

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
 concernente il sussidiamento delle strade locali
 e una modifica dell'art. 36 della legge 17. 1. 1951
 sulla manutenzione e uso delle strade cantonali

(dell'11 settembre 1962)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Ci permettiamo sottoporre alla vostra approvazione il presente messaggio che riguarda una modifica legislativa intesa a diversamente ordinare e impostare il problema dell'assunzione di strade locali da parte del Cantone rispetto a quanto è avvenuto finora.

Il Consiglio di Stato ritiene che l'ulteriore assunzione di strade locali di secondaria importanza, secondo le norme attualmente in vigore, oltre a costituire un sensibile aggravamento delle spese ricorrenti della manutenzione non corrisponde all'interesse reale delle zone periferiche di montagna e di campagna del paese.

Siamo dell'opinione che si debba giungere il più presto possibile ad avere strade pavimentate ovunque e si vuole pertanto introdurre la norma per cui lo Stato sussidia gli enti locali quando intendono intraprendere opere di miglioria e di pavimentazione di strade non di proprietà del Cantone.

Per alleviare i costi di manutenzione proponiamo che lo Stato partecipi con i singoli enti al pagamento raggiungendo così un duplice risultato :

- l'accelerazione dei programmi di pavimentazione in ogni parte del paese;
- il mantenimento di responsabilità degli enti locali più interessati alla conveniente manutenzione delle singole comunicazioni stradali.

Un accentramento eccessivo non potrebbe che portare a fatali e inevitabili negligenze data l'ampiezza degli oneri che già ora spettano all'Autorità cantonale in questa materia.

Il presente messaggio illustra :

- a) la situazione attuale per quanto concerne le strade assunte e sussidiate; l'onere finanziario e gli altri impegni nell'ambito del riparto della manutenzione ;
- b) le domande di assunzione e di sussidiamento inoltrate negli ultimi sei anni ; la spesa e gli impegni occorrenti nel caso in cui fossero accolte ;
- c) i presupposti per l'assunzione e il sussidiamento (applicazione restrittiva della legge) ;
- d) la giustificazione di un intervento statale a complemento della vigilanza e degli impegni che devono restare agli enti locali per evitare un ulteriore ingiustificato accentramento di obblighi e competenze ;
- e) le domande di sussidiamento delle piccole opere di sistemazione e quindi un più aggiornato sistema di manutenzione ;
- f) le ragioni della modifica legislativa ;
 e propone :

- una modifica dell'art. 36 della legge 17 gennaio 1951 sulla manutenzione e uso delle strade cantonali ;
- il sussidiamento delle opere di miglioria e di pavimentazione intese ad evitare le forti spese di inghiaimento e a migliorare il tracciato stradale ;
- il sussidiamento delle spese di manutenzione distinguendo tra le strade in ghiaia e quelle pavimentate. Per queste ultime il sussidio sarà riconosciuto solo dopo il quinto anno dalla esecuzione.

A. Con i decreti legislativi del 17 marzo 1937, 17 marzo 1941, 28 ottobre 1946 e 17 gennaio 1955 lo Stato ha assunto in proprietà e manutenzione circa 104 km. di strade comunali, patriziali o consortili, ai quali vanno aggiunti altri 52 km. circa, costituiti in massima parte da strade costruite in sede di raggruppamento. In molti casi, il decreto che sussidia la costruzione di queste strade di raggruppamento contiene la clausola che appena costruita e collaudata, la strada passa in proprietà e manutenzione allo Stato.

Riportiamo l'elenco delle strade assunte in proprietà e manutenzione dallo Stato, dal 1937 ad oggi.

I. Strade assunte in proprietà e manutenzione

a) D.L. 17 marzo 1937

Tronco stradale	km.	Preventivo per i lavori di riattazione		Stato Fr.
		Consorzio o Comune Fr.	Stato Fr.	
1. Ponte Semina - Campo Blenio	0,500	2.000,—	500,—	1.500,—
2. Faido - Rossura - Molare	12,780	164.363,—	41.091,—	123.272,—
3. Quinto - Deggio e diramaz.	7,270	78.140,—	19.535,—	58.605,—
4. Menzonio strada accesso	1,050	29.000,—	7.250,—	21.750,—
5. Peccia - Piano di Peccia	4,200	38.001,—	9.500,25	28.500,75
6. Strada accesso a Camorino	0,550	22.545,—	5.636,25	16.908,75
7. Airole - Nante	3,300	26.000,—	6.500,—	19.500,—
8. Pregassona - Bozzoreda - fiume Cassarate	1,250	49.412,50	25.010,50	24.402,—
9. Ponte Giubiasco - Sementina	2,360	56.500,—	13.500,—	43.000,—

b) D.L. 17 marzo 1941

10. Strada agricola Muggio - Scudellate	4,700	100.000,—	25.000,—	75.000,—
11. Strada agricola consortile Vico Morcote - Carona	5,590	10.120,—	1.986,—	8.134,—
12. Strada agricola consortile Ranzo - Calgiano - S. Abbondio e diramazioni	2,320	34.460,—	8.615,—	25.845,—
13. Strada agricola di accesso a Paudò (Pianezzo)	1,930	26.503,60	6.625,90	19.877,70
14. Strada comunale Dalpe - Cornone	0,450	15.746,—	3.936,50	11.809,50
15. Strada agricola Fosano - Piazzogna - Vairano	1,952	21.950,—	5.487,50	16.462,50

Tronco stradale	km.	Preventivo per i lavori di riattazione		Consorzio o Comune	Stato Fr.
		Fr.	Fr.		
16. Strada forestale consortile Losone - Arcegno - Ronco s/A. :					
a) Losone - Arcegno	1,700	38.750,—	9.687,50		29.062,50
b) Arcegno - Ronco s/A.	3,408	46.300,—	11.575,—		34.725,—
17. Strade agricole Termine - confine territorio Sessa e Termine - Monteggio :					
a) Termine - conf. terr. Sessa	0,930	15.960,—	3.990,—		11.970,—
b) Termine - Monteggio	1,220	9.236,—	2.309,—		6.927,—
18. Strada Sonvico - Madonna d'Arla - Trecciò	5,000	55.800,—	13.970,—		41.830,—
c) D.L. 28 ottobre 1946					
19. Santa Lucia - Pevereggia nel Comune di Sessa	0,230	641,—	160,—		481,—
20. Accesso alla frazione di Verdasio (Comune Intragna)	1,532	10.000,—	2.500,—		7.500,—
21. Cappellona - Convento del Bigorio - Sabbionée (Comune di Sala Capriasca)	0,550	5.900,—	1.475,—		4.425,—
22. Camorino - Monti	1,680	26.000,—	6.500,—		19.500,—
23. Bioggio - Molini di Bioggio - Piodella di Muzzano in territorio di Bioggio e Muzzano	1,400	60.000,—	15.000,—		45.000,—
24. Accesso al paese di S. Antonino	0,410	4.000,—	1.000,—		3.000,—
25. Banco - Beride in territorio di Bedigliora e di Biogno :					
a) in territorio di Bedigliora	2,205	42.790,—	10.697,—	32.093,—	
b) in territorio di Biogno - Beride					
26. Accesso alla frazione di Oggio territorio di Lopagno	0,400	3.800,—	950,—		2.850,—
27. Cugnasco - Agarone - Medoscio e Agarone - Gordola :					
a) consorzio strada agricola militare Cugnasco - Aga- rone - Medoscio	8,100	34.000,—	8.500,—		25.500,—
b) consorzio strada agricola Terricciuole - Riazino		28.000,—	7.000,—		21.000,—
28. Ranzo - Caviano - Scaliano	1,341	16.800,—	4.200,—		12.600,—
29. Viganello - Albònago - Roccolo di Aldesago	2,000	55.600,—	13.900,—		41.700,—
30. Osco - Freggio - Brusgnano e Osco - Vigera	2,750	6.600,—	1.650,—		4.950,—
31. Arogno - Pugerna e Cappella degli Abicci - Devoggio	4,240	34.000,—	8.500,—		25.500,—
32. Genestrerio - Prella	0,910	12.000,—	3.000,—		9.000,—
33. Strada in Val Nebbiana	1,350	20.000,—	5.000,—		15.000,—

d) D.L. 17 gennaio 1955

<i>Tronco stradale</i>	<i>km.</i>	<i>Preventivo</i>	<i>Consorzio</i>	<i>Stato</i>
		<i>per i lavori</i> <i>di riattazione</i>	<i>o Comune</i>	
		Fr.	Fr.	Fr.
34. Strada Monte Generoso, limitatamente alla tratta Somazzo - Bivio per Cragno	3,500	46.000,—	27.600,—	18.400,—
35. Strada comunale Sessa - ponte reale Pevereggia	0,400	15.000,—	7.500,—	7.500,—
36. Strada Caslano - Torrazza	2,000	40.000,—	20.000,—	20.000,—
37. Accesso a Viglio (frazione di Gentilino)	0,400	24.000,—	14.400,—	9.600,—
38. Accesso a Pambio (fraz. del Comune di Pambio Noranco)	0,500	26.000,—	15.600,—	10.400,—
39. Poporino - Arasio (frazione di Montagnola)	1,500	34.000,—	20.400,—	13.600,—
40. Camorino - Vigana - S. Antonino	3,500	17.500,—	10.500,—	7.000,—
41. Accesso a Comelina	0,420	2.000,—	1.200,—	800,—
		<u>1.407.293,10</u>	<u>429.405,40</u>	<u>977.887,70</u>

e) Con il raggruppamento terreni o quali strade agricole sussidiate :

42. Purasca - Barico	0,750
43. Sanatorio - Altanca	3,266
44. Accesso a Piandera e Cimadara	5,300
45. Accesso a Certara	1,625
46. Bogno - Cozzo - Colla	2,605
47. Colla - Signora - Scareglia	4,449
48. Bidogno - Corticiasca - Scareglia	2,240
49. Accesso a Inzone	1,401
50. Gerra Gambarogno - Ronco	1,773
51. Camedo - Borgnone	1,633
52. Borgnone - Lionza	1,213
53. Accesso a Marolta	1,313
54. Borgnone - Costa	1,735
55. Accesso a S. Antonio (Vogorno)	1,504
56. Barico - Croglio	0,710
57. Magadino - Orgnana	2,018
58. Magadino - Corognola	0,933
59. Accesso a Roncapiano	1,100
60. Vairano - Ronco - Casenzano	1,920
61. Accesso a Brugnasco	2,960
62. Accesso a Brontallo	1,300
63. Accesso a Calezzo	1,920
64. Croglio - Castelrotto	0,575
65. Camedo - Moneto	3,500
66. Bidogno - Carusio	1,650
67. Pregassona - Cureggia	2,960
Totale km.	<u>156,086</u>

II. Strade per le quali lo Stato sussidia le spese di manutenzione

D.L. 17 gennaio 1955

Tronco stradale	km.	Spesa massima	Percent.	A carico
		di manutenz. sussidiabile	sussidio	Stato (suss. annuo)
		Fr.		Fr.
1a. Strada del Monte Generoso tratta bivio per Cragno - Bellavista	3,800	5.000,—	55 %	2.750,—
1b. Bivio per Cragno - Cragno	2,350	3.000,—	55 %	1.650,—
2. Meride - Serpiano	4,200	6.000,—	55 %	3.300,—
3. Lelgio - Gola di Lago	2,310	3.200,—	45 %	1.440,—
4. Accesso a Somazzo (Lopagno)	0,370	800,—	55 %	440,—
5. Strada consortile P. Capriasca - Taverne	2,038	2.400,—	45 %	1.080,—
6. Ostarietta - Lamone	0,670	1.500,—	45 %	675,—
7. Accesso ad Agnuzzo	0,350	700,—	55 %	385,—
8. Pugerna - Caprino - S. Rocco	2,200	3.200,—	55 %	1.760,—
9. Strada Gudo - Cadenazzo	2,345	7.000,—	55 %	3.850,—
10. Strada consortile Cugnasco - Sciarane - Bosco	1,865	3.500,—	45 %	1.575,—
11. Strada consortile Gudo - Progero - Malacarne - Bosco	1,000	1.800,—	45 %	810,—
12. Strada consortile Monte Brè - S. Bernardo	8,200	15.600,—	55 %	8.580,—
13. Accesso a Gordemo	0,640	800,—	55 %	440,—
14. Strada consortile Semione - Ganna (Malvaglia)	1,100	2.300,—	55 %	1.265,—
15. Strada consortile Molare - Cari-Tarnolgio-Vigera (Osco):				
a) tratta Molare - Cari	1,500	2.600,—	55 %	1.430,—
b) tratta Cari - Tarnolgio - Vigera	5,500	6.000,—	45 %	2.700,—
16. Strada consortile Biaschina - Anzonico	4,472	5.600,—	45 %	2.520,—
Totale km.	44,910	71.000,—		36.650,—

Questo lungo elenco di strade secondarie non ha affatto esaurito, come avremo modo di vedere in seguito, le richieste degli enti pubblici locali.

Ognuno, è vero, ha le proprie ragioni sia per chiederne l'inclusione, sia per richiamare agli organi centrali, il difettoso stato di manutenzione della propria strada, già assunta dallo Stato, allorchè si sollevano i polveroni nei periodi di siccità, o avvengono i franamenti e le grandi nevicate.

Chi domanda e chi reclama non si rende conto sicuramente delle difficoltà di intervenire in modo tempestivo e spesso contemporaneamente per assicurare una buona viabilità su tutte queste strade.

Esistono innanzitutto difficoltà di ordine organizzativo: il personale e le macchine non possono essere disponibili ovunque e in ogni momento a meno che

si voglia ingigantire una organizzazione onerosa che già oggi raggiunge limiti ragguardevoli.

Il riparto della manutenzione stradale ha più che raddoppiato gli impegni del 1950.

Pur tenendo conto degli aumenti dei prezzi, la seguente tabella è a nostro parere molto significativa :

SPESA COMPLESSIVA PER LA MANUTENZIONE STRADALE
(esclusi gli stipendi del personale nominato)

	1961	1960	1955	1950
Manutenzione ordinaria	1.399.663,40	1.249.020,11	1.160.000,—	932.915,79
Manutenzione strade pavimentate	899.910,23	853.091,83	500.000,—	450.000,—
Lavori cilindratura	407.051,11	348.389,61	300.000,—	200.000,—
Opere ricostruzione, migliorie e all.	1.999.744,19	2.131.975,95	1.130.000,—	794.092,95
Squadra ponti	51.701,25	43.297,57	49.938,66	38.453,41
Segnalazioni stradali	73.076,94	62.516,—	30.000,—	30.062,35
Calla neve e servizio invernale	1.399.567,74	1.171.450,90	509.872,89	542.819,42
Espropriazione stabili e terreni	54.025,80	47.826,30	50.000,—	—,—
Paghe aiuti cantonieri e avventizi	479.790,99	412.241,52	306.869,26	256.988,02
Sussidi ai Comuni	65.598,55	179.921,35	165.193,15	147.203,90
Strade sussidiate	35.167,55	36.650,—	—,—	—,—
Assicurazione responsabilità civile	27.133,90	27.164,70	16.386,60	15.652,—
Provviste servizio cantonieri e catram.	21.367,30	14.410,30	14.951,15	8.321,20
	<u>6.913.798,95</u>	<u>6.577.956,14</u>	<u>4.233.211,71</u>	<u>3.416.509,04</u>

Ci sembra necessario rilevare che alla maggiorazione delle spese dovute principalmente alle opere di miglioria e alla necessità di sempre più frequenti ricarichi delle strade pavimentate non corrisponde un aumento in proporzione delle spese per stipendi le quali rispetto al 1955 non hanno superato la percentuale del 7%.

La unita tabella offre la chiara dimostrazione a questo proposito.

SPESE PERSONALE NOMINATO
ADDETTO ALLA MANUTENZIONE STRADALE

	1961	1960	1955
Manutenzione ordinaria	193.977,87	169.037,06	122.588,46
Manutenzione strade pavimentate	89.830,98	86.579,12	73.355,65
Lavori di cilindratura	71.306,01	63.973,08	50.531,72
Squadra ponti	63.023,52	58.996,34	50.880,85
Segnalazioni stradali	17.671,27	14.861,63	14.871,92
Calla neve	19.875,26	20.681,20	16.679,82
Ispettori stradali	146.089,60	149.586,05	164.819,39
Cantonieri stradali	880.535,68	874.167,84	850.591,23
	<u>1.482.310,19</u>	<u>1.437.882,32</u>	<u>1.344.319,04</u>

L'altro aspetto preoccupante è quello finanziaria ed in ispecie l'aumento delle spese ricorrenti che vengono imposte allo Stato per la manutenzione delle piccole strade locali.

I 156 km. di strade secondarie assunte e precedentemente elencate richiedono per la manutenzione ordinaria una spesa media di oltre Fr. 5.000,— per km. se si tien conto soltanto dei lavori assolutamente inevitabili, senza cioè includere le migliorie, le ricostruzioni, le opere alluvionali e le nuove pavimentazioni.

Se, con riferimento al consuntivo 1961 si intendono considerare veramente tutte le spese di manutenzione, l'onere finanziario relativo ai 156 km. assunti può essere calcolato come segue.

La spesa complessiva per la manutenzione — stipendi del personale nominato inclusi — ammonta a Fr. 8.396.109,— e si riferisce a 1095 km. di strada di cui 636 km. pavimentati e 459 km. in ghiaia.

Risulta che la manutenzione delle strade secondarie pavimentate costa franchi 6.688,— il km., mentre invece quella delle strade in ghiaia ammonta a franchi 9.024,— il km. Il costo medio, nel 1961, potrebbe essere preoccupante se non si tenesse conto del fatto che spesso la manutenzione è intesa nel senso più largo e si procede, sia pure in scala ridotta, a dei vari e propri lavori di sistemazione di piccoli tronchi stradali.

Comunque i 156 km. di strade secondarie assunte rappresentano un onere per lo Stato di Fr. 1.407.744,— riferentisi al 1961 ed un onere ricorrente che tende ad essere superiore.

B. Nel corso di poco più di un lustro sono state presentate le seguenti richieste per l'assunzione di strade da parte dello Stato in proprietà e manutenzione.

N. Tronco stradale	Lunghez. Larghez.		Ente che ha fatto l'istanza
	km.	m.	
1. Bolle Cassero (Comune di Claro)	0,960	3,7 - 4,0	Municipio di Claro
2. Accesso a Scubiago	0,461	3,00	Municipio di Claro
3. Ca' di Giunzi - Cort di Sopral	1,270	3,50	Patriziato di Cerentino
4. Palagnedra - Bordei	3,107	3,00	Consorzio R.T. Palagnedra
5. Giornico - Altirolo	1,450	2,5 - 3,0	Municipio di Giornico
6. Accesso a Campora	0,350	2,5 - 3,0	Patriziato di Campora
7. Molare - Cari	1,400	3,0 - 3,5	Consorzio strada forest. Molare - Vigerà - Faido
8. Corino - Camanoglio	1,300	3,00	Patriziato di Cerentino
9. Meride - Serpiano	4,200	2,8 - 4,0	Municipio di Meride e Brusino Arsizio
10. Paudò - Monti di Ravecchia	3,894	3,30	Consor. forest. Paudò - Monti di Ravecchia e Artore
11. Strada del Monte Generoso	3,800	3,60	Municipio di Mendrisio
12. Lelgio - Gola di Lago	2,310	3,60	Consorzio strada Lelgio- Gola di Lago
13. Gravesano nord confine terr. con Bedano	0,750	2,50	Municipio di Gravesano
14. Belvedere - Porza	0,800	4,50	Municipio di Porza
15. Pura - Ponte Tresa	2,200	3,00	Municipio di Pura
16. Lisone - Kurhaus	0,300	4,00	Municipio di Cademario
Totale	<u>km. 28,552</u>		

Sono inoltre pendenti le seguenti domande per il sussidiamento della manutenzione :

N. Tronco stradale	Lunghez. Larghez. Ente che ha fatto l'istanza		
	km.	ml.	
1. Accesso a Lottigna	0,500	3,00	Municipio di Lottigna
2. Pajardi-Ca' Gilard (Camorino)	2,365	2,60	Consorzio RT Camorino e S. Antonino
3. Strada Valle di Lavertezzo	2,000	3,00	Patriziato di Lavertezzo
4. Strada della Valle d'Osola	5,000	2,60	Patriziato Brione Verzasca
5. Strada della Val Redorta	2,300	3,00	Patriziato di Sonogno
6. Strada della Val Vogornesso	2,200	3,00	Patriziato Frasco e Sonogno
7. Accesso alle frazioni di Mergoscia (4 frazioni)	1,400	2,60	Municipio di Mergoscia
8. Accesso a Linescio di fuori	0,500	3,00	Municipio di Linescio
9. Treggia - Lupo di Bidogno	0,350	3,00	Consorzio RT, Bidogno
10. Accesso a Cimadera	0,600	3,00	Consorzio RT Cimadera e Piandera
11. Origlio - Cureglia (consort.)	1,800	2,6 - 3,0	Consorzio RT Origlio
12. Strada dei Ronchi (Cademario)	3,400	2,0 - 2,5	Municipio di Cademario
13. Accesso a Renera (Cademario)	0,600	2,0 - 2,5	Municipio di Cademario
14. Chironico - Gribbio	6,500	3,50	Consorzio strada forestale Chironico - Gribbio
15. Malvaglia - Pontirone e Malvaglia - fondo lago	14,260	3,5 - 4,0	Officine idroelettriche del Blenio S.A.
16. Accesso a Rasa Centovalli (funivia Verdasio - Rasa)	—	—	Ferrovie autolinee regionali ticinesi e Ispettorato dei Comuni
Totale	km. 40,375		

Ignorando per il momento la questione a sapere se sono dati o meno i presupposti per l'assunzione e per il sussidiamento e riferendoci al calcolo precedentemente esposto riteniamo opportuno rilevare l'onere che conseguirebbe allo Stato se tutte le domande fossero accolte :

— strade da assumere : Fr. (28,5 x 8951)	Fr. 255.103,—
— strade da sussidiare, ivi inclusa la funivia Verdasio - Rasa e considerando un sussidio medio del 50 %	+ Fr. 57.502,—
onere ricorrente da aggiungere a Fr. 1.396.356,— per le eventuali nuove assunzioni e nuovi sussidiamenti :	

Totale Fr. 312.605,—

L'assunzione di oltre 28 km. di strade secondarie difficilmente raggiungibili per la vigilanza e per i lavori di manutenzione dovrebbe evidentemente presupporre anche l'assunzione di personale, l'acquisizione di macchine e la costruzione di piccoli depositi locali. L'appesantimento dell'apparato burocratico sarebbe evidentemente conseguenza inevitabile.

In queste condizioni appare opportuno richiamare le preoccupazioni del Consiglio di Stato espresse nel messaggio del 4 settembre 1953 :

« Comunque è necessario d'ora in avanti essere molto cauti nell'assumere nuove strade e nel sussidiare la manutenzione per i seguenti motivi : la rete stradale aperta al traffico automobilistico nel nostro Cantone ha uno sviluppo complessivo di 1253 km. di cui 1055 di strade cantonali (pari all'84 %). Questa percentuale è superiore a quella di ogni altro Cantone : infatti Lucerna ha il 17 %, Berna il 26 %, Unterwalden il 21 %. La media dei Cantoni di montagna è del 63 % e quella

di tutti i Cantoni si abbassa al 37 %. Bastano queste cifre per dimostrare quale onere abbia lo Stato per la manutenzione della rete stradale e che vantaggio ne derivi per i Consorzi agricoli e per i Comuni.

Inoltre, come abbiamo già detto, le strade agricole-forestali o comunali che siano, risultano quasi sempre costruite in base a criteri tecnici che non sono quelli adottati per le strade cantonali, poichè si volere realizzare notevoli economie, per cui non si può dire che tali strade siano state costruite "a regola d'arte" come vuole la legge: ne derivano spese non indifferenti per le miglorie, rese necessarie dalle esigenze del traffico e che, se non erano domandate quando la strada era consortile, sono richieste a gran voce quando la strada è diventata cantonale: nè deve fare meraviglia, dato che ciò è insito nella natura delle cose ».

Ci riserviamo di esporre in seguito altre valide ragioni che si oppongono alle assunzioni per rilevare subito e in modo concreto i risultati cui conduce la politica fino ad oggi seguita.

Se la media del sussidiamento è del 50 %, le strade assunte dovrebbero costare allo Stato il doppio di quelle sussidiate, ma in realtà risultano le seguenti cifre:

— costo per km. della manutenzione relativa alle strade assunte	Fr. 8.951,—
— costo per km. delle strade sussidiate (36,650 : 44,91)	Fr. 816,—

A questo proposito occorre ricordare che la manutenzione delle strade nazionali sarà a carico del Cantone riservato l'esito delle discussioni attualmente in corso circa una eventuale partecipazione della Confederazione. Comunque il Cantone dovrà in ogni caso partecipare a detti costi. Il fatto per cui l'Autorità cantonale dovrà curare la manutenzione di strade nazionali, principali e secondarie proporrà entro non molti anni la discussione del problema su basi completamente nuove rispetto a quelle attuali: strade oggi di carattere principale diventeranno, nell'ambito della pianificazione dipendente dalle strade nazionali, di carattere prevalentemente interno e la realizzazione di nuove arterie di comunicazione locale, da parte del Cantone, avverrà soltanto alla condizione di una ridistribuzione degli oneri di manutenzione delle strade esistenti. Potremmo citare esempi concreti già oggi in discussione con i centri principali ed è chiaro che i medesimi concetti dovranno inserirsi anche in altre parti del paese.

Questa ci sembra una ragione di carattere essenziale per evitare oggi l'assunzione di altre strade poichè una decisione del genere potrebbe notevolmente pregiudicare una razionale soluzione di questo problema.

C. Se abbiamo sin qui esposto solo considerazioni di carattere politico generale non è che manchino le ragioni legali per opporsi all'assunzione di nuovi tronchi di strade secondarie. Innanzitutto, per quanto riguarda le domande di assunzione, dev'essere rilevato che, siccome la legge prevede all'art. 34 il sussidiamento di strade non assumibili, è per lo meno ragionevole procedere a una interpretazione restrittiva allorchè si pone mano all'esame dei requisiti per l'assunzione. Se ben poco si può discutere sulla larghezza minima di m. 3,50 sul fatto che può esistere una sola congiunzione alla strada principale e che una strada nell'interno dell'abitato può entrare in considerazione solo quando serve all'attraversamento, gli enti istanti insistono sulla legalità di una assunzione anche quando non si tratti di un « *agglomerato importante, abitato tutto l'anno* ».

Una applicazione estensiva allorchè non si tratta di un agglomerato, che presuppone la continua residenza almeno di poche famiglie in diverse abitazioni, ma si tratta di un solo impianto turistico, sia pure importante, o di case di vacanza, dove si insinua magari una speculazione, non può evidentemente essere ritenuta esatta.

Tanto più che proprio l'art. 34, prevedendo il sussidiamento in subordine all'assunzione, si riferisce esplicitamente ad aggregati anche costantemente abitati, che hanno particolare interesse turistico.

E' inoltre da rilevare che l'assunzione presuppone, nella maggior parte dei casi la sistemazione (art. 32).

E poichè il decreto di assunzione (art. 32 cpv. 2) deve stabilire l'ammontare delle opere da eseguire e la partecipazione del precedente proprietario alle spese di sistemazione, appare inevitabile esigere dall'istante il progetto e un preventivo aggiornato, ciò che nella maggior parte dei casi non è stato presentato.

Non è chi non vede quanto sia sconsigliabile una valutazione di massima ed affrettata, soprattutto nei casi in cui lo Stato dovesse intervenire, a lato della Confederazione, a sussidiare la strada nell'ambito del raggruppamento o delle opere forestali e quindi ancora a' sensi dell'art. 32 della legge sulla costruzione delle strade.

Con questa premessa riteniamo di poter tralasciare l'esame specifico di ogni singola domanda di assunzione per affermare che le quindici presentate non possono essere accolte per i seguenti motivi :

- due : poichè non corredate da un preventivo che permetta una ripartizione attendibile della spesa necessaria per la sistemazione ;
- sei : perchè la strada ha una larghezza insufficiente ;
- tre : poichè la strada non congiunge un agglomerato importante, abitato tutto l'anno ;
- tre : poichè già esiste una congiunzione con la rete stradale, principale ;
- una : poichè si tratta di un tronco di strada nell'abitato, che non serve per l'attraversamento.

Il diniego di fronte alle assunzioni non dev'essere considerato eccessiva rigidità del Consiglio di Stato e quindi incomprensione per le esigenze locali, innanzitutto per il fatto che nella maggior parte le domande di sussidiamento dovrebbero poter essere accolte e secondariamente per il fatto che la modifica legislativa proposta con il presente messaggio, per ragioni di materia e anche d'urgenza dovrebbe permettere agli enti interessati se non di sbarazzarsi della cosa pubblica di loro interesse, almeno di raggiungere immediati e concreti vantaggi presentando una domanda di sussidio per la sistemazione.

Per le domande di sussidiamento delle spese di manutenzione non riteniamo che si frappongano ostacoli, nè di carattere politico generale, nè per quanto concerne i requisiti legali. Il presupposto per il sussidiamento è che le strade in parola servono tuttora a uno scopo diverso da quello per cui furono costruite.

In ogni caso, la recente edificazione, lo sviluppo della motorizzazione e l'insediamento del piccolo turismo nelle zone montane hanno trasformato questi accessi agricoli o forestali in modeste strade che interessano una più vasta cerchia di cittadini. In diversi casi è stata negata l'assunzione e ovunque l'istante garantisce la manutenzione direttamente o tramite un Consorzio.

Riteniamo che la creazione di un Consorzio a mente dell'art. 35 non sia requisito indispensabile per il sussidiamento e ciò per la semplice ragione che numerosi piccoli Consorzi finirebbero per esistere solo formalmente, sminuendo invece di aumentare l'interessamento degli enti locali.

Rileviamo al riguardo che lo Stato non può essere incluso nei Consorzi per l'interesse generale che dalle opere deriva alla collettività, perchè a questo interesse generale soccorrono se del caso i sussidi previsti dalla legge. Lo Stato potrà invece essere incluso allorchè dalle opere risentano beneficio o diretto o indiretto, presente o futuro, beni patrimoniali o amministrativi ; potrà cioè essere incluso nei Consorzi quale proprietario di beni e non quale ente politico.

Queste considerazioni dimostrano la giustificazione della proposta di modifica legislativa che illustreremo nel modo seguente: l'obbligo di sistemare le strade prima di essere assunte ha per conseguenza immediata e diretta la esclusione dalla possibilità di assunzione per gli enti locali che non sono in grado di far fronte all'onere finanziario della sistemazione e permetterebbe unicamente l'assunzione di strade oggi a carico di enti locali e in condizioni finanziarie di sufficiente solidità.

Si riafferma pertanto la bontà della decisione per cui lo Stato a differenza di quanto avveniva in passato deve intervenire a favorire le pavimentazioni mentre dev'essere liberato dall'obbligo dell'assunzione pur prendendo parte alle spese di manutenzione con il sussidiamento.

Tenuto conto della spesa media per la manutenzione, dalla quale dev'essere dedotta la parte per il servizio calla neve, considerato lo stato della strada, l'interesse generale e le possibilità dell'ente locale, si propone il seguente sussidiamento:

<i>Strada</i>	<i>Spesa manuten. senza calla neve *</i>	<i>Percentuale</i>	<i>Sussidio massimo</i>
1. Accesso a Lottigna	1.750,—	60 %	1.050,—
2. Strada Valle di Lavertezzo	7.000,—	50 %	3.500,—
3. Strada della Valle d'Osola	17.500,—	30 %	5.250,—
4. Strada della Valle Redorta	8.050,—	30 %	2.415,—
5. Strada della Val Vogornesso	7.700,—	30 %	2.310,—
6. Accesso alle frazioni di Mergoscia	4.900,—	60 %	2.940,—
7. Accesso a Linescio di fuori	1.750,—	30 %	525,—
8. Treggia - Lupo di Bidogno	1.225,—	60 %	735,—
9. Accesso a Cimadera	2.100,—	50 %	1.050,—
10. Strada a Renera	2.100,—	50 %	1.050,—
11. Chironico - Gribbio	22.750,—	35 %	7.962,—
12. Malvaglia - Pontirone e Malvaglia - fondo Lago	15.000,—	50 %	7.500,—
13. Accesso a Rasa - Centovalli (funivia Verdasio - Rasa)			18.683,—
14. Accesso a Campora	1.225,—	60 %	735,—
Totale	93.050,—		55.705,—

D. Abbiamo ripetutamente sottolineato nel messaggio che il Cantone intende tuttavia facilitare la pavimentazione delle strade locali e per questa ragione proponiamo una modifica della legge sulla costruzione delle strade del 17 gennaio 1951 intesa a raggiungere questo scopo.

In applicazione della legge sulla costruzione e la manutenzione delle strade, art. 31 e segg., è praticamente possibile procedere alla sistemazione di una strada locale e secondaria, sia pure nei limiti di una pavimentazione economica con le relative piccole opere di sottostruttura, solo quando lo Stato ne prevede l'assunzione.

Quest'ultimo può altrimenti intervenire con un sussidio annuo per la manutenzione (art. 34, cpv. 2 e 3) che non deve superare, nemmeno in casi eccezionali, il 70 % della spesa.

Ciò non consente però all'ente centrale di contribuire una volta tanto con un credito inteso non solo a migliorare radicalmente queste strade affinché siano più confacenti al traffico moderno, ma addirittura a ridurre sensibilmente le spese di manutenzione e a garantire una più adeguata viabilità nelle zone che stanno per assumere importanza turistica.

* Dedotta la spesa per la calla neve e considerando soltanto una parte della spesa per il personale si computa normalmente un onere di Fr. 3.500,— per km.

Se si vuole giustamente considerare questo fenomeno positivo, quando assistiamo al costante spopolamento delle valli e delle zone montane e se si vuole tener presente l'interesse locale, agricolo e forestale, appare equo che lo Stato debba intervenire in modo più incisivo che non con una somma annua la quale non permette sempre di evitare il polverone estivo nè di creare la piccola piazza di scambio o di sfruttare tutto il sedime viabile.

Considerata quindi la necessità, da un lato, di evitare la centralizzazione degli oneri stradali e dall'altra di intervenire in modo concreto e incisivo a risolvere i piccoli problemi stradali senza rinunciare alla collaborazione vigile e positiva degli enti locali, gli stessi che giustamente invocano in altra sede la loro autonomia riteniamo giusto esaminare con larghezza di vedute le domande di sussidiamento delle opere di sistemazione. L'intervento finanziario dello Stato in questa nuova forma è opportuno e giustificato poiché è incentivo al miglioramento delle strade locali e non rappresenta per contro un onere eccessivo.

Viene infatti coperto dalla quasi totale eliminazione delle spese di manutenzione per i primi cinque anni e dalla sensibile riduzione delle stesse nel periodo successivo.

I rendiconti dimostrano infatti che il sussidiamento del 50 % delle spese di manutenzione rappresenta per lo Stato un onere sensibilmente inferiore (con riferimento alla spesa media per km.) alla metà delle spese cui deve andare incontro per garantire la viabilità sulle strade assunte.

L'interessamento e quindi la partecipazione diretta agli oneri da parte degli enti locali si riflette in modo significativo sulla spesa. E pertanto sarebbe temerario affermare che lo stato delle strade assunte è migliore di quello delle strade sussidiate.

E. Le domande di sussidiamento delle spese di sistemazione (nella maggior parte dei casi si tratta unicamente di una pavimentazione tipo economico) sono giunte al Dipartimento delle pubbliche costruzioni non perchè sia stata anticipata la proposta di modifica di legge che fa parte del presente messaggio, ma semplicemente per il fatto che il nuovo sistema di aiuto da parte dello Stato è ormai la risultanza di una necessità ove si vuole procedere secondo il progresso e quindi anche economicamente.

Si tratta dei seguenti casi :

N. Tronco stradale	Lunghezza km.	Larghezza ml.	Ente che ha fatto l'istanza
1. Giornico - Altoirolo	1,450	2,5 - 3,0	Municipio di Giornico
2. Cugnasco - Sciarane - Bosco	1,865	3,30	Municipio di Cugnasco
3. Lelgio - Gola di Lago	2,310	3,60	Consorzio strada Lelgio - Gola di Lago
4. Ostarietta - Lamone	0,580	4,50	Municipio di Lamone
5. Strada del Monte Generoso	3,800	3,60	Municipio di Mendrisio
6. Meride - Serpiano	4,200	2,8 - 4,0	Municipio di Meride
7. Accesso a Somazzo (Lopagno)	0,370	3,00	Consorzio dell'alto Cassarate
8. Accesso a Gordemo	0,630	3,50	Municipio di Gordola
9. Bolle - Cassero (Claro)	0,960	3,7 - 4,0	Municipio di Claro
10. Accesso a Scubiago (Claro)	0,461	3,00	Municipio di Claro
	16,626		

Con riferimento al preventivo per la sottostruttura e la pavimentazione e presupponendo l'accettazione della modifica legislativa si propone il seguente sussidiamento :

	<i>Preventivo inviato al Dip.</i>	<i>Preventivo sussidiabile sottostrutt. pavim.</i>	<i>Osservazioni</i>	<i>Sussidio fisso</i>
	Fr.	Fr.		Fr.
1.	70.000,— (aggiornato)	40.000,—	30.000,—	vien sussidiata la sola pavimentazione 50 % 15.000,—
2.	130.000,— (aggiornato)	85.000,—	45.000,—	sussidio 30 % sottostruttura e 50 % pavimentazione 48.000,—
3.	92.000,—	—,—	36.000,—	solo una pavimentazione economica 50 % 18.000,—
4.	143.000,—	96.000,—	23.000,—	sussidio 30 % sottostruttura e 50 % pavimentazione 39.300,—
5.	390.000,—	146.000,—	158.000,—	sussidio 30 % sottostruttura e 50 % pavimentazione 122.800,—
6.	87.000,—	56.440,—	30.560,—	sussidio 30 % sottostruttura e 50 % pavimentazione 32.212,—
7.	23.000,—	8.900,—	14.100,—	sussidio 30 % sottostruttura e 50 % pavimentazione 9.720,—
8.	34.000,—	20.000,—	14.000,—	sussidio 30 % sottostruttura e 50 % pavimentazione 13.000,—
9.	100.000,— (larghezza ml. 3,60) 130.000,— (larghezza ml. 5,20)	30.000,—	50.000,—	sussidio 30 % sottostruttura e 50 % pavimentazione 34.000,—
10.	100.000,— (larghezza ml. 3,60) 120.000,— (larghezza ml. 5,20)	20.000,—	33.000,—	sussidio 30 % sottostruttura e 50 % pavimentazione 22.500,—
Totale				Fr. 354.532,—

E' evidente che queste strade, oggetto di sussidiamento per la sistemazione, non debbano più usufruire dei contributi dello Stato per la manutenzione durante i primi cinque anni dalla ultimazione dei lavori. Infatti, le spese sussidiabili per sfiancamenti, inghiaiiamenti, ecc. vengono quasi totalmente evitate.

Dopo tale periodo il sussidio potrà essere ristabilito nella misura adeguata con semplice decreto esecutivo.

F. Le ragioni sostanziali per una modifica della legge sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali, del 17 gennaio 1951 sono state antecedentemente esposte. Si tratta di abrogare la norma di cui all'art. 36 sostituendola con un articolo del seguente tenore :

« Le spese di sistemazione e specialmente quelle necessarie per procedere alla pavimentazione possono essere sussidiate nei limiti di cui all'art. 34.

Il sussidiamento della pavimentazione esclude quello della manutenzione durante i primi cinque anni dalla ultimazione dei lavori. Quest'ultimo potrà essere ristabilito con decreto esecutivo. Le spese per lo sgombero della neve possono essere sussidiate solo eccezionalmente e solo se il servizio viene eseguito prevalentemente nell'interesse generale ».

Un chiarimento è necessario solo per l'ultimo paragrafo. Siccome con la sistemazione si evitano, almeno per un certo periodo, tutte le spese di manutenzione, salvo quelle per lo sgombero della neve, appare ragionevole un aiuto dello Stato per le strade di montagna ove queste spese sono particolarmente gravose. Se ciò non fosse, gli enti che devono provvedere a queste strade potrebbero giu-

stamente esitare di fronte alla necessità di sistemare la pavimentazione in quanto affronterebbero una spesa una volta tanto e nondimeno rimarrebbero gravati dell'onere ricorrente per il servizio invernale.

Riteniamo che questa norma debba essere rigidamente applicata esigendo cioè che l'interesse per il servizio della calla neve non sia solo locale, ma raggiunga una vasta cerchia. Il sussidio non dovrà in ogni caso superare il 70 % della spesa complessiva per la manutenzione.

Vi invitiamo quindi a voler dare la vostra approvazione all'annesso disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
Cioccari

Il Consigliere segretario di Stato :
Lafranchi

Disegno di

LEGGE

del 17 gennaio 1951 sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali: modificazione dell'art. 36

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 11 settembre 1962 n. 1082 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — L'art. 36 della legge 17 gennaio 1951 sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali è abrogato e sostituito dalle seguenti norme :

« Le spese di sistemazione e specialmente quelle necessarie per procedere alla pavimentazione possono essere sussidiate nei limiti di cui all'art. 34.

Il sussidiamento della pavimentazione esclude quello della manutenzione durante i primi cinque anni dall'ultimazione dei lavori.

Quest'ultimo potrà essere ristabilito con decreto esecutivo.

Le spese per lo sgombero della neve possono essere sussidiate solo eccezionalmente e solo se il servizio viene eseguito prevalentemente nell'interesse generale ».

Art. 2. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, la presente legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi. Il Consiglio di Stato fissa la data dell'entrata in vigore.

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

circa l'assunzione e il sussidiamento da parte dello Stato
di alcune strade agricole, consortili o comunali

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 11 settembre 1962 n. 1082 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Lo Stato sussidia le spese di manutenzione per le seguenti strade :

<i>Strada</i>	<i>Spesa manuten. senza calla neve</i>	<i>Percentuale</i>	<i>Sussidio massimo</i>
1. Accesso a Lottigna	1.750,—	60 %	1.050,—
2. Strada Valle di Lavertezzo	7.000,—	50 %	3.500,—
3. Strada della Valle d'Osola	17.500,—	30 %	5.250,—
4. Strada della Valle Redorta	8.050,—	30 %	2.415,—
5. Strada della Val Vogornasco	7.700,—	30 %	2.310,—
6. Accesso alle frazioni di Mergoscia	4.900,—	60 %	2.940,—
7. Accesso a Linescio di fuori	1.750,—	30 %	525,—
8. Treggia - Lupo di Bidogno	1.225,—	60 %	735,—
9. Accesso a Cimadara	2.100,—	50 %	1.050,—
10. Strada a Renera	2.100,—	50 %	1.050,—
11. Chironico - Gribbio	22.750,—	35 %	7.962,—
12. Malvaglia - Pontirone e Malvaglia - fondo Lago	15.000,—	50 %	7.500,—
13. Accesso a Rasa - Centovalli (funivia Verdasio - Rasa)			18.683,—
14. Accesso a Campora	1.225,—	60 %	735,—
Totale	93.050,—		55.705,—

Art. 2. — Lo Stato sussidia le spese di manutenzione delle seguenti strade :

<i>Strada</i>	<i>Preventivo inviato al Dip.</i>	<i>Osservazioni</i>	<i>Sussidio fisso</i>
1. Giornico - Altirolo	70.000,— (aggiornato)	vien sussidiata la sola pav. 50 %	15.000,—
2. Cugnasco - Sciarpane - Bosco	130.000,— (aggiornato)	suss. 30 % sottostrut. e 50 % pav.	48.000,—
3. Ielgio - Gola di Lago	92.000,—	solo una pavim. economica 50 %	18.000,—
4. Ostarietta - Lamone	143.000,—	suss. 30 % sottostrut. e 50 % pav.	39.300,—
5. Strada del M. Generoso	390.000,—	suss. 30 % sottostrut. e 50 % pav.	122.800,—
6. Meride - Serpiano	87.000,—	suss. 30 % sottostrut. e 50 % pav.	32.212,—
7. Accesso a Somazzo (Lopagno)	23.000,—	suss. 30 % sottostrut. e 50 % pav.	9.720,—
8. Accesso a Gordemo	34.000,—	suss. 30 % sottostrut. e 50 % pav.	13.000,—
9. Bolle-Cassero (Claro)	100.000,— 130.000,—	suss. 30 % sottostrut. e 50 % pav.	34.000,—
10. Accesso a Scubiago (Claro)	100.000,— 120.000,—	suss. 30 % sottostrut. e 50 % pav.	22.500,—

Art. 3. — Il Consiglio di Stato e per esso il Dipartimento delle pubbliche costruzioni provvederà al controllo delle spese di manutenzione sussidiabili.

Art. 4. — Le strade, per le quali è concesso un sussidio per la pavimentazione, saranno escluse dal sussidiamento relativo alle spese per la manutenzione durante il periodo di 5 anni a partire dall'ultimazione dei lavori.

I sussidi concessi con precedenti decreti saranno in tal caso revocati da parte del Consiglio di Stato, il quale provvederà a ristabilirli in adeguata misura a seguito di istanza da presentarsi tramite il Dipartimento delle pubbliche costruzioni alla fine del periodo quinquennale.

Art. 5. — Il credito derivante dal sussidiamento della sistemazione sarà iscritto nella parte straordinaria del bilancio mentre il credito necessario per il sussidiamento della manutenzione sarà iscritto nella parte ordinaria del bilancio, Dipartimento delle pubbliche costruzioni, voce 1206.18.

Art. 6. — Il presente decreto entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.