MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente l'approvazione del progetto e la concessione del credito
necessario per la costruzione della strada nazionale da Chiesso
al Motto Bartola in territorio di Airolo

(del 9 luglio 1970)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Conformemente all'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 da Chiesso al Motto Bartola, in territorio del Comune di Airolo, con la domanda di credito relativa all'importo necessario per la sua realizzazione.

Si tratta dell'unico tronco della strada nazionale del San Gottardo che non sia ancora entrato nella fase realizzativa: infatti, dei 19 km. della lunghezza complessiva

- 8 sono stati aperti al traffico il 14 luglio 1967 tra il Motto Bartola e il Passo;
- 3 sono infase avanzata di costruzione tra il Passo e il confine urano, mentre altri
- 3 rientrano nel complesso delle opere della circonvallazione autostradale di Airolo, approvate con il decreto legislativo del 3 giugno 1969.

La necessità di una rapida realizzazione di quest'opera si è fatta particolarmente sentire con l'apertura al traffico del primo tronco di strada nazionale; apertura che ha determinato lo spostamento dell'ostacolo principale alla fluidità del traffico dai tornanti della Tremola a quelli che conducono da Airolo al Motto Bartola.

La realizzazione della galleria stradale del San Gottardo varrà a scaricare la strada del valico dal traffico di transito; ma non le toglierà il traffico turistico. In più, la galleria verrà realizzata, in una prima fase, a due sole corsie.

Una adeguata, razionale e omogenea strada del valico, rappresenta pertanto l'indispensabile complemento della galleria.

Sull'opera, il cui progetto generale è stato approvato dal Consiglio federale il 12 novembre 1969, possono essere date le indicazioni seguenti:

1. CARATTERISTICHE GENERALI

Sono quelle che hanno caratterizzato le tratte eseguite o entrate nella fase realizzativa, e che stanno alla base di tutta la strada del valico, e precisamente:

- strada per traffico automobilistico senza incroci a livello;
- allacciamenti solo in punti determinati (in questo caso Airolo e Motto Bartola);
- carreggiata di 7.50 m., a due corsie, affiancata da due banchine pavimentate di 0.75 m.;
- pendenza longitudinale massima del 7 %, ridotta al 5 % sui tornanti;
- raggio planimetrico minimo, al di fuori dei tornanti, di 200 m.;
- velocità di base, al di fuori dei tornanti, di 80 km/h;
- tornanti con raggio d'asse di 25 m., percorribili a 40 km/h.

2. TRACCIATO

Nella ricerca del tracciato, una prima scelta è stata operata nel confronto tra una soluzione che utilizzasse, se non interamente, il più possibile dell'attuale sede stradale con una soluzione a tracciato completamente nuovo che garantisca la continuità della strada esistente.

L'esigua differenza di costo (poco più del 10%) portò subito alla scelta di un tracciato radicalmente nuovo per le seguenti considerazioni:

- completa omogeneità di tracciato su tutto il tratto ticinese della strada del valico;
- presenza continua di una seconda opera (la strada esistente) quale alternativa nell'organizzazione del traffico;
- facilità di collegamenti interni dato il permanere della strada attuale;
- costruzione indipendente dal tracciato attuale, con assoluta garanzia per la fluidità del traffico durante tutto il periodo della realizzazione.

Per la definizione del nuovo tracciato, si analizzarono e si posero a confronto da prima numerose soluzioni, tecnicamente possibili, con sviluppo nella fascia delimitata a occidente dal Riale di Albinasca e a oriente dalla Faura di Airolo (Sasso rosso).

Un'indagine approfondita sulle condizioni geologiche e climatiche (valanghe) e sulle possibilità di un adeguato inserimento nell'ambiente portò poi a restringere il settore considerato entro i limiti dettati dal Bosco di Bedrina e dal Riale di Stiei, con eliminazione delle varianti estreme.

Infine, entro i nuovi limiti, considerati l'adattamento al terreno da un lato e un'opportuna distribuzione dei tornanti dall'altro, si giunse a operare la scelta definitiva nella soluzione presentata.

Questa si sviluppa in modo spontaneo lungo il pendio a settentrione di Airolo, sui pianori tra Chiesso e la Barüda, prima; poi, dopo un primo tornante alla Barüda, sotto le roccie di Cima del Bosco, con attraversamento della cantonale e del Ri Föss sopra la Foppa; quindi, dopo un secondo tornante nella falda orientale del Bosco di Bedrina, sotto Cassino e a monte del Bartola fino a raggiungere Cima del Bosco, e da qui, dopo un terzo tornante, con attraversamento del pendio sotto il Motto di Dentro, nuovo attraversamento del Ri Föss e inserimento nella nuova strada della Tremola alla Foppa grande, con eliminazione del tornante esistente.

Tre soli tornanti, nel complesso, contro i 10 attuali.

3. RIPRISTINO DELLA RETE ATTUALE

Le opere necessarie per assicurare la continuità delle strade esterne non sono di grande importanza. Si tratta di:

- 1,5 km di rete stradale carrozzabile;
- 2,0 km di strade agricole e sentieri.

La correzione stradale più consistente è quella della strada cantonale al Motto Bartola. Essa comporta un nuovo ponte sulla Föss, sottostante a quello della strada nazionale, mentre il ponte attuale può essere riutilizzato per immettervi le rampe est del piccolo allacciamento.

Un solo elettrodoto ad alta tensione è interessato dal tracciato della strada nazionale. Si dovranno deviare o innalzare inoltre alcuni tratti di linee elettriche secondarie.

Anche le opere di inalveamento o arginatura di riali sono di ridotte proporzioni : per non più di 300 metri di lunghezza.

4. DATI TECNICI ED ECONOMICI

4.1 *Dati tecnici*

4.1.1 *Lunghezza complessiva del tronco :*

dal km 110.0 al km 115.3 : 5,3 km

4.1.2 *Opera d'arte :*

— Ponte sulla Föss 1	140 m.
— Viadotto del tornante della Löita	120 m.
— Viadotto del tornante di Cima del Bosco	115 m.
— Viadotto del Piano dei Buoi	235 m.
— Ponte sulla Föss 3	120 m.
— Ponti minori, in totale	340 m.
Complessivamente :	<u>1070 m.</u>

cioè il 20 % dell'intero sviluppo.

4.1.3 *Gallerie :*

— artificiale del Piano dei Buoi 270 m
cioè il 5 % del tronco.

4.1.4 *Sistemi di svincolo :*

- Un semiallacciamento a Chiesso (Airolo Nord)
- Un allacciamento al Motto Bartola.

4.2 *Dati economici*

Costo complessivo dell'opera al 1. gennaio 1970 : 41.0 mio Fr.

Ciò che rappresenta un costo medio di 7.6 mio al km.

Il programma di costruzione, così come proposto dalla Commissione consultiva del Dipartimento federale dell'interno, prevede l'inizio dei lavori nel 1972, con qualche opera preliminare nel 1971.

La durata dei lavori è valutata in 5 anni ; ciò che permette una realizzazione dell'opera entro il 1977.

Tenuto conto di un rincaro medio annuo del 6 %, la spesa complessiva viene valutata in 48,0 milioni di franchi.

Si formula pertanto una domanda di credito, limitata alla partecipazione cantonale, pari all'8 % della cifra totale, e quindi di 3,6 milioni, arrotondati a 4,0 milioni di franchi.

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 :
A. Crivelli

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione del progetto e la concessione del credito necessario per la costruzione della strada nazionale da Chiesso al Motto Bartola in territorio di Airole

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

vista la legge cantonale d'applicazione della legge federale sulle strade nazionali;
visto il messaggio 9 luglio 1970 n. 1666 del Consiglio di Stato,

decreta:

Art. 1. — E' approvato il progetto della Strada nazionale N. 2 sulla tratta Chiesso - Motto Bartola e il relativo preventivo di spesa di complessivi 48,0 milioni di franchi.

Art. 2. — Per l'esecuzione di detta opera è stanziato un credito di 4 milioni di franchi (l'8 % della somma complessiva), che sarà iscritto alla parte straordinaria del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, Sezione strade nazionali.

Art. 3. — 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.