Rapporto

numero	data	Dipartimento
6591 R	6 settembre 2012	TERRITORIO

Concerne

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 11 gennaio 2012 concernente la revisione parziale della Legge sulle strade

INDICE

1. ISTORIATO 1
2. ASPETTI INNOVATIVI 2
3. CORRETTIVI DA CONSULTAZIONE 3
4. RIASSUNTO REVISIONE 3
5. STRADE FORESTALI 11
6. PERCORSI CICLABILI 12
7. ATTI PARLAMENTARI PENDENTI 14
7.1 Iniziativa parlamentare elaborata 24 febbraio 2003 di Guido Quadri "Possibilità di ricorso contro le decisione di approvazione dei progetti stradali" e messaggio n. 5387 14
7.2 Messaggio n. 6367 - Richiesta di abrogazione del Piano di utilizzazione cantonale stradale della Circonvallazione Agno-Bioggio 14
8. CONSEGUENZE FINANZIARIE 14
9. CONCLUSIONI 15

❋ ❋ ❋ ❋ ❋

1. ISTORIATO

In sintesi dalla sua entrata in vigore il 23 marzo 1983 la LStr ha visto due importanti revisioni. La prima nel febbraio 1995 inerente alcuni aspetti di procedura di approvazione dei progetti stradali e la seconda nel 2006 sempre per questioni di procedura con ritorno della competenza decisionale al CdS.

Non menzionata nel messaggio del Consiglio di Stato è la modifica della LStr votata dal Gran Consiglio il 19 dicembre 1988 che introduce il concetto di ciclopiste accettando all'unanimità l'iniziativa popolare per la realizzazione di ciclopiste in Ticino promossa dall'Associazione Svizzera del Traffico ora ATA. In concreto il Cantone realizza anche ciclopiste e corsie ciclabili.

1.0064

Furono modificati:

- Art. 4 cpv. 1 (introdotto nel testo Il Cantone provvede … oltre alle strade alle *"piste ciclabili e dei sentieri di importanza generale per il Cantone"*)
  e cpv. 2 (introdotto nel testo I Comuni e gli altri enti locali provvedono … oltre alle strade alle *"piste ciclabili e dei sentieri di importanza generale per il Cantone"*).
- Aggiunto il nuovo art. 7 cpv. 5
  [5]*Nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali, di regola devono essere realizzate, laddove lo sviluppo planimetrico lo consente, tratte corrispondenti di piste ciclabili, possibilmente separate dal campo stradale destinato ad altre componenti del traffico.*
- Nuova lett. i all'art 9
  i) sulla realizzazione di collegamenti di piste ciclabili comunali
- Art. 30 aggiunta *"sussidiamento di piste ciclabili eseguite dai comuni sulle strade cantonali fino a un massimo del 50% quando queste opere giovano in maniera rilevante alla sicurezza e alla fludità della circolazione"* e cpv. 2 *"Il Cantone promuove attraverso il sussidiamento piste ciclabili a livello comunale."*

Quindi compiti e competenze nell'ambito delle piste ciclabili erano stati codificati già un quarto di secolo fa, poi le successive revisioni della Legge sulle strade hanno riorganizzato la struttura della stessa, ma di fatto i compiti per il Cantone sono rimasti, seppure codificati in diverso modo.

Dal 2010 è stato avviato un progetto di revisione con obiettivo la semplificazione della procedura per la realizzazione delle opere di poco conto. Revisione che ha portato ad altre modifiche su alcuni aspetti procedurali, eliminazione di disposizioni ridondanti o desuete e migliorare gli strumenti d'azione del Cantone e dei Comuni.

Dal 4 marzo al 27 maggio 2011 il progetto di revisione parziale è stato messo in consultazione pubblica, alla quale hanno preso parte 38 comuni, 3 associazioni di categoria e 9 servizi cantonali.

Il messaggio è stato approvato dal CdS l'11 gennaio 2012 ed è stato presentato e spiegato alla Commissione pianificazione del territorio il 1° marzo 2011 dai signori Leandro Matasci e ing Stephane Groanauer del Dipartimento del territorio che ringraziamo per il supporto datoci.

2. 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);
- 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).

3. CORRETTIVI DA 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.

4. RIASSUNTO REVISIONE

Il messaggio presenta modifiche o nuovi articoli secondo l'elenco seguente:

Articolo	Modifica	Nuovo
1	X	X
2	X	
3	X	
4a	X	
5	X	
5a		X
6	X	
6a		X
7	X	
8	X	
8a		X
9	X	
10	X	
11	X	
11a		X
13	X	

Articolo	Modifica	Nuovo
13a		X
18	X	
24	x	
26	X	
27	X	
29	X	
32	X	
33	X	
34	X	
36a		X
39	X	
40	X	
42	X	
43	X	
43a		X
43b		X
43c		X
43d		X
44	X	
45	X	
46	X	
47a	X	
48	X	
49	X	
50	X	
51	X abrogato	
52	X abrogato	
54	X	
54a		X
55	X	
56	Invariato (nuovo capitolo)	
57	X abrogato	

Di seguito vengono riassunte le modifiche ai singoli articoli.

Capitolo I
Disposizioni generali

Art. 1 - Campo di applicazione
Art. 5 - b) strade locali

Vengono modificati l'art. 1 e l'art. 5 in considerazione dell'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 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.

Art. 2 - Definizione

Nell'art. 2 si abroga il cpv. 4 definito come “un ingiustificato ostacolo all'applicazione delle procedura stabilita dalla legge sulle strade per la realizzazione delle strade forestali e le piste forestali”.

Art. 3 - Delimitazione delle strade

L'art. 3 promuove l'esistenza del trasporto pubblico su gomma e i relativi posteggi d'interscambio considerando gli spazi facenti parte delle strade pubbliche

Art. 4 - a) strade generali
Art. 5 - b) strade locali

Gli art. 4 e 5 determinano le competenze generali del Cantone e dei comuni nell'ambito dell'attuazione della legge. Le modifiche proposte sono di natura formale e non modificano l'attuale disciplina della materia. Inoltre viene eliminato il riferimento alle piste ciclabili al quale la nuova legge dedica un apposito capitolo (art. 43a e seguenti).

Art. 5a - Catasto delle strade

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.

Art. 6 - Concezione delle strade

Precisa la necessità che le opere siano correttamente inserite nel paesaggio e con il nuovo cpv. 5 crea la base legale per l'applicabilità delle norme VSS.

Art. 6a - Distanza dalle strade

Il nuovo articolo ribadisce il principio (contenuto nel vigente art. 25 LE) secondo il quale le distanze sono indicate in primo luogo dai piani regolatori. 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) 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.

Capitolo II
Pianificazione delle strade

Art. 7 - Strade cantonali

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.

Art. 8 - Strade locali
Art. 8a - Informazione e partecipazione

Nuova marginale all'art. 8 "Strade locali", vedi commento all'art. 7, e si aggiunge il nuovo art. 8a "Informazione e partecipazione" più esplicito con il cpv. 2 nel quale si esplicita 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, eccetera.

Capitolo III
Costruzioni delle strade

Art. 9 - Competenze

L'art. 9 precisa le competenze per la costruzione di strade cantonali in particolare la delega ai comuni. Non è chiaro se sia mirato a poter incaricare i comuni per opere di interesse locale per ridurre l'impegno dei servizi cantonali o per promuovere iniziative dei comuni.

Art. 10 - Progetto stradale

Modificato per assicurare un migliore coordinamento e eliminare qualsiasi possibile contraddizione sulla definizione dei contenuti del progetto stradale. Inoltre 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) considerando anche il fatto che alcuni comuni beneficiano di una delega per l'approvazione della segnaletica stradale.

Art. 11 - Salvaguardia della disponibilità dell'area stradale
Art. 11a - Zona di riserva stradale

Modificato abrogando i capoversi 2 e 3 a seguito della 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 LStr (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. 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).

Art. 13 - b) contributo dei comuni
Art. 13a - c) contributi di miglioria

L'art. 13 e il nuovo art. 13a rivedono e precisano la questione dei contributi di miglioria. Le norme organizzative come pure gli eventuali criteri per la definizione e la quantificazione dei vantaggi particolari saranno definiti nel regolamento di applicazione.

Art. 18 - b) pubblicazione

Cancella il deposito del progetto presso l'UR non essendo più di alcuna utilità.

Art. 24 - 2. Procedura semplificata

La modifica dell'art. 24 è voluta 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.

Art. 26 - Acquisto del terreno

Viene modificato 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.

Art. 27 - Altri oneri comunali

Viene modificato per formalizzare una prassi consolidata che include anche i Consorzi nel novero di chi, per principio, deve tollerare lo scolo delle acque delle strade cantonali.

Art. 29 - Sussidi ai Comuni ed altri Enti pubblici

Cancella il capoverso 2 relativo al sussidio di percorsi ciclabili d'interesse regionale eseguiti dai Comuni e da altri Enti pubblici. dal momento che con la nuova impostazione i percorsi regionali rientrano nella competenza del Cantone (art. 43a cpv. 1 e 43b cpv. 4).

Art. 32 - b) pubblicazione

Come per l'art. 18 cancella il deposito del progetto presso l'UR non essendo più di alcuna utilità.

Art. 33 - c) opposizioni

Viene modificato nella terminologia e si rinuncia all'obbligo di percepire una tassa. riservata ai casi in cui occorrano degli approfondimenti del tutto particolari che saranno, se del caso, esplicitati nel regolamento di applicazione.

Art. 34 - d) approvazione del progetto stradale comunale

Viene adattato nella terminologia all'art. 23 LStrr.

Art. 36a - C. Altre strade

Nuovo articolo per 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.

Art. 39 - Oneri speciali dei Comuni

Modifiche che formalizzano la prassi instaurata già a partire dal 1985 nell'ambito dell'applicazione del vigente art. 39. L'articolo fa riferimento alla manutenzione "ordinaria" che è un concetto ormai chiarito a livello di prassi. 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.

Art. 40 - Rapporti con il trasporto pubblici interventi su strade comunali

Adattamenti terminologici.

Art. 42 - b) Volontario

Integra il sentiero pubblico nel concetto di strada ridefinito nell'art. 2 e allinea la terminologia all'art. 4.

Art. 43 - Abbandono

Modifica del cpv. 4 mirante ad eliminare una difficoltà interpretativa e, regolando le sorti di una strada abbandonata, disincentivare il fenomeno dell'abbandono.

Capitolo Va
Percorsi ciclabili

Art. 43a - Pianificazione

Con il nuovo art. 43a "Pianificazione" e seguenti 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.

Art. 43b - Attuazione

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.

Art. 43c - Manutenzione

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.

Art. 43d - Catasto dei percorsi ciclabili

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.

Capitolo VI
Norme di polizia

Art. 44 - Uso delle strade a) A scopo di circolazione

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.

Art. 45 - b) Per altri bisogni

Le modifiche proposte sono esclusivamente di natura terminologica e non comportano alcun cambiamento sostanziale e si riferiscono a norme speciali rispetto a quelle contenute nella Legge sul demanio pubblico
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.

Art. 46 - Chiusure di strade a) Nel periodo invernale

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.

Art. 47a - c) Per altri motivi

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.

Art. 48 - Accessi

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.

Art. 49 - Scavi, edifici e impianti

Correzioni della terminologia nonché precisazioni dettate dalla pratica.

Art. 50 - Ostacoli alla circolazione

Tutte le norme previste dagli attuali art. 51 "Opere di cinta e siepi" e art. 52 "Piantagioni" (che vengono abrogati) 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.

Capitolo VII
Vigilanza disposizioni penali e rimedi giuridici

La denominazione del capitolo VII viene modificata e resa maggiormente conforme agli effettivi contenuti.

Art. 54 - Vigilanza

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

Art. 54a - Contravvenzioni

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

Art. 55 - Ricorsi

In virtù del nuovo art. 60 cpv. 2 LPAmm 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

La denominazione del capitolo VIII viene modificata e resa maggiormente conforme agli effettivi contenuti.

Art. 56 - Progetto stradale

Invariato, cambia solo il nome.

Art. 57 - Progetti definitivi pubblicati

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

5. STRADE FORESTALI

Nelle modifiche riguardanti le strade forestali il messaggio del CdS propone di abrogare il cpv. 4 dell'art. 2 motivando:

«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 LStrr) 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 LStrr solo per le opere multifunzionali; negli altri casi è stata applicata la LE [...]»

mentre all'art. 8 si motiva *«ai sensi del diritto federale le strade/piste forestali fanno parte della foresta* [...] *e non necessitano di una pianificazione* […] *Ne consegue che queste opere non devono essere previste nel piano regolatore».*

Ci sembrava che in questo modo l'ambiguità procedurale viene solo spostata nel senso che se da una parte tutte le strade comunali sono sottomesse (giustamente) ad un regime pianificatorio, quelle forestali vi verrebbero però sottratte *eludendo le procedure d'informazione e consultazione dei cittadini* (secondo l'art. 8 LStrr).

Visto che anche le strade classificate dalla Sezione forestale come esclusivamente forestali, hanno incidenza territoriale, sarebbe opportuno assoggettare anch'esse alle procedure di informazione e consultazione dei cittadini (vedi norme centrali della legislazione sulla pianificazione).

Un altro aspetto procedurale importante che il messaggio regola in modo potenzialmente conflittuale col diritto superiore.

Per le strade comunali il progetto di legge prevede solo la pubblicazione presso la cancelleria comunale e non sul Foglio ufficiale (vedi messaggio, art. 32). Se quelle forestali vengono trattate a questo modo, si violerebbe tuttavia l'articolo 12b capoverso 1, Legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio.

Pur restando garantito dal diritto federale, l'obbligo di pubblicazione sul FU andrebbe quindi precisato per le strade forestali per evitare ogni ambiguità e quindi il rischio di contestazioni e perdite di tempo per via di procedure difettose.

Siccome vi sono anche altre tipologie di strade, la cui autorizzazione attinge a competenze federali (ad esempio in merito all'impatto ambientale), la riserva dell'obbligo di pubblicazione sul FU nell'art. 32) andrebbe apportata in termini generici nel senso che (in aggiunta al tenore attuale dell'articolo) *"la pubblicazione sul Foglio ufficiale cantonale resta riservata per i casi previsti dal diritto federale o dalle leggi speciali"*.

I servizi giuridici del DT giustificano la modifica facendo riferimento ad una sentenza del Tribunale della pianificazione del territorio del 2005 (v. in particolare consid. 4.2 e 4.3) nonché il <u>messaggio del Consiglio federale relativo alla LFo</u> (v. pag. 154) che stabiliscono che la foresta - di cui fanno parte integrante le strade forestali (v. art. 2 cpv. 2 lett. b LFo) - non è di principio oggetto di pianificazione territoriale.

Ne consegue che per la realizzazione delle opere in questione, sempre ammesso che <u>adempiano scopi esclusivamente forestali</u>, occorre presumere la conformità di zona (da ciò la mancanza della necessità di attuare l'informazione/partecipazione) e dunque la

possibilità di procedere con il rilascio di *autorizzazioni edilizie in via ordinaria* (cfr. art. 22 LPT).

Con il messaggio si propone soltanto di fare in modo che queste *autorizzazioni edilizie ordinarie* vengano rilasciate non più, come ora, nell'ambito di una procedura di licenza edilizia bensì secondo la procedura fissata dalla LStrr.

Ad ogni buon conto la regola secondo la quale le strade forestali non richiedono una procedura pianificatoria è dettata dal diritto federale e, siccome quest'ultimo disciplina la materia in modo esaustivo, l'imposizione di una simile procedura a livello cantonale violerebbe il principio della forza derogatoria del diritto federale (art. 49 cpv. 1 Cost. fed.).

Anche se l'obbligo di pubblicare sul FU i progetti relativi a determinate opere è effettivamente già imposto dal diritto federale , la proposta di modifica dell'art. 32 appare utile per evitare possibili malintesi e dunque condivisibile.

6. PERCORSI CICLABILI

La motivazione portante di questa importante revisione della LStrr è la modifica riguardante i percorsi ciclabili.

Dopo quasi un quarto di secolo dall'introduzione il 19 dicembre 1988 del concetto di ciclopista e del relativo mandato al Cantone per la realizzazione di ciclopiste e percorsi ciclabili il Cantone segnala le difficoltà riscontrate nella loro messa in opera in particolare per quelle di interesse regionale di competenza dei Comuni.

Ritardi che a fronte di crediti finora votati per 36milioni hanno frenato gli investiti a circa 20 milioni.

Il parlamento adottando le mozioni del 23.10.2007 «Promozione della mobilità combinata e del traffico lento» e del 13.11.2007 «Per un sistema di bike-sharing cantonale» ha deciso che il Cantone deve assumere ruolo primario per promozione mobilità lenta nonché realizzazione e coordinamento di sistemi bike-sharing

Per realizzare quanto richiesto il Cantone ha elaborato una nuova strategia che tocca i seguenti aspetti:

1. Nuove basi legali ridefinizione delle competenze Cantone/Comuni
2. Risorse umane
3. Risorse finanziare
4. Organizzazione

Le misure previste per implementare questa nuova strategia sono:

1. Basi legali. Modifica LStrr (2012): percorsi ciclabili cantonali e locali, maggiori competenze e oneri al Cantone, Percorsi Regionali Integrati nella categoria dei percorsi cantonali.
2. Risorse umane. Finora: 1 unità dedicata, suddivisa tra DC e SM. Dal 1.1.2012: 2 unità (1 c/o SM e 1 c/o DC).
3. Risorse finanziarie. Necessità maggiori risorse. Risorse per investimenti inserite nel Piano finanziario 12-15 (da approvare). Risorse per manutenzione da definire.
4. Organizzazione. Comitato politico/strategico presieduto dal Direttore del DT. Gruppo di coordinamento tecnico interno dal DT .

Il CdS di conseguenza propone di riordinare la LStrr in tutti gli aspetti riguardanti le ciclopiste, attualmente distribuiti in vari articoli raggruppando il tutto in un capitolo dedicato ai Percorsi ciclabili.

Art. 43a - Pianificazione

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

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

Art. 43b - Attuazione

[1]Di 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.

[2]L'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.

[3]Ove 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.

[4]I 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.

[5]I comuni attuano a loro spese i percorsi locali.

Art. 43c - Manutenzione

[1]La 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.

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

[3]I 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.

[4]Per 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 - Catasto dei percorsi ciclabili

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

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

7. ATTI PARLAMENTARI PENDENTI

7.1 Iniziativa parlamentare elaborata 24 febbraio 2003 di Guido Quadri "Possibilità di ricorso contro le decisione di approvazione dei progetti stradali" e messaggio n. 5387

L'iniziativa parlamentare elaborata del 24 febbraio 2003 presentata da Guido Quadri (ripresa da Attilio Bignasca) chiedeva sostanzialmente che le decisioni di approvazione dei progetti stradali, allora di competenza del Tribunale di espropriazione, potessero essere rese impugnabili davanti al Tribunale cantonale amministrativo.

Con messaggio n. 5361 dell'11 febbraio 2003, nell'ambito del progetto di adozione della Legge sul coordinamento delle procedure il Consiglio di Stato aveva già proposto una modifica della LStr intesa ad attribuire la competenza per l'approvazione dei progetti stradali all'autorità amministrativa cantonale (v. art. 23 cpv. 1) rispettivamente ai Municipi (art. 34) e a istituire la via del ricorso al Tribunale cantonale amministrativo (v. art. 35 cpv. 2 e 55 cpv. 2).

Di conseguenza il Consiglio di Stato, pronunciandosi sull'iniziativa Quadri (messaggio n. 5387 del 16 aprile 2003), ha avuto modo di rilevare che la stessa era da considerare sostanzialmente evasa.

In data 6 novembre 2006 il Gran Consiglio ha adottato la modifica della LStr proposta dal Consiglio di Stato ma non ha dato atto dell'avvenuta evasione dell'iniziativa. Pertanto quest'ultima risulta ancora formalmente pendente.

Di conseguenza le richieste contenute nell'iniziativa parlamentare 24 febbraio 2003 presentata nella forma elaborata da Guido Quadri per la modifica della LStr del 23 marzo 1983 (possibilità di ricorso contro le decisione di approvazione dei progetti stradali) sono già state assecondate con la decisione del Gran Consiglio del 6 novembre 2006. Tale iniziativa può pertanto essere considerata evasa."

7.2 Messaggio n. 6367 - Richiesta di abrogazione del Piano di utilizzazione cantonale stradale della Circonvallazione Agno-Bioggio

Per quanto riguarda il messaggio n. 6367, in considerazione del fatto che il Piano di utilizzazione cantonale stradale della Circonvallazione Agno-Bioggio adottato con decreto legislativo del 2 dicembre 2008 è stato annullato a seguito di un ricorso dal Tribunale della pianificazione, possiamo ritenerlo di fatto decaduto. Di conseguenza si invita il CdS a ritirare il messaggio essendo privo d'oggetto.

8. CONSEGUENZE FINANZIARIE

Per il Cantone le modifiche in questione avranno effetti finanziari solo per quanto riguarda la realizzazione percorsi ciclabili.

Con i nuovi disposti di legge al Cantone compete il compito di pianificare e attuare non solo i percorsi nazionali e cantonali ma anche quelli regionali per i quali potrà esigere un contributo ai comuni interessati fino al 50% della spesa , mentre finora erano i comuni che realizzando queste opere potevano chiedere al Cantone un sussidio fino al massimo del 50%.

I maggiori costi per il Cantone sono stimati a 200'000.- franchi all'anno.

9. CONCLUSIONI

La revisione parziale della Legge sulle strade oltre a scopi di semplificazione di procedure per opere di poco conto e di cosmesi giuridica (eliminazione disposizioni ridondanti e desuete) è stata esplicitamente promossa per facilitare ed accelerare la realizzazione di percorsi ciclabili soprattutto quelli di carattere regionale che attualmente prevedono la conduzione della progettazione e realizzazione da parte dei Comuni, procedura fonte di ritardi.

Bisogna comunque considerare che anche laddove il Cantone aveva la possibilità di condurre la realizzazione di percorsi ciclabili non è stato sempre efficace e almeno in un caso una tratta è ancora sulla carta sebbene ci fosse un mandato esplicito del GC, mentre molte tratte di competenza del Cantone non hanno gli standard di sicurezza adeguati (Monte Ceneri).

Come segnalato in entrata al presente rapporto le ciclopiste sono state inserite nella Legge sulle strade nel 1988 a seguito di un iniziativa popolare dell'allora Associazione Svizzera del Traffico Sezione Ticino (oggi ATA) che aveva raccolto 16mila firme e che era stata accolta dal Parlamento nel 1988.

Se in una prima fase malgrado la nuova base legale faceva difetto il finanziamento con conseguente non sviluppo dei percorsi ciclabili, negli ultimi anni malgrado i crediti stanziati dal parlamento alcune importanti tratte sono state realizzate o saranno realizzate con notevoli ritardi.

Con le modifiche proposte si dovrebbe ottenere la tanto attesa accelerazione nella realizzazione di questa importante componente del sistema di mobilità.

❋ ❋ ❋ ❋ ❋

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha esaminato e valutato il messaggio nella sua complessità; sentiti gli uffici cantonali preposti, invita il Gran Consiglio a voler approvare il messaggio n. 6591 dell'11 gennaio 2012 e il relativo decreto legislativo.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Bruno Storni, relatore
Bassi - Beretta Piccoli L. - Canepa - Canevascini -
Cavadini - Cozzaglio - Ferrari - Garzoli - Ghisolfi -
Maggi - Mellini - Orsi - Pagnamenta - Paparelli - Seitz