

## RAPPORTO

della Commissione della Gestione  
sul messaggio 11 settembre 1962  
concernente il sussidiamento delle strade locali  
e una modificazione dell'art. 36 della legge 17 gennaio 1951  
sulla manutenzione e uso delle strade cantonali

(del 22 novembre 1962)

Il messaggio n. 1082 del Consiglio di Stato richiama la necessità di raggiungere due scopi con la modifica dell'art. 36 della legge 17 gennaio 1951 :

- a) quello di poter sussidiare tutte le spese per la sistemazione e particolarmente la pavimentazione delle strade locali, richieste ripetutamente in Gran Consiglio dato lo sviluppo del traffico automobilistico e del turismo;
- b) l'altro, di interessare alla vigilanza sulla manutenzione delle strade locali i Comuni, i Patriziati, i Consorzi e gli eventuali altri enti proprietari di strade secondarie, evitando un accentramento di compiti a carico dello Stato, con la conseguente burocratizzazione pur essa costosa.

Il Cantone Ticino ha infatti la percentuale più alta di strade cantonali in rapporto alla rete stradale aperta al traffico automobilistico. In confronto dei 1253 km. di strade aperte al traffico automobilistico, ben 1055, cioè l'84 %, di tutta la rete stradale sono costituiti da strade cantonali. Se si tien conto che la media svizzera è del 37 % e quella dei soli Cantoni di montagna è del 63 %, si avrà la dimostrazione dell'onere che grava sulle finanze del nostro Cantone per la manutenzione della rete stradale e quale vantaggio ne derivi per i consorzi agricoli e per i Comuni.

Il messaggio del Consiglio di Stato illustra con cifre eloquenti questo sforzo del Cantone per la manutenzione delle sue strade : Fr. 3.416.509,04 nel 1950 ; Fr. 6.913.798,96 nel 1961.

Dal marzo 1937 in avanti il Cantone ha assunto in proprietà e manutenzione circa 104 km. di strade comunali, patriziali e consortili, ai quali vanno aggiunti 54 km. circa costituiti in massima parte da strade costruite in sede di raggruppamento. Questi km. rappresentano un onere, riferito al 1961, di Fr. 1.407.744,—, per cui sommando tutte le spese di manutenzione — compresi gli stipendi del personale, il cui aumento, tuttavia, dal 1955 al 1962 non ha superato il 7 % — l'onere globale dello Stato, ha raggiunto l'anno scorso Fr. 8.396.109,— con una media di Fr. 6.688,— al km. per le strade pavimentate e Fr. 9.024,— per le strade la cui manutenzione avviene con la ghiaia. Si può precisare che nella manutenzione vengono inclusi anche lavori veri e propri di sistemazione e di piccoli tronchi stradali.

Nel corso di poco più di un lustro, sono state presentate 16 richieste di assunzione di strade locali da parte dello Stato, in proprietà e manutenzione, per un totale di km. 28,552, mentre sono ancora pendenti 16 domande concernenti km. 40,375. Se tutte queste domande dovessero venir soddisfatte, l'onere che ne deriverebbe al Cantone sarebbe di altri Fr. 312.605,— cui si dovrebbe aggiungere la spesa per l'assunzione del personale necessario, l'acquisto di macchine e la costruzione di piccoli depositi locali.

L'art. 34 della legge 17 gennaio 1951 al quale fa riferimento il nuovo art. 36 della stessa la cui modifica è proposta dal messaggio in esame del Consiglio di Stato, stabilisce quanto segue :

« Le strade comunali, patriziali, agricole, forestali e consortili che, pur congiungendo aggregati costantemente abitati, non adempiono ai requisiti per l'assunzione, ma che prevalentemente giovano ad uno scopo diverso da quello per cui furono costruite, ed in modo particolare assolvono funzione turistica, possono, per decreto legislativo, essere dichiarate strade sussidiabili.

Le spese di sistemazione generale o di riparazione di danni alluvionali o franamenti e quelle per lo sgombero della neve non sono sussidiabili ».

Con il nuovo testo dell'art. 36 proposto dal Consiglio di Stato, mentre resta aperta la possibilità di assunzione da parte dello Stato di strade di cui all'art. 31 della legge 17 gennaio 1951, laddove tale assunzione fosse consigliabile, si dà allo Stato la competenza di partecipare alla spesa di sistemazione e di pavimentazione di strade locali, finora esclusa in base all'art. 36. Sulla base pertanto di queste considerazioni il Consiglio di Stato presenta un disegno di legge per la modifica dell'art. 36, aggiunto al messaggio in esame, e presenta inoltre un disegno di decreto legislativo che prevede il sussidiamento, nella misura dal 30 al 60 %, della spesa di Fr. 99.050,— preventivata per 14 strade secondarie, per un sussidio totale di Fr. 55.700,—, e il sussidiamento, nella misura del 30 %, per la pavimentazione, e del 50 % per la sottostruttura di altre 10 strade, il tutto preventivato in Fr. 1.419.000,—, per un totale di sussidio fisso di Fr. 354.532,—.

La Commissione della Gestione aderisce alle proposte del Consiglio di Stato. Richiama tuttavia allo stesso la necessità di prevedere anche per i Comuni, Patriziati, Consorzi o altri enti interessati, l'assicurazione per la responsabilità civile.

Con questa raccomandazione, e in conclusione di quanto detto sopra, la Commissione della Gestione propone al Gran Consiglio l'approvazione del messaggio n. 1082 dell'11 settembre 1962, unitamente al disegno di legge per la modifica dell'art. 36 della legge 17 gennaio 1951 sulla costruzione, la manutenzione e l'uso delle strade cantonali, e al disegno di decreto legislativo concernente l'assunzione e il sussidiamento da parte dello Stato di alcune strade agricole, consortili o comunali, legge e decreto aggiunti al messaggio stesso.

*Per la Commissione della Gestione :*

D. Visani, relatore-

Agustoni — Bernasconi B. — Boffa  
— Borella A. — Bottani — Caroni —  
Coppi — Generali — Giovannini  
— Guscelli M. — Olgiati — Rossi-  
Bertoni — Pelli — Verda — Wyler