

Rapporto parziale 2

numero	data	Dipartimento
5361 R parz.2	23 marzo 2006	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 11 febbraio 2003 concernente la Legge sul coordinamento delle procedure (Lcoord) e la modifica della legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991 (LE), della legge sulle strade del 23 marzo 1983 (LStr), della legge cantonale sulle foreste del 21 aprile 1998 (LCFo) e della legge sulle funi metalliche del 3 dicembre 1912

1. INTRODUZIONE

La scrivente Commissione della pianificazione ha ritenuto che l'oggetto del messaggio fosse di complessità tale e composto di diverse parti non necessariamente unitarie fra di loro, per giungere alla scelta di scindere l'esame del messaggio in due parti distinte. La prima parte concerne la Legge sul coordinamento delle procedure vera e propria ed è stata approvata dal Gran Consiglio il 10 ottobre 2005. In questo secondo rapporto si esamina invece la proposta di revisione della Legge sulle strade, i cui effetti esulano dalla Legge sul coordinamento, ma che hanno implicazioni sulla Pianificazione di utilizzazione e sul Piano direttore.

2. MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO

Per completezza si riprende in questo rapporto la parte di messaggio del Consiglio di Stato, concernente le proposte di modifica della legge sulle strade:

6.3 *Legge sulle strade*

6.3.1 *In generale*

La modifica della LStr qui proposta presenta tre aspetti.

- a) *Il primo, quello che ha dato l'avvio a tutto il progetto di modifica, concerne la competenza per l'approvazione dei progetti definitivi.*

Attualmente, in forza dell'art. 22 LStr, i progetti definitivi sono approvati dal Tribunale d'espropriazione. Ciò sarebbe difficilmente compatibile con il progetto di Lcoord: è infatti evidente che non si potrebbe chiedere al Tribunale d'espropriazione, nei casi in cui la LStr fosse procedura direttrice, di svolgere i compiti dell'autorità direttrice – ed in particolare di effettuare il coordinamento, raccogliendo i vari pareri delle autorità specializzate interessate. D'altra parte, non sono particolarmente evidenti i motivi per cui i piani definitivi delle strade debbano essere approvati non già da un'autorità amministrativa, ma da un Tribunale – ciò che costituisce un unicum in ambito federale.

È pertanto parso opportuno assegnare la competenza per l'approvazione dei progetti delle strade cantonali – elaborati dal Dipartimento del territorio in collaborazione coi Comuni (cfr.

art. 19 cpv. 2 LStr) – al Consiglio di Stato. Analogamente, si propone che i progetti delle strade comunali siano decisi dai Municipi.

La correttezza delle decisioni governative o rispettivamente municipali potrà se del caso essere verificata – con pieno potere cognitivo – dal Tribunale amministrativo (cfr. art. 25 progetto modifica LStr).

b) Un secondo aspetto della proposta di modifica, quello forse più rilevante, riguarda la procedura d'approvazione dei progetti.

aa) progetti stradali cantonali

Per le strade cantonali si propone l'abbandono del procedimento d'approvazione dei progetti in due fasi. Non più, dunque, una procedura completa di piano generale seguita da una seconda procedura di progetto definitivo, ma una sola procedura di progetto stradale, una sola fase. Si tratta del modello scelto dalla Confederazione per la Legge federale sulle strade nazionali (LSN) e – ad esempio – dai Cantoni di Zurigo, Berna, Lucerna, Vaud e Friburgo (elenco non esaustivo).

Con questa proposta si vorrebbero evitare le ben note lungaggini procedurali del sistema bifase, ossia:

- piano generale soggetto alla procedura giusta le norme sul piano d'utilizzazione cantonale (art. 13 LStr): allestimento d'un piano generale (spesso già molto dettagliato), deposito presso le cancellerie comunali (art. 46 LALPT), adozione del Consiglio di Stato (art. 47 LALPT), approvazione da parte del Gran Consiglio (art. 48 LALPT), ricorso al Tribunale della pianificazione del territorio (art. 49 LALPT); in seguito
- procedura di progetto definitivo: allestimento del progetto, pubblicazione degli atti (art. 20 LEspr), decisione del Tribunale d'espropriazione (art. 22 LStr).

Oltre a guadagnare in celerità, il sistema proposto permetterà di svolgere, quando richiesto, l'esame dell'impatto sull'ambiente in modo più chiaro, completo e trasparente, non dovendo essere quest'esame suddiviso (spesso con parecchie incertezze) in due fasi.

Del resto, si osserva che, pur rinunciando al piano generale, gli indirizzi ed i principi per la costruzione delle strade cantonali saranno sempre chiaramente dati dal Piano direttore e dalla pianificazione cantonale dei trasporti giusta l'art. 8 LStr. Infine, si nota che il Gran Consiglio, nell'ambito delle proprie competenze, potrà comunque esprimersi sui progetti – già noti e, di principio, acquisiti, in quanto inseriti nel Piano direttore – in sede di concessione dei necessari crediti e dei relativi piani di finanziamento (cfr. art. 15 e 16 progetto modifica LStr).

Inoltre, la procedura d'approvazione dei progetti stradali è stata molto modificata; essa può essere così riassunta.

Il progetto stradale, allestito dal Dipartimento, è pubblicato presso i Comuni e – se sono previste espropriazioni – presso l'Ufficio dei registri e il Tribunale d'espropriazione.

Nel termine di pubblicazione possono essere presentate al Consiglio di Stato opposizioni al progetto. Entro il medesimo termine vanno sollevate tutte le opposizioni relative al diritto d'espropriazione, le domande di modificazione di piani, d'ampliamento dell'espropriazione e d'indennità.

Il Consiglio di Stato approva il progetto stradale, decide le opposizioni alla pubblica utilità e le domande di modificazione dei piani. Tutte le decisioni del Consiglio di Stato sono impugnabili al Tribunale cantonale amministrativo.

Il Tribunale d'espropriazione decide l'anticipata immissione in possesso e le questioni espropriative.

È prevista pure una procedura semplificata e rapida per oggetti e fattispecie semplici e limitati.

Infine, si reputa opportuno illustrare più nel dettaglio come si svolgerebbe – sotto l'egida della nuova legge – la procedura interna per l'investimento relativo alla costruzione di una strada cantonale, e ciò sulla base del progetto Amministrazione 2000 "gestione progetto", Progetti di investimento nel settore delle Strade cantonali, e della risoluzione 9 aprile 2002 del Consiglio di Stato, che stabilisce le norme per gli investimenti relativi alle strade cantonali.

Avantutto il Consiglio di Stato stanziava un credito di programmazione, sulla base di un Rapporto preliminare (che riprende i contenuti della scheda di PD) che giustifichi la scelta del progetto da promuovere.

Con questo credito la Divisione della pianificazione territoriale allestisce il progetto di massima ed il Rapporto di programmazione (basato sul progetto di massima).

Dopo l'approvazione del progetto di massima da parte del Consiglio di Stato, e la decisione del Governo o del Gran Consiglio sul credito di progettazione, la Divisione delle costruzioni allestisce il progetto stradale, cui farà seguito il Messaggio per il credito di costruzione ed un Rapporto supplementare che confermi il rispetto del Rapporto di programmazione.

bb) progetti stradali comunali

I progetti delle strade comunali sono allestiti, come finora, sulla base del piano regolatore (piano viario).

La procedura d'approvazione ricalca, per analogia, quella prevista per i progetti stradali cantonali.

- c) Il terzo e ultimo aspetto del progetto di modifica consiste nel riordino delle norme in modo sistematico.*

3. SITUAZIONE ATTUALE

3.1 In generale

Attualmente il nostro ordinamento pianificatorio-edilizio prevede tre fasi di approvazione:

Pianificazione direttrice	Piano direttore (PD)
Pianificazione di utilizzazione	Piano di Utilizzazione cantonale (PUC) Piano Generale (PG) Piano regolatore (PR)
Progetti edili	Licenza edilizia (LE) Piano definitivo (LStrade)

Questo sistema che prevede tre livelli è attualmente applicata per ogni genere di opera, sia di tipo edile (costruzioni pubbliche o private) o sia di tipo stradale. Seguono tuttavia procedure proprie le opere infrastrutturali rette da ordinamenti federali (in particolare le strade nazionali e le ferrovie).

L'attuale ordinamento concernente le strade cantonali risale al 6 febbraio 1995, quando il Gran Consiglio ha introdotto le norme che uniformano la procedura di adozione dei Piani di Utilizzazione Cantonale (PUC) e i Piani Generali (PG) ai sensi della Legge sulle Strade.

3.2 Applicazione della Legge sulle strade

Dall'introduzione di questa norma nel 1994 a tutt'oggi il Piano Generale è stato allestito per 9 opere (vedi elenco allegato), così suddivise:

Genere di opera	Numero
Nuove opere	5
Sistemazione incroci	2
Opere idrauliche	2

In dettaglio il destino delle opere collegate ai Piani Generali finora sottoposti e approvati dal Gran Consiglio è stato il seguente:

Nuove opere

Galleria di Moscia	In attesa
Valico doganale del Madonnone	In attesa
Galleria Vedeggio-Cassarate	In costruzione
Nuova strada della Montagna Ligornetto-Rancate Besazio	Bocciato il credito in votazione popolare
Pian Scairolo	Riesame di tutto il progetto a livello pianificatorio

Sistemazione incroci

Rotonda zona Bollette Agno	Eseguito
Sottopasso FFS a Riazzino e raccordi stradali	Eseguito

Opere idrauliche

Riale Cressedo a Aquila	Eseguito
Riale del Crodolo a Brissago	Eseguito

Per le opere nuove, si osserva come solo 1 su 5 è giunta alla fase esecutiva. Si tratta della galleria Vedeggio Cassarate, per la quale sono state sovrapposte parzialmente le procedure di Piano generale e Piano Direttore.

Emblematico è il caso del Pian Scairolo, dove il Piano Generale è stato presentato come maturo e pronto per la realizzazione, mentre oggi, circa due anni dopo la sua crescita in giudicato, è in corso un riesame di tutto il progetto, con un ripensamento di tutta la pianificazione del Pian Scairolo.

Le opere "minori" non hanno generato nessun problema particolare che, dopo l'approvazione del Piano generale, hanno rapidamente superato le ulteriori procedure per infine andare in esecuzione.

In alternativa allo strumento del Piano generale, per progetti stradali che interessano un solo comune, vi è la possibilità di variante di Piano Regolatore (PR). Non vi sono dati certi in riguardo al numero di varianti di PR allestiti appositamente per realizzare un'opera stradale. Tuttavia, i servizi generali del Dipartimento del Territorio hanno informato la

scrivente Commissione di aver preavvisato una decina di casi di varianti di PR concernenti specificatamente opere stradali.

Complessivamente, dunque, in 10 anni circa, l'attuale procedura è stata utilizzata in una ventina di casi.

3.3 Considerazioni sulla situazione attuale

Si potrebbe quindi ritenere che, vista l'esiguità del numero di procedure, la necessità di una revisione della Legge sulle strade non sia così impellente.

L'esame della scrivente Commissione, che è anche consistito in numerosi incontri con i servizi interessati del Dipartimento, ha mostrato che il problema è soprattutto di contenuti. In effetti il grado di dettaglio richiesto al Piano Generale, per ossequiare tutte le esigenze delle istanze giudicanti i ricorsi, è molto alto e si confonde con il Progetto Definitivo che a sua volta è soggetto ad una completa procedura ricorsale. L'esperienza ha dunque mostrato che le due procedure di Piano Generale di Progetto Definitivo possano essere considerate dei doppioni dal punto di vista dei contenuti. Questo doppione si manifesta primariamente nell'allestimento degli incarti, con contenuti analoghi, da cui quindi discende un doppio lavoro. Le conseguenze più importanti si manifestano nella trattazione dei ricorsi contro il Piano Generale e contro il Progetto Definitivo che, in entrambi i casi richiedono una documentazione ampia, comprendente parti dell'uno e dell'altro Piano, con rimandi poco chiari all'una o l'altra procedura. Questo stato di cose provoca dunque lungaggini nelle procedure, non tanto dovute al fatto di essere due, ma soprattutto perché i contenuti delle due procedure si confondono.

L'attuale ordinamento, che prevede il Piano Generale in una fase intermedia fra la pianificazione direttrice e la progettazione definitiva, ha comunque alcuni aspetti positivi che è giusto ricordare:

- chiarezza sulla sequenza delle procedure da seguire (modello a tre fasi), analoga per ogni genere di opere, indipendentemente dal tipo o genere di opere (si pensi ad esempio alle opere accessorie delle strade, consistenti anche in edifici);
- garanzia dei diritti democratici, essendo necessaria in ogni caso l'approvazione di un organo legislativo in una fase intermedia del progetto che sancisce la pubblica utilità dell'opera;
- "feed-back" intermedio dell'autorità legislativa in riguardo ad un progetto, in una fase dove gli esborsi per la progettazione non hanno ancora raggiunto importi rilevanti;
- sicurezza della salvaguardia dell'area stradale a lungo termine, garantita da un Piano generale cresciuto in giudicato. Questo aspetto è importante per opere stradale pianificate, ma non realizzabili immediatamente per motivi di ordine finanziario.

4. COORDINAZIONE CON LE PROCEDURE DI APPROVAZIONE DEI CREDITI

Bisogna essere coscienti che la procedura di approvazione del Progetto Stradale non è l'unica procedura necessaria per costruire un'opera stradale. L'altra parte della procedura, altrettanto importante, consiste nell'approvazione dei crediti necessari che, come del resto indica il messaggio del Consiglio di Stato, fondamentalemente avviene in tre momenti distinti del progetto:

- credito di programmazione, utilizzato per l'elaborazione del progetto di massima;

- credito di progettazione, con il quale viene elaborato il progetto stradale, con il quale viene elaborata la richiesta di credito di costruzione;
- credito di costruzione, che permetterà di procedere alla realizzazione dell'opera al termine delle procedure di approvazione del progetto stradale.

La competenza di decisione di questi crediti è del Gran Consiglio, fermo restando che per importi inferiori a 500'000.- questa competenza è stata delegata al Consiglio di Stato. Questo fa sì che le opere minori, per importo, non necessariamente per importanza, vengano programmate, decise e realizzate senza il coinvolgimento del Gran Consiglio. Per le opere più importanti, invece, il coinvolgimento del Gran Consiglio, sia tramite la richiesta di crediti specifici per l'oggetto, sia tramite crediti quadro, è assicurato.

Rispetto alla situazione attuale (vedi allegato di questo rapporto), cade la fase di approvazione del Piano generale da parte del Gran Consiglio, visto che la competenza di approvazione dell'intero progetto stradale è del Consiglio di Stato. Visto che il coinvolgimento del Gran Consiglio avviene comunque nell'ambito dell'approvazione dei crediti necessari, si è ritenuto di mettere l'accento anche sul progetto stradale e non solo sugli aspetti finanziari. In questo senso è stato completato l'art. 15 del disegno di legge, prescrivendo che *“la richiesta di credito deve essere accompagnata dal progetto stradale”*. Questo non vuol dire che il Gran Consiglio approvi il progetto stradale – la competenza è del Consiglio di Stato -, ma permetterà al Gran Consiglio di esaminare la richiesta di credito con tutti gli elementi necessari e verificarne la congruenza con gli elementi pianificatori a monte del progetto stradale stesso.

5. LA MODIFICA DELLA LEGGE SULLE STRADE

L'elemento cardine della modifica della Legge sulle strade verte sull'unificazione delle procedure di Piano Generale e di Progetto definitivo. Occorre subito rimarcare che questo vale unicamente per le strade cantonali, mentre per le strade comunali sarà anche in futuro richiesto il consolidamento pianificatorio a livello di Piano regolatore. A livello cantonale si tratta di una modifica sostanziale dell'attuale procedura di approvazione, anche se, come si è visto precedentemente, concerne solo un numero limitato di casi. Si può però ipotizzare che nell'ambito della realizzazione dei Piani di Trasporto regionali, queste procedure potrebbero essere più numerose in futuro.

Il secondo elemento sostanziale della proposta di modifica della Legge sulle strade consiste nel trasferimento delle competenze di approvazione dal potere giudiziario al potere esecutivo. Infatti nell'ordinamento attuale il Progetto definitivo viene approvato dal Tribunale delle espropriazioni (LStr, art. 23). Dal punto di vista della separazione dei ruoli fra potere esecutivo e potere giudiziario, la soluzione proposta dal Consiglio di Stato con questa modifica di legge è molto più chiara: la competenza di decidere sui progetti stradali spetta all'organo esecutivo (Consiglio di Stato per le strade cantonali e Municipio per le strade comunali), mentre ai Tribunali sono demandate le competenze di giudizio nei casi in cui vi fossero ricorsi di interessati, non preventivamente risolti con la procedura di conciliazione.

La proposta di modifica della Legge sulle strade provvede anche ad un riordino parziale formale della Legge. L'insieme delle modifiche proposte concerne almeno metà della legge e mette ulteriore disordine nella numerazione della legge, attualmente già zoppicante, viste le numerose modifiche effettuate a più riprese in passato. Si propone dunque un riordino completo della numerazione della legge, in modo che tutti gli articoli della legge siano di nuovo numerati in successione. Malgrado il riordino formale, non si

tratta però di una nuova legge, visto che buona parte dei contenuti coincide con quella della legge originale del 1983.

6. COMMENTO AI SINGOLI ARTICOLI

Art. 1-2 Ripresi senza modifiche dalla legge esistente

Art. 3 Questo articolo, ripreso dalla vecchia legge (art. 3), è stato completato con le indicazioni contenute nel vecchio art. 11 cpv. 2. Il nuovo articolo delimita il concetto di strada ai sensi della presente legge che non comprende unicamente il corpo stradale stesso, ma una serie di accessori necessari al suo funzionamento, compresi gli edifici e le strutture pubbliche necessarie al funzionamento della strada stessa.

Art. 4-6 Ripresi senza modifiche dalla legge esistente

Art. 7 Malgrado la semplificazione della procedura di approvazione, la fase di pianificazione delle strutture stradali rimane. C'è una distinzione di fondo fra strade cantonali e strade comunali. Per le strade cantonali la pianificazione è intesa a livello di Piano direttore, mentre a livello comunale la pianificazione avviene nell'ambito dei Piani regolatori. La pianificazione comunale deve in ogni caso essere coordinata con la pianificazione di ordine superiore (in particolare i Piani di trasporto regionali) e con quella dei comuni vicini.

Art. 8 Il coinvolgimento della popolazione con l'informazione e partecipazione secondo l'art. 4 LPT è centrale per la buona riuscita di ogni progetto. È basilare che le autorità preposte all'elaborazione dei progetti tengano conto dei bisogni effettivi della popolazione informando e favorendo in ogni modo la partecipazione attiva dei cittadini al processo di formazione del consenso attorno al progetto stesso: le prese di posizione dei singoli cittadini, delle associazioni e degli enti pubblici devono quindi essere incoraggiate e tenute in considerazione già nelle fasi preliminari del progetto.

Per ulteriori e più approfondite considerazioni sull'informazione e partecipazione si rimanda ad esempio al rapporto 4514 del 21 gennaio 1997 al punto 2.2.3, allestito da questa Commissione della Pianificazione nell'ambito dell'evasione di alcuni ricorsi contro l'adozione della scheda 5.9 del Piano Direttore.

Occorre rimarcare che la fase di informazione e partecipazione a livello cantonale deve avvenire sia a livello di Piano direttore nell'ambito della procedura di adozione delle schede di coordinamento, sia a livello di progetto stradale ai sensi della presente legge, visto che questo costituisce anche il livello di pianificazione di utilizzazione.

A livello comunale, per contro, l'informazione e partecipazione avviene nell'ambito delle procedure di adozione dei Piani regolatori.

Art. 9 Ripreso dalla legge esistente (vecchio art. 18). Si rimarca comunque che per chiarezza è stato specificato che la competenza di costruire strade è del Cantone, competenza che può essere delegata ai Comuni.

Art. 10 I vecchi articoli da 9 a 13 che concernevano i Piani Generali (livello di pianificazione di utilizzazione) vengono aboliti, visto che il nuovo progetto stradale comprende tanto la pianificazione quanto la realizzazione. Il nuovo

articolo 10 definisce dunque il progetto stradale ai sensi della presente legge e ne indica i contenuti.

- Art. 11 Un piano di utilizzazione che prevede determinati contenuti è vincolante in modo definitivo per i proprietari dei terreni che, se limitati nell'esercizio della loro proprietà, riservate le possibilità di espropriazione materiale. Questo strumento (nella vecchia legge denominato Piano Generale) non è più previsto dal nuovo ordinamento. Per riservare gli spazi necessari alla futura opera, nei casi normali sarà sufficiente avvalersi delle possibilità fornite dagli strumenti concernenti le zone di pianificazione (art. 58-66 LaLPT). Qualora si trattasse di progetti di grande complessità e che verosimilmente necessiteranno di tempi lunghi per la sua realizzazione, l'istituzione di una zona di pianificazione potrebbe rivelarsi non sufficiente, vista la durata limitata del provvedimento. È stata quindi introdotta la facoltà per il Consiglio di Stato di istituire un Piano di utilizzazione cantonale per stabilire definitivamente l'estensione delle future opere stradali e di riservare in modo definitivo i sedimi necessari. La procedura del progetto stradale vero e proprio non viene influenzata dalla presenza o meno di un Piano di utilizzazione (in analogia ai vecchi Piani Generali, come descritto nell'art. 56).
- Art. 12 Ripreso senza modifiche dalla legge esistente (art. 25).
- Art. 13 Il testo è stato ripreso senza modifiche dalla legge esistente, unendo i vecchi articoli 26 e 27.
- Art. 14 Il testo proviene dal vecchio art. 20. Rispetto al testo attuale è stato specificato che i ricorsi vanno inoltrati all'autorità competente definita nell'articolo seguente.
- Art. 15 Il testo originale proviene dall'attuale art. 21. Di principio la competenza di decidere i ricorsi e di votare i crediti è del Gran Consiglio. Per importi inferiori ai 500'000.- entrambi le competenze vengono delegate al Consiglio di Stato.
- La precisazione *“la richiesta di credito deve essere accompagnata dal progetto stradale”* non vuol dire che il Gran Consiglio approvi il progetto stradale – la competenza è del Consiglio di Stato -, ma permetterà al Gran Consiglio di esaminare la richiesta di credito con tutti gli elementi necessari e verificarne la congruenza con gli elementi pianificatori a monte del progetto stradale stesso.
- Art. 16 Rispetto al progetto del Consiglio di Stato, è stato aggiunto un capoverso che precisa il diritto applicabile in materia di esame dell'impatto sull'ambiente. Il riferimento è generico, anche perché a livello cantonale non tutte le norme di applicazione attualmente sono in vigore. È evidente che in mancanza di norme specifiche di applicazione cantonali, valgono direttamente le normative federali.
- Art. 17 La scrivente Commissione ha ritenuto di completare l'elenco degli elementi componenti il progetto stradale con il programma di realizzazione. Con questo si vuole mettere l'accento su di una realizzazione celere delle opere decise. La verifica dello stato di realizzazione delle opere dovrà avvenire tramite il rendiconto annuale del Consiglio Stato, nel quale verranno indicate le opere decise, lo stato in cui si trova la realizzazione e la motivazione degli eventuali ritardi rispetto a quanto preventivato.

- Art. 18-21 La Commissione aderisce ai commenti del Consiglio di Stato per questi nuovi articoli. È tuttavia precisato al cpv. 4 dell'art. 20 che il diritto di opposizione dei Comuni è esercitato dal Municipio, senza che sia necessaria l'approvazione dei Consigli o delle Assemblee comunali.
- Art. 22 Si precisa che all'esperimento di conciliazione il Consiglio di Stato può convocare gli interessati indipendentemente dal fatto che siano privati o enti pubblici.
- Art. 23 In questo articolo si trova la concretizzazione di uno dei principi che stanno alla base della presente modifica di legge: l'approvazione del progetto stradale da parte del Consiglio di Stato e non più dal Tribunale delle espropriazioni.
- Art. 24 Con questa modifica di legge viene a cadere il vecchio concetto di "miglioria" che permetteva di eseguire determinati lavori senza la necessità di adottare o modificare un Piano generale. Il nuovo concetto di "procedura semplificata" non è assimilabile a quello di "miglioria" della vecchia legge. È comunque uno strumento che permette di velocizzare ulteriormente la procedura per oggetti e fattispecie semplici e limitati.
- Art. 25 Trattandosi spesso di fattispecie complesse, si ritiene che il termine di ricorso per al TRAM debba essere portato a 30 giorni. Si sottolinea la piena cognizione del Tribunale nell'esaminare i ricorsi concernenti i progetti stradali.
- Art. 26 Una volta approvato il progetto stradale, nulla più si oppone all'esecuzione dell'opera dal profilo del diritto pubblico. L'ente pubblico beneficia di un'autorizzazione a costruire. Tuttavia, quando è prevista un'espropriazione, prima di dare inizio ai lavori va risolto un aspetto che coinvolge il diritto privato: l'ente pubblico dovrebbe infatti operare su terreno di proprietà di terzi. Ciò implica la decisione del Tribunale d'espropriazione sull'espropriazione stessa (il cui principio non può essere messo in discussione) e sull'indennità da versare. Tale decisione permette all'ente pubblico di richiedere l'iscrizione del passaggio di proprietà a registro fondiario. È evidente che la definizione degli aspetti espropriativi, in particolare legati all'indennità, e quindi il passaggio di proprietà, possono richiedere anche molto tempo. A seconda dei casi può quindi risultare indispensabile che l'ente pubblico possa entrare in possesso della parte esproprianda anche prima della decisione d'espropriazione e del passaggio di proprietà, in modo da poter dare avvio ai lavori. A questo serve l'istituto dell'anticipata immissione in possesso. Nel sistema attuale l'ente pubblico che chiede l'anticipata immissione in possesso deve rendere verosimile che un ritardo nell'inizio dei lavori sarebbe di pregiudizio all'opera (art. 51 Lespr.). La norma proposta dalla nuova legge si rifà all'art. 39 cpv. 4 LSN. Quando l'ente pubblico chiede l'anticipata immissione in possesso, il Tribunale d'espropriazione deve verificare che vi sia una decisione d'approvazione del progetto stradale cresciuta in giudicato. L'ente pubblico non deve dimostrare che un ritardo nell'inizio dei lavori sarebbe di pregiudizio all'opera; ciò è presunto. Il proprietario interessato può comunque opporsi all'anticipata immissione in possesso, rovesciando la presunzione legale, ossia rendendo verosimile che all'ente pubblico non corre alcun pregiudizio.
- Per quanto riguarda il cpv. 4 che dà allo Stato la facoltà di chiedere

l'attribuzione dei terreni necessari per l'esecuzione delle opere previste nel Piano Direttore nell'ambito di un raggruppamento terreni in corso, si osserva che questa possibilità può essere anche utilizzata in modo attivo. In effetti la Legge sul raggruppamento e la permuta dei terreni prevede che il raggruppamento può essere uno strumento per l'attuazione dei piani di utilizzazione. Tenuto conto che il progetto stradale ai fini della presente legge è anche un piano di utilizzazione a tutti gli effetti, nulla ostacola l'applicazione dello strumento del raggruppamento per la realizzazione di strade. L'utilizzo di questo strumento può essere opportuno nel caso della realizzazione di grandi opere. In questi casi il raggruppamento terreni con un comprensorio abbastanza vasto attorno al sedime vero e proprio dell'opera permetterebbe di meglio far valere il principio di solidarietà fra i diversi proprietari, evitando che pochi proprietari vengano toccati in modo massiccio dai provvedimenti espropriativi.

- Art. 27 Viene precisato che i Comuni devono tollerare nelle loro canalizzazioni lo scolo delle acque delle strade cantonali solo nella misura in cui le canalizzazioni esistenti lo permettono, tenuto anche conto delle riserve già previste per future edificazioni previste a livello di PR. Qualora fosse necessario un potenziamento delle canalizzazioni, di principio l'investimento è a carico del Cantone. Tuttavia, trattandosi spesso di situazioni particolari con vantaggi per tutti gli interessati, in sede di trattativa dovrà essere trovata un'adeguata chiave di riparto per i costi derivanti dal potenziamento delle canalizzazioni. In caso di disaccordo l'iter di decisione segue la procedura di approvazione dei progetti stradali prevista in questa legge.
- Art. 28-29 Corrispondono ai vecchi articoli 29-30 LStr.
L'articolo 29 è complementare all'art. 13. In effetti si applica l'art. 13 quando il promotore dell'opera è il Cantone, mentre se il promotore è il comune, trova applicazione l'art. 29.
La Commissione ha pure esaminato se le percentuali di sussidio (art. 29) sono consone alla situazione attuale. È giunta alla conclusione che sono adeguate, tenuto pure conto dello spazio di manovra per stabilire la percentuale di sussidio, fermo restando il tetto massimo del 50%.
Tuttavia si rimarca che l'importanza dell'opera, criterio utilizzato per la commisurazione dei sussidi, deve avere una valenza calibrata alla situazione locale: in effetti in un piccolo comune discosto, un intervento minore può avere un'importanza rilevante in quel contesto, mentre lo stesso intervento in un contesto urbano può anche essere considerato come meno importante. In quest'ottica si invita il Consiglio di Stato a considerare in modo positivo le richieste dei comuni discosti.
- Art. 30 Visto che il "progetto stradale comunale", non comprendendo la pianificazione di utilizzazione, ha un'altra valenza rispetto a quello cantonale viene introdotto il termine specifico per definire questo progetto.
- Art. 31-35 Si aderisce alle osservazioni del Consiglio di Stato
- Art. 36 Avendo a livello comunale mantenuto la distinzione fra la pianificazione di utilizzazione e la realizzazione del progetto stradale comunale, il concetto di "miglioria" (ex art. 39 della LStr) mantiene la sua validità. Per maggiore chiarezza si specifica che le migliorie possono essere attuate direttamente tramite il "progetto stradale comunale" e relativa procedura.

- Art. 37-50 Questi articoli corrispondono agli articoli corrispondenti della legge attuale. Tuttavia gli articoli 40-50 sono stati rinumerati.
- Art. 51 È evidente che le opere di cinta non devono creare pericoli per gli utenti della strada. Tuttavia sono presenti sul territorio innumerevoli cinte munite di punte. È impensabile che sulla base di questo articolo queste cinte esistenti debbano essere modificate, trattandosi in alcuni casi di interessanti testimonianze architettoniche e parte integrante delle costruzioni all'interno di queste cinte. Nuove cinte dovranno però rispondere ai requisiti di sicurezza.
- Art. 52-55 Vengono ripresi i corrispondenti articoli della legge attuale, seppure numerati diversamente.
- Art. 56 D'intesa con il Dipartimento, la Commissione propone questa norma transitoria che regola i casi nei quali un progetto stradale si sovrappone ad un piano generale esistente. In questo modo la nuova procedura stradale è immediatamente applicabile a tutti i casi, salvo il fatto che il diritto di opposizione è stato limitato per non rimettere in discussione quanto già deciso e cresciuto in giudicato con la procedura di piano generale.
- Art. 57 A livello comunale, invece, si specifica che i progetti stradali pubblicati prima dell'entrata in vigore della presente legge, seguono l'iter previsto dal diritto anteriore. Questo modo di procedere è chiaro e non porta a svantaggi o difficoltà particolari.

7. CONCLUSIONI

Come si è visto, il cambiamento essenziale di questa modifica di legge è l'unione delle attuali due procedure di Piano generale e di Progetto definitivo nel nuovo Progetto stradale. Questo comporta, oggettivamente, una rinuncia ad una competenza del Gran Consiglio, non potendo più, in futuro, statuire sui Piani generali. Ci si rende conto come questa competenza sia comunque limitata, sia materialmente, sia giuridicamente. Infatti la decisione del Gran Consiglio è attualmente inserita in una rigorosa sequenza di procedure che non permettono una piena cognizione nella decisione, essendo vincolata da decisioni precedenti e dalla possibilità che la decisione possa a sua volta essere impugnata al Tribunale della pianificazione. D'altro canto l'esame della presente modifica di legge ha mostrato come l'unificazione delle procedure permetta una maggiore chiarezza, dovendo riunire tutti gli elementi che compongono il progetto stradale in un solo incarto senza la necessità di dover rinviare all'una o l'altra procedura e evitando i doppioni nei contenuti. Proprio in caso di ricorso, questa chiarezza e unità di materia, insieme alla piena cognizione del Tribunale giudicante, permetterà una decisione migliore e più celere, a tutto vantaggio del cittadino che ha impugnato il progetto e del committente che vuole realizzare l'opera senza rallentamenti.

La rinuncia al Piano Generale è stata mitigata con alcune correzioni della proposta del Consiglio di Stato. In particolare

- È stato posto l'accento sull'informazione e partecipazione (art. 8). Nel nuovo ordinamento questa fase assumerà un ruolo ancora più importante, essendo questa la sede dove tutti, cittadini privati, ma anche associazioni ed enti pubblici possono, oseremmo scrivere devono, manifestare le loro osservazioni in merito alla progettanda opera stradale.

- Il progetto stradale dovrà accompagnare la richiesta di credito al Gran Consiglio (art. 15) che, quindi, in questa sede avrà la possibilità di verificare quanto fatto.
- Quale ulteriore possibilità è stata introdotta la facoltà per il Consiglio di Stato di salvaguardare i sedimi necessari alla realizzazione di un'opera tramite lo strumento del Piano Generale (art. 11).

La valutazione complessiva della Commissione, valutati tutti gli aspetti pro e contro è quindi quella di aderire al principio proposto dal Consiglio di Stato nel suo messaggio, con alcuni correttivi per non perdere completamente i vantaggi della procedura attuale.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Thomas Arn, relatore

Arigoni - Beretta Piccoli L. - Bergonzoli - Bobbià -

Brivio - Calastri - David - Ferrari C. - Gobbi N. -

Maggi - Marzorini - Rizza - Suter

Schema dello svolgimento del progetto stradale, coordinato con le fasi delle richieste di crediti

Secondo LStr attuale	Secondo messaggio 5361
Richiesta credito di programmazione	Richiesta credito di programmazione
Approvazione Gran Consiglio	Approvazione Gran Consiglio
Progetto preliminare	Progetto di massima
Richiesta credito di progettazione	Richiesta credito di progettazione
Approvazione Gran Consiglio	Approvazione Gran Consiglio
Elaborazione Piano Generale (PG) Deposito progetto presso le cancellerie comunali per informazione e partecipazione di tutti (30 gg) Rielaborazione del Piano Generale e adozione da parte del CdS	Informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 4 LPT Elaborazione progetto stradale (Piano Generale + Progetto definitivo)
Approvazione Gran Consiglio Pubblicazione presso le cancellerie comunali (30 giorni)	
Ricorso al Tribunale della Pianificazione (Tribunale federale)	
Richiesta credito di costruzione	Richiesta credito di costruzione
Approvazione Gran Consiglio	Approvazione Gran Consiglio
Elaborazione progetto definitivo	Pubblicazione progetto stradale: <ul style="list-style-type: none"> • cancellerie comunali • avviso personale Diffida a notificare <ul style="list-style-type: none"> • opposizione all'espropriazione • domande di modifica dei piani • domande di ampliamento espropriazione Opposizioni, domande e pretese Esperimento di conciliazione
Tribunale delle espropriazioni (Tribunale amministrativo, Tribunale federale) Procedura di approvazione progetto definitivo e espropriazione secondo legge sulle espropriazioni	Decisione del Consiglio di Stato <ul style="list-style-type: none"> • Approvazione progetto di costruzione • Decisione opposizione pubblica utilità • Decisione domande modifica piani
	Ricorso Tribunale Amministrativo (Tribunale federale)
	Procedura di indennità espropriativa

Elenco dei Piani Generali sottoposti al Gran Consiglio dal 1997 al 2005

(secondo la nuova procedura di PG approvata il 6.2.1995)

Aggiornato al 23 marzo 2006

	Data messaggio	No.	Descrizione	Data rapporto Commissione	Data decisione Gran Consiglio
1	3.9.1997	4676	Riale Cressedo: approvazione del piano generale per la sistemazione del - II.a tappa nel Comune di Aquila	2.12.1997	3.2.1998
2	25.8.1998	4781	Strade: approvazione del piano generale per la formazione della rotonda in zona Boletta sulla strada cantonale Cassarina-Sorengo-Agno	18.9.1998	8.10.1998
3	22.12.1998	4832	Galleria di Moscia: approvazione del piano generale per la costruzione della - strada principale A13, Ascona-Brissago nei comuni di Ascona e Ronco s/Ascona	22.2.1999	29.3.1999
4	22.12.1998	4833	Valico doganale del Madonnone: approvazione del Piano generale per la correzione della strada cantonale (A398) e la costruzione del nuovo -. in territorio del Comune di Croglio, nell'ambito del Piano dei Trasporti del Luganese - Basso Malcantone	22.2.1999	10.3.1999
5	22.12.1998	4834	Galleria Vedeggio-Cassarate: approvazione del Piano generale della - e relativi raccordi alla rete viaria locale (strada principale A399) nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese (PTL)	22.2.1999	10.3.1999
6	26.5.1999	4899	Evasione dei ricorsi e approvazione del piano generale della nuova strada della Montagna in territorio dei Comuni di Ligornetto-Rancate-Besazio	30.11.1999	13.12.1999
7	18.4.2000	4996	Approvazione del piano generale inerente la costruzione di una vasca di contenimento del riale Crodolo quale opera di protezione della strada cantonale A13 Bellinzona-Locarno-Brissago, in territorio dei Comuni di Ronco s/Ascona e Brissago	19.9.2000	30.8.2000
8	20.8.2002	5286	Approvazione del piano generale per il rifacimento del sottopasso FFS a Riazzino e raccordi stradali, ubicati sul territorio di Gordola, Lavertezzo e Locarno	16.10.2002	4.11.2002
9	24.9.2002	5303	Approvazione del piano generale per la sistemazione della strada cantonale Pian Scairolo, tratto Rotonda Noranco-Incrocio Barbengo, in territorio dei Comuni di Grancia, Montagnola, Pambio-Noranco e Pazzallo	3.12.2002	16.12.2002

Disegno di

LEGGE

sulle strade del 23 marzo 1983; modifica

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 11 febbraio 2003 n. 5361 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto parziale 23 marzo 2006 n. 5361 R parz. 2 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio,

d e c r e t a :

I.

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

Capitolo I Disposizioni generali

Campo di applicazione

Art. 1 ¹La presente legge è applicabile alle strade pubbliche o aperte al pubblico.

²I Comuni sono autorizzati a emanare norme complementari sugli oggetti di loro competenza.

³Sono riservate le disposizioni delle leggi speciali, in particolare quelle concernenti le strade nazionali.

Definizione

Art. 2 ¹Le strade sono aree utilizzate per la circolazione dei veicoli a motore, dei veicoli senza motore o dei pedoni.

²Sono strade pubbliche quelle di proprietà del Cantone, dei Comuni, dei Consorzi e dei Patriziati.

³Sono strade aperte al pubblico tutte quelle che, indipendentemente dai rapporti di proprietà, possono essere usate da una cerchia indeterminata di persone.

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.

Delimitazione delle strade

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.

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.

Attribuzioni generali

Art. 4 ¹ Il 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.

² I 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.

Gerarchia delle strade

Art. 5 ¹ Le strade si suddividono in:

- autostrade;
- strade di collegamento principale;
- strade di raccolta;
- strade di servizio;
- strade pedonali, sentieri e vie ciclabili.

Autostrade

² Le 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.

Strade di collegamento principale

³ Le 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.

Strade di raccolta

⁴ Le 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.

Strade di servizio

⁵ Le strade di servizio hanno lo scopo di servire i fondi. Sono tali anche le strade residenziali a sensi del diritto federale.

Strade pedonali, sentieri e vie ciclabili

⁶ Le strade pedonali, i sentieri e le vie ciclabili servono solo alla circolazione dei pedoni e dei ciclisti.

Concezione delle strade

Art. 6 ¹ Le strade pubbliche devono essere concepite secondo metodi tecnici progrediti e con criteri economici.

² Devono 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.

³ Dev'essere verificata la compatibilità con le esigenze della protezione dell'ambiente, contemperate con interessi contrastanti come l'impiego economico della proprietà privata.

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.

Capitolo II Pianificazione delle strade

Principio

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.

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.

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.

Informazione e partecipazione

Art. 8 ¹Il Cantone elabora il progetto stradale coinvolgendo la popolazione con un'adeguata informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 4 LPT.

²I comuni coinvolgono la popolazione ai sensi dell'art. 4 LPT nell'ambito dell'elaborazione della pianificazione locale.

Capitolo III Costruzioni delle strade A. Strade cantonali

Competenze

Art. 9 ¹La costruzione delle strade è di competenza cantonale.

²Essa può essere delegata ai Comuni.

Progetto stradale

Art. 10 ¹Il progetto stradale costituisce lo strumento per pianificare e realizzare le strade cantonali.

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) le linee di arretramento o di allineamento delle costruzioni;
- 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.

³Il progetto stradale è allestito dal Dipartimento con la collaborazione dei Comuni.

Salvaguardia della disponibilità dell'area stradale	<p>Art. 11 ¹La disponibilità dell'area stradale può essere salvaguardata mediante gli strumenti di cui agli artt. 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>
Finanziamento	
a) principio	<p>Art. 12 Il Cantone provvede al finanziamento della costruzione e della sistemazione delle strade cantonali con mezzi propri, sussidi federali, contributi dei Comuni e contributi di miglìoria.</p>
b) contributo dei Comuni	<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 miglìoria che esso potrà prelevare conformemente alla delega di cui all'art. 2 capoverso terzo della legge sui contributi di miglìoria.</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 accenti, calcolati sulla scorta del preventivo o di liquidazioni provvisorie.</p>
c) ricorsi	<p>Art. 14 ¹Il Dipartimento notifica ai Comuni interessati il piano di riparto delle spese unitamente al progetto stradale e agli altri atti.</p> <p>²Contro il piano di riparto delle spese i Comuni possono ricorrere entro 30 giorni dalla notificazione all'autorità competente secondo l'art. 15.</p>
d) stanziamento dei crediti ed evasione dei ricorsi	<p>Art. 15 ¹Il Gran Consiglio decide sui ricorsi e vota i crediti necessari nonché i relativi piani di finanziamento. La richiesta di credito deve essere accompagnata dal progetto stradale.</p> <p>²Il Consiglio di Stato è competente per i crediti inferiori a fr. 500'000.- e per decidere sui relativi ricorsi dei comuni.</p>
Procedura d'approvazione del progetto stradale: avvio e diritto applicabile	<p>Art. 16 ¹Approvati i crediti necessari ed i relativi piani di finanziamento, il Dipartimento dà avvio alla procedura d'approvazione del progetto stradale.</p> <p>²La procedura d'approvazione del progetto stradale è retta dalle disposizioni della presente legge e, in subordine, da quelle della legge di espropriazione (Lespr.).</p> <p>³Nel caso di progetti per cui è necessario esperire l'esame dell'impatto sull'ambiente, per le modalità ed i termini di pubblicazione, opposizione e ricorso valgono le disposizioni della relativa legislazione federale e cantonale.</p>

1.
Procedura
ordinaria
a) esame
preliminare

Art. 17 ¹Il Dipartimento presenta al Consiglio di Stato il progetto stradale, accompagnato da:

- a) una relazione sull'opera;
- b) un piano dal quale risultino la situazione dei fondi toccati dall'espropriazione e l'eventuale rettifica dei confini;
- c) una tabella d'espropriazione nella quale siano indicati i singoli fondi interessati e per ciascuno di essi i titolari dei diritti espropriandi, la natura di tali diritti, la qualità degli immobili e la superficie oggetto dell'espropriazione;
- d) le offerte d'indennità;
- e) il programma di realizzazione.

²Il Consiglio di Stato esamina se la documentazione è completa e se è allestita secondo le prescrizioni.

b) pubblicazione

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.

²Le mutazioni dello stato dei luoghi conseguenti all'opera devono essere adeguatamente indicate sul terreno con picchetti e modine.

³Preliminarmente è pubblicato un avviso sul Foglio ufficiale ed agli albi dei Comuni interessati, nel quale si rendono noti:

- 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:
 - 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.

L'avviso deve richiamare l'attenzione sulle norme degli artt. 26 e 33 cpv. 1 Lespr., citandone il testo.

⁴La pubblicazione del progetto stradale ha gli effetti del bando d'espropriazione giusta gli artt. 33 s. Lespr.

c) avviso personale

Art. 19 ¹Ai titolari di diritti espropriandi figuranti nei pubblici registri o altrimenti noti deve essere intimata la diffida di cui all'art. 18 cpv. 3 lett. b, unitamente ad un estratto della tabella d'espropriazione concernente i fondi e i diritti del destinatario.

²Per gli interessati che ricevono l'avviso personale dopo la pubblicazione, il termine per le notificazioni decorre dall'intimazione dell'avviso.

d) opposizioni

Art. 20 ¹Nel termine di pubblicazione ogni persona che dimostri un interesse legittimo può fare opposizione al progetto stradale presso il Consiglio di Stato; sono pure legittimati a formulare opposizione i Comuni interessati dall'opera e le associazioni aventi un'importanza nazionale che esistano da più di 10 anni e che si occupino per statuto della protezione dell'ambiente, del paesaggio, della conservazione dei monumenti storici o di scopi affini puramente ideali.

²Chi non fa opposizione è escluso dal seguito della procedura.

³L'opposizione è ricevibile solo se indica il motivo del contrasto col diritto applicabile.

⁴Il diritto d'opposizione giusta il capoverso 1 è esercitato per il Comune dal Municipio.

- e) domande di natura espropriativa**
- Art. 21** ¹Entro il termine di pubblicazione vanno sollevate tutte le obiezioni relative al diritto d'espropriazione e presentate tutte le domande di modificazione dei piani, d'ampliamento dell'espropriazione e d'indennità.
²È riservata la facoltà di inoltrare al Consiglio di Stato domande tardive giusta gli artt. 31 e 32 Lespr.
- f) esperimento di conciliazione**
- Art. 22** Il Consiglio di Stato può sempre convocare gli interessati per un esperimento di conciliazione.
- g) approvazione del progetto stradale**
- Art. 23** ¹Il Consiglio di Stato approva il progetto stradale e decide simultaneamente sulle opposizioni alla pubblica utilità e sulle domande di modificazione dei piani.
²Può approvare progetti a tappe, se la loro trattazione separata non pregiudica la valutazione globale del progetto.
- 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;
 - 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.
- 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.
- 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.
- ⁴Per il rimanente si applicano le disposizioni della procedura ordinaria. ⁵In caso di dubbio è eseguita la procedura ordinaria.
- 3. Ricorso**
- Art. 25** La decisione di approvazione del progetto stradale e le altre decisioni del Consiglio di Stato possono essere impugnate dinanzi al Tribunale cantonale amministrativo nel termine di 30 giorni. Il Tribunale decide con piena cognizione. Per il resto valgono le norme della legge di procedura per le cause amministrative (LPAm).
- 4. Acquisto del terreno**
- 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.
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.

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

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.

Altri oneri comunali
a) Immissione acque nelle canalizzazioni
b) impianti di illuminazione

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.

Art. 28 ¹All'interno delle zone edificabili l'illuminazione delle strade è di regola compito dei Comuni.

²Il Cantone esegue gli impianti nell'interesse della sicurezza della circolazione al di fuori delle zone edificabili; casi particolari possono essere regolati mediante apposite convenzioni.

Sussidi ai Comuni ed altri Enti pubblici

Art. 29 ¹Il 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 sussidiabile 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.

B. Strade comunali

Progetto stradale comunale

Art. 30 ¹Approvati i crediti necessari ed i relativi piani di finanziamento, il Municipio dà avvio alla procedura d'approvazione del progetto stradale comunale.

²Il progetto stradale comunale indica quanto previsto all'art. 10 cpv. 2 lett. a e b.

³Esso deve essere corredato dagli atti elencati all'art. 17 cpv. 1.

Procedura
a) principio

Art. 31 ¹Oltre a quanto stabilito dagli art. da 32 a 35, si applicano per analogia gli art. 16 cpv. 2 e 3 e da 18 a 26.

²Il Municipio sostituisce il Consiglio di Stato e rispettivamente il Dipartimento nelle competenze loro attribuite dagli art. 18 cpv. 1 e cpv. 3 lett. b, 20 cpv. 1, 21 cpv. 2, 22, 23, 24 cpv. 2 prima frase e cpv. 3 prima frase, 26 cpv. 2.

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.

²Le richieste di cui all'art. 18 cpv. 3 lett. b devono essere notificate al Municipio.

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.

²Al Dipartimento è riconosciuta la facoltà di formulare opposizione. Si applica per analogia l'art. 7 LE.

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.

e) ricorso

Art. 35 ¹La decisione di approvazione del progetto stradale comunale e le altre decisioni del Municipio possono essere impugnate nel termine di 30 giorni dinanzi al Tribunale cantonale amministrativo, che decide con piena cognizione.

²Il Dipartimento ha facoltà di ricorso.

Migliorie

Art. 36 ¹Le migliorie non necessitano di base pianificatoria e possono essere attuate direttamente tramite un progetto stradale comunale.

²Sono migliorie gli interventi di adeguamento alle nuove esigenze tecniche, di sicurezza e protezione dell'ambiente che non comportano una modifica sostanziale dell'uso e della funzione della strada.

Capitolo IV Manutenzione delle strade

**Manutenzione
a) Criteri**

Art. 37 ¹Le strade devono essere mantenute secondo criteri tecnici ed economici progrediti, tenuto conto della loro destinazione.

²La manutenzione comprende in particolare la pulizia, il servizio invernale e la riparazione dei danni cagionati alle opere dall'usura, da eventi naturali o dall'uomo.

b) Oneri

Art. 38 ¹La manutenzione delle strade pubbliche o aperte al pubblico incombe al proprietario, salvo disposizione o patto contrario.

²Se un trasporto provoca un'usura anormale della strada, il proprietario può chiedere a chi l'organizza o lo esegue la copertura delle spese di riparazione. Egli può pure chiedere, se del caso, la copertura delle spese di pulizia.

³I Comuni possono, in via eccezionale, obbligare i privati a contribuire alla manutenzione di strade e sentieri comunali che non adempiono a scopi d'interesse generale; questi oneri possono in particolare essere stabiliti dai piani regolatori.

c) Oneri speciali dei Comuni

Art. 39 ¹Delle strade cantonali situate nelle zone edificabili i Comuni devono provvedere:

- 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.

²I Comuni devono altresì provvedere alla manutenzione di tutte le opere o impianti da essi eseguiti sulle strade cantonali.

Rapporti con il trasporto pubblico - interventi su strade comunali

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.

Capitolo V

Trasferimento e abbandono di strade

Trasferimento a) Coattivo

Art. 41 ¹Il Gran Consiglio può decretare il trasferimento al Cantone di strade pubbliche necessarie per l'adempimento di compiti di portata generale, come pure il trasferimento ai Comuni di strade pubbliche che hanno prevalentemente interesse per il traffico locale.

²Le condizioni sono stabilite dal decreto legislativo.

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.

²La decisione, che può essere subordinata a condizioni e oneri, spetta al Gran Consiglio.

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.

Abbandono

Art. 43 ¹Il proprietario di una strada pubblica può deciderne l'abbandono.

²La decisione dev'essere annunciata nel Foglio ufficiale e pubblicata negli albi comunali.

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.

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.

Capitolo VI Norme di polizia

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.

²I Dipartimenti competenti possono vietare, limitare o disciplinare la circolazione su determinate strade cantonali, riservato il diritto federale.

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.

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.

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

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".

b) Per lavori

Art. 47 Le strade pubbliche possono essere chiuse anche totalmente al traffico quando ciò è indispensabile per l'esecuzione di lavori.

Accessi

Art. 48 ¹La formazione di accessi ai fondi è autorizzata se è compatibile con la destinazione della strada e con la sicurezza del traffico.

²Se la formazione è possibile su diverse strade, l'accesso deve di regola essere fatto su quella gerarchicamente inferiore.

³Due o più proprietari possono essere obbligati a formare un accesso comune nell'interesse della sicurezza e della fluidità del traffico.

Scavi e costruzioni

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.

²Il Dipartimento può prescrivere appropriate misure di protezione.

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.

Ostacoli alla visuale

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.

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.

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 che esse devono tenere dal ciglio stradale.

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.

Piantagioni

Art. 52 ¹Le piantagioni eseguite sulle strade e piazze pubbliche non devono procurare immissioni eccessive ai fondi adiacenti.

²Alla stessa stregua, le piantagioni eseguite sulla proprietà privata non devono procurare immissioni eccessive sull'area pubblica.

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.

Centri commerciali

Art. 53 ¹La costruzione o l'ampliamento di centri commerciali aventi una superficie di vendita di almeno m² 1000 può essere autorizzata se, per quanto concerne il traffico, sono adempiute le seguenti condizioni:

- a) la rete stradale di accesso è adeguata e dispone di una riserva di capacità sufficiente, tenuto segnatamente conto dell'incremento del traffico in generale e di quello procurato dalla nuova costruzione in particolare;
- b) la regolazione della circolazione è garantita dal profilo tecnico;
- c) il numero dei posteggi è sufficiente al fine di garantire la fluidità e la sicurezza della circolazione;
- d) il proprietario assume le spese per la costruzione e l'esercizio delle infrastrutture necessarie per l'allacciamento del centro, in particolare per l'adattamento della rete stradale interessata; gli oneri sono stabiliti nel permesso di costruzione o in una decisione preliminare separata, oppure in una speciale convenzione.

²Quando il loro uso ha conseguenze analoghe sul traffico, le restrizioni del primo capoverso sono applicabili anche ad altri tipi di costruzioni e di utilizzazione dei fondi.

Capitolo VII Norme finali e transitorie

- Contravvenzioni** **Art. 54** ¹Le contravvenzioni alla presente legge sono punibili con la multa fino a franchi 10'000.-.
²La multa è inflitta dal Dipartimento quando si tratta di violazioni concernenti le strade cantonali, e dal Municipio in tutti gli altri casi.
- Ricorsi** **Art. 55** ¹Contro le decisioni del Dipartimento e degli organi comunali, consortili e patriziali è dato ricorso al Consiglio di Stato.
²Contro le decisioni del Consiglio di Stato non dichiarate definitive da questa o altre leggi speciali, è dato ricorso al Tribunale cantonale amministrativo.
³Le disposizioni di cui ai capoversi 1 e 2 non si applicano alle procedure previste ai Capitoli II e III della presente legge.
- Progetto stradale: diritto transitorio** **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 15.3.1995.
- Progetti definitivi pubblicati** **Art. 57** I progetti definitivi delle strade comunali pubblicati prima dell'entrata in vigore della presente legge sono retti dal diritto anteriore.
- Entrata in vigore** **Art. 58** ¹Decorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, la presente legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.
²Il Consiglio di Stato ne fissa l'entrata in vigore.

II. - Modifica di leggi

Con l'entrata in vigore della presente legge la Legge sul coordinamento delle procedure (Lcoord) del 10 ottobre 2005 è modificata come segue:

art. 16 cpv. 2

²Abrogato.