

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
 concernente la sistemazione e la manutenzione della rete stradale  
 cantonale (risposta alle mozioni A. Pellegrini e confirmatari 11. 9. 1950,  
 5. 10. 1951, 15. 10. 1951 e alla mozione Jolli 21. 4. 1952)

(del 9 maggio 1952)

*Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,*

L'11 settembre 1950, l'on. A. Pellegrini, con altri deputati, presentava una mozione in cui il Consiglio di Stato veniva invitato a sistemare un gruppo di strade secondarie del Mendrisiotto.

Il medesimo mozionante e gli on. Boffa, Masina, Soldini, Tarchini, il 15 ottobre 1951, invitavano il Consiglio di Stato ad eseguire il tronco stradale nell'interno di Caneggio, a studiare e presentare un programma per la sistemazione di tutte le strade del Mendrisiotto, e ad assumere in manutenzione la strada Meride - Serpiano.

Nella seduta del 21 aprile 1952, l'on. Jolli, evidentemente ispirato dal desiderio di far assumere la strada agricola Semione - Malvaglia, proponeva una aggiunta all'art. 31 della legge stradale 17 gennaio 1951, del seguente tenore: « Sono escluse dall'assunzione le strade congiungenti abitati già provvisti di una strada cantonale, nonchè quelle nell'interno di abitati in quanto servano al loro attraversamento, salvo casi eccezionali rispondenti all'interesse generale ».

Queste mozioni, altre già presentate nelle passate legislature, ed infine le numerose interpellanze in materia stradale, testimoniano una certa impazienza per la sistemazione della rete stradale del nostro Cantone, e se da un lato documentano la volontà del Gran Consiglio di sorreggere gli sforzi dell'Esecutivo nell'opera di miglioramento delle vie di comunicazione principali e secondarie, dall'altro potrebbero anche lasciare insorgere il pensiero che il Cantone neglige le sue strade e vien meno al suo dovere di tutelare la pubblica viabilità.

Non sarà pertanto inutile, prima di entrare nel merito delle mozioni, sostare per chiarire quanto in materia stradale è stato fatto, e come il Cantone Ticino si trovi, primo fra tutti i Cantoni svizzeri nel sollevare i Comuni dall'onere stradale per mettere lo stesso a carico delle poco floride finanze cantonali.

*a) Le caratteristiche della rete stradale*

E' difficile, se si vuol procedere per raffronto con altri Cantoni, determinare la lunghezza della rete stradale, in quanto che i termini di strada cantonale, strada consortile, strada comunale, non indicano sempre strade con le medesime caratteristiche tecniche, e soprattutto non definiscono la strada a seconda della sua importanza.

Con il decreto esecutivo 4 dicembre 1950, il Consiglio federale ha, per determinare la lunghezza delle strade, preso in considerazione tutte quelle aperte alla circolazione degli autoveicoli, ad esclusione di quelle che servono unicamente all'esercizio delle proprietà fondiarie.

Risulta da questi rilievi che nel Cantone Ticino, su 1253 km. di strade aperte alla circolazione, 1052 km. sono strade cantonali e 201 km. sono strade comunali e consortili.

Le strade assunte dal Cantone in manutenzione rappresentano quindi 84% di tutta la rete stradale cantonale: nessun altro Cantone presenta una così larga assunzione di strade locali.

Ci esimiamo dal riprodurre qui le tabelle in nostro possesso: rileviamo solo che detta percentuale, nella media svizzera, è del 36,8, cioè su tutta la rete stradale svizzera, il 36,8 è a carico dei Cantoni, mentre il resto è a carico di Comuni o corporazioni.

Per altri Cantoni, la percentuale risulta come segue: Zurigo 47,2%, Berna 26%, Lucerna 17,7%, Svitto 29%, Unterwaldò 21%, Appenzello est. 50%, Fri-borgo 39%.

Questa larga assunzione di strade, operata dal Cantone, ubbidendo al principio che ogni Comune o Frazione abitata tutto l'anno ha diritto ad una strada cantonale, appare anche dal rapporto fra strade principali e strade secondarie: infatti su 1052 km. di strade cantonali e 1253 km. di strade aperte al traffico, solo 266 km. sono strade principali con diritto di precedenza, e solo 221 km. sono considerate strade principali sussidiabili.

Da queste cifre, e da altre che potremo citare, in corso di discussione, appare evidente che nel Ticino i Comuni sono quasi esenti da oneri per le strade aperte al traffico automobilistico, l'84% di tutte le strade carreggiabili appartenendo al Cantone, mentre che ad es. nel Cantone di Berna, l'onere stradale è assunto dal Cantone solo nella misura del 26% a Lucerna, nella misura del 17,7%, a non dire poi che in molti Cantoni, i Comuni e le corporazioni sono chiamati a sopportare oneri di manutenzione anche per le strade cantonali, come lo sgombero della neve, il servizio di manutenzione all'interno del Comune ecc.

Se quindi, con la legge stradale del 1951, il Cantone ha dovuto istaurare una politica restrittiva nell'assunzione di nuovi oneri stradali, ed ha dovuto fissare le caratteristiche delle strade da assumere, questa politica non è altro che un indispensabile correttivo alla tendenza di accollare allo Stato oneri che questo non può assumere senza gravi preoccupazioni per le sue finanze.

Il Consiglio di Stato non intende introdurre possibilità di deroga alle precise disposizioni della legge, possibilità di deroga che certamente indurrebbero ad una politica di ancor più grande condiscendenza, il che appare assolutamente ingiustificato.

#### *b) Le spese di manutenzione e di sistemazione*

La vasta rete di strade cantonali provoca al Cantone spese ingentissime di manutenzione e di sistemazione, aggravate le prime e dal regime torrentizio della pioggia e dall'aumentato traffico, le seconde dal fatto che la rete stradale secondaria, costruita per un traffico lento e leggero, è ora messa a duro contributo, poichè anche nelle valli, il traffico si è fatto intenso e pesante.

Già abbiamo più volte rilevato nei rendiconti dipartimentali il totale di queste spese: dal 1928 al 1950 il Cantone ha speso, per la sistemazione straordinaria delle strade, fr. 67.327.689,10 e per la manutenzione fr. 55.581.555,69. In questi importi non sono ancora compresi i disbori per le strade costruite come opere agricole, con i raggruppamenti dei terreni, e quindi passate in proprietà e manutenzione al Cantone.

Le statistiche del 1948 e 1949 permettono per raffronto, interessanti conclusioni su queste spese.

Intanto è da rilevare il crescendo delle spese di manutenzione: franchi 3.323.000.— nel 1948; fr. 3.685.000.— nel 1949, importi che danno, per km. di strada, rispettivamente fr. 3.170.— e fr. 3.500.—.

Negli anni 1938 e 1939 queste spese assommavano a fr. 1.818.000.— e fr. 1.922.000.—, ma occorre ritenere che l'indice delle costruzioni è più che raddop-

piato, ed altresì il traffico, aumentato pure in misura rilevante, provoca una maggiore usura e maggiori esigenze. (Veicoli a motore in Svizzera: 1939 = 126.896; 1951 = 319.371).

La media svizzera, per la manutenzione, nel 1948, per km. fr. 2.990.— e nel 1949, per km. fr. 3.280.—. La manutenzione ci provoca quindi spese ben superiori alla media svizzera.

Ma interessanti sono i dati della sistemazione generale, a dimostrazione che le continue sollecitazioni per l'esecuzione di opere, se comprensibili per soddisfare bisogni ed esigenze locali, non sono compatibili con la situazione generale del Cantone e sono ingiustificate se raffrontate con la evoluzione in altri Cantoni.

La sistemazione generale ha occasionato al Cantone disborsi dell'ordine di fr. 3.853.000.— nel 1948, fr. 5.725.000.— nel 1949 e fr. 8.222.000.— nel 1950.

Il Cantone Ticino, negli ultimi anni, è largamente al disopra della media svizzera per le sistemazioni stradali, essendo, in valore assoluto, superato solo dai grossi Cantoni di Zurigo, Berna e Vaud, ed in valori relativi fra i Cantoni che hanno sopportato le più ingenti spese stradali (media svizzera 1949 fr. 7.470 per km., Ticino fr. 9.480.— per km. di strada).

Questa situazione ha naturalmente i suoi riflessi sulle spese nette annue a carico del Cantone, dedotti i sussidi federali, che ammontano, per il 1950 a fr. 3.144.000.—, per il 1951 a fr. 5.052.000.—, mentre gli altri Cantoni finanziariamente deboli non raggiungono il milione di franchi (1951: Grigioni fr. 516.000.—, Appenzello fr. 687.000.—, Svitto 458.000.—, Vallese 1.159.000.—).

Il che vuol dire che, all'infuori della rete sussidiabile, il Ticino più di ogni altro Cantone procede alla sistemazione della rete secondaria, la quale, a sua volta, è più vasta da noi che in ogni altro Cantone.

L'Autorità federale, cui abbiamo segnalato questa particolare situazione, ci ha indicato come misure atte a ridurre l'onere proprio, la riduzione della rete cantonale entro limiti normali e il rallentamento nel ritmo delle costruzioni.

Il Consiglio di Stato non reputa di poter rinunciare a strade già assunte, ed anzi dovrà in applicazione della legge stradale 1951 procedere al sussidiamento della manutenzione di strade consortili.

E' però certo che dovrà procedere con molta cautela nelle nuove assunzioni e, a seconda delle condizioni del mercato del lavoro, anche rallentare il ritmo delle costruzioni.

I mozionanti domandano tra l'altro, un programma di sistemazione di tutte le strade del Mendrisiotto.

Il Consiglio di Stato deve ricordare che altre regioni del Cantone reclamano a gran voce la sistemazione delle strade, onde, calcoli approssimativi, su progetti di grande massima, lasciano intravedere un fabbisogno di oltre 300 milioni per la sistemazione completa della rete stradale cantonale.

Di fronte a siffatte prospettive, sarebbe assurdo allestire programmi, che, per l'estensione nel tempo, non avrebbero alcun significato pratico, e per lo adempimento dei quali nessuno potrebbe assumere impegni.

Il Consiglio di Stato ha già avuto modo di affermare che i bisogni e le condizioni stradali del Cantone gli sono ormai più che noti. Nessuno più di chi è quotidianamente al contatto con le lamentele del pubblico desidererebbe dare soddisfazione alle richieste giustificate di Comuni, di associazioni, di corporazioni.

Ma le esperienze che ci vengono dal passato e dal presente, e le prospettive ed i calcoli per l'avvenire ci impongono di dire che la rete stradale potrà essere migliorata solo gradatamente, con un ritmo forse meno intenso dell'attuale, onde molte strade, e specialmente quelle secondarie che, pur essendo

disagevoli non presentano carattere di pericolosità, dovranno aspettare più anni e forse decenni prima che, con la migliore volontà, vi si possa porre mano.

Abbiamo così implicitamente risposto agli oggetti trattati dalle mozioni. Riepilogando diremo :

- a) Mozione dell'on. Pellegrini e conf. dell'11 settembre 1950 sulle costruzioni e miglioramenti stradali del Mendrisiotto, e punto 2 della mozione 15 ottobre 1951 sul programma per la sistemazione di tutte le strade del Mendrisiotto.

Il Consiglio di Stato non può accogliere, per le ragioni dette, la mozione e ne propone la rejezione.

- b) Mozione dell'on. Pellegrini e confirmatari del 5 ottobre 1951 sulla sistemazione dell'abitato di Caneggio.

Il Consiglio di Stato reputa giustificata questa sistemazione, che apre al transito dei grossi veicoli l'alta valle di Muggio. Le espropriazioni sono ora in corso, e si spera di poter allestire un progetto economicamente sopportabile, essendo i primi progetti rimasti tali per la spesa eccessiva che ne derivava.

Su questo punto la mozione può essere accolta, con riserva per la data dell'esecuzione delle opere.

- c) Mozione degli on. Pellegrini e conf. 15 ottobre 1951 sulla assunzione e manutenzione della strada Meride - Serpiano. La mozione deve essere su questo punto respinta, perchè contraria all'art. 31 della legge 17 gennaio 1951 sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali, non disponendo la strada del Serpiano delle caratteristiche previste per l'assunzione.

Il Consiglio di Stato statuirà in quale misura per contro la manutenzione della strada potrà essere sussidiata.

- d) Mozione dell'on. Jolli del 21 aprile 1952 sulla aggiunta all'art. 31 della legge 17 gennaio 1951.

La mozione, per le ragioni dette nei motivi, e soprattutto per la necessità di non acuire maggiormente il rapporto sfavorevole fra strade cantonali e strade consortili o comunali, non può essere accolta.

In questo senso abbiamo il pregio di formulare le nostre proposte sulle diverse questioni sottoposte al Vostro illuminato giudizio.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente:  
*Canevascini*

Il Cons. Segr. di Stato:  
*Lepori*