

# In attesa della galleria stradale Airolo-Göschenen

## IL TICINO APPROFITTA

## la strada del S. Gottardo

### Dal Passo del S. Gottardo al confine urano

### un'opera del costo di 20 milioni di franchi

Il Consiglio di Stato ha trasmesso al Gran Consiglio un messaggio concernente l'approvazione del progetto e la concessione del credito necessario per l'esecuzione della strada nazionale sulla tratta Passo del S. Gottardo - confine urano e la concessione di un credito supplementario di 2.800.000 fr. per l'esecuzione della strada nazionale sulla tratta Motta Barbola - Passo del S. Gottardo.

Il progetto generale della tratta Passo del S. Gottardo - confine urano è stato approvato dal nostro Governo il 9 novembre scorso e ap-

prova dal Consiglio federale il 12 luglio 1966.

Il Consiglio di Stato illustra nel suo messaggio i dati principali di questa importante opera.

#### Caratteristiche generali

Corretta, già da qualche anno e con criteri moderni, la tratta urana della strada del S. Gottardo da Hospenthal al confine cantonale, è terminata, prossimamente, la costruzione della nuova strada della Tremola fino alla sommità del passo, ri-

mane, tra le due nuove tratte, un tronco di meno 2 km. di strada mantenente ancora le vecchie caratteristiche, e in stridente contrasto con tutto il resto dell'intero percorso da Hospenthal al Motta Barbola.

La strada, su sole curve non separate, presenta ancora ristretti tornanti, che non permettono l'incrocio di 2 veicoli anche non pesanti, pendenza fino verso il 10%, curve anguste con mancanza di visibilità, un sottofondo di una pavimentazione completamente usata. Ragioni tecniche, pertanto, di continuità nella sicurezza e

nella fluidità del traffico come pure di manutenzione, irragionano un ridimensionamento delle caratteristiche della strada sulla base di quanto operato su tutto il resto della tratta.

Strada nazionale, quindi, di 3. classe, con due sole curve non separate, ma larghezza utile di 7,50 m. e complessiva di 9,50 m., velocità di base 70-80 km. orari, raggi di curvatura minimi: 150 m.; pendenza massima: 7-8 %.

#### Tracciato

Due sono le possibilità essenziali che si presentano:

- tracciato sul versante sinistro della valle, con maggior sfruttamento possibile del sedime attuale; e
  - tracciato, completamente nuovo, sul versante destro.
- La prima soluzione ha il vantaggio di una pendenza meno accentuata, variabile tra il 4 e il 7%, ma lo svantaggio di una maggior lunghezza.
- Del tracciato attuale è possibile utilizzare soltanto il breve tratto centrale in corrispondenza della Piana del Rodoni, verso il passo si impone uno sviluppo completamente nuovo e per ampliare i tornanti e per diminuire la pendenza longitudinale; e al confine urano la presenza di imponenti pareti di roccia con impianti militari a monte della strada attuale obbliga al passaggio e ad uno sviluppo iniziale sulla sponda destra.

La sua ubicazione, per lungo tratto su fondo valle, la esporrebbe all'insufficiente di forti ammassamenti di neve.

La seconda soluzione, con la più forte pendenza longitudinale del 7,8 per cento, contro il 7 per cento della nuova Tremola, tra gli 8, parzialmente 9%, della tratta urana, offre invece i vantaggi di un tracciato fluido e breve, e di conseguenza più economico; nonché, evitata con una deviazione su rilevato la zona di influsso della valanga del Brüggboden, di una migliore esposizione climatica.

Per cui, udite e trovate concordi tutte le istanze interessate, viene data la preferenza e viene elaborata questa seconda soluzione.

#### Allacciamenti e ripristino della rete locale

Come già tutta la nuova strada della Tremola, anche questa tratta, pur essendo, essa pure, soltanto strada nazionale di 3. classe, può assumere tutte le caratteristiche di una strada chiusa.

L'allacciamento completo all'Ospedale del S. Gottardo, un'uscita da nord nei pressi del confine urano e la permanenza della strada attuale garantiscono ogni collegamento e con gli impianti militari e con le opere idroelettriche e con le installazioni alpine.

Mentre opportuni sottopassi in corrispondenza delle opere d'arte sugli avvallamenti permettono la continuità dei sentieri su tutto il versante destro della Valle.

#### Dati tecnici ed economici

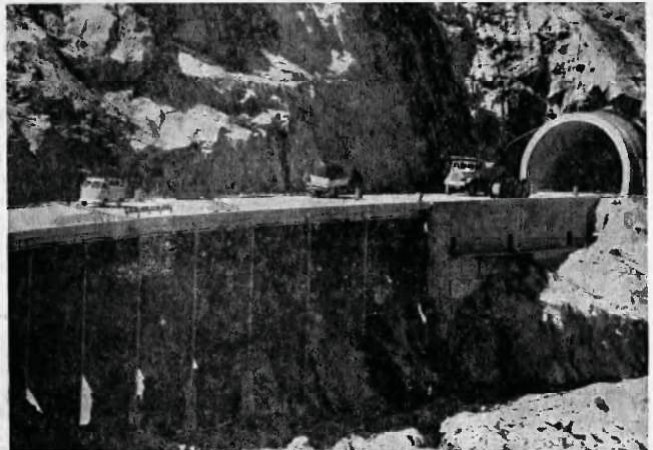
La tratta San Gottardo - Confine urano, della lunghezza complessiva di 2,8 km. non presenta alcuna galleria. I manufatti sono tutti di proporzioni ridotte, e raggiungono una lunghezza totale di 160 m., pari al 6% dell'intera tratta.

Rilevante è la correzione di corsi d'acqua, con 1.000 m. di nuovo letto della Reusa.

Il costo complessivo dell'opera, tenuto conto dei più recenti requisiti in materia di fondazione e di pavimentazione, e riportato al 1. gennaio 1967, è valutato in 19,5 milioni di franchi che rappresenta un costo medio di 7 milioni di franchi al km.

L'inizio dei lavori è previsto, ripresentata l'approvazione delle Autorità federali, per l'estate del 1967. Infatti anche il programma di costruzione delle strade nazionali elaborato dalla Commissione consultiva - sul quale il Consiglio di Stato ha presentato le sue osservazioni al Dipartimento federale dell'Interno il 22 luglio 1966 - prevede la continuazione dei lavori nel comprensorio Airolo - Confine urano. La durata di costruzione è valutata in 4 anni. Tenuto pertanto conto di un rincaro medio annuo del 6%, la spesa complessiva viene calcolata su un importo di fr. 21,8 milioni.

La domanda di credito è presentata limitatamente alla partecipazione cantonale, pari all'8% dei costi complessivi - il 20% della spesa essendo sopportata dalla Confederazione - e quindi in 1.800.000 - franchi.



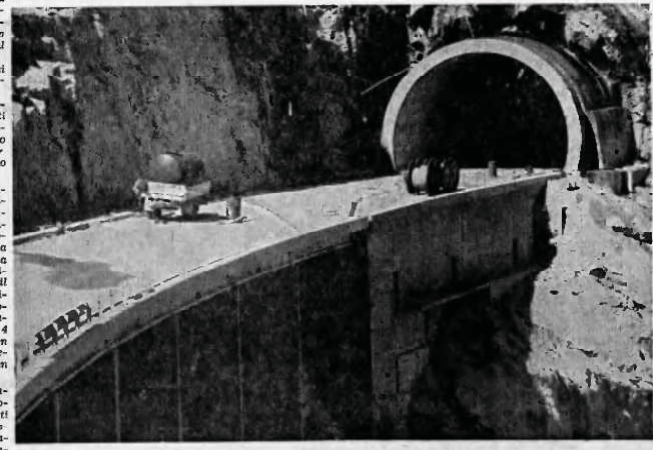
Un cantiere in prossimità del Passo, sul versante sud



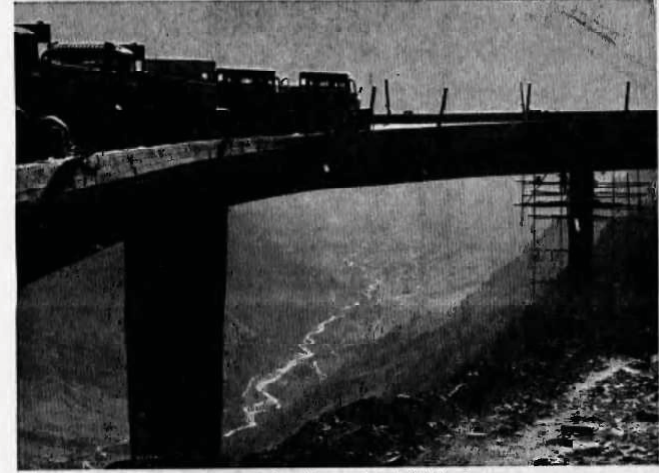
Uno scorcio suggestivo di-lla nuova Tremola



Una curva a stretto raggio nelle vicinanze del Motta Barbola



L'entrata di un tunnel sulla Tremola



Un arida smantellato sulla costruenda strada della Tremola

## Ancora 3 milioni per la Tremola

Con decreto legislativo del 21 maggio 1963 il Gran Consiglio approvava il progetto della strada nazionale No. 2, tratta Motta Barbola - Passo del S. Gottardo e stanzia, per la esecuzione della stessa, un credito di 44 milioni franchi, compresa la partecipazione federale nella misura del 92 per cento.

I lavori di costruzione venivano subito iniziati nell'estate del 1962; e condotti in modo tale da terminare praticamente le sottostutture entro la fine del 1965.

Vanno ora in cantiere, nella stagione 1966, la formazione della fondazione stradale, i lavori di pavimentazione e le opere di finitura; di modo che si può prevedere l'apertura al traffico nel corso del 1967.

I lavori finora eseguiti hanno parzialmente assorbito, praticamente, tutto il credito concesso. Si rende quindi necessario lo stanziamento di un credito supplementario valutabile nel suo complesso (parte cantonale e parte federale) in 23 milioni di franchi.

La richiesta è invero considerevole, e tuttavia si deve considerare la natura eccezionale dell'opera e le conseguenti difficoltà di formulazione di previsioni - specie all'inizio della costruzione delle strade nazionali - attestata anche dalle fortissime variazioni delle valutazioni federali in materia. L'autostrada Chiavenna - Losanna, ad esempio, preventivata 265 milioni di franchi ha richiesto invece 530 milioni di franchi (cfr. il rapporto 26 gennaio 1965 del Consiglio federale al Consiglio degli Stati concernente l'esecuzione del costo di costruzione delle strade nazionali).

Le cause dell'aumento dei costi dell'opera si possono raggruppare sotto le seguenti voci:

- aumento generale dei costi delle costruzioni: 7,8 mio Fr., pari al 32 per cento;
- impianti di sicurezza e di eserci-

zio: 2,4 mio Fr., pari al 10 per cento;

- lavori complementari e migliorie: 7,5 mio Fr., pari al 33 per cento;
- difficoltà tecnico-esecutive: 2,8 mio Fr., pari al 25 per cento.

Per queste considerazioni e allo scopo di portare a termine nel più breve spazio di tempo le opere il Consiglio di Stato formula la domanda per l'assegnazione di un credito supplementario di franchi 2.800.000 - pari all'8 per cento delle globali necessità e al maggior onere derivante dall'a-

zione della pavimentazione in calcestruzzo cementizio.

L'autorità federale non avendo approvato la scelta del tipo di pavimentazione si è sin qui rimborsato, opposto al sussidiamento della maggior spesa. I ripetuti interventi del Cantone al fine di ottenere il riconoscimento non hanno finora avuto esito positivo. La richiesta di crediti contempla il maggior onere di franchi 1.100.000 - ritenuto in ogni caso che la quota di sussidio, se riconosciuta, sarà portata a deduzione.



Un gruppo di operai su un cantiere della Tremola