

Messaggio

numero

6591

data

11 gennaio 2012

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Revisione parziale della Legge sulle strade

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con questo messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione l'annesso progetto di revisione parziale della legge sulle strade.

1. INTRODUZIONE

La legge sulle strade del 23 marzo 1983 è stata oggetto di una prima importante revisione nel febbraio 1995. In tale occasione sono stati precisati alcuni aspetti della procedura di approvazione dei progetti stradali¹ ed è stato introdotto il concetto di opera di miglioria².

Il 12 aprile 2006 la stessa è stata nuovamente modificata con l'adozione della cosiddetta procedura di approvazione dei progetti monofase. Ciò ha comportato che le due precedenti fasi procedurali (pianificatoria e di autorizzazione a costruire) venissero riunite in un unico iter di approvazione del progetto stradale (art. 16 e seguenti) e che la relativa competenza decisionale, per quanto attiene alle strade cantonali, ritornasse dal Tribunale di espropriazione al Consiglio di Stato (art. 23).

Negli anni successivi è gradatamente emersa la necessità di semplificare ulteriormente la procedura per la realizzazione delle opere di poco conto. Di conseguenza, nel 2010 i competenti servizi del Dipartimento del territorio hanno avviato un progetto di revisione puntuale riguardante questo specifico tema.

I relativi lavori hanno tuttavia ben presto evidenziato l'esigenza di operare anche delle altre modifiche, volte a chiarire alcuni aspetti procedurali, ad eliminare disposizioni ridondanti o desuete e a migliorare gli strumenti d'azione del Cantone e dei comuni.

Ne è risultato il progetto di revisione parziale che è stato posto in consultazione pubblica dal 4 marzo al 27 maggio 2011. Questo progetto prevedeva, accanto ad alcuni aggiustamenti e alleggerimenti normativi, i seguenti aspetti innovativi:

- l'istituzione di un catasto delle strade cantonali, quale strumento informativo ufficiale e pubblicamente accessibile (art. 5a);
- la fissazione delle linee di arretramento dalle strade cantonali nella legislazione stradale e non più nei piani regolatori (art. 6a);

¹Secondo gli art. 11 e seguenti vLStr la procedura per la realizzazione delle strade cantonali comprendeva l'adozione di un piano generale (pianificazione dell'utilizzazione dell'opera stradale) seguita dall'approvazione di un progetto definitivo da parte del Tribunale di espropriazione.

²Art. 39a vLStr: *Gli interventi di adeguamento di strade esistenti alle nuove esigenze tecniche, di sicurezza e di protezione dell'ambiente, che non comportano una modifica sostanziale alla funzione e all'uso della strada, possono essere approvate con la procedura di progetto definitivo, indipendentemente dalla base pianificatoria.*

- la possibilità di attribuire deleghe ai comuni non solo per la progettazione e la realizzazione, ma anche per la pubblicazione di opere d'interesse locale su strade cantonali (art. 9 cpv. 2);
- l'abrogazione del piano d'utilizzazione stradale quale misura di salvaguardia della disponibilità dell'area stradale (recentemente dichiarato contrario al diritto federale dal Tribunale cantonale amministrativo; art. 11);
- l'istituzione di apposite norme per il finanziamento delle opere stradali cantonali che procurano dei vantaggi particolari (art. 13a);
- l'ulteriore semplificazione della procedura per l'approvazione di progetti stradali di poco conto (art. 24).

Alla consultazione hanno preso parte 38 comuni, 3 associazioni di categoria e 9 servizi cantonali.

In tale contesto i temi che hanno suscitato le maggiori osservazioni o riserve sono risultati la fissazione delle linee di arretramento nella legislazione stradale (art. 6a) e alcuni adattamenti della norma sulla manutenzione delle strade cantonali (art. 39). Inoltre diversi partecipanti hanno espresso delle critiche sulla ripartizione delle responsabilità in tema di percorsi ciclabili e lamentato, in generale, una tendenza ad attribuire nuovi oneri ai comuni.

I risultati della consultazione sono stati esaminati da un gruppo di lavoro che ha passato in rassegna tutte le prese di posizione pervenute e, in un apposito rapporto (notificato a tutti i partecipanti alla consultazione), ha formulato per ognuna di esse delle puntuali osservazioni accompagnate, all'occorrenza, da modifiche del testo di legge. In particolare questo lavoro ha permesso di apportare i seguenti correttivi al progetto posto in consultazione:

- la responsabilità di pianificare e attuare i percorsi ciclabili di interesse regionale (finora di competenza dei comuni) è assunta dal Cantone; seguendo le indicazioni fornite dal *Gruppo di sostegno agli itinerari ciclabili* (GRUSO) tutte le norme riguardanti questo tema, finora distribuite su vari articoli della legge, sono inoltre raggruppate in un nuovo capitolo volto a chiarire al meglio le procedure, le competenze e le modalità di gestione;
- la fissazione delle linee di arretramento dalla strade rimane, come finora, essenzialmente disciplinata nei piani regolatori e non nella legge; solo in mancanza di disposizioni particolari dei piani regolatori fanno stato le disposizioni di legge;
- in tema di manutenzione delle strade cantonali si rinuncia alla proposta di adeguare il campo di competenza dei comuni alle aree "*adiacenti alle zone edificabili nelle quali risultino ubicate delle opere di interesse prevalentemente locale*": di fatto viene dunque confermata la prassi attuale e consolidata in legge la ripartizione degli oneri di manutenzione già fissata in una Direttiva cantonale ai comuni del 1984;
- ogni possibile delega di competenza del Cantone ai comuni (ad esempio in tema di progettazione e realizzazione di opere di interesse comunale su strade cantonali) viene espressamente subordinata all'accordo di questi ultimi.

Concretamente le prese di posizione pervenute nell'ambito della consultazione hanno permesso di apportare diversi aggiustamenti al progetto di legge. Nel complesso questi aggiustamenti chiariscono e confermano che la revisione in oggetto non persegue in alcun modo lo scopo di riversare nuovi oneri ai comuni.

2. COMMENTO ALLE SINGOLE PROPOSTE DI MODIFICA

Articolo 1

TESTO VIGENTE	NUOVO TESTO
<p>Capitolo I Disposizioni generali</p> <p>Campo di applicazione Art. 1 ¹La presente legge è applicabile alle strade pubbliche o aperte al pubblico.</p> <p>²I Comuni sono autorizzati a emanare norme complementari sugli oggetti di loro competenza.</p> <p>³Sono riservate le disposizioni delle leggi speciali, in particolare quelle concernenti le strade nazionali.</p>	<p>Capitolo I Disposizioni generali</p> <p>Campo di applicazione Art. 1 ¹La presente legge è applicabile alle strade pubbliche o aperte al pubblico.</p> <p>²I comuni sono autorizzati a emanare norme complementari sugli oggetti di loro competenza.</p> <p>³Sono riservate le disposizioni delle leggi speciali, in particolare quelle concernenti le strade nazionali.</p>

Con l'entrata in vigore, il 1. gennaio 2008, della Legge federale sulla nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni del 6 ottobre 2006 (RU 2007 5779; FF 2005 5349) le strade nazionali sono di proprietà della Confederazione, sottostanno alla sua sovranità (art. 8 LSN) e non rientrano più nel campo di applicazione della legge cantonale. Di conseguenza i riferimenti alla legislazione speciale sulle strade nazionali non sono più pertinenti e possono essere stralciati dall'art. 1 cpv. 3 e dall'art. 5.

Articolo 2

<p>Definizione Art. 2 ¹Le strade sono aree utilizzate per la circolazione dei veicoli a motore, dei veicoli senza motore o dei pedoni.</p> <p>²Sono strade pubbliche quelle di proprietà del Cantone, dei Comuni, dei Consorzi e dei Patriziati.</p> <p>³Sono strade aperte al pubblico tutte quelle che, indipendentemente dai rapporti di proprietà, possono essere usate da una cerchia indeterminata di persone.</p> <p>⁴Non sono considerate pubbliche o aperte al pubblico secondo la presente legge le piste campestri, forestali e simili che servono esclusivamente all'utilizzazione agricola e forestale dei fondi.</p>	<p>Definizione Art. 2 ¹Le strade sono aree utilizzate per la circolazione dei veicoli a motore, dei veicoli senza motore o dei pedoni.</p> <p>²Sono strade pubbliche quelle di proprietà del Cantone, dei comuni, dei Consorzi e dei Patriziati.</p> <p>³Sono strade aperte al pubblico tutte quelle che, indipendentemente dai rapporti di proprietà, possono essere usate da una cerchia indeterminata di persone.</p> <p>⁴<u>(abrogato)</u>.</p>
--	---

L'attuale capoverso 4 costituisce un ingiustificato ostacolo all'applicazione delle procedura stabilita dalla legge sulle strade per la realizzazione delle strade forestali e le piste forestali. La sua abrogazione ha l'effetto di consentire l'assoggettamento di queste opere

alla legge sulle strade qualora esse adempiano ai requisiti fissati dai cpv. precedenti. In particolare:

- evita di applicare procedure diverse (LE o LStr) a dipendenza del criterio utilizzato per definire la natura della strada (solo forestale o multifunzionale); sinora, nell'ambito della costruzione di strade attraverso la foresta e/o la posa di barriere su tali infrastrutture, le autorità amministrative e giudiziarie cantonali hanno dichiarato applicabile la LStr solo per le opere multifunzionali; negli altri casi è stata applicata la LE;
- considera la generale multifunzionalità delle strade forestali; secondo la legislazione federale e cantonale sulle foreste, le strade forestali possono essere transitate con veicoli a motore in modo ordinario non soltanto a fini forestali o agricoli ma anche per altri compiti di interesse pubblico; a titolo eccezionale i Cantoni possono inoltre ammettere sulle strade forestali altre categorie d'utenti, purché la conservazione della foresta o altri pubblici interessi non vi si oppongano;
- permette di applicare anche per gli aspetti costruttivi il concetto di strada pubblica utilizzato nel diritto sulla circolazione stradale; secondo quest'ultima, infatti, sono strade pubbliche quelle che non servono esclusivamente all'uso privato (art. 1 cpv. 2 ONC).

Per le strade forestali e le piste forestali di proprietà patriziale è applicabile il nuovo art. 36a.

Articolo 3

Delimitazione delle strade	Delimitazione delle strade
<p>Art. 3 Fanno parte delle strade pubbliche, oltre al corpo stradale, tutti gli impianti necessari a un'adeguata sistemazione tecnica delle medesime, come i manufatti, i raccordi, le piazze di stazionamento, le aree di sosta e di servizio, gli impianti di sicurezza, i centri e le attrezzature per l'esercizio e la manutenzione, le opere di protezione esterna e quelle di raccolta e evacuazione delle acque, le piantagioni, come anche le scarpate quando non si possa ragionevolmente pretendere che il confinante le utilizzi.</p> <p>Sono inoltre considerate strade pubbliche le attrezzature d'importanza cantonale o regionale destinate al traffico veicolare, quali posteggi, aree di servizio, centro di manutenzione e di polizia, posti doganali e centri per il traffico pesante.</p>	<p>Art. 3 ¹Fanno parte delle strade pubbliche, oltre al corpo stradale, tutti gli impianti necessari a un'adeguata sistemazione tecnica delle medesime, come i manufatti, i raccordi, le piazze di stazionamento, le fermate dei mezzi di <u>trasporto pubblico</u>, le aree di sosta e di servizio, gli impianti di sicurezza, i centri e le attrezzature per l'esercizio e la manutenzione, le opere di protezione esterna e quelle di raccolta e evacuazione delle acque, le piantagioni, come anche le scarpate quando non si possa ragionevolmente pretendere che il confinante le utilizzi.</p> <p>²Sono inoltre considerate strade pubbliche le attrezzature d'importanza cantonale o regionale destinate al traffico veicolare, quali <u>i</u> posteggi d'interscambio, aree di servizio, i terminali bus, <u>i</u> centri di manutenzione e di polizia, <u>i</u> posti doganali e <u>i</u> centri per il traffico pesante.</p>

Esplicitando alcuni elementi già compresi nella definizione (art. 2), le modifiche proposte servono unicamente a chiarire il concetto di strada (alla luce anche di alcune incertezze interpretative sorte in passato) e non hanno alcuna ripercussione sulla ripartizione degli oneri tra Cantone e altri enti pubblici. In particolare risulta opportuno che le parti costitutive e gli accessori stradali siano definiti mediante termini generalmente conosciuti ed attuali.

A scanso di malintesi si precisa che l'inclusione di determinate tipologie di opera nel concetto di strada non permette di eludere l'obbligo di rispettare la pianificazione superiore. Per le strade locali il Comune è sempre tenuto a disporre di una esplicita base di PR (art. 8 nuovo testo); per quelle restanti, il Cantone è comunque vincolato dal PD (v. art. 16 cpv. 1 LST) e dal Piano cantonale dei trasporti (art. 7).

Articolo 4

<p>Attribuzioni generali</p> <p>Art. 4 ¹Il Cantone provvede alla costruzione o all'acquisto, alla sistemazione e alla manutenzione delle strade e delle piste ciclabili d'importanza generale per il Cantone, come le strade che collegano i grandi poli di traffico, quelle che assicurano i più importanti collegamenti interregionali e regionali e quelle che garantiscono il collegamento dell'abitato principale di un Comune col resto della rete viaria cantonale.</p> <p>²I Comuni e gli altri enti locali provvedono alla costruzione o all'acquisto, alla sistemazione ed alla manutenzione delle strade, delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali, come le strade di raccolta e distribuzione del traffico, quelle che garantiscono i collegamenti locali e quelle che servono l'insieme dei fondi.</p>	<p>Attribuzioni generali</p> <p>a) strade cantonali</p> <p>Art. 4 ¹Il Cantone provvede alla costruzione e all'acquisto, alla sistemazione e alla manutenzione delle strade e delle piste ciclabili d'importanza generale per il Cantone, come le strade che collegano i grandi poli di traffico, quelle che assicurano i più importanti collegamenti interregionali e regionali e quelle che garantiscono il collegamento dell'abitato principale di un Comune col resto della rete viaria cantonale.</p> <p>²<u>Il Cantone può delegare ai comuni o ad altri enti pubblici, con il loro accordo, determinati compiti cantonali.</u></p>
--	---

Gli art. 4 e 5 determinano le competenze generali del Cantone e dei comuni nell'ambito dell'attuazione della legge. I rispettivi compiti di dettaglio sono definiti negli articoli che seguono.

Le modifiche proposte sono di natura formale e non modificano l'attuale disciplina della materia.

La facoltà di procedere all'acquisto di opere stradali è già compresa nel concetto di realizzazione (cfr. anche il diritto federale) e può pertanto essere stralciata dal testo dell'articolo.

Per quanto attiene ai percorsi ciclabili, considerata la particolarità della materia, si propone raggruppare le relative norme speciali - relative alle competenze del Cantone e dei comuni - in un apposito capitolo (v. art. 43a e seguenti e relativo commento).

Fatta eccezione di queste ultime norme, di cui si dirà, le modifiche proposte non comportano alcun cambiamento delle competenze cantonali e comunali nell'ambito dell'attuazione della legge.

Come indicato espressamente nel nuovo cpv. 2, la delega di specifici compiti cantonali ai comuni può avere luogo esclusivamente con l'accordo dei medesimi.

Articolo 5

<p>Gerarchia delle strade</p> <p>Art. 5 ¹Le strade si suddividono in:</p> <ul style="list-style-type: none">- autostrade;- strade di collegamento principale;- strade di raccolta;- strade di servizio;- strade pedonali, sentieri e vie ciclabili. <p>Autostrade</p> <p>²Le autostrade hanno lo scopo principale di assicurare il transito di un elevato numero di veicoli; esse collegano i grandi poli di traffico. Le autostrade consentono elevate velocità e offrono un alto grado di sicurezza; sono escluse le intersezioni a raso e gli accessi ai fondi. La circolazione è limitata a certi tipi di veicoli, conformemente al diritto federale.</p> <p>Strade di collegamento principale</p> <p>³Le strade di collegamento principale hanno lo scopo di assicurare i più importanti collegamenti interregionali e regionali; in casi speciali possono anche avere lo scopo di raccogliere il traffico. Esse sono di grande capacità, consentono velocità abbastanza elevate e offrono un buon grado di sicurezza; di regola non sono concessi nuovi accessi diretti ai fondi; gli accessi esistenti devono essere soppressi quando ciò è ragionevolmente esigibile.</p> <p>Strade di raccolta</p> <p>⁴Le strade di raccolta hanno lo scopo di raccogliere e distribuire il traffico, di garantire i collegamenti locali e, se questo scopo non è pregiudicato, di servire i fondi.</p> <p>Strade di servizio</p> <p>⁵Le strade di servizio hanno lo scopo di servire i fondi. Sono tali anche le strade residenziali a'sensi del diritto federale.</p> <p>Strade pedonali, sentieri e vie ciclabili</p> <p>⁶Le strade pedonali, i sentieri e le vie ciclabili servono solo alla circolazione dei pedoni e dei ciclisti.</p>	<p>b) strade locali</p> <p>Art. 5 ¹<u>I comuni e gli altri enti locali provvedono alla costruzione, alla sistemazione e alla manutenzione delle altre strade, come le strade di raccolta e distribuzione del traffico, quelle che garantiscono i collegamenti locali e quelle che servono l'insieme dei fondi.</u></p> <p>²<u>Il Cantone può sostituirsi ai comuni o agli altri enti locali nell'adempimento dei loro compiti.</u></p>
--	--

La definizione delle varie categorie di strada è già contenuta nelle Norme dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS) SN 640.040b ed è stata ripresa nel Manuale per la redazione dei piani del traffico allestito nel dicembre 2002 dall'allora Sezione dei trasporti (ora Sezione della mobilità). Essa sarà se del caso ulteriormente ripresa nel Regolamento in quanto non è determinante ai fini della legge. Ben più utile, sotto questo profilo, è la distinzione tra strade (opere) cantonali e locali.

L'articolo non modifica l'attuale ordinamento dal momento che si limita a riprendere il testo del vigente art. 4 cpv. 2. Come già rilevato (v. commenti precedenti) l'eventuale trasferimento di strade è e continua ad essere ammissibile soltanto entro i limiti stabiliti dalla procedura di cui agli art. 41 e seguenti.

Per l'attuazione dei percorsi pedonali e dei sentieri escursionistici si rimanda alla Legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici (RL 7.2.1.4) che contiene la definizione delle opere in essa disciplinate nonché le competenze del Cantone e dei comuni.

Articolo 5a (nuovo)

	<p>Catasto delle strade</p> <p>Art. 5a ¹<u>Il Consiglio di Stato allestisce e tiene aggiornato un catasto delle strade cantonali.</u></p> <p>²<u>Nel catasto sono definiti il tracciato e le principali caratteristiche tecniche di ogni tratto di strada cantonale.</u></p> <p>³<u>Esso è pubblico e ha soltanto un valore informativo.</u></p>
--	---

Il catasto è uno strumento meramente informativo ed è in parte già esistente. La sua ufficializzazione consente un maggiore coordinamento e una maggiore chiarezza nella definizione delle tratte stradali.

Esso rappresenta un geodato cantonale ai sensi della legislazione federale e cantonale sulla geoinformazione.

I dettagli sulla sua procedura di istituzione, sul suo contenuto e sulla sua forma saranno disciplinati nel regolamento.

Articolo 6

<p>Concezione delle strade</p> <p>Art. 6 ¹Le strade pubbliche devono essere concepite secondo metodi tecnici progrediti e con criteri economici.</p> <p>²Devono in particolare essere prese le misure necessarie alla sicurezza dell'opera, delle persone, dei beni, curati gli elementi tecnico-architettonici e limitate al massimo le cause di disturbo del traffico e le cause di molestia per l'ambiente e per il paesaggio.</p> <p>³Dev'essere verificata la compatibilità con le esigenze della protezione dell'ambiente, contemplate con interessi contrastanti come l'impiego economico della proprietà privata.</p>	<p>Concezione delle strade</p> <p>Art. 6 ¹Le strade pubbliche devono essere concepite secondo metodi tecnici progrediti e con criteri economici.</p> <p>²Devono in particolare essere prese le misure necessarie alla sicurezza dell'opera, delle persone, dei beni, curati gli elementi tecnico-architettonici e limitate al massimo le cause di disturbo del traffico e le cause di molestia per l'ambiente e per il paesaggio.</p> <p>³<u>Le strade devono inoltre essere correttamente inserite nel paesaggio e integrate negli spazi pubblici adiacenti.</u></p>
--	--

⁴Le strade aperte al pubblico devono essere concepite almeno nel rispetto delle condizioni del capoverso secondo.

⁵Nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali, di regola devono essere realizzate, laddove lo sviluppo planimetrico e altimetrico lo consente, tratte corrispondenti di piste ciclabili, possibilmente separate dal campo stradale destinato ad altre componenti del traffico.

⁴Dev'essere verificata la compatibilità con le esigenze della protezione dell'ambiente, temperate con interessi contrastanti come l'impiego economico della proprietà privata.

⁵Il Consiglio di Stato può dichiarare vincolanti le norme tecniche emanate da enti intercantionali o da associazioni professionali.

⁶Nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali, di regola devono essere favoriti i provvedimenti atti a migliorare la mobilità lenta, realizzati, laddove lo sviluppo planimetrico e altimetrico lo consente, tratte corrispondenti di piste ciclabili, possibilmente separate dal campo stradale destinato ad altre componenti del traffico.

Si precisa la necessità che le opere siano correttamente inserite nel paesaggio. Questa impostazione, maggiormente in linea con le nuove politiche in ambito paesaggistico, risulta mirata a promuovere interventi positivi, più che a limitare interventi negativi.

Il nuovo cpv. 5 crea la base legale per l'applicabilità delle norme VSS. Il Consiglio di Stato disciplinerà questo aspetto a livello di regolamento di applicazione.

La norma di cui al cpv. 6 viene parzialmente adattata e conformata alle nuove esigenze in tema di mobilità.

Articolo 6a (nuovo)

	<p><u>Distanza dalle strade</u></p> <p>Art. 6a ¹<u>Le distanze dalle strade, da mantenere per la realizzazione di edifici o impianti, sono indicate nei piani regolatori mediante delle linee di arretramento. Di regola, riservate le norme speciali applicabili all'interno dei nuclei, per le strade cantonali tali linee sono fissate a quattro metri dal ciglio.</u></p> <p>²<u>Qualora le distanze non risultino stabilite secondo il precedente capoverso, i nuovi edifici o impianti devono essere realizzati ad almeno quattro metri dal ciglio.</u></p> <p>³<u>Il Cantone, i comuni e gli altri enti pubblici possono autorizzare a titolo precario la realizzazione di nuovi edifici o impianti oppure la loro trasformazione a distanze inferiori qualora non vi si oppongano interessi pubblici e segnatamente nel caso in cui la sicurezza stradale non ne risulti pregiudicata.</u></p>
--	---

	⁴ <u>L'autorizzazione a titolo precario è di regola rilasciata in modo coordinato con la licenza edilizia e può essere menzionata nel registro fondiario a cura dell'ente pubblico.</u>
--	--

La nuova norma riprende sostanzialmente il contenuto dell'art. 25 LE, che recita:

¹*Fino all'introduzione dei piani regolatori, le nuove costruzioni devono sorgere alla distanza di almeno dieci metri dall'asse delle strade principali secondo la legislazione federale sulla circolazione stradale, e di almeno sette metri dall'asse delle altre strade pubbliche o aperte al pubblico.*

²*La distanza non potrà in ogni caso essere inferiore a quattro metri dal ciglio della strada.*

³*Possono essere concesse deroghe solo in casi eccezionali.*

⁴*La deroga alle distanze dalle strade cantonali è concessa dal Dipartimento nell'ambito dell'avviso cantonale; quella dalle altre strade pubbliche o aperte al pubblico, dal Municipio.*

A titolo informativo si precisa che lo scrivente Consiglio ha inizialmente valutato l'ipotesi di fissare le distanze dalle strade cantonali direttamente nella legge e in modo omogeneo per tutto il territorio cantonale. Nell'ambito della consultazione è tuttavia emerso che tale impostazione si scontra con la necessità di considerare le particolarità dei luoghi interessati, sia dal profilo della sicurezza della circolazione che da quello urbanistico.

Di conseguenza la proposta di modifica si limita a ribadire il principio (contenuto nel vigente art. 25 LE) secondo il quale le distanze sono indicate in primo luogo dai piani regolatori. Questa soluzione appare oltremodo ragionevole tenendo conto che questi ultimi sono comunque oggetto delle necessarie verifiche e possono se del caso essere adattati in sede di approvazione cantonale. Ne consegue che le distanze determinate dalla legge sono applicabili soltanto in assenza di particolari disposizioni dei piani regolatori.

Per il rilascio delle autorizzazioni a titolo precario sono applicabili i criteri fissati dalle norme di polizia di cui agli art. 49 e 50.

La clausola di precario (cpv. 3) è prevista per tutte le opere o impianti (ai sensi della LE) realizzati in deroga alle distanze fissate dal piano regolatore o - in assenza di disposizioni speciali - dalla legge. Essa comporta che in caso di allargamenti o altri interventi stradali che richiedessero la rimozione di tali opere o impianti, il proprietario è tenuto a procedervi senza ch'egli possa vantare il diritto a indennità o altri risarcimenti.

Articolo 7

Capitolo II Pianificazione delle strade	Capitolo II Pianificazione delle strade
<p>Principio</p> <p>Art. 7 ¹Il Cantone provvede alla pianificazione delle strade cantonali. Queste devono essere progettate, costruite o modificate in sintonia con la pianificazione cantonale dei trasporti.</p>	<p><u>Strade cantonali</u></p> <p>Art. 7 ¹<u>Il piano cantonale dei trasporti previsto dalla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto³ è lo strumento per promuovere ed organizzare la politica cantonale anche in materia stradale.</u></p>

³RL 7.4.1.3

<p>²Il piano cantonale dei trasporti previsto dalla legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, è lo strumento per promuovere ed organizzare la politica cantonale anche in materia stradale.</p> <p>³I Comuni provvedono alla pianificazione delle strade locali nell'ambito del Piano regolatore, vegliando in particolare al coordinamento con la pianificazione di ordine superiore e dei comuni vicini.</p>	<p><u>²Il progetto stradale previsto all'art. 10 deve essere allestito ed attuato secondo la pianificazione di cui al capoverso precedente.</u></p>
---	--

Vengono tolte alcune ridondanze. La procedura di adozione e gli effetti del Piano cantonale dei trasporti sono già regolate dalla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto.

Tra gli strumenti della pianificazione delle strade cantonali è importante menzionare anche il progetto stradale, il quale, secondo l'art. 10, ha pure una valenza pianificatoria. Ora è evidente che tale strumento deve rispettare la pianificazione superiore; in questo contesto la giurisprudenza riconosce tuttavia all'ente pubblico la possibilità di apportare degli adeguamenti a condizione che siano di natura secondaria e non di pianificazione direttrice (cfr. STF 18 ottobre 2006 1E.8/2006 e DTF 112b 543 consid. 2).

Articolo 8

<p>Informazione e partecipazione</p> <p>Art. 8 ¹Il Cantone elabora il progetto stradale coinvolgendo la popolazione con un'adeguata informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 4 LPT.</p> <p>²I comuni coinvolgono la popolazione ai sensi dell'art. 4 LPT nell'ambito dell'elaborazione della pianificazione locale.</p>	<p>Strade locali</p> <p>Art. 8 <u>I comuni provvedono alla pianificazione delle strade locali nell'ambito del Piano regolatore, vegliando in particolare al coordinamento con la pianificazione di ordine superiore e dei comuni vicini.</u></p>
---	--

V. commento all'articolo precedente.

Il tema dell'informazione e partecipazione è trattato nel nuovo art. 8a.

Si rileva che ai sensi del diritto federale le strade/piste forestali fanno parte della foresta (v. 2 cpv. 2 lett. b LFo) e non necessitano di una pianificazione territoriale (STPT 29 agosto 2005 in re Camignolo consid. 4.2; cfr. Messaggio del Consiglio Federale a sostegno della LFo del 29 giugno 1988, in FF 1988 III 137 e seguenti). Ne consegue che queste opere non devono essere previste nel piano regolatore.

Articolo 8a (nuovo)

	<p>Informazione e partecipazione</p> <p>Art. 8a ¹<u>Nell'ambito della pianificazione delle strade il Cantone e i comuni assicurano un'adeguata informazione e partecipazione della popolazione ai sensi dell'art. 4 LPT.</u></p> <p>²<u>Essi possono prescindere da questa fase in particolare quando non siano previsti cambiamenti della funzione di una strada già pianificata.</u></p>
--	--

Il nuovo articolo riprende il principio già contenuto nel vigente art. 8. Nel secondo capoverso è esplicitata la possibilità di prescindere dall'informazione e partecipazione della popolazione qualora in discussione vi siano soltanto modifiche di poco conto quali nuovi marciapiedi, opere di moderazione del traffico ecc.

Articolo 9

Capitolo III Costruzioni delle strade	Capitolo III Costruzioni delle strade
<p><i>A. Strade cantonali</i></p> <p>Competenze</p> <p>Art. 9 ¹La costruzione delle strade è di competenza cantonale.</p> <p>²Essa può essere delegata ai Comuni</p>	<p><i>A. Strade cantonali</i></p> <p>Competenze</p> <p>Art. 9 ¹La costruzione delle strade cantonali è di competenza cantonale <u>del Consiglio di Stato.</u></p> <p>²<u>Ai comuni e ad altri enti pubblici può essere delegato, con il loro accordo, la progettazione, la pubblicazione e la realizzazione di opere stradali cantonali. Per queste opere è applicabile la procedura di progetto stradale comunale di cui agli artt. 30 e seguenti.</u></p>

La delega ai comuni, ripresa dal previgente art. 19 cpv. 2 (a sua volta introdotto dalla LStr 1995), permette una maggiore flessibilità nella realizzazione di opere di portata prevalentemente locale (opere di moderazione del traffico, ecc...).

La possibilità di delegare ai comuni il compito di realizzare determinate opere di interesse locale è anche dettata da motivi di ordine pratico: il Cantone non ha oggettivamente la possibilità di farsi promotore, progettista ed esecutore di ogni intervento su tutte le strade cantonali. Evidentemente ai comuni non è lasciata carta bianca; essi devono preventivamente concordare l'intervento con l'autorità cantonale, che decide liberamente sulla domanda di delega - fissando se del caso condizioni ed oneri - e ha in ogni tempo la facoltà di opporsi al progetto. Inoltre, al Cantone è sempre data la possibilità di pronunciarsi sulla procedura comunale in base agli artt. 32 e 33 cpv. 2.

Allo scopo di razionalizzare la pubblicazione del progetto stradale d'interesse locale su strada cantonale, si precisa che la delega non deve per forza essere limitata alla sola

realizzazione dell'opera, ma può anche estendersi alla progettazione e alla gestione dell'iter procedurale, inclusa la pubblicazione del progetto stradale. Del resto, già prima del 1° gennaio 2007 la delega ai comuni di progetti stradali di interesse locale su strada cantonale poteva comprendere, per prassi, non solo la realizzazione dell'opera ma anche la sua progettazione e la gestione dell'iter procedurale, inclusa la pubblicazione del progetto definitivo; quest'ultima era in ogni caso disposta dal Tribunale di espropriazione.

Resta comunque inteso che le opere oggetto della delega, in quanto opere cantonali (realizzate su strade cantonali), non devono necessariamente essere previste nel PR (art. 8 e contrario).

Articolo 10

<p>Progetto stradale Art. 10 ¹Il progetto stradale costituisce lo strumento per pianificare e realizzare le strade cantonali.</p> <p>²Il progetto stradale indica:</p> <p>a) il tracciato delle strade, l'assetto, lo sviluppo planimetrico e altimetrico, le opere previste, principali e accessorie, comprese quelle di protezione esterna, gli allacciamenti delle infrastrutture e, se del caso, gli accessi ai fondi;</p> <p>b) le linee di arretramento o di allineamento delle costruzioni;</p> <p>c) le attrezzature d'importanza cantonale o regionale destinate al traffico veicolare, quali posteggi, aree di servizio, centro di manutenzione e di polizia, posti doganali e centri per il traffico pesante.</p> <p>³Il progetto stradale è allestito dal Dipartimento con la collaborazione dei Comuni.</p>	<p>Progetto stradale Art. 10 ¹Il progetto stradale costituisce lo strumento per pianificare e realizzare le strade cantonali.</p> <p>²Il progetto stradale indica:</p> <p>a) il tracciato delle strade, l'assetto, lo sviluppo planimetrico e altimetrico, le opere previste, principali e accessorie, comprese quelle di protezione esterna, gli allacciamenti delle infrastrutture e, se del caso, gli accessi ai fondi;</p> <p>b) le linee di arretramento o di allineamento delle costruzioni;</p> <p>c) le <u>altre</u> attrezzature e <u>gli altri impianti previsti dall'art. 3.</u></p> <p>³Il progetto stradale è allestito dal Dipartimento con la collaborazione dei comuni <u>interessati. Esso è coordinato con il progetto della relativa segnaletica.</u></p>
--	--

Il rimando di cui alla lettera c) del secondo capoverso è volto essenzialmente ad assicurare un migliore coordinamento e ad eliminare qualsiasi possibile contraddizione.

Per quanto attiene al cpv. 3 si rileva che la segnaletica deve essere coordinata con il progetto stradale e deve, di regola, costituire oggetto della medesima decisione di approvazione (decisione coordinata).

La proposta di modifica considera anche il fatto che alcuni comuni beneficiano di una delega per l'approvazione della segnaletica stradale.

Articolo 11

<p>Salvaguardia della disponibilità dell'area stradale Art. 11 ¹La disponibilità dell'area stradale può essere salvaguardata mediante gli strumenti di cui agli art. 58-66 LaLPT.</p> <p>²Inoltre il Consiglio di Stato può predisporre le basi per la futura realizzazione di strade tramite lo strumento del piano di utilizzazione cantonale ai sensi degli art. 44 ss. LaLPT.</p> <p>³All'interno degli allineamenti o degli arretramenti stabiliti dal progetto stradale, salvo accordo del Dipartimento, è vietata la costruzione e la trasformazione di edifici e impianti. I lavori di manutenzione non sono considerati trasformazione giusta la presente norma.</p>	<p>Salvaguardia della disponibilità dell'area stradale Art. 11 ¹La disponibilità dell'area stradale può essere salvaguardata mediante gli strumenti di cui agli art. 58-66 LaLPT <u>le misure di salvaguardia della pianificazione previste dalla Lst.</u></p> <p>²<u>(abrogato)</u></p> <p>³<u>(abrogato)</u></p>
--	--

Con la sentenza n. 90.2009.20 del 1. giugno 2010 riguardante la circonvallazione Agno-Bioggio (consid. 7.2) il TRAM ha dichiarato il PUC previsto dall'art. 11 cpv. 2 illegale e contrario al diritto federale.

Nell'ambito del presente adeguamento legislativo risulta opportuno differenziare gli strumenti deputati a riservare le superfici necessarie per l'opera stradale in relazione ai loro effetti (riserva provvisoria o definitiva dell'area stradale).

Gli strumenti cautelativi della Lst (zona di pianificazione, decisione sospensiva, blocco edilizio) servono a riservare a titolo provvisorio l'area stradale necessaria prima dell'approvazione del progetto stradale. Il PUC menzionato nel nuovo art. 11a per contro mira ad una riserva definitiva.

Articolo 11a (nuovo)

	<p>Zona di riserva stradale Art. 11a ¹<u>Il Consiglio di Stato può destinare a strada le superfici necessarie per la futura realizzazione di opere stradali tramite lo strumento del piano di utilizzazione cantonale ai sensi degli art. 44 e seguenti LST.</u></p> <p>²<u>La zona di riserva stradale ha l'effetto di riservare definitivamente le superfici necessarie senza conferire all'opera pubblica utilità.</u></p>
--	---

In questo caso il PUC ha lo scopo di destinare una determinata area alla funzione di strada in modo definitivo e prima ancora dell'approvazione del progetto stradale. Esso non è comunque uno strumento di pianificazione dell'utilizzazione dell'opera stradale (come lo era il Piano generale della LStr 1995).

La procedura di adozione e le condizioni di validità (compreso l'obbligo di verifica) del PUC in oggetto sono quelle stabilite dalla Lst.

Le restrizioni dei diritti di proprietà conseguenti all'adozione del PUC potranno costituire espropriazione e dunque dare diritto ad indennità entro i limiti e secondo le modalità stabiliti dal diritto espropriativo (art. 5 cpv. 2 LPT e relativa giurisprudenza).

Articolo 13

<p>b) contributo dei Comuni</p> <p>Art. 13 ¹I Comuni possono essere tenuti a contribuire alle spese quando dalle opere deriva loro un vantaggio, come il miglioramento della viabilità, la soppressione o la riduzione delle immissioni, la sicurezza della circolazione locale e la possibilità di una migliore utilizzazione dei fondi.</p> <p>²Nello stabilire il contributo si deve tenere conto, oltre che del vantaggio, della capacità economica del Comune e dell'ammontare presumibile dei contributi di miglioria che esso potrà prelevare conformemente alla delega di cui all'art. 2 capoverso terzo della legge sui contributi di miglioria.</p> <p>³L'ammontare del contributo comunale non può superare il 50% della spesa, dedotti eventuali sussidi federali.</p> <p>⁴Il contributo è dovuto di regola a opera ultimata, sulla scorta della liquidazione finale approvata dal Consiglio di Stato.</p> <p>⁵Quando l'ammontare è di una certa importanza possono essere chiesti acconti, calcolati sulla scorta del preventivo o di liquidazioni provvisorie.</p>	<p>b) contributo dei comuni</p> <p>Art. 13 ¹I comuni possono essere tenuti a contribuire alle spese quando dalle opere deriva loro un vantaggio, come il miglioramento della viabilità, la soppressione o la riduzione delle immissioni, la sicurezza della circolazione locale e la possibilità di una migliore utilizzazione dei fondi.</p> <p>²Nello stabilire il contributo si deve tenere conto, oltre che del vantaggio, <u>e</u> della capacità economica del Comune. e dell'ammontare presumibile dei contributi di miglioria che esso potrà prelevare conformemente alla delega di cui all'art. 2 capoverso terzo della legge sui contributi di miglioria.</p> <p>³L'ammontare del contributo comunale non può superare il 50% della spesa, dedotti eventuali sussidi federali.</p> <p>⁴Il contributo è dovuto di regola a opera ultimata, sulla scorta della liquidazione finale approvata dal Consiglio di Stato.</p> <p>⁵Quando l'ammontare è di una certa importanza possono essere chiesti acconti, calcolati sulla scorta del preventivo o di liquidazioni provvisorie.</p>
---	---

Il criterio ora contenuto al cpv. 2 non è attuabile e si rivela in ogni caso ridondante.

I parametri di dettaglio per la determinazione del contributo comunale saranno indicati nel regolamento di applicazione.

Quando il Comune è ente esecutore (e assume anticipatamente il costo) è applicabile l'art. 29. In questi casi, sulla spesa netta a carico del Comune, quest'ultimo può prelevare dei contributi di miglioria direttamente in base alla LCM.

Articolo 13a (nuovo)

	<p>c) contributi di miglioria</p> <p>Art. 13a ¹Nel caso in cui una nuova opera procuri dei vantaggi particolari il Cantone è tenuto a prelevare contributi di miglioria conformemente alla Legge sui contributi di miglioria⁴.</p> <p>²Costituiscono segnatamente dei vantaggi particolari:</p> <ul style="list-style-type: none">a) <u>la realizzazione di accessi a fondi privati;</u>b) <u>la costruzione di rotonde e altre sistemazioni stradali che favoriscono l'accesso ai fondi di terzi o che sono necessarie per rendere compatibile il traffico generato dalle opere di terzi con quello delle strade cantonali.</u> <p>³La procedura di approvazione della convenzione prevista dall'art. 14 cpv. 2 delle Legge sui contributi di miglioria non è applicabile.</p>
--	--

Concretamente esistono delle opere sulle strade cantonali che hanno esclusivamente o prevalentemente un interesse privato (si pensi ad esempio alla rotonda realizzata per garantire l'accesso ad una discarica, alla preselezione destinata esclusivamente ad un centro commerciale, ecc.). La norma propone di confermare e istituzionalizzare una prassi già in uso, secondo la quale in tali evenienze il Cantone percepisce dei contributi direttamente dai privati che traggono dei vantaggi particolari. Si tratta di norme speciali rispetto alla LCM.

Conformemente all'art. 14 LCM in determinati casi (ad es. quando vi sono pochi proprietari coinvolti) la procedura di imposizione può essere sostituita da convenzioni sui contributi. In deroga a quanto previsto dall'art. 14 cpv. 2 LCM, queste convenzioni non richiedono la ratifica del Presidente del Tribunale di espropriazione. Questa proposta è formulata, oltre che per evidenti motivi di celerità, anche tenendo conto del fatto che le opere in questione (accessi privati, rotonde per centri commerciali, ecc.) sono di principio richieste esplicitamente dai privati e che la definizione del contributo degli stessi dovrà giocoforza precedere l'avvio dei lavori: in simili circostanze non è possibile ritenere che il Cantone goda di una posizione di forza tale da richiedere la ratifica dell'accordo da parte di un'autorità giudiziaria.

Secondo l'art. 2 cpv. 3 LCM il Cantone può delegare al Comune la procedura di prelievo.

Al comune resta inoltre riservata la possibilità di prelevare contributi di miglioria per la sua quota parte di finanziamento dell'opera (secondo la LCM ed in base ad una procedura comunale), specialmente nei casi - molto frequenti - di progetti di carattere misto cantonale e comunale.

Le norme organizzative come pure gli eventuali criteri per la definizione e la quantificazione dei vantaggi particolari saranno definiti nel regolamento di applicazione.

⁴ RL 7.3.3.1

Articolo 18

<p>b) pubblicazione</p> <p>Art. 18 ¹Ottenuta l'autorizzazione dal Consiglio di Stato, il Dipartimento pubblica il progetto stradale presso le cancellerie dei Comuni, dove è previsto d'eseguire l'opera, per 30 giorni, durante i quali chiunque abbia interesse può prenderne conoscenza. Copia degli atti viene depositata presso l'Ufficio dei registri.</p> <p>²Le mutazioni dello stato dei luoghi conseguenti all'opera devono essere adeguatamente indicate sul terreno con picchetti e modine.</p> <p>³Preliminarmente è pubblicato un avviso sul Foglio ufficiale ed agli albi dei Comuni interessati, nel quale si rendono noti:</p> <ul style="list-style-type: none">a) la pubblicazione del progetto stradale, l'elenco degli atti esposti e il periodo d'esposizione;b) la diffida agli interessati a notificare per iscritto al Consiglio di Stato, entro il termine d'esposizione:<ul style="list-style-type: none">aa) le opposizioni all'espropriazione;bb) le domande intese ad ottenere modificazioni dei piani;cc) le domande d'ampliamento dell'espropriazione;dd) le pretese d'indennità. <p>L'avviso deve richiamare l'attenzione sulle norme degli art. 26 e 33 cpv. 1 Lespr, citandone il testo.</p> <p>⁴La pubblicazione del progetto stradale ha gli effetti del bando d'espropriazione giusta gli art. 33 s. Lespr.</p>	<p>b) pubblicazione</p> <p>Art. 18 ¹Ottenuta l'autorizzazione dal Consiglio di Stato, il Dipartimento pubblica il progetto stradale presso le cancellerie dei comuni, dove è previsto d'eseguire l'opera, per 30 giorni, durante i quali chiunque abbia interesse può prenderne conoscenza. Copia degli atti viene depositata presso l'Ufficio dei registri.</p> <p>²Le mutazioni dello stato dei luoghi conseguenti all'opera devono essere adeguatamente indicate sul terreno con picchetti e modine.</p> <p>³Preliminarmente è pubblicato un avviso sul Foglio ufficiale ed agli albi dei comuni interessati, nel quale si rendono noti:</p> <ul style="list-style-type: none">a) la pubblicazione del progetto stradale, l'elenco degli atti esposti e il periodo d'esposizione;b) la diffida agli interessati a notificare per iscritto al Consiglio di Stato, entro il termine d'esposizione:<ul style="list-style-type: none">aa) le opposizioni all'espropriazione;bb) le domande intese ad ottenere modificazioni dei piani;cc) le domande d'ampliamento dell'espropriazione;dd) le pretese d'indennità. <p>L'avviso deve richiamare l'attenzione sulle norme degli art. 26 e 33 cpv. 1 Lespr, citandone il testo.</p> <p>⁴La pubblicazione del progetto stradale ha gli effetti del bando d'espropriazione giusta gli art. 33 s. Lespr.</p>
---	--

Il deposito del progetto presso l'UR non ha, ad oggi, alcuna utilità.

Articolo 24

<p>2. Procedura semplificata</p> <p>Art. 24 ¹La procedura semplificata di approvazione del progetto stradale è applicata a:</p> <ul style="list-style-type: none">a) progetti di costruzioni e impianti limitati localmente e che concernono pochi interessati chiaramente individuabili;b) costruzioni e impianti la cui modifica non altera in maniera sostanziale l'aspetto esterno, non lede interessi degni di protezione di terzi e ha soltanto ripercussioni	<p>2. Procedura semplificata</p> <p>Art. 24 ¹La procedura semplificata di approvazione del progetto stradale è applicata a:</p> <ul style="list-style-type: none">a) progetti di costruzioni e impianti limitati localmente e che concernono pochi interessati chiaramente individuabili;b) costruzioni e impianti la cui modifica non altera in maniera sostanziale l'aspetto esterno, non lede interessi degni di protezione di terzi e ha soltanto ripercussioni
---	---

<p>insignificanti sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente;</p> <p>c) costruzioni e impianti che saranno rimossi entro tre anni al più tardi;</p> <p>d) casi di parziale modifica dei piani dopo la pubblicazione del progetto stradale che concernono pochi interessati chiaramente individuabili.</p> <p>²Il Dipartimento pubblica sul foglio ufficiale ed agli albi dei Comuni interessati la decisione di seguire la procedura semplificata. Tale decisione è suscettibile di ricorso al Consiglio di Stato secondo la LPAm.</p> <p>³Il Consiglio di Stato può ordinare il picchettamento e la modinatura. Il progetto stradale non è né pubblicato né depositato pubblicamente. Il Consiglio di Stato sottopone il progetto stradale ai Comuni dove s'intende eseguire l'opera e agli interessati, sempre che non abbiano dato precedentemente il loro consenso scritto. Ai Comuni e agli interessati è data facoltà di opposizione entro 30 giorni.</p> <p>⁴Per il rimanente si applicano le disposizioni della procedura ordinaria.</p> <p>⁵In caso di dubbio è eseguita la procedura ordinaria.</p>	<p>insignificanti sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente <u>e sul paesaggio</u>;</p> <p>c) costruzioni e impianti che saranno rimossi entro tre anni al più tardi;</p> <p>d) casi di parziale modifica dei piani dopo la pubblicazione del progetto stradale che concernono pochi interessati chiaramente individuabili.</p> <p>²Il Dipartimento pubblica sul foglio ufficiale ed agli albi dei Comuni interessati la decisione di seguire la procedura semplificata. Tale decisione è suscettibile di ricorso al Consiglio di Stato secondo la LPAm.</p> <p><u>²In caso di dubbio è eseguita la procedura ordinaria</u></p> <p>³Il progetto stradale non è né pubblicato né depositato pubblicamente. Il <u>Consiglio di Stato Dipartimento</u> può ordinare il picchettamento e la modinatura.</p> <p>⁴Il Consiglio di Stato Dipartimento <u>notifica il progetto stradale ai comuni e ai proprietari dove si intende eseguire l'opera ed agli interessati, sempre che non abbiano dato precedentemente il loro consenso scritto. Nel contempo esso pubblica sul Foglio ufficiale e all'albo comunale un avviso contenente una descrizione dell'opera, l'intenzione di realizzarla tramite procedura semplificata e la possibilità per ogni interessato di formulare opposizione.</u></p> <p><u>⁵In assenza di opposizioni nei trenta giorni dalla notifica e dalla pubblicazione dell'avviso, il Dipartimento approva il progetto stradale mediante una decisione immediatamente esecutiva.</u></p> <p><u>⁶Negli altri casi esso trasmette l'incarto al Consiglio di Stato che decide sulle opposizioni e approva il progetto stradale.</u></p> <p><u>⁷Per il resto si applicano le disposizioni della procedura ordinaria.</u></p>
--	--

La modifica si impone per semplificare ulteriormente la vigente procedura.

Concretamente, trascorsi 30 giorni dall'avviso e salvo opposizioni, il progetto può immediatamente essere realizzato.

La procedura semplificata si discosta da quella ordinaria per il fatto che il progetto non è oggetto di pubblicazione e che, in assenza di contestazioni, esso diventa eseguibile dopo 30 giorni dall'avviso pubblico. Quest'ultimo avviso è comunque necessario dal momento

che la cerchia degli interessati non è definita né definibile astrattamente e chiunque si ritenga tale deve poter far valere le proprie pretese prima dell'esecuzione dei lavori.

A norma del cpv. 6 qualora ricevesse delle opposizioni il Dipartimento le trasmette al Consiglio di Stato il quale le esamina nell'ambito di una decisione di approvazione del progetto stradale.

La decisione del Consiglio di Stato è impugnabile al Tribunale cantonale amministrativo giusta l'art. 25.

Articolo 26

<p>4. Acquisto del terreno</p> <p>Art. 26 ¹Quando l'acquisto dei terreni e degli altri diritti necessari per la realizzazione del progetto stradale non possa aver luogo bonalmente, dopo la conclusione della procedura d'approvazione del progetto stradale si esegue la procedura d'espropriazione ai sensi della Lespr. Vengono discusse soltanto le pretese annunciate, riservato l'art. 32 Lespr.</p> <p>²Il Dipartimento trasmette al Tribunale d'espropriazione il progetto approvato, il piano dei fondi toccati dall'espropriazione, la tabella d'espropriazione e le pretese annunciate.</p> <p>³Il Tribunale d'espropriazione può autorizzare l'anticipata immissione in possesso sulla base della decisione d'approvazione del progetto stradale <u>cresciuta in giudicato</u>. Si presume che, senza l'anticipata immissione in possesso, l'espropriante subirebbe un significativo pregiudizio. Per il resto si applicano gli art. 51, 52 e 53 Lespr.</p> <p>⁴Se è in corso un raggruppamento, lo Stato può chiedere l'attribuzione dei terreni necessari per l'esecuzione di tutte le opere previste dal piano direttore nel quadro della procedura prevista dall'art. 22 della Legge sul raggruppamento e la permuta dei terreni.</p>	<p>4. Acquisto del terreno</p> <p>Art. 26 ¹Quando l'acquisto dei terreni e degli altri diritti necessari per la realizzazione del progetto stradale non possa aver luogo bonalmente, dopo la conclusione della procedura d'approvazione del progetto stradale si esegue la procedura d'espropriazione ai sensi della Lespr. Vengono discusse soltanto le pretese annunciate, riservato l'art. 32 Lespr.</p> <p>²Il Dipartimento trasmette al Tribunale d'espropriazione il progetto approvato, il piano dei fondi toccati dall'espropriazione, la tabella d'espropriazione e le pretese annunciate.</p> <p>³Il Tribunale d'espropriazione può autorizzare l'anticipata immissione in possesso sulla base della decisione d'approvazione del progetto stradale <u>esecutiva cresciuta in giudicato</u>. Si presume che, senza l'anticipata immissione in possesso, l'espropriante subirebbe un significativo pregiudizio. Per il resto si applicano gli art. 51, 52 e 53 Lespr.</p> <p>⁴Se è in corso un raggruppamento, lo Stato può chiedere l'attribuzione dei terreni necessari per l'esecuzione di tutte le opere previste dal piano direttore nel quadro della procedura prevista dall'art. 22 della Legge sul raggruppamento e la permuta dei terreni.</p>
--	--

La modifica si rende necessaria per allineare la procedura cantonale a quella federale (v. art. 39 cpv. 4 della Legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali; RS 725.11). Il Consiglio di Stato può dichiarare la propria decisione di approvazione dei progetti immediatamente esecutiva entro i limiti fissati dalla giurisprudenza relativa all'art. 47 LPamm.

Articolo 27

Altri oneri comunali a) Immissione acque nelle canalizzazioni Art. 27 I Comuni devono tollerare nelle loro canalizzazioni lo scolo delle acque delle strade cantonali nella misura in cui le canalizzazioni esistenti lo permettono; l'immissione è esente da tasse.	Altri oneri comunali a) Immissione acque nelle canalizzazioni Art. 27 I comuni <u>e gli altri enti pubblici</u> devono tollerare nelle loro canalizzazioni lo scolo delle acque delle strade cantonali nella misura in cui le canalizzazioni esistenti lo permettono; l'immissione è esente da tasse.
---	--

L'aggiunta proposta, che formalizza una prassi consolidata, include anche i Consorzi nel novero di chi, per principio, deve tollerare lo scolo delle acque delle strade cantonali.

Articolo 29

Sussidi ai Comuni ed altri Enti pubblici Art. 29 ¹ Il Cantone può subsidiare, nei limiti di credito stanziati, la costruzione di opere di moderazione del traffico, di sopra e sottopassi e l'impianto di segnali luminosi eseguiti dai Comuni sulle strade cantonali, fino ad un massimo del 50%, quando queste opere giovano in maniera rilevante alla sicurezza e alla fluidità della circolazione. ² Esso può subsidiare inoltre negli stessi limiti e sino ad un massimo del 50% della spesa, la costruzione e la sistemazione di percorsi ciclabili d'interesse regionale eseguiti dai Comuni e da altri Enti pubblici. ³ La percentuale subsidiabile è determinata in funzione del vantaggio, dell'importanza dell'opera, della spesa, della capacità finanziaria e di ogni altra possibilità di finanziamento. ⁴ L'ammontare del credito disponibile per tali sussidi è stabilito dal Gran Consiglio in sede di preventivo.	Sussidi ai comuni ed altri Enti pubblici Art. 29 ¹ Il Cantone può subsidiare, nei limiti di credito stanziati, la costruzione di opere di moderazione del traffico, di sopra e sottopassi e l'impianto di segnali luminosi eseguiti dai comuni sulle strade cantonali, fino ad un massimo del 50%, quando queste opere giovano in maniera rilevante alla sicurezza e alla fluidità della circolazione. ²Esso può subsidiare inoltre negli stessi limiti e sino ad un massimo del 50% della spesa, la costruzione e la sistemazione di percorsi ciclabili d'interesse regionale eseguiti dai Comuni e da altri Enti pubblici. ³La percentuale subsidiabile è determinata in funzione del vantaggio, dell'importanza dell'opera, della spesa, della capacità finanziaria e di ogni altra possibilità di finanziamento. ⁴L'ammontare del credito disponibile per tali sussidi è stabilito dal Gran Consiglio in sede di preventivo.
---	---

Dal momento che con la nuova impostazione i percorsi regionali rientrano nella competenza del Cantone (art. 43a cpv. 1 e 43b cpv. 4) il vigente cpv. 2 deve essere abrogato.

Articolo 32

<p>b) pubblicazione Art. 32 ¹Il Municipio pubblica il progetto stradale comunale presso la cancelleria comunale per 30 giorni, durante i quali chiunque abbia interesse può prenderne conoscenza. Copia degli atti viene depositata presso l'Ufficio dei registri ed inviata al Dipartimento.</p> <p>²Le richieste di cui all'art. 18 cpv. 3 lett. b devono essere notificate al Municipio.</p>	<p>b) pubblicazione Art. 32 ¹Il Municipio pubblica il progetto stradale comunale presso la cancelleria comunale per 30 giorni, durante i quali chiunque abbia interesse può prenderne conoscenza. Copia degli atti viene depositata presso l'Ufficio dei registri ed inviata al Dipartimento. <u>Gli atti sono pure inviati al Dipartimento.</u></p> <p>²Le richieste di cui all'art. 18 cpv. 3 lett. b devono essere notificate al Municipio.</p>
---	---

V. commento all'art. 18. Già oggi l'esame dipartimentale dei progetti comunali è ridotto ad una verifica dal profilo della conformità con le norme tecniche e di sicurezza (norme VSS e OSStr) nonché della sua compatibilità con eventuali opere di interesse cantonale (ad es. raccordi e accessi alle strade cantonali). Nella pratica, poi, i servizi dipartimentali colgono spesso l'occasione per fornire ai Comuni la necessaria consulenza tecnica tramite l'emanazione di raccomandazioni o consigli tecnici.

Di conseguenza, dopo un'attenta verifica non si ritiene opportuno rinunciare - come richiesto da alcuni comuni - a questa fase procedurale, ritenuto che la stessa risulta pure atta a garantire la necessaria uniformità o omogeneità dei progetti comunali (in altri termini serve ad impedire che ogni comune adotti soluzioni sui generis e non coordinate).

Il numero di copie degli atti da inviare al Dipartimento sarà se del caso stabilito dal Regolamento di applicazione.

Articolo 33

<p>c) opposizioni Art. 33 ¹Non sono ammesse opposizioni su oggetti già decisi con l'approvazione dei piani regolatori, ed in particolare sul principio dell'espropriazione.</p> <p>²Al Dipartimento è riconosciuta la facoltà di formulare opposizione. Si applica per analogia l'art. 7 LE.</p> <p>³Per l'esame del progetto stradale comunale il Dipartimento preleva una tassa a carico del Comune da un minimo di fr. 100.-- ad un massimo di fr. 1'000.--.</p>	<p>c) opposizioni Art. 33 ¹Non sono ammesse opposizioni su oggetti già decisi con l'approvazione dei piani regolatori, ed in particolare sul principio dell'espropriazione <u>sulla pubblica utilità.</u></p> <p>²Al Dipartimento è riconosciuta la facoltà di formulare opposizione. Si applica per analogia l'art. 7 LE.</p> <p>³Per l'esame del progetto stradale comunale il Dipartimento preleva <u>può prelevare</u> una tassa <u>amministrativa</u> da un minimo di fr. 100.-- ad un massimo di fr. 1'000.-- <u>qualora necessitino delle verifiche o degli approfondimenti particolari.</u></p>
--	--

Si tratta di una modifica della terminologia. Gli aspetti espropriativi sono regolati dalla Lespr.

In considerazione della tipologia di esame di cui si è detto nel commento al precedente articolo, si rinuncia alla fissazione, nell'art. 33 cpv. 3, di un obbligo di percepire una tassa.

L'incasso di questo emolumento viene quindi riservato ai casi in occorrono degli approfondimenti del tutto particolari che saranno, se del caso, esplicitati nel regolamento di applicazione.

Articolo 34

<p>d) approvazione del progetto stradale comunale Art. 34 Il Municipio approva il progetto stradale comunale e decide simultaneamente sulle opposizioni al diritto d'espropriazione e sulle domande di modificazione dei piani.</p>	<p>d) approvazione del progetto stradale comunale Art. 34 Il Municipio approva il progetto stradale comunale e decide simultaneamente sulle opposizioni al diritto d'espropriazione <u>alla pubblica utilità</u> e sulle domande di modificazione dei piani.</p>
--	--

V. commento all'art. 33. Si propone di adattare la terminologia a quella dell'art. 23 LStr (progetti stradali cantonali). Il tema della pubblica utilità si pone in pratica unicamente per le "migliorie" ovvero per le opere che non necessitano di un'apposita base pianificatoria (v. art. 36).

Articolo 36a (nuovo)

	<p style="text-align: center;"><u>C. Altre strade</u></p> <p>Art. 36a <u>Nella misura in cui il contenuto e l'approvazione dei progetti di altre strade pubbliche o aperte al pubblico (patriziali, consortili) non sono regolati da leggi speciali è applicabile per analogia la procedura stabilita dagli articoli 30 e seguenti.</u></p>
--	--

Si propone di colmare una lacuna definendo la procedura applicabile per la costruzione di altre strade (non cantonali né comunali), in particolare di quelle consortili e patriziali (in maggioranza di carattere forestale). In effetti la vigente legge prevede delle specifiche procedure solo per le strade cantonali e comunali.

Articolo 39

<p>c) Oneri speciali dei Comuni Art. 39 ¹Delle strade cantonali situate nelle zone edificabili i Comuni devono provvedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alla manutenzione dei marciapiedi, dei sopra e sottopassi, compreso il servizio invernale; - all'esercizio e alla manutenzione degli impianti di illuminazione e di segnaletica luminosa; - alla pulizia del campo viabile; - alle piste ciclabili. 	<p>c) Oneri speciali dei comuni Art. 39 ¹Delle strade cantonali situate <u>all'interno delle</u> zone edificabili i comuni devono provvedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alla manutenzione dei marciapiedi, dei sopra e sottopassi <u>nonché degli eventuali percorsi pedonali</u>, compreso il servizio invernale; - all'esercizio e alla manutenzione degli impianti di illuminazione e, <u>in accordo con il Cantone</u>, di segnaletica luminosa; - alla pulizia del campo viabile, <u>degli impianti di evacuazione delle acque e delle aree verdi</u>;
---	---

<p>²I Comuni devono altresì provvedere alla manutenzione di tutte le opere o impianti da essi eseguiti sulle strade cantonali.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <u>alla manutenzione delle aree di parcheggio e delle aree di attesa e di servizio dei mezzi di trasporto pubblico, compreso il servizio invernale;</u> - <u>alla manutenzione delle opere di arredo urbano e di moderazione del traffico.</u> - alle piste ciclabili. <p>²I comuni devono altresì provvedere alla manutenzione di tutte le opere o impianti da loro realizzati sulle strade cantonali.</p> <p>³<u>Il Cantone e i comuni possono regolare mediante delle apposite convenzioni i casi particolari e segnatamente la manutenzione delle opere o degli impianti situati in prossimità delle zone edificabili e/o nelle zone urbane.</u></p>
---	---

Le aggiunte formalizzano la prassi instaurata già a partire dal 1985 nell'ambito dell'applicazione del vigente art. 39 (v. in particolare la lettera 4 luglio 1984 dell'allora Dipartimento delle pubbliche costruzioni a tutti i comuni che è ancora del tutto attuale).

L'articolo fa riferimento alla manutenzione "ordinaria" che è un concetto ormai chiarito a livello di prassi (anche perché a tale scopo può tornare utile la giurisprudenza sviluppatasi nel campo del diritto civile). Resta quindi inteso che la manutenzione straordinaria (compresi i risanamenti) spetta al proprietario della strada e dunque, per quanto attiene alle strade cantonali, al Cantone.

In relazione alla manutenzione dei percorsi ciclabili fanno stato le nuove norme di cui agli art. 43a e seguenti.

Al terzo capoverso è esplicitata la possibilità di regolare mediante convenzione la manutenzione di opere o impianti particolari, quali impianti di illuminazione situati in prossimità degli abitati, ecc.

Articolo 40

<p>Rapporti con il trasporto pubblico interventi su strade comunali</p> <p>Art. 40 I Comuni informano preventivamente e concordano con la Sezione dei trasporti e l'impresa di trasporto interessata interventi suscettibili di ostacolare o rendere disagiata il passaggio di veicoli addetti al servizio di trasporto pubblico.</p>	<p>Rapporti con il trasporto pubblico interventi su strade comunali</p> <p>Art. 40 I comuni <u>e gli altri enti pubblici</u> informano preventivamente e concordano con la Sezione dei trasporti il Dipartimento e l'impresa di trasporto interessata <u>gli eventuali</u> interventi suscettibili di ostacolare o rendere disagiata il passaggio di veicoli addetti al servizio di trasporto pubblico.</p>
---	--

Si tratta di semplici adattamenti della terminologia.

Articolo 42

<p>b) Volontario Art. 42 ¹Il proprietario può chiedere al Cantone il trasferimento di una strada o di un sentiero pubblico che siano divenuti d'importanza generale per il Cantone.</p> <p>²La decisione, che può essere subordinata a condizioni e oneri, spetta al Gran Consiglio.</p> <p>³Se i presupposti per il trasferimento non sono dati per intero, il Gran Consiglio può concedere adeguati sussidi, sia per lavori di miglioria che di manutenzione.</p>	<p>b) Volontario Art. 42 ¹Il proprietario può chiedere al Cantone il trasferimento di una strada e di un sentiero pubblico che siano divenuta d'importanza generale per il Cantone <u>cantonale</u>.</p> <p>²La decisione, che può essere subordinata a condizioni e oneri, spetta al Gran Consiglio.</p> <p>³Se i presupposti per il trasferimento non sono dati per intero, il Gran Consiglio può concedere adeguati sussidi, sia per lavori di miglioria che di manutenzione.</p>
--	--

Il concetto di strada integra quello di sentiero pubblico (v. art. 2). Per il resto, si tratta di un allineamento della terminologia a quella utilizzata all'art. 4.

Articolo 43

<p>Abbandono Art. 43 ¹Il proprietario di una strada pubblica può deciderne l'abbandono.</p> <p>²La decisione dev'essere annunciata nel Foglio ufficiale e pubblicata negli albi comunali.</p> <p>³Le persone che dimostrano un interesse legittimo possono chiedere, entro 2 mesi dalla pubblicazione, che la strada sia loro ceduta in proprietà. Di preferenza la cessione viene fatta a favore delle persone che assicurano l'uso pubblico della strada; in questo caso la cessione avviene di regola a titolo gratuito.</p> <p>⁴Le strade che non vengono cedute in proprietà a terzi entrano a far parte dei beni patrimoniali del proprietario 6 mesi dopo la pubblicazione della decisione di cui al secondo capoverso del presente articolo.</p>	<p>Abbandono Art. 43 ¹Il proprietario di una strada pubblica può deciderne l'abbandono.</p> <p>²La decisione dev'essere annunciata nel Foglio ufficiale e pubblicata negli albi comunali.</p> <p>³Le persone che dimostrano un interesse legittimo possono chiedere, entro 2 <u>sei</u> mesi dalla pubblicazione, che la strada sia loro ceduta in proprietà. Di preferenza la cessione viene fatta a favore delle persone che assicurano l'uso pubblico della strada; i. In questo caso la cessione avviene di regola a titolo gratuito.</p> <p>⁴<u>Se non è ceduta in proprietà a terzi conformemente al precedente capoverso, la strada entra a far parte dei beni patrimoniali del Cantone. In tale evenienza, salvo disposizione contraria del Dipartimento, essa è chiusa al pubblico.</u></p>
--	--

La modifica al cpv. 4 mira ad eliminare una difficoltà interpretativa e, regolando le sorti di una strada abbandonata, disincentivare il fenomeno dell'abbandono.

Capitolo Va - Percorsi ciclabili (nuovo)

Articolo 43a (nuovo)

	<p style="text-align: center;">Capitolo Va Percorsi ciclabili</p> <p>Pianificazione Art. 43a ¹Il Cantone pianifica i percorsi ciclabili di interesse nazionale, cantonale o regionale tramite il Piano cantonale dei trasporti previsto dall'art. 7.</p> <p>²I percorsi ciclabili locali sono definiti dai piani regolatori comunali.</p>
--	--

Con le nuove norme sui percorsi ciclabili il Cantone estende le sue competenze assumendo anche la pianificazione e l'attuazione dei percorsi ciclabili d'interesse regionale, in precedenza di competenza dei comuni.

Negli ultimi anni vi sono stati importanti sviluppi per quanto riguarda la presa in considerazione a livello politico della mobilità lenta. A questo riguardo si richiama in particolare la decisione del Gran Consiglio che ha approvato il Rapporto del 10 febbraio 2011 della Commissione speciale pianificazione del territorio sulle mozioni del 13 novembre 2007 "Per un sistema bike-sharing cantonale" e il rapporto del 23 ottobre 2007 "Promozione della mobilità combinata e del traffico lento", che in questo settore attribuisce al Cantone un ruolo di primo piano.

A differenza dei percorsi cantonali, destinati prevalentemente allo svago, i percorsi regionali, finora di competenza dei comuni, sono fondamentali per gli spostamenti utilitari e quindi per la promozione della mobilità lenta come auspicato dal Gran Consiglio e dal Dipartimento. La realizzazione di una rete di percorsi regionali rientra tra le misure più importanti dei vari Programmi d'agglomerato.

In base all'esperienza accumulata negli ultimi dieci anni, i comuni, malgrado la disponibilità di importanti aiuti finanziari cantonali, non sono stati in grado da soli di realizzare i percorsi ciclabili d'interesse regionale in una forma coordinata e dando continuità agli itinerari. Finora sono state realizzate solo opere che hanno coinvolto al massimo due comuni. Le opere regionali previste nell'ambito dei Programmi d'agglomerato sono ben più impegnative. Questa realtà ha portato alla conclusione che il Cantone deve assumere un maggiore impegno su questo fronte.

Articolo 43b (nuovo)

	<p>Attuazione Art. 43b ¹Di principio i percorsi ciclabili sono attuati sulle strade già esistenti e ritenute idonee. Qualora queste strade appartengano a terzi, l'ente pubblico competente è tenuto a raccogliere preventivamente l'accordo dei proprietari e, nella misura in cui le stesse non fossero aperte al pubblico, acquisire i diritti d'uso necessari.</p>
--	---

	<p>²L'attuazione dei percorsi ciclabili ha luogo tramite la posa della segnaletica definita dal diritto federale oppure dalle norme tecniche emanate da associazioni professionali e dichiarate vincolanti dal Consiglio di Stato. La posa della segnaletica di direzione è in ogni caso approvata dal Consiglio di Stato.</p> <p>³Ove non fosse possibile o opportuno far capo alle strade già esistenti, l'ente pubblico competente provvede alla realizzazione delle necessarie opere stradali (piste ciclabili, corsie ciclabili e simili) e ai necessari cambiamenti di funzione secondo la procedura stabilita da questa legge.</p> <p>⁴I percorsi ciclabili inseriti nel Piano cantonale dei trasporti sono attuati dal Cantone. L'autorità cantonale può, previo accordo, delegare questo compito ai comuni oppure ad altri enti di diritto pubblico o privato. Per il finanziamento di questi percorsi fanno stato gli art. 12, 13, 14 e 15.</p> <p>⁵I comuni attuano a loro spese i percorsi locali.</p>
--	--

Un percorso ciclabile viene attuato e realizzato tramite la posa di segnaletica direzionale e può svilupparsi su infrastrutture di vario tipo (strade veicolari esistenti, ciclopiste, piste d'argine ecc.) e di differente proprietà (cantonale, comunale o di terzi).

La proposta di articolo mira a regolare i principi e la procedura di attuazione di tali percorsi formalizzando, in linea di massima, le vigenti modalità di soluzione ai problemi che si presentano nella pratica.

Articolo 43c (nuovo)

	<p>Manutenzione</p> <p>Art. 43c ¹La manutenzione dei percorsi ciclabili deve garantire la sicurezza dell'uso ed il valore delle opere secondo criteri tecnici ed economici progrediti, assicurare la piena capacità di transito nonché la massima sicurezza per il ciclista nel rispetto anche dell'ambiente circostante.</p> <p>²Essa comprende, oltre agli interventi elencati all'art. 37 capoverso 2, pure la manutenzione della segnaletica e dell'illuminazione.</p> <p>³I comuni provvedono alla manutenzione di tutti i percorsi ciclabili fatta eccezione di quelli ubicati sulle strade cantonali all'esterno delle zone edificabili, la cui manutenzione è di competenza del Cantone.</p>
--	---

	<p>⁴Per la manutenzione relativa ai percorsi previsti nel Piano cantonale dei trasporti situati all'esterno delle zone edificabili e che non fanno capo alle strade cantonali, il Cantone versa ai comuni interessati dei contributi determinati in funzione della tipologia degli interventi necessari per assicurare gli standard di cui al capoverso 1.</p>
--	---

Le nuove norme specificano gli obiettivi, i compiti e le competenze nell'ambito della manutenzione dei percorsi ciclabili.

Per quanto riguarda la competenza, l'unico cambiamento rispetto alle norme finora in vigore riguarda la manutenzione relativa ai percorsi previsti nel Piano cantonale dei trasporti situati all'esterno delle zone edificabili e che non fanno capo alle strade cantonali: questo compito spetta al Comune ma il Cantone versa dei contributi determinati in funzione della tipologia degli interventi necessari per assicurare gli standard definiti al capoverso 1.

Articolo 43d (nuovo)

	<p>Catasto dei percorsi ciclabili Art. 43d ¹Il Consiglio di Stato allestisce e tiene aggiornato un catasto dei percorsi ciclabili. I comuni forniscono le informazioni relative ai percorsi da loro attuati.</p> <p>²Nel catasto sono definiti il tracciato e le principali caratteristiche tecniche di ogni tratto nonché la segnaletica.</p>
--	---

In base alle nuove norme federali e cantonali in materia di geoinformazione i Cantoni devono tenere un catasto dei percorsi ciclabili aggiornato.

Ai comuni viene chiesto di fornire le informazioni relative ai percorsi la loro attuati allo scopo di garantire il necessario coordinamento in fase di pianificazione e di posa della segnaletica.

Articolo 44

Capitolo VI Norme di polizia	Capitolo VI Norme di polizia
<p>Uso delle strade a) A scopo di circolazione Art. 44 ¹L'uso delle strade pubbliche o aperte al pubblico a scopo di circolazione è regolato dalla legislazione federale sulla circolazione stradale.</p> <p>²I Dipartimenti competenti possono vietare, limitare o disciplinare la circolazione su determinate strade cantonali, riservato il diritto federale.</p>	<p>Uso delle strade a) A scopo di circolazione Art. 44 ¹L'uso delle strade pubbliche o aperte al pubblico a scopo di circolazione è regolato dalla legislazione federale sulla circolazione stradale.</p> <p>²I Dipartimenti competenti possono <u>Il Consiglio di Stato può</u> vietare, limitare o disciplinare la circolazione su determinate strade cantonali, riservato il diritto federale.</p>

³I Comuni sono competenti a disciplinare la circolazione sulle strade comunali o consortili secondo quanto previsto dalla legge organica comunale o da altre leggi cantonali.

³I comuni sono competenti a disciplinare la circolazione sulle strade comunali o consortili secondo quanto previsto dalla legge organica comunale o da altre leggi cantonali.

Attualmente le competenze per la limitazione della circolazione stradale non sono disciplinate in modo chiaro. La modifica fa sì che le deleghe possano essere attribuite dal Consiglio di Stato (e non più dai Dipartimenti) in sede di regolamento di applicazione o di Regolamento deleghe.

Articolo 45

b) Per altri bisogni

Art. 45 ¹L'uso delle strade pubbliche per bisogni diversi da quelli della circolazione è consentito, previo ottenimento di un permesso speciale, se è conforme alla destinazione della strada e non vi ostano motivi di polizia.

²È in particolare subordinato a permesso: il deposito, anche temporaneo, di materiale; l'apertura, l'ampliamento o la modificazione, anche soltanto dell'uso, degli accessi ai fondi; la costruzione di diramazioni stradali; l'immissione di acque nelle canalizzazioni della strada; l'attraversamento con condotte aeree o sotterranee; l'occupazione con costruzioni, ecc.

³Il permesso è subordinato all'obbligo dell'avente diritto di provvedere alle necessarie misure di sicurezza, di riparare i danni causati alla strada, di rifondere le spese fatte nel suo interesse e a ogni altra condizione confacente al caso particolare.

⁴Mutando le circostanze, l'autorità può modificare il permesso, o anche revocarlo, senza che l'avente diritto possa pretendere un'indennità qualsiasi.

b) Per altri bisogni

Art. 45 ¹L'uso delle strade pubbliche per bisogni diversi da quelli della circolazione è consentito, previo ottenimento di un ~~permesso speciale~~ autorizzazione o di una concessione a titolo precario, se è ~~conforme~~ compatibile alla destinazione della strada e non vi ostano motivi di polizia.

²Sono in particolare soggetti ad autorizzazione o concessione:

- a) la realizzazione, l'ampliamento o il cambiamento di destinazione dell'accesso a fondi privati;
- b) il deposito, anche temporaneo, di materiale;
- c) l'immissione di acque nelle canalizzazioni della strada;
- d) la posa di condotte aeree o sotterranee;
- e) l'occupazione con aree di cantiere;
- f) la posa di pannelli o insegne pubblicitarie;
- g) la realizzazione di opere o impianti, quali posteggi, pozzetti, camere e cabine.

³Il permesso è subordinato all'obbligo dell'avente diritto di provvedere alle necessarie misure di sicurezza, di riparare i danni causati alla strada, di rifondere le spese fatte nel suo interesse e ~~a ogni altra condizione confacente al caso particolare~~ di fornire in ogni momento le informazioni sull'ubicazione e lo stato delle proprie opere o impianti nella forma e secondo le modalità definite nel regolamento.

⁴Mutando le circostanze, l'autorità il proprietario della strada può modificare ~~il permesso~~ l'autorizzazione o la concessione, o anche revocarle, senza che l'avente diritto possa pretendere un'indennità qualsiasi.

⁵Le tasse per l'uso speciale delle strade sono stabilite da una legge particolare e dai regolamenti comunali.

⁵Le tasse per l'uso speciale delle strade sono stabilite da una legge particolare e dai regolamenti comunali.

⁶Per quanto non è espressamente disciplinato da questa legge, in relazione alle strade cantonali fanno stato le norme della Legge sul demanio pubblico del 18 marzo 1986.

L'articolo contiene delle norme speciali rispetto a quelle contenute nella Legge sul demanio. Le modifiche proposte sono esclusivamente di natura terminologica e non comportano alcun cambiamento sostanziale: già ora, in base alla Legge sul demanio pubblico (per le proprietà cantonali) e la Legge organica comunale (per quelle comunali), le infrastrutture citate devono essere oggetto di autorizzazione o concessione demaniale.

L'autorizzazione demaniale è rilasciata soltanto se l'opera o l'impianto può essere autorizzato ai sensi della Legge edilizia o altre leggi speciali (ad es. la Legge sugli impianti pubblicitari del 26 febbraio 2007). Queste norme disciplinano i criteri di autorizzazione quali la sicurezza, il paesaggio, l'ordine pubblico, ecc.

La precisazione al cpv. 3 tende a riservare la possibilità di imporre, nel limite del possibile, l'obbligo di fornitura dei dati in forma digitalizzata, nell'ottica della costituzione di una sorta di catasto delle sottostrutture.

Articolo 46

Chiusure di strade

a) Nel periodo invernale

Art. 46 ¹Il Consiglio di Stato stabilisce annualmente le strade cantonali che rimangono chiuse nel periodo invernale, dandone comunicazione sul Foglio ufficiale; la decisione è definitiva.

²La decisione sulla chiusura delle altre strade spetta al rispettivo proprietario, che ne darà notizia negli albi comunali.

³La chiusura dev'essere motivata da ragioni economiche e di sicurezza del traffico.

⁴Le strade chiuse al traffico devono essere tempestivamente segnalate col segnale di «Divieto generale di circolazione».

Chiusure di strade

a) Nel periodo invernale

Art. 46 ¹Il Consiglio di Stato stabilisce annualmente le strade cantonali che rimangono chiuse nel periodo invernale, dandone comunicazione sul Foglio ufficiale pubblica; la decisione è definitiva.

²La decisione sulla chiusura delle altre strade spetta al rispettivo proprietario, che ne darà notizia negli albi comunali.

³La chiusura dev'essere motivata da ragioni economiche e di sicurezza del traffico.

⁴Le strade chiuse al traffico devono essere tempestivamente segnalate col segnale di «Divieto generale di circolazione».

La modifica è volta semplicemente a consentire la massima flessibilità nella scelta del metodo di comunicazione. A questo riguardo i dettagli saranno disciplinati nel regolamento di applicazione.

Articolo 47a (nuovo)

	<p>c) Per altri motivi</p> <p>Art. 47a ¹La chiusura di strade cantonali per altri motivi, quali gare, manifestazioni e feste, è subordinata all'autorizzazione del Consiglio di Stato.</p> <p>²Per la chiusura delle strade locali l'autorizzazione è rilasciata dal Municipio dietro preavviso dei competenti servizi cantonali.</p> <p>³In ogni caso la chiusura deve essere attuata conformemente alle norme sulla circolazione stradale.</p>
--	---

Il nuovo articolo intende colmare una lacuna regolando la chiusura delle strade per altri motivi, quali gare, manifestazioni sportive, feste, ecc.

Le competenze dei servizi cantonali (Polizia, Centri di manutenzione, ecc.) saranno indicate nel regolamento di applicazione.

Articolo 48

<p>Accessi</p> <p>Art. 48 ¹La formazione di accessi ai fondi è autorizzata se è compatibile con la destinazione della strada e con la sicurezza del traffico.</p> <p>²Se la formazione è possibile su diverse strade, l'accesso deve di regola essere fatto su quella gerarchicamente inferiore.</p> <p>³Due o più proprietari possono essere obbligati a formare un accesso comune nell'interesse della sicurezza e della fluidità del traffico.</p>	<p>Accessi</p> <p>Art. 48 ¹La formazione di accessi ai fondi è autorizzata se è compatibile con la destinazione della strada e con la sicurezza del traffico.</p> <p>²Se la formazione è possibile su diverse strade, l'accesso deve di regola essere fatto su quella gerarchicamente inferiore.</p> <p>³Due o più proprietari possono essere obbligati a formare un accesso comune nell'interesse della sicurezza e della fluidità del traffico.</p> <p>⁴<u>Qualora un accesso esistente comprometta la sicurezza della strada, l'ente pubblico titolare della stessa può esigere dal proprietario la sua modifica o, qualora esistano altre possibilità di accesso, la sua chiusura.</u></p>
--	--

Gli accessi possono essere autorizzati soltanto se sono compatibili con la destinazione della strada e la sicurezza del traffico e richiedono in ogni caso delle licenze edilizie munite della clausola di precario (v. art. 6a).

Indipendentemente da ciò, se sorge un pericolo alla sicurezza della strada, l'ente pubblico deve avere la facoltà di porvi rimedio senza eccessive formalità.

Il regolamento di applicazione disciplinerà i dettagli della procedura.

Articolo 49

<p>Scavi e costruzioni</p> <p>Art. 49 ¹Il proprietario che intraprende scavi o costruzioni deve fare in modo di non danneggiare la strada o mettere in pericolo la circolazione provocando franamenti di terreno o recando pregiudizio agli impianti che vi si trovano o mettendola altrimenti in pericolo.</p> <p>²Il Dipartimento può prescrivere appropriate misure di protezione.</p> <p>³Le costruzioni lungo le strade devono essere conservate in modo da non compromettere la sicurezza pubblica; quelle che minacciassero rovina devono essere restaurate o demolite per ordine del Municipio; il Dipartimento può intervenire direttamente quando si tratta di opere adiacenti alla strada cantonale e il Municipio non agisca con la necessaria sollecitudine.</p>	<p>Scavi e costruzioni, edifici e impianti</p> <p>Art. 49 ¹Il proprietario che <u>Chiunque</u> intraprenda scavi o costruzioni deve fare in modo di non danneggiare la strada o mettere in pericolo la circolazione provocando franamenti di terreno o recando pregiudizio agli impianti che vi si trovano o mettendola altrimenti in pericolo, <u>segnatamente tramite l'immissione o lo scolo di acque.</u></p> <p>²Il Dipartimento <u>o il Municipio</u> può <u>possono</u> prescrivere appropriate misure di protezione.</p> <p>³Le costruzioni lungo le strade devono essere <u>realizzate e</u> conservate in modo da non compromettere la sicurezza <u>pubblica e la qualità dello spazio pubblico</u>; quelle che minacciassero rovina devono essere restaurate o demolite per ordine del Municipio. Il Dipartimento può intervenire direttamente quando si tratta di opere adiacenti alla strada cantonale e il Municipio non agisca con la necessaria sollecitudine.</p>
--	---

Si tratta di semplici correzioni della terminologia nonché precisazioni dettate dalla pratica.

Articolo 50

<p>Ostacoli alla visuale</p> <p>Art. 50 ¹Nell'interno delle linee di arretramento o di allineamento sono vietati i depositi di materiali, le piantagioni, le cinte e gli impianti che, impedendo la visuale, nuocciono alla sicurezza del traffico; quelli che già vi fossero devono essere rimossi a richiesta del proprietario della strada.</p> <p>²Eventuali danni gravi devono essere equamente risarciti, le contestazioni sono trattate secondo la procedura prevista dalla Legge di espropriazione per i casi di espropriazione materiale.</p>	<p>Ostacoli alla visuale circolazione</p> <p>Art. 50 ¹<u>Sui fondi adiacenti alle strade, in particolare all'interno delle linee di arretramento, è vietato realizzare opere o impianti (quali ad esempio opere di cinta o muri) come pure mettere a dimora o lasciar crescere vegetali che impediscono la visuale oppure nuocciono in altro modo alla sicurezza della circolazione.</u></p> <p>²<u>Il proprietario della strada può esigere in ogni momento la rimozione degli ostacoli alla circolazione. Le eventuali contestazioni sono risolte conformemente alla Legge di espropriazione dell'8 marzo 1971.</u></p> <p>³<u>Si possono tagliare i rami sporgenti e le radici penetranti quando danneggiano la strada o il fondo privato se il proprietario, dopo reclamo, non vi provvede entro un termine conveniente.</u></p>
--	---

Tutte le norme previste dagli attuali art. 50-52, in larga misura ridondanti, sono riprese ed integrate nel nuovo articolo 50. In particolare il vigente art. 52 cpv. 3 (possibilità di tagliare i rami sporgenti e le radici penetranti) è riportato completamente nel nuovo cpv. 3.

Il regolamento di applicazione potrà, se del caso, definire i dettagli legati all'attuazione di questo articolo.

A scanso di possibili malintesi si precisa che oggetto della presente legge sono le opere stradali (compresa la sicurezza del traffico) e non la realizzazione o il mantenimento delle opere di cinta o delle piantagioni private ubicate sui fondi adiacenti. Di conseguenza l'eventuale realizzazione di questi interventi può ancora essere disciplinata dai comuni nei rispettivi piani regolatori. Determinante, ai fini della legge sulle strade, è che questi interventi (privati) non costituiscano degli ostacoli alla circolazione.

L'applicazione della Lespr entra in gioco segnatamente quando il proprietario si ritenga espropriato dei propri diritti di vicinato (v. in particolare il diritto di opporsi a determinate ingerenze dell'ente pubblico) e per questo pretenda un indennizzo.

Articolo 51

<p>Opere di cinta e siepi Art. 51 ¹Le opere di cinta e le siepi, salvo diversa disposizione del progetto stradale, sono disciplinate dai piani regolatori comunali i quali fissano, in particolare, le distanze ch'esse devono tenere dal ciglio stradale.</p> <p>²Le opere di cinta non devono creare pregiudizio alla sicurezza degli utenti della strada; in particolare sono vietate le cinte che possono facilmente ferire, come i fili spinosi, i ferri acuminati, ecc.</p>	<p>Opere di cinta e siepi Art. 51 <u>(abrogato)</u></p>
---	---

V. commento precedente.

Articolo 52

<p>Piantagioni Art. 52 ¹Le piantagioni eseguite sulle strade e piazze pubbliche non devono procurare immissioni eccessive ai fondi adiacenti.</p> <p>²Alla stessa stregua, le piantagioni eseguite sulla proprietà privata non devono procurare immissioni eccessive sull'area pubblica.</p> <p>³Si possono tagliare i rami sporgenti e le radici penetranti quando danneggiano la strada o il fondo privato se il proprietario, dopo reclamo, non vi provvede entro un termine conveniente.</p>	<p>Piantagioni Art. 52 <u>(abrogato)</u></p>
---	--

V. commento all'art. 50. La norma vigente - divieto di procurare immissioni eccessive ai fondi vicini - è del resto già contemplata dalle norme generali del diritto fondiario.

Articolo 54

Capitolo VII Norme finali e transitorie	Capitolo VII <u>Vigilanza, disposizioni penali e rimedi giuridici</u>
<p>Contravvenzioni</p> <p>Art. 54 ¹Le contravvenzioni alla presente legge sono punibili con la multa fino a franchi 10'000.--.</p> <p>²La multa è inflitta dal Dipartimento quando si tratta di violazioni concernenti le strade cantonali, e dal Municipio in tutti gli altri casi.</p>	<p><u>Vigilanza</u></p> <p>Art. 54 ¹<u>Il Consiglio di Stato vigila sull'applicazione di questa legge.</u></p> <p>²<u>In caso di omissioni da parte dell'autorità comunale, esso può, previa diffida, sostituirsi alle competenze del Comune.</u></p> <p>³<u>Sono riservate le disposizioni della Legge organica comunale e l'azione penale.</u></p>

La denominazione dei capitoli VII e VIII viene modificata e resa maggiormente conforme agli effettivi contenuti.

Il nuovo art. 54 colma una lacuna presente nel vigente testo legislativo. Il regolamento di applicazione attribuirà le necessarie deleghe ai servizi cantonali.

A questo riguardo si rileva che il campo di applicazione di leggi speciali è espressamente escluso dalla vigilanza diretta sui comuni esercitata dal Dipartimento delle istituzioni e quindi dalla Sezione degli enti locali (art. 195 cpv. 3 LOC). La stessa deve quindi essere di primaria pertinenza del Dipartimento del territorio e dei suoi servizi. In questa prima fase i servizi del Dipartimento del territorio possono semmai richiedere interventi alla Sezione enti locali a sostegno e a supporto del proprio operato; ciò in particolare nei casi di mancato agire dei Municipi, rispettivamente di agire in contrasto con le indicazioni impartite. Il Dipartimento delle istituzioni e la Sezione enti locali entrano invece in gioco in seconda battuta, se vi è una richiesta in questo senso da parte del Dipartimento del territorio e dei suoi servizi. In particolare, è compito dei primi valutare se il comportamento degli organi comunali, alla luce degli accertamenti, delle conclusioni e dei riscontri dei servizi del Dipartimento del territorio, sia passibile di una sanzione secondo l'art. 197 LOC nei confronti dei membri del Municipio oppure siano giustificate ulteriori misure nei riguardi del collegio (diffide, ecc.).

Articolo 54a (nuovo)

	<p><u>Contravvenzioni</u></p> <p>Art. 54a ¹<u>Le contravvenzioni alla presente legge sono punite con la multa fino a 20'000 franchi.</u></p> <p>²<u>Le infrazioni concernenti le strade cantonali sono perseguite dal Dipartimento. È applicabile la Legge di procedura per le contravvenzioni⁵.</u></p> <p>³<u>Le altre infrazioni sono perseguite dal Municipio in base alla legge organica comunale⁶.</u></p>
--	---

⁵RL 3.3.3.4

⁶RL 2.1.1.2

Il limite superiore della multa è allineato a quello previsto per altre contravvenzioni a norme di diritto cantonale.

Il nuovo testo tiene conto delle nuove disposizioni in materia di procedura penale e di procedura per le contravvenzioni.

Articolo 55

<p>Ricorsi</p> <p>Art. 55 ¹Contro le decisioni del Dipartimento e degli organi comunali, consortili e patriziali è dato ricorso al Consiglio di Stato.</p> <p>²Contro le decisioni del Consiglio di Stato non dichiarate definitive da questa o altre leggi speciali, è dato ricorso al Tribunale cantonale amministrativo.</p> <p>³Le disposizioni di cui ai cpv. 1 e 2 non si applicano alle procedure previste ai Capitoli II e III della presente legge.</p>	<p>Ricorsi</p> <p>Art. 55 ¹Contro le decisioni del Dipartimento e degli organi comunali, consortili e patriziali è dato ricorso al Consiglio di Stato.</p> <p>²Contro le decisioni del Consiglio di Stato non dichiarate definitive da questa o altre leggi speciali, è dato ricorso al Tribunale cantonale amministrativo.</p> <p>³Le disposizioni di cui ai cpv. 1 e 2 non si applicano alle procedure previste ai Capitoli II e III della presente legge.</p>
---	---

In virtù del nuovo art. 60 cpv. 2 LPAm i cpv. 2 e 3 sono ridondanti. In particolare, la possibilità di impugnare le decisioni del Consiglio di Stato davanti al Tribunale cantonale amministrativo è data dall'art. 60 cpv. 2 LPamm e resta immutata. Nell'ambito delle procedure di contravvenzione, le modalità di ricorso sono disciplinate dalle rispettive leggi di procedura (CPP e LOC).

Capitolo VIII - Disposizioni transitorie e finali (nuovo)

Articolo 56

<p>Progetto stradale: diritto transitorio</p> <p>Art. 56 La procedura del progetto stradale è applicabile anche in presenza di piani generali approvati. Nell'ambito del progetto stradale non sono ammesse opposizioni al principio dell'espropriazione o su oggetti già decisi con l'approvazione di piani generali pubblicati dopo la modifica legislativa in vigore dal 15 marzo 1995.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Capitolo VIII</u> <u>Disposizioni transitorie e finali</u></p> <p>Progetto stradale</p> <p>Art. 56 <i>Invariato</i></p>
--	--

Sulla denominazione dei capitoli v. commento all'art. 54.

Articolo 57

Progetti definitivi pubblicati Art. 57 I progetti definitivi pubblicati prima dell'entrata in vigore della modifica legislativa del 12 aprile 2006 sono retti dal diritto anteriore.	Progetti definitivi pubblicati Art. 57 <u>Abrogato</u>
---	---

L'articolo può essere abrogato in quanto divenuto privo di oggetto.

Modifica di altre leggi

	Modifica di altre leggi: I. La Legge di applicazione della Legge federale sulle strade nazionali del 17 settembre 2007 è modificata come segue: Art. 11 cpv. 1 ¹ Per la costruzione delle aree di servizio è applicabile la procedura stabilita dalla Legge sulle strade. II. La Legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991 è modificata come segue: Art. 25 <i>Abrogato</i> III. La Legge di espropriazione dell'8 marzo 1971 è modificata come segue: Art. 8 cpv. 1 e 3 ¹ Gli atti preparatori indispensabili alla progettazione di opere per le quali può essere chiesta l'espropriazione, quali gli accessi, i transiti, i rilievi planimetrici, i picchettamenti, le misurazioni, i sondaggi e simili, devono essere notificati per iscritto al proprietario almeno cinque giorni prima d'essere iniziati e non possono essere eseguiti contro la sua volontà senza l'autorizzazione del Consiglio di Stato. Sono riservati i casi nei quali, per il carattere eccezionale degli atti preparatori e per la loro particolare e grave incidenza sui diritti dell'espropriato, deve essere aperta una procedura espropriativa. [...] ³ <i>Abrogato</i>
--	---

	<p>Art. 51 cpv. 1</p> <p>¹L'espropriante può chiedere l'immissione in possesso prima della stima e prima del pagamento dell'indennità, qualora renda verosimile che un ritardo nell'inizio dei lavori sarebbe di pregiudizio all'opera. Fintanto che sulle opposizioni all'espropriazione e sulle domande di modifica dei piani non sia stata presa alcuna decisione esecutiva, l'immissione in possesso può essere tuttavia data solo nella misura in cui non abbiano a sorgere danni irreparabili qualora esse venissero successivamente ammesse.</p>
--	---

La modifica della Legge di applicazione della Legge federale sulle strade nazionali si rende necessaria a seguito della semplificazione operata all'art. 3 e per questioni di unità di materia.

Per quanto attiene alla Legge edilizia (abrogazione del suo art. 25) cfr. art. 6a e i relativi commenti.

Gli adattamenti alla Legge di espropriazione sono volti ad allineare le norme cantonali in materia di atti preparatori e di anticipata immissione in possesso a quelle federali. A questo riguardo si vedano in particolare gli art. 15 della Legge federale sulla espropriazione del 20 giugno 1930 (RS 711) e 39 cpv. 4 della Legge federale sulle strade nazionali dell'8 marzo 1960 (RS 725.11).

3. CONSEGUENZE FINANZIARIE PER IL CANTONE

Le possibili ripercussioni della presente proposta di revisione sulle finanze cantonali sono circoscritte al settore dei percorsi ciclabili.

In questo settore l'annesso disegno di legge prevede che il Cantone si assuma il compito di pianificare ed attuare non soltanto i percorsi nazionali e cantonali, come finora, ma anche quelli regionali (art. 43a). Questo nuovo compito sarà finanziato dal Cantone (v. il combinato disposto degli art. 43b cpv. 4 e 12), il quale entro i limiti dell'art. 13 potrà esigere un contributo dei comuni interessati sino ad un massimo del 50% della spesa complessiva (v. in particolare l'art. 13 cpv. 2). Si tratta, sostanzialmente, di un'inversione dei ruoli tra Cantone e Comune: sinora questi ultimi realizzavano i percorsi regionali e potevano chiedere un sussidio cantonale pari al 50% della spesa (v. vigente art. 29 cpv. 2); con il nuovo ordinamento i percorsi regionali saranno attuati dal Cantone con l'eventuale contributo - sino ad un massimo del 50% - dei Comuni.

Questo significa, concretamente, che dal profilo dell'onere netto per gli investimenti la nuova normativa non comporterà dei rilevanti cambiamenti. I maggiori oneri saranno perlopiù costituiti dalle future spese di conservazione dei percorsi regionali. Queste ultime, difficilmente quantificabili a priori, possono essere stimate in analogia al fabbisogno teorico per le strutture stradali, seppur con una leggera riduzione, in circa l'1-1.5% del valore a nuovo dell'opera (annualmente); in caso di adozione dell'annesso disegno di legge esse andranno previste nel piano finanziario degli investimenti.

Per quanto attiene alle spese di gestione corrente va rilevato che la manutenzione dei percorsi ciclabili continuerà di principio ad essere assunta dai comuni (art. 43c cpv. 3). Per le tratte dei percorsi previsti nel Piano cantonale dei trasporti (ovvero i percorsi pianificati e

attuati dal Cantone), situate all'esterno delle zone edificabili e che non fanno capo alle strade cantonali, questi ultimi avranno tuttavia diritto ad un contributo cantonale di manutenzione determinato in funzione della tipologia degli interventi necessari e secondo i criteri che saranno esplicitati nel regolamento di applicazione (art. 43c cpv. 4).

Secondo una stima di grande massima le nuove spese di manutenzione a carico del Cantone sono al momento quantificabili in circa 200'000 franchi all'anno. Con l'entrata in vigore del nuovo ordinamento esse andranno se del caso attualizzate e inserite nel preventivo.

4. RIPERCUSSIONI PER I COMUNI

Le norme proposte nell'annesso disegno di legge non comportano alcun nuovo onere per i comuni. Con l'assunzione da parte del Cantone di maggiori responsabilità nel settore dei percorsi ciclabili (v. art. 43a e capitolo precedente) per gli stessi sono semmai ipotizzabili, anche se non ancora quantificabili, degli sgravi.

5. PERTINENZA CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO

Il presente messaggio è conforme agli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2012-2015 (v. Tabella 9, Piano delle principali modifiche legislative).

Data l'assenza di ripercussioni finanziarie concrete (v. capitolo 3), esso è pure in sintonia con il piano finanziario degli investimenti 2012-2015.

6. CONCLUSIONI

L'annesso progetto di revisione parziale permette anzitutto di operare degli importanti e necessari chiarimenti riguardanti la procedura di approvazione dei progetti stradali. Esso introduce inoltre alcuni nuovi concetti e strumenti operativi volti a migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'azione pubblica in questo importante settore.

Sulla scorta delle considerazioni che precedono, il Consiglio di Stato raccomanda al Gran Consiglio di adottare l'annesso disegno di legge.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, L. Sadis
Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

LEGGE

sulle strade del 23 marzo 1983; modifica

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 11 gennaio 2012 n. 6591 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a:

I.

La Legge sulle strade del 23 marzo 1983 è modificata come segue:

Art. 1 cpv. 3

³Sono riservate le disposizioni delle leggi speciali.

Art. 2 cpv. 4

⁴*Abrogato*

Art. 3

Delimitazione delle strade

¹Fanno parte delle strade pubbliche, oltre al corpo stradale, tutti gli impianti necessari a un'adeguata sistemazione tecnica delle medesime, come i manufatti, i raccordi, le fermate dei mezzi di trasporto pubblico, le aree di sosta e di servizio, gli impianti di sicurezza, i centri e le attrezzature per l'esercizio e la manutenzione, le opere di protezione esterna e quelle di raccolta e evacuazione delle acque, le piantagioni, come anche le scarpate quando non si possa ragionevolmente pretendere che il confinante le utilizzi.

²Sono inoltre considerate strade pubbliche le attrezzature d'importanza cantonale o regionale destinate al traffico veicolare, quali i posteggi d'interscambio, i terminali bus, i centri di manutenzione e di polizia, i posti doganali e i centri per il traffico pesante.

Art. 4

Attribuzioni generali a) strade cantonali

¹Il Cantone provvede alla costruzione, alla sistemazione e alla manutenzione delle strade d'importanza generale, come le strade che collegano i grandi poli di traffico, quelle che assicurano i più importanti collegamenti interregionali e regionali e quelle che garantiscono il collegamento dell'abitato principale di un Comune col resto della rete viaria cantonale.

²Il Cantone può delegare ai comuni o ad altri enti pubblici, con il loro accordo, determinati compiti cantonali.

Art. 5

b) strade locali

¹I comuni e gli altri enti locali provvedono alla costruzione, alla sistemazione e alla manutenzione delle altre strade, come le strade di raccolta e distribuzione del traffico, quelle che garantiscono i collegamenti locali e quelle che servono l'insieme dei fondi.

²Il Cantone può sostituirsi ai comuni o agli altri enti locali nell'adempimento dei loro compiti.

Art. 5a (nuovo)

Catasto delle strade

¹Il Consiglio di Stato allestisce e tiene aggiornato un catasto delle strade cantonali.

²Nel catasto sono definiti il tracciato e le principali caratteristiche tecniche di ogni tratto di strada cantonale.

³Esso è pubblico e ha soltanto un valore informativo.

Art. 6

Concezione delle strade

¹Le strade devono essere concepite secondo metodi tecnici progrediti e con criteri economici.

²Devono in particolare essere prese le misure necessarie alla sicurezza dell'opera, delle persone e dei beni, curati gli elementi tecnico-architettonici e limitate al massimo le cause di disturbo del traffico e le cause di molestia per l'ambiente.

³Le strade devono inoltre essere correttamente inserite nel paesaggio e integrate negli spazi pubblici adiacenti.

⁴Dev'essere verificata la compatibilità con le esigenze della protezione dell'ambiente, temperate con interessi contrastanti come l'impiego economico della proprietà privata.

⁵Il Consiglio di Stato può dichiarare vincolanti le norme tecniche emanate da enti intercantionali o da associazioni professionali.

⁶Nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali, di regola devono essere favoriti i provvedimenti atti a migliorare la mobilità lenta.

Art. 6a (nuovo)

Distanza dalle strade

¹Le distanze dalle strade, da mantenere per la realizzazione di edifici o impianti, sono indicate nei piani regolatori mediante delle linee di arretramento. Di regola, riservate le norme speciali applicabili all'interno dei nuclei, per le strade cantonali tali linee sono fissate a quattro metri dal ciglio.

²Qualora le distanze non risultino stabilite secondo il precedente capoverso, i nuovi edifici o impianti devono essere realizzati ad almeno quattro metri dal ciglio.

³Il Cantone, i comuni e gli altri enti pubblici possono autorizzare a titolo precario la realizzazione di nuovi edifici o impianti oppure la loro trasformazione a distanze inferiori qualora non vi si oppongano interessi pubblici e segnatamente nel caso in cui la sicurezza stradale non ne risulti pregiudicata.

⁴L'autorizzazione a titolo precario è di regola rilasciata in modo coordinato con la licenza edilizia e può essere menzionata nel registro fondiario a cura dell'ente pubblico.

Art. 7

Strade cantonali

¹Il piano cantonale dei trasporti previsto dalla legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997 è lo strumento per promuovere ed organizzare la politica cantonale anche in materia stradale.

²Il progetto stradale previsto all'art. 10 deve essere allestito ed attuato secondo la pianificazione di cui al cpv. 1.

Art. 8

Strade locali

I comuni provvedono alla pianificazione delle strade locali nell'ambito del Piano regolatore, vegliando in particolare al coordinamento con la pianificazione di ordine superiore e dei comuni vicini.

Art. 8a (nuovo)

Informazione e partecipazione

¹Nell'ambito della pianificazione delle strade il Cantone e i comuni assicurano un'adeguata informazione e partecipazione della popolazione ai sensi dell'art. 4 della legge federale sulla pianificazione del territorio del 22 giugno 1979.

²Essi possono prescindere da questa fase in particolare quando non siano previsti cambiamenti della funzione di una strada già pianificata.

Art. 9

¹La costruzione delle strade cantonali è di competenza del Consiglio di Stato.

²Ai comuni e ad altri enti pubblici può essere delegato, con il loro accordo, la progettazione, la pubblicazione e la realizzazione di opere stradali cantonali. Per queste opere è applicabile la procedura di progetto stradale comunale di cui agli art. 30 e seguenti.

Art. 10 cpv. 2 e 3

²Il progetto stradale indica:

- a) il tracciato delle strade, l'assetto, lo sviluppo planimetrico e altimetrico, le opere previste, principali e accessorie, comprese quelle di protezione esterna, gli allacciamenti delle infrastrutture e, se del caso, gli accessi ai fondi;

- b) e linee di arretramento o di allineamento delle costruzioni;
- c) le altre attrezzature e gli altri impianti previsti dall'art. 3.

³Il progetto stradale è allestito dal Dipartimento con la collaborazione dei comuni interessati. Esso è coordinato con il progetto della relativa segnaletica.

Art. 11

Salvaguardia della disponibilità dell'area stradale

La disponibilità dell'area stradale può essere salvaguardata mediante le misure di salvaguardia della pianificazione previste dalla Lst.

Art. 11a (nuovo)

Zona di riserva stradale

¹Il Consiglio di Stato può destinare a strada le superfici necessarie per la futura realizzazione di opere stradali tramite lo strumento del piano di utilizzazione cantonale ai sensi degli art. 44 e seguenti LST.

²La zona di riserva stradale ha l'effetto di riservare definitivamente le superfici necessarie senza conferire all'opera pubblica utilità.

Art. 13 cpv. 2

²Nello stabilire il contributo si deve tenere conto del vantaggio e della capacità economica del Comune.

Art. 13a (nuovo)

c) contributi di miglioria

¹Nel caso in cui una nuova opera procuri dei vantaggi particolari il Cantone è tenuto a prelevare contributi di miglioria conformemente alla legge sui contributi di miglioria del 24 aprile 1996.

²Costituiscono segnatamente dei vantaggi particolari:

- a) la realizzazione di accessi a fondi privati;
- b) la costruzione di rotonde e altre sistemazioni stradali che favoriscono l'accesso ai fondi di terzi o che sono necessarie per rendere compatibile il traffico generato dalle opere di terzi con quello delle strade cantonali.

³La procedura di approvazione della convenzione prevista dall'art. 14 cpv. 2 della legge sui contributi di miglioria non è applicabile.

Art. 18 cpv. 1

¹Ottenuta l'autorizzazione dal Consiglio di Stato, il Dipartimento pubblica il progetto stradale presso le cancellerie dei comuni, dove è previsto d'eseguire l'opera, per 30 giorni, durante i quali chiunque abbia interesse può prenderne conoscenza.

2. Procedura semplificata

Art. 24

¹La procedura semplificata di approvazione del progetto stradale è applicata a:

- a) progetti di costruzioni e impianti limitati localmente e che concernono pochi interessati chiaramente individuabili;
- b) costruzioni e impianti la cui modifica non altera in maniera sostanziale l'aspetto esterno, non lede interessi degni di protezione di terzi e ha soltanto ripercussioni insignificanti sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente e sul paesaggio;
- c) costruzioni e impianti che saranno rimossi entro tre anni al più tardi;
- d) casi di parziale modifica dei piani dopo la pubblicazione del progetto stradale che concernono pochi interessati chiaramente individuabili.

²In caso di dubbio è eseguita la procedura ordinaria.

³Il progetto stradale non è pubblicato né depositato pubblicamente. Il Dipartimento può ordinare il picchettamento e la modinatura.

⁴Il Dipartimento notifica il progetto stradale ai Comuni e ai proprietari interessati, sempre che non abbiano dato precedentemente il loro consenso scritto. Nel contempo esso pubblica sul Foglio ufficiale e all'albo comunale un avviso contenente una descrizione dell'opera, l'intenzione di realizzarla tramite procedura semplificata e la possibilità per ogni interessato di formulare opposizione.

⁵In assenza di opposizioni nei trenta giorni dalla notifica e dalla pubblicazione dell'avviso, il Dipartimento approva il progetto stradale mediante una decisione immediatamente esecutiva.

⁶Negli altri casi esso trasmette l'incarto al Consiglio di Stato che decide sulle opposizioni e approva il progetto stradale.

⁷Per il resto si applicano le disposizioni della procedura ordinaria.

Art. 26 cpv. 3

³Il Tribunale d'espropriazione può autorizzare l'anticipata immissione in possesso sulla base della decisione d'approvazione del progetto stradale esecutiva. Si presume che, senza l'anticipata immissione in possesso, l'espropriante subirebbe un significativo pregiudizio. Per il resto si applicano gli art. 51, 52 e 53 Lespr.

Art. 27

Altri oneri comunali a) Immissione acque nelle canalizzazioni

I comuni e gli altri enti pubblici devono tollerare nelle loro canalizzazioni lo scolo delle acque delle strade cantonali nella misura in cui le canalizzazioni esistenti lo permettono; l'immissione è esente da tasse.

Art. 29 cpv. 2, 3, 4

²La percentuale sussidiabile è determinata in funzione del vantaggio, dell'importanza dell'opera, della spesa, della capacità finanziaria e di ogni altra possibilità di finanziamento.

³L'ammontare del credito disponibile per tali sussidi è stabilito dal Gran Consiglio in sede di preventivo.

⁴*Abrogato.*

Art. 32 cpv. 1

¹Il Municipio pubblica il progetto stradale comunale presso la cancelleria comunale per 30 giorni, durante i quali chiunque abbia interesse può prenderne conoscenza. Gli atti sono pure inviati al Dipartimento.

Art. 33

c) opposizioni

¹Non sono ammesse opposizioni su oggetti già decisi con l'approvazione dei piani regolatori, ed in particolare sulla pubblica utilità.

²Al Dipartimento è riconosciuta la facoltà di formulare opposizione. Si applica per analogia l'art. 7 della legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991.

³Per l'esame del progetto stradale comunale il Dipartimento può prelevare una tassa amministrativa da un minimo di fr. 100.-- ad un massimo di fr. 1'000.-- qualora necessitino delle verifiche o degli approfondimenti particolari.

Art. 34

d) approvazione del progetto stradale comunale

Il Municipio approva il progetto stradale comunale e decide simultaneamente sulle opposizioni alla pubblica utilità e sulle domande di modificazione dei piani.

C. Altre strade (nuova lettera)

Art. 36a (nuovo)

Nella misura in cui il contenuto e l'approvazione dei progetti di altre strade pubbliche o aperte al pubblico non sono regolati da leggi speciali è applicabile per analogia la procedura stabilita dagli articoli 30 e seguenti.

Art. 39

c) Oneri speciali dei Comuni

¹Delle strade cantonali situate all'interno delle zone edificabili i Comuni devono provvedere:

- alla manutenzione dei marciapiedi, dei sopra e sottopassi nonché degli eventuali percorsi pedonali, compreso il servizio invernale;
- all'esercizio e alla manutenzione degli impianti di illuminazione e, in accordo con il Cantone, di segnaletica luminosa;
- alla pulizia del campo viabile, degli impianti di evacuazione delle acque e delle aree verdi;
- alla manutenzione delle aree di parcheggio e delle aree di attesa e di servizio dei mezzi di trasporto pubblico, compreso il servizio invernale;
- alla manutenzione delle opere di arredo urbano e di moderazione del traffico.

²I comuni devono altresì provvedere alla manutenzione di tutte le opere o impianti da loro realizzati sulle strade cantonali.

³Il Cantone e i comuni possono regolare mediante delle apposite convenzioni i casi particolari e segnatamente la manutenzione delle opere o degli impianti situati in prossimità delle zone edificabili e/o nelle zone urbane.

Art. 40

Rapporti con il trasporto pubblico

I comuni e gli altri enti pubblici informano preventivamente e concordano con il Dipartimento e l'impresa di trasporto interessata gli eventuali interventi suscettibili di ostacolare o rendere disagiata il passaggio di veicoli addetti al servizio di trasporto pubblico.

Art. 42 cpv. 1

¹Il proprietario può chiedere al Cantone il trasferimento di una strada che sia divenuta d'importanza cantonale.

Art. 43 cpv. 3 e 4

³Le persone che dimostrano un interesse legittimo possono chiedere, entro sei mesi dalla pubblicazione, che la strada sia loro ceduta in proprietà. Di preferenza la cessione viene fatta a favore delle persone che assicurano l'uso pubblico della strada. In questo caso la cessione avviene di regola a titolo gratuito.

⁴Se non è ceduta in proprietà a terzi conformemente al precedente capoverso, la strada entra a far parte dei beni patrimoniali del Cantone. In tale evenienza, salvo disposizione contraria del Dipartimento, essa è chiusa al pubblico.

Capitolo Va: Percorsi ciclabili (nuovo capitolo)

Art. 43a (nuovo)

Pianificazione

¹Il Cantone pianifica i percorsi ciclabili di interesse nazionale, cantonale o regionale tramite il Piano cantonale dei trasporti previsto dall'art. 7.

²I percorsi ciclabili locali sono definiti dai piani regolatori comunali.

Art. 43b (nuovo)

Attuazione

¹Di principio i percorsi ciclabili sono attuati sulle strade già esistenti e ritenute idonee. Qualora queste strade appartengano a terzi, l'ente pubblico competente è tenuto a raccogliere preventivamente l'accordo dei proprietari e, nella misura in cui le stesse non fossero aperte al pubblico, acquisire i diritti d'uso necessari.

²L'attuazione dei percorsi ciclabili ha luogo tramite la posa della segnaletica definita dal diritto federale oppure dalle norme tecniche emanate da associazioni professionali e dichiarate vincolanti dal Consiglio di Stato. La posa della segnaletica di direzione è in ogni caso approvata dal Consiglio di Stato.

³Ove non fosse possibile o opportuno far capo alle strade già esistenti, l'ente pubblico competente provvede alla realizzazione delle necessarie opere stradali (piste ciclabili, corsie ciclabili e simili) e ai necessari cambiamenti di funzione secondo la procedura stabilita da questa legge.

⁴I percorsi ciclabili inseriti nel Piano cantonale dei trasporti sono attuati dal Cantone. L'autorità cantonale può, previo accordo, delegare questo compito ai comuni oppure ad altri enti di diritto pubblico o privato. Per il finanziamento di questi percorsi fanno stato gli art. 12, 13, 14 e 15.

⁵I comuni attuano a loro spese i percorsi locali.

Art. 43c (nuovo)

Manutenzione

¹La manutenzione dei percorsi ciclabili deve garantire la sicurezza dell'uso ed il valore delle opere secondo criteri tecnici ed economici progrediti, assicurare la piena capacità di transito nonché la massima sicurezza per il ciclista nel rispetto anche dell'ambiente circostante.

²Essa comprende, oltre agli interventi elencati all'art. 37 capoverso 2, pure la manutenzione della segnaletica e dell'illuminazione.

³I comuni provvedono alla manutenzione di tutti i percorsi ciclabili fatta eccezione di quelli ubicati sulle strade cantonali all'esterno delle zone edificabili, la cui manutenzione è di competenza del Cantone.

⁴Per la manutenzione relativa ai percorsi previsti nel Piano cantonale dei trasporti situati all'esterno delle zone edificabili e che non fanno capo alle strade cantonali, il Cantone versa ai comuni interessati dei contributi determinati in funzione della tipologia degli interventi necessari per assicurare gli standard di cui al capoverso 1.

Art. 43d (nuovo)

Catasto dei percorsi ciclabili

¹Il Consiglio di Stato allestisce e tiene aggiornato un catasto dei percorsi ciclabili. I comuni forniscono le informazioni relative ai percorsi da loro attuati.

²Nel catasto sono definiti il tracciato e le principali caratteristiche tecniche di ogni tratto nonché la segnaletica.

Art. 44 cpv. 2

²Il Consiglio di Stato può vietare, limitare o disciplinare la circolazione su determinate strade cantonali, riservato il diritto federale.

Art. 45

b) Per altri bisogni

¹L'uso delle strade pubbliche per bisogni diversi da quelli della circolazione è consentito, previo ottenimento di un'autorizzazione o di una concessione a titolo precario, se è compatibile alla destinazione della strada e non vi ostano motivi di polizia.

²Sono in particolare soggetti ad autorizzazione o concessione:

- a) la realizzazione, l'ampliamento o il cambiamento di destinazione dell'accesso a fondi privati;
- b) il deposito, anche temporaneo, di materiale;
- c) l'immissione di acque nelle canalizzazioni della strada;
- d) la posa di condotte aeree o sotterranee;
- e) l'occupazione con aree di cantiere;
- f) la posa di pannelli o insegne pubblicitarie;
- g) la realizzazione di opere o impianti, quali posteggi, pozzetti, camere e cabine.

³Il permesso è subordinato all'obbligo dell'avente diritto di provvedere alle necessarie misure di sicurezza, di riparare i danni causati alla strada, di rifondere le spese fatte nel suo interesse e di fornire in ogni momento le informazioni sull'ubicazione e lo stato delle proprie opere o impianti nella forma e secondo le modalità definite nel regolamento.

⁴Mutando le circostanze, il proprietario della strada può modificare l'autorizzazione o la concessione, o anche revocarle, senza che l'avente diritto possa pretendere un'indennità qualsiasi.

⁵Le tasse per l'uso speciale delle strade sono stabilite da una legge particolare e dai regolamenti comunali.

⁶Per quanto non è espressamente disciplinato da questa legge, in relazione alle strade cantonali fanno stato le norme della legge sul demanio pubblico del 18 marzo 1986.

Art. 46 cpv. 1

¹Il Consiglio di Stato stabilisce annualmente le strade cantonali che rimangono chiuse nel periodo invernale, dandone comunicazione pubblica; la decisione è definitiva.

Art. 47a (nuovo)

c) Per altri motivi

¹La chiusura di strade cantonali per altri motivi, quali gare, manifestazioni e feste, è subordinata all'autorizzazione del Consiglio di Stato.

²Per la chiusura delle strade locali l'autorizzazione è rilasciata dal Municipio dietro preavviso dei competenti servizi cantonali.

³In ogni caso la chiusura deve essere attuata conformemente alle norme sulla circolazione stradale.

Art. 48 cpv. 4 (nuovo)

⁴Qualora un accesso esistente comprometta la sicurezza della strada, l'ente pubblico titolare della stessa può esigere dal proprietario la sua modifica o, qualora esistano altre possibilità di accesso, la sua chiusura.

Art. 49

Scavi, edifici e impianti

¹Chiunque intraprenda scavi o costruzioni deve fare in modo di non danneggiare la strada o mettere in pericolo la circolazione provocando franamenti di terreno o recando pregiudizio agli impianti che vi si trovano o mettendola altrimenti in pericolo, segnatamente tramite l'immissione o lo scolo di acque.

²Il Dipartimento o il Municipio possono prescrivere appropriate misure di protezione.

³Le costruzioni lungo le strade devono essere realizzate e conservate in modo da non compromettere la sicurezza e la qualità dello spazio pubblico; quelle che minacciassero rovina devono essere restaurate o demolite per ordine del Municipio. Il Dipartimento può intervenire direttamente quando si tratta di opere adiacenti alla strada cantonale e il Municipio non agisca con la necessaria sollecitudine.

Art. 50

Ostacoli alla circolazione

¹Sui fondi adiacenti alle strade, in particolare all'interno delle linee di arretramento, è vietato realizzare opere o impianti (quali ad esempio opere di cinta o muri) come pure mettere a dimora o lasciar crescere vegetali che impediscono la visuale oppure nuocciono in altro modo alla sicurezza della circolazione.

²Il proprietario della strada può esigere in ogni momento la rimozione degli ostacoli alla circolazione. Le eventuali contestazioni sono risolte conformemente alla Lespr.

³Si possono tagliare i rami sporgenti e le radici penetranti quando danneggiano la strada o il fondo privato se il proprietario, dopo reclamo, non vi provvede entro un termine conveniente.

Art. 51

Opere di cinta e siepi

Abrogato

Art. 52

Piantagioni

Abrogato

Capitolo VII: Vigilanza, disposizioni penali e rimedi giuridici

Art. 54

Vigilanza

¹Il Consiglio di Stato vigila sull'applicazione di questa legge.

²In caso di omissioni da parte dell'autorità comunale, esso può, previa diffida, sostituirsi alle competenze del Comune.

³Sono riservate le disposizioni della legge organica comunale e l'azione penale.

Art. 54a (nuovo)

Contravvenzioni

¹Le contravvenzioni alla presente legge sono punite con la multa fino a 20'000 franchi.

²Le infrazioni concernenti le strade cantonali sono perseguite dal Dipartimento. È applicabile la legge di procedura per le contravvenzioni del 20 aprile 2010.

³Le altre infrazioni sono perseguite dal Municipio in base alla legge organica comunale.

Art. 55 cpv. 2 e 3

²*Abrogato*

³*Abrogato*

Capitolo VIII: Disposizioni transitorie e finali (nuovo capitolo)

Art. 56

Progetto stradale

Invariato

Art. 57

Progetti definitivi pubblicati

Abrogato

II.

La legge di applicazione della legge federale sulle strade nazionali del 17 settembre 2007 è modificata come segue:

Art. 11 cpv. 1

¹Per la costruzione delle aree di servizio è applicabile la procedura stabilita dalla legge sulle strade del 23 marzo 1983.

III.

La legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991 è modificata come segue:

Art. 25

Abrogato

IV.

La legge di espropriazione dell'8 marzo 1971 è modificata come segue:

Art. 8 cpv. 1 e 3

¹Gli atti preparatori indispensabili alla progettazione di opere per le quali può essere chiesta l'espropriazione, quali gli accessi, i transiti, i rilievi planimetrici, i picchettamenti, le misurazioni, i sondaggi e simili, devono essere notificati per iscritto al proprietario almeno cinque giorni prima d'essere iniziati e non possono essere eseguiti contro la sua volontà senza l'autorizzazione del Consiglio di Stato. Sono riservati i casi nei quali, per il carattere eccezionale degli atti preparatori e per la loro particolare e grave incidenza sui diritti dell'espropriato, deve essere aperta una procedura espropriativa.

³*Abrogato*

Art. 51 cpv. 1

¹L'espropriante può chiedere l'immissione in possesso prima della stima e prima del pagamento dell'indennità, qualora renda verosimile che un ritardo nell'inizio dei lavori sarebbe di pregiudizio all'opera. Fintanto che sulle opposizioni all'espropriazione e sulle domande di modifica dei piani non sia stata presa alcuna decisione esecutiva, l'immissione in possesso può essere tuttavia data solo nella misura in cui non abbiano a sorgere danni irreparabili qualora esse venissero successivamente ammesse.

V.

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, la presente modifica di legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Il Consiglio di Stato ne determina l'entrata in vigore.