con la rete delle autostrade italiane, la tratta Lamone - Camorino, dal km. 30 al km. 48,5, ne rappresenta il primo sviluppo verso il settentrione, con una prima missione interna, il collegamento tra le due principali piane del Cantone : il Piano d'Agno e il Piano di Magadino, e tra i due centri principali : Lugano e Bellinzona.

Come ora, praticamente, tutta la Chiasso - Lamone, anche la Lamone - Camorino è studiata e progettata come strada nazionale di 1. classe, e cioè :

- senza alcun incrocio a livello ;
- con carreggiate separate per i due sensi di marcia ;
- con una sezione tipo a 4 corsie di marcia e due corsie di emergenza, trasformabili, ove la pendenza superi il 3 %, in corsie per veicoli lenti ; e quindi, ad eccezione dei percorsi in galleria, con una larghezza complessiva normale di 26 m.

Per quanto concerne planimetria e altimetria, le caratteristiche variano, invece, a seconda delle condizioni topografiche.

Nella valle del Vedeggio, a continuazione diretta della tratta Chiasso - Lamone, le caratteristiche sono le stesse :

- velocità di base : 120 km. orari
- raggi di curvatura minimi : 750 m.
- pendenza massima : 3 %

mentre sulla rampa nord del Ceneri s'impone, per gli stessi elementi, una riduzione :

- velocità di base : 100 km. orari
- raggi di curvatura minimi : 400 m.
- pendenza massima : 4,5 %

2. TRACCIATO

Considerato nelle sue grandi linee, lo sviluppo del tracciato è, praticamente, dato :

- continuazione nella valle del Vedeggio fino a Rivera ;

- valico del Monte Ceneri; e
- discesa sul Piano di Magadino in direzione di Bellinzona, fino a raggiungere il piano stesso alle porte della città.

Il problema principale si pone nel modo con cui attraversare il colle del Ceneri. E qui si trovano di fronte due soluzioni base: una con tracciato all'aperto fino alla sommità del colle, e l'altra con una galleria dalla regione di Rivera a quella di Robasacco.

La prima soluzione presenta i vantaggi di un tracciato libero ed economicamente, forse, più interessante; ma

- allunga il percorso di 2,5 - 3 km., con l'inserimento di una brusca e angusta curva di meno di 300 m. di raggio alla sommità del colle;
- innalza il vertice dell'autostrada, di 70 - 80 m. arrivando a una quota di 100 - 120 m. più elevata del portale Nord, e portando quindi buona parte del percorso in una zona climaticamente sfavorevole, critica specialmente per le condizioni diverse (nebbia, neve, gelo) per rapporto a quelle della valle del Vedeggio e del Piano di Magadino; e
- entra in conflitto con le esigenze della Piazza d'armi.

Ragioni per cui vien data la preferenza alla soluzione con galleria; dove alla galleria si impongono i requisiti di minor lunghezza (1400 m.) e di minor pendenza (1,7 %) possibile.

Considerando ora il tracciato nei suoi aspetti di dettaglio, appare opportuna una divisione nei diversi tronchi seguenti:

2.1 Lamone - Taverna (km. 30.0 - km. 33.5)

La tratta Chiasso - Lamone giunge all'Ostarietta con un tracciato autostradale lungo l'argine sinistro del torrente Vedeggio.

La continuazione sullo stesso argine è ancora possibile, verso Nord, per oltre un km.; tuttavia, per ristrettezza di spazio, con correzione e incanalamento del torrente.

Più a Nord, la presenza della stazione ferroviaria e della zona industriale di Taverna, stipate tra il fiume e la montagna, impone il passaggio sulla sponda destra; dove, del resto, la campagna libera tra gli agglomerati di Taverna - Motto e Torricella offre una buona possibilità di sviluppo, e permette di raggiungere il Dosso — che, ovviamente, non può essere superato che in galleria — nel suo punto di minor larghezza.

2.2 Taverna - Bironico (km. 33.5 - km. 38.5)

All'uscita della galleria del Dosso si presentano due possibilità, determinate dalla presenza, in mezzo alla valle, all'altezza di Mezzovico, del Motto dei Fiori:

- tracciato sempre a monte della cantonale, immediatamente a valle degli abitati di Sigirino, Mezzovico e Vira, oppure
- tracciato a valle della cantonale e del Motto dei Fiori stesso, lungo l'argine destro del Vedeggio.

La prima soluzione è forse costruttivamente più semplice ed economicamente interessante; ma colpisce nel vivo i Comuni interessati togliendo loro il meglio del suolo agricolo e le zone di sviluppo e residenziale e di piccola industria.

Per cui la scelta cade sulla seconda soluzione, che sfrutta terreno per lo più incolto o guadagnato sul greto del Vedeggio, che viene anche qui incanalato e corretto su buona parte del suo corso parallelo all'autostrada.

2.3 *Bironico - Galleria del Ceneri (km. 38.5 - 41.0)*

Anche qui, due sono le soluzioni che si prospettano :

- tracciato sempre sul versante destro della valle, con passaggio, in Rivera, tra l'agglomerato attorno alla stazione e alla strada cantonale e le frazioni superiori di Capidogno e di Soresina ; e
- attraversamento della valle alla frazione della Briccola, con continuazione sul versante sinistro, a monte della ferrovia.

Questa seconda soluzione è caldeggiata dal Comune di Rivera. E' però molto onerosa ; obbliga ad attraversamenti di abitati con alti terrapieni e viadotti ; impone il sacrificio di ben 30 fabbricati, tra cui 13 case di abitazione e due piccole fabbriche ; elimina tutto quanto è sorto a monte della ferrovia e preclude, praticamente, ogni sviluppo edilizio di questa zona.

La prima soluzione, invece, rappresenta la continuazione più naturale e più logica del tracciato autostradale. Essa passa sì tra le diverse frazioni del Comune di Rivera ; ma sfrutta una zona libera e tenuta libera dalla presenza di due linee ad alta tensione.

Con una razionale ripristino dei collegamenti locali e con la correzione integrale del torrente Zarigo porta un elemento positivo in vista di un ordinato sviluppo edilizio del Comune.

E per queste considerazioni essa viene adottata, nonostante il parere discorde della maggior parte delle Autorità del Comune di Rivera.

2.4 *Galleria del Ceneri - St. Antonino (km. 41.0 - 46.5)*

Fissato come soluzione base un tracciato in galleria sotto il colle del Ceneri, ma volendo ridurre la lunghezza della galleria e la sua pendenza alle proporzioni minime, il portale Nord viene a situarsi sui Monti di Spiano, zona, del resto, topograficamente interessante.

Da qui, il problema della ricerca del tracciato si pone nel come raggiungere il piano di Magadino con una pendenza del 4, massimo 4,5 %.

E la soluzione è data, praticamente, dalle imposizioni derivanti dall'esistenza della ferrovia.

Il punto appropriato per l'attraversamento dell'autostrada sopra la ferrovia tra il piano della Croce e i Sasselli, a valle di Robasacco, determina la divisione del tracciato in due tronchi :

verso il Ceneri, parallelo e immediatamente a monte, e

verso St. Antonino parallelo e immediatamente a valle della ferrovia.

Solo nella zona dei Monti di Cadenazzo, tra il km. 43.8 e il km. 44.6 si possono vagliare due possibilità : una parzialmente in galleria, come la ferrovia, l'altra all'aperto.

Il confronto economico dà la preferenza alla soluzione all'aperto ; in perfetta armonia, del resto, con le considerazioni di sicurezza e scioltezza di traffico.

2.5 *St. Antonino - Camorino (km. 46.5 - 48.5)*

Il piano di Magadino è raggiunto dall'autostrada sulla conoide di deiezione davanti a Comelina.

Uno sviluppo del tracciato a monte della frazione apporterebbe angustia di curve, difficoltà di sviluppo del successivo disimpegno, nonché forti incisioni e nella montagna e nell'abitato ; per cui non viene preso in considerazione.

Il problema principale si presenta però nell'attraversamento del piano di Magadino ai fini di raggiungere, per il successivo sviluppo, le sponde del fiume Ticino.

Le soluzioni che si presentano sono essenzialmente le seguenti :

- autostrada in rilevato, con sovrappassi sopra le strade agricole, la cantonale e la ferrovia Giubiasco - Cadenazzo ; oppure
- autostrada in trincea con corrispondenti sottopassi.

Ora è evidente che una soluzione del 1. tipo apporterebbe un alto e massiccio terrapieno, o tutt'al più un lungo viadotto, attraversante, nel senso della larghezza, buona parte del piano, con conseguenze estetiche tutt'altro che pregevoli, unite ad un rilevante maggior onere finanziario.

Per cui la scelta cade sulla seconda soluzione : tracciato autostradale leggermente infossato senza tuttavia raggiungere i massimi livelli della falda freatica con opportuno adattamento (allungato e con lievi pendenze) dei profili longitudinali della cantonale e della ferrovia.

3. ALLACCIAMENTI E RIPRISTINO DELLA RETE LOCALE

3.1 Allacciamenti

Il collegamento dell'autostrada con la rete stradale cantonale e locale è garantito, sulla tratta Lamone - Camorino, in 3 punti :

- | | |
|---------------------|--------|
| — Cadempino | km. 29 |
| — Rivera - Bironico | km. 38 |
| — Camorino | km. 48 |

benchè il primo faccia, rigorosamente, ancora parte della tratta Chiasso - Lamone.

A intervalli, quindi, regolari ; alle due estremità e al centro ; ogni 9 - 10 km. Cadempino, già si è visto, smista e raccoglie il traffico di Lugano Nord, della direttrice di Ponte-Tresa e della bassa Valle del Vedeggio.

Rivera - Bironico è il centro dell'alta e della media Valle del Vedeggio ; raccoglie il traffico turistico e quello della piazza d'armi del Monte Ceneri ; e servirà indubbiamente, terminate le sistemazioni in corso sulla cantonale del Ceneri, quale punto di raccolta del traffico Locarno - Lugano.

Camorino è l'allacciamento Sud di Bellinzona e il disimpegno principale (in ogni caso per la direzione Nord) del Piano di Magadino, del Locarnese e del Gambarogno.

3.2 Ripristino della rete locale

Come già sulla tratta Chiasso - Lamone, anche qui l'autostrada, specie a Sud del Ceneri, attraversa in senso longitudinale la stretta fascia abitata, dove tutte le arterie di collegamento si concentrano.

E anche qui l'autostrada con queste arterie entra in conflitto, ed impone numerose correzioni.

Queste sommano, complessivamente, a :

- 14 km. di rete stradale
- 1,3 km. di ferrovia principale
- 14 km. di linee ad alta tensione
- 8 km. di corsi d'acqua.

Mentre il collegamento tra l'una sponda e l'altra dell'autostrada è garantito da :

ca. 30 sotto- o sovrappassi,
uno ogni 600 m., come già sulla tratta Chiasso - Lamone.

Le opere principali sono :

- le correzioni della cantonale all'Ostarietta, per Ponte-Tresa al Muscendrin
a Camignolo
a Rivera, salita del Ceneri
sul Ceneri, sotto Robasacco
e tra Cadenazzo e Giubiasco ;
- la correzione della ferrovia fra Cadenazzo e Giubiasco ;
- le correzioni del basso e medio Vedeggio, e dei suoi affluenti.

4. DATI TECNICI ED ECONOMICI

4.1 *Dati tecnici*

Sui 18,5 km. della tratta Lamone - Camorino :

- le gallerie rappresentano il 9 % :

la galleria di Taverne :	270 m.
la galleria del Ceneri :	1430 m.

totale	1700 m.
--------	---------

tutte previste, per ragioni geologiche e, in definitiva, economiche, a due cunicoli separati : uno per ogni carreggiata ;

- le opere d'arte rappresentano l'8 % :

il viadotto di S. Leonardo	(Robasacco) :	250 m.
dei Sasselli	(Cadenazzo) :	220 m.
di Pianturino	(Cadenazzo) :	150 m.
dei Ronchi	(Cadenazzo) :	320 m.
e le opere secondarie, complessivamente :		590 m.

totale	1530 m.
--------	---------

4.2 *Dati economici*

Il costo complessivo, per i 18,6 km. della tratta Lamone - Camorino è valutato (costo di costruzione al 1. gennaio 1966) in 317.0 Mio Fr.

Ciò che rappresenta un costo medio di 17.1 Mio Fr. al km.

Come già nella Chiasso - Lamone, i costi imputabili al solo tracciato autostradale raggiungono i 3/4 dei costi totali mentre 1/4 è da attribuire alle opere collaterali.

E precisamente :

— autostrada :	237.2 mio Fr., cioè il 75 %
— disimpegni :	16.7 mio Fr., cioè il 5 %
— rete locale :	63.1 mio Fr., cioè il 20 %

Il costo medio per la sola autostrada, si riduce così a 12.8 mio Fr. al km. Minore è qui, invece, l'incidenza degli oneri espropriativi.

Se nella Chiasso - Lamone essi rappresentavano il 25 % dei costi totali, nella Lamone - Camorino gli oneri espropriativi non sono valutati che in

36.2 mio Fr. ; ciò che significa il 12 %.

Risulta evidente, se si confrontano queste cifre con quelle esposte nel messaggio sulla Chiasso - Lamone del 1961, una netta differenza di valutazione. Le previsioni di allora si basavano sui prezzi normali in vigore nelle co-

struzioni stradali fino al 1959 e su direttive che non potevano ancora tener conto di esperienze in campo di costruzioni autostradali.

Il preventivo attuale, per contro, tiene conto del considerevole aumento dei costi di costruzione registrato in questi ultimi anni, e fonda le sue analisi sul vivo di una immediata e diretta esperienza.

Poichè il 92 % dell'importo è rappresentato dal contributo della Confederazione, si formula una domanda di credito pari all'8 %, vale a dire : 25.360.000,— franchi arrotondati a 25.5 milioni di franchi.

Esaminando il bilancio di previsione per l'esercizio 1966 la Commissione della Gestione si è occupata del problema posto dalle spese già assunte su tratte all'infuori della Chiasso - Lamone e della Motto Bartola - Ospizio del San Gottardo, all'infuori di quelle cioè su cui il Gran Consiglio già si è pronunciato stanziando il credito relativo. Si tratta di spese che si sono rese necessarie per acquisizione di terreni, lavori di progettazione, esecuzione di opere preliminari.

In merito si possono leggere nel rapporto della Commissione della Gestione le seguenti considerazioni :

« Come già messo a punto in precedenti occasioni, benchè la spesa delle strade nazionali sia sopportata nella misura del 92 % dalla Confederazione, i tratti di strada che attraversano il Cantone Ticino vengono eseguiti dal Cantone e sono quindi soggetti a tutte le formalità e garanzie che Costituzione e legge prevedono. Le singole opere devono quindi essere decise e i crediti votati dal Gran Consiglio e preventivo e consuntivo devono dare conto di queste spese pubbliche come di tutte le altre.

Dai dettagli delle uscite abbiamo però rilevato che sono incluse nel preventivo spese per le quali manca il decreto legislativo di concessione del credito.

Nel merito si possono accettare le spiegazioni del Consiglio di Stato, nel senso che, ad esempio, la tratta di strada Castione - Lumino è stata inclusa nel preventivo 1966 per cercare di indurre le Autorità di Berna a deciderne l'esecuzione ; si può senz'altro accettare che si incominci ad acquistare in trattative bonali i terreni necessari per la costruzione dei tratti di strada nazionale non ancora decisi dal Gran Consiglio, ma la formalità della domanda del credito al Gran Consiglio non dovrebbe essere omessa ».

In quella sede è stato convenuto che il Consiglio di Stato avrebbe presentato una domanda generale di credito per le spese che si rendono necessarie su determinate tratte prima che sia possibile presentare la richiesta del credito complessivo per un'intera tratta. E' ciò che viene proposto con la seconda parte di questo messaggio.

Sulle singole voci devono essere fatte le seguenti considerazioni.

ACQUISIZIONE DI TERRENI

Giusta l'art. 30 della legge federale 8 marzo 1960 sulle strade nazionali, l'acquisto dei terreni occorrenti per la costruzione delle strade nazionali può avvenire bonalmente o secondo le forme della rilocazione o dell'espropriazione. Ai Cantoni è lasciata la facoltà di procedere per la via che più riterranno, volta per volta, opportuna.

Le esperienze acquisite in occasione delle procedure relative alla costruzione della strada nazionale no. 2 nella tratta Chiasso - Lamone hanno dimostrato

- che l'acquisto in via bonale è in genere vantaggioso per lo Stato, sia per il modo e la tempestività con i quali possono essere rimossi ostacoli di varia natura in relazione alla necessaria richiesta di immissione in possesso, sia dal punto di vista dei costi (tenuto particolarmente conto delle indennità di inconvenienza); ciò che potrebbe molto facilmente essere dimostrato in sede di confronto con i risultati delle procedure espropriative;
- che le procedure d'espropriazione a' sensi dell'art. 39 della citata legge federale richiedono per il loro avvio la disponibilità dei progetti esecutivi definitivi, cosa che non si avvera normalmente che in un tempo relativamente breve prima dell'inizio dei lavori;
- che le procedure di rilottizzazione giusta l'art. 31 cpv. 1, oltre a richiedere la disponibilità dei progetti esecutivi definitivi, comportano nella maggior parte dei casi una durata tale da non consentire un tempestivo inizio dei lavori, mentre nelle procedure stesse, in quanto però siano avviate a' sensi dell'art. 33, l'inserimento dello Stato si attua di regola in sede di procedura di raggruppamento dei terreni e deve pertanto avvenire nel momento stesso in cui tale procedura viene promossa per un dato Comune o per una data zona, indipendentemente dal fatto della costruzione delle strade nazionali.

Ma l'acquisizione in via bonale non si è rivelata metodo efficace solo laddove già fosse stato pubblicato e approvato il progetto generale delle opere autostradali.

La pubblicazione delle zone riservate, a tenore dell'art. 14 della citata legge federale, ha infatti costituito l'atto preliminare, proceduralmente logico e indispensabile, dal quale sorse e oggi ancora pienamente si giustifica l'interesse dei proprietari fondiari e, per riflesso, dello Stato, a un rapido avvio di trattative di compravendita, specie, per i proprietari, quando si tratti di ovviare, senza difficoltà e contrasti procedurali, agli inconvenienti della limitazione del diritto di disporre del fondo e, per lo Stato, nei casi in cui sia dimostrata la convenienza economica dell'operazione. Si osservi, che le trattative furono e sono possibili in rapporto allo sviluppo graduale e sistematico degli studi di progettazione generale del tracciato, ciò che esclude l'acquisto di terreni discosti dall'area destinata a sedime delle opere autostradali, a meno che si tratti di superfici occorrenti allo scopo di inserirsi nei comprensori di raggruppamento o di fondi destinati a operazioni di permuta.

In questo ordine di idee l'Ufficio strade nazionali del Dipartimento delle pubbliche costruzioni ha proceduto, con il consenso del Consiglio di Stato, all'acquisto di terreno nelle singole tratte e per i seguenti valori, riportati a fine 1965:

tratta Camorino - Gorduno	Fr. 2.900.910,—
tratta Castione - Lumino	Fr. 210.580,—
tratta Gorduno - Airolo	Fr. 765.283,—
complessivamente	Fr. 3.876.773,—

Ritenuta l'opportunità di continuare anche in avvenire e per tutte le tratte autostradali, la prudente politica di acquisizione dei terreni fin qui adottata, si ritiene che l'investimento, che si renderà necessario per far fronte alle ulteriori convenienze in un lasso ragionevole di tempo, sarà dell'ordine di ca. 8 milioni di franchi.

LAVORI DI PROGETTAZIONE

Questi lavori comprendono sino ad oggi:

- l'allestimento completo del progetto generale delle tratte Camorino - Castione, Castione - confine con il Cantone Grigioni, e Passo del San Gottardo - confine con il Canton Uri;

— studi preliminari intesi a definire il tracciato in punti di particolare importanza e urgenza tra Castione e Airolo, specie nelle zone di Faido (Piottino) e di Airolo (Stalvedro).

A partire dal 1966 questi lavori mireranno all'allestimento del progetto generale su tutta la tratta da Castione al Motto Bartola.

Essi vengono eseguiti, principalmente, dall'Ufficio delle strade nazionali del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, che si vale, in casi particolari, dell'ausilio di uffici d'ingegneria privati.

Necessitano di una accurata indagine topografica, geologica e geotecnica, espressa da uffici e da ditte specializzate sotto la direzione e in collaborazione con il servizio topografico e il laboratorio geotecnico dell'Ufficio, che si vale pure della consulenza di esperti.

I costi complessivi sono valutabili, finora, attorno al 0,6 % dei costi di costruzione dell'opera.

Fino al 1965 sono stati investiti ca. 1,5 mio di franchi. Per la continuazione degli studi si rendono necessari altri 3,5 mio di franchi.

ESECUZIONE DI OPERE PRELIMINARI

La costruzione della strada nazionale comporta un ridimensionamento della rete locale. Taluni collegamenti regionali o locali devono venire soppressi e altri-menti sostituiti, altri devono essere spostati, altri ancora corretti.

Accade ora che prima dell'esecuzione delle opere autostradali taluni di questi collegamenti debbano essere sistemati o ripristinati.

Tipico il caso della strada cantonale del Monte Ceneri; tipico il caso di strade di accesso alle nuove particelle nell'ambito di raggruppamenti di terreni.

E' ovvio che queste sistemazioni e questi ripristini abbiano a tener conto delle esigenze poste dalle future opere autostradali; ma è altresì chiaro che, in questo caso, le strade nazionali abbiano ad assumersi i maggiori oneri che ne derivano.

Finora simili casi si sono presentati solo sulla tratta Lamone - Camorino. Sono però da prevedere sulla successiva Camorino - Airolo, per cui si deve poter contare su un credito di 3 mio di franchi.

Riassumendo, il credito necessario per il complesso dei lavori preparatori delle opere autostradali sulle tratte su cui il Gran Consiglio ancora non si è pronunciato, si presenta come segue:

	<i>fino al 1965</i>	<i>dal 1966</i>	<i>Totale</i>
Acquisizione di terreni	3,9	8,1	12,0 mio Fr.
Lavori di progettazione	1,5	3,5	5,0 mio Fr.
Opere preliminari	—	3,0	3,0 mio Fr.
Totale			<u>20,0 mio Fr.</u>

Poichè il 92 % dell'importo è rappresentato dal contributo della Confederazione, si formula una domanda di credito pari all'8 %, e cioè:

Fr. 1.600.000,—.

Sulla tratta Lamone - Camorino gli oneri per acquisizioni di terreno sommano finora a 4,4 milioni di franchi, di cui come detto solo l'8 % a carico del Cantone, cui sono da aggiugnere altri oneri per lavori di progettazione e per l'esecuzione di opere preliminari (partecipazione delle strade nazionali alle spese nell'ambito

della sistemazione della strada cantonale del Monte Ceneri). Dette spese vengono però a far parte di quelle coperte dalla richiesta di credito per la tratta Lamone-Camorino, oggetto della prima parte del messaggio.

Per le esposte ragioni il Consiglio di Stato, riaffermando la sua ferma volontà di sostenere la fondamentale opera di costruzione delle strade nazionali nel Ticino, chiede al Gran Consiglio di dare la sua adesione all'allegato disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

F. Ghisletta

p. o. Il Cancelliere :

Beati

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione del progetto e la concessione del credito necessario per l'esecuzione della strada nazionale Lamone - Camorino, e la concessione di un credito generale per acquisizione di terreni, lavori di progettazione ed esecuzione di opere preliminari nell'ambito della costruzione delle strade nazionali

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

vista la legge cantonale di applicazione della legge federale sulle strade nazionali ;
visto il messaggio 6 aprile 1966 n. 1357 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Sono approvati il progetto della strada nazionale Lamone - Camorino e il relativo preventivo di spesa di complessivi 317 milioni di franchi.

Per l'esecuzione di detta opera è stanziato un credito di 25,5 milioni di franchi (l'8 % della somma complessiva).

Art. 2. — E' stanziato un credito di 1,6 milioni di franchi (l'8 % della somma complessiva), per acquisizione di terreni, lavori di progettazione ed esecuzione di opere preliminari nell'ambito della costruzione delle strade nazionali nel Ticino, all'infuori delle tratte per le quali già sono stati concessi dal Gran Consiglio i crediti speciali.

Art. 3. — I crediti di cui alla cfr. 1 e 2 sono iscritti alla parte straordinaria del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, sezione strade nazionali.

Art. 4. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

