

## MESSAGGIO

concernente il progetto di legge sulle strade

del 4 maggio 1982

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Vi trasmettiamo un progetto di legge sulle strade, con il quale si intende riformare completamente la legislazione in materia e in particolare sostituire la legge sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali, adottata dal Gran Consiglio il 17 gennaio 1951.

1. Cenno storico

- a) Il primo atto che si riscontra negli annuali legislativi del Cantone è il "Decreto provvisorio del Piccolo Consiglio, concernente la polizia, e manutenzione delle strade maestre", del 16 giugno 1803 (Bu 1803/1807 20). Il decreto, "Considerando lo stato attuale di degradazione, in cui sono le strade maestre del Cantone; considerando, che il commercio, una delle prime risorse dello Stato, ne soffre giornalmente; considerando da un'altra parte, che le circostanze vietano di prendere delle misure definitive su quest'oggetto importante, e che la natura di queste deve in gran parte dipendere dalle providenze, che si otterranno alla prossima Dieta della Confederazione", ristabiliva provvisoriamente "l'obbligo ai Comuni, ed ai proprietari dei fondi coerenti alle strade maestre di vegliare alla polizia, e mantenimento di dette strade secondo il riparto regolamento e consuetudini, che vivevano prima della rivoluzione del 1798".

In un successivo decreto del 29 maggio 1804 il Gran Consiglio, decise che: "La strada maestra del Cantone Ticino verrà riattata, rinnovata, ove fa d'uopo, e resa carreggiabile fino ad Airolo" e che: "Sotto la denominazione di strada maestra, s'intende quella: 1. Che da Chiasso passando per Mendrisio va fino al lago di Lugano; 2. Che da Lugano passando per Taverne va sino alla sommità del Monte Ceneri; 3. Che dalla sommità del Monte Ceneri discende doppiamente sino al piano sulla strada di Magadino, arriva sino a quest'ultimo luogo, e s'inoltra passando per Bellinzona sino ad Airolo; 4. Che da Lugano va sino a Ponte della Tresa, e s'inoltra da questo luogo sino al confine di termine sulla strada di Luino; 5. Che dalle Taverne va a riunirsi in Agno alla strada di Ponte Tresa; 6. Che da Locarno va sino a Bellinzona" (Bu 1803/1807 52/53).

In quello stesso decreto venne pure decisa l'esecuzione dei primi lavori di "riattamento e rinnovamento delle strade cantonali", stanziando un credito di lire ventiseimila da spendersi:

A) da Chiasso a Capolago	L 3'000
B) da Lugano al Monte Ceneri	L 6'000
C) da Ponte Tresa al Monte Ceneri	L 4'000
D) da Magadino a Bellinzona	L 3'000
E) da Bellinzona a Locarno	L 2'000
F) da Bellinzona ad Airolo	L 9'000

e ciò nei siti più urgenti."

- b) La prima legislazione organica della materia viene promulgata il 1. luglio 1820, con l'adozione della legge concernente le "Discipline per la manutenzione delle strade cantonali" (Bu 1820 36 ss), rispettivamente della legge concernente le "Disposizioni in punto alle Strade di Circolo" (Bu 1820 51 ss).

Nella legge sulle "Discipline per la manutenzione delle strade cantonali" è in particolare affermato che: "Tutte le strade pubbliche, edifici, ponti, acquedotti e canali pubblici e le opere che ne dipendono, o che servono alla loro garanzia, sono proprietà dello Stato, e quindi poste sotto l'immediata sorveglianza di tutte le pubbliche Autorità e di tutti i Cittadini". Veniva però subito chiarito (art. 2) che: "Per strade, ponti, ed altre opere pubbliche come sopra, di proprietà cantonale, s'intendono soltanto quelle che furono dichiarate cantonali con atti legislativi dal 29 ottobre 1803 a questa parte o che lo saranno in seguito con decreti legislativi".

La legge contiene poi diverse norme organizzative e di polizia: compiti degli ispettori delegati (ripartiti in circondari); incombenze delle municipalità locali; obblighi "Dei particolari fronteggiamenti"; "Degli obblighi e dei doveri comuni a tutti"; e della "Esecuzione perentoria" (ossia dell'esecuzione d'ufficio in caso d'esecuzione di opere abusive).

- c) La legge del 1820, anzi le due leggi di quell'anno, rimasero in vigore fino al 18 agosto 1931, data della pubblicazione nel Bu della Legge sulla costruzione e manutenzione delle strade cantonali, del 22 giugno 1931 (Bu 1931 119).

Ma questa legge fu di brevissima durata.

Un'iniziativa "stradale", accettata dal popolo nella votazione del 20 novembre 1932 (v. il testo del DL in Bu 1931 162), ne impose infatti sollecita revisione (v. Verballi Gran Consiglio, autunno 1932, 403 ss).

La revisione sfociò nella Legge sulla costruzione e manutenzione delle strade cantonali, del 13 marzo 1933 (Bu 1933 57), con cui si sostituì la citata legge del 1931 e il decreto legislativo 20 novembre 1932 (iniziativa).

Si nota di passata che le divergenze tra la legge e il decreto legislativo adottato dal popolo (contro l'avviso del Governo e del Parlamento, cfr. Rapporto commissionale in Verballi cit. 416 s) erano sostanzialmente due:

1. La presunzione stabilita nel decreto legislativo che tutte le strade adibite a pubblica viabilità, ad eccezione di quelle a uso puramente comunale, patriziale, agricolo e forestale,

fossero cantonali; mentre la legge dichiarava cantonali solo le strade "oggi riconosciute cantonali e circolari" e "quelle che verranno dichiarate tali con decreto del Gran Consiglio e quelle che saranno costruite in base alle disposizioni di questa legge" (art. 1);

2. L'esonero dei Comuni dall'obbligo di contribuire alle spese, previsto dal decreto legislativo per la "costruzione di strade e di tronchi stradali in regioni già servite da carreggiabili adibite a pubblica viabilità" che, secondo il Governo e il Parlamento, avrebbe sconvolto completamente il sistema di finanziamento della costruzione delle strade; veniva inoltre osservato che, nonostante l'apparente chiarezza, l'applicazione della norma avrebbe potuto far sorgere numerose contestazioni e "creare una iniqua disparità di trattamento fra regioni già servite da strade - esonerate da contributi per strade nuove - e regioni prive affatto di comunicazioni stradali, obbligate invece a contribuire alla spesa di costruzione delle strade di cui necessitano" (Verballi cit. 404 s).

- d) La legge del 1933, del resto poco dissimile da quella del 1931, constava di 29 articoli, tra cui si segnalano quelli concernenti la definizione delle strade cantonali (art. 1: Sono strade cantonali quelle già riconosciute come tali o che lo saranno con decreto del Gran Consiglio), il finanziamento (oneri a carico dello Stato, contributi comunali, patriziali, dei proprietari, delle associazioni e aziende di diritto privato), l'allestimento e la procedura d'approvazione dei progetti (non molto dissimile da quella che si propone negli articoli 25/29 del disegno di legge allegato), la manutenzione e le contravvenzioni.

Lo scopo della legge del 1931, ovviamente fatto proprio anche da quella del 1933, era quello di unificare la legislazione sulla costruzione e la manutenzione delle strade, che si trovava dispersa in numerose leggi e decreti promulgati dopo la legge del 1820 e d'informare la legislazione medesima alle mutate condizioni del Paese (v. Messaggio accompagnante il disegno di legge in verbali del Gran Consiglio, primavera 1931 247). Norme speciali concernenti le strade abbandonate furono ancora emanate col Decreto legislativo dell'8 marzo 1937 (Bu 1937 139), norme che dovevano poi essere riprese quasi alla lettera della LSC del 1951 (v. art. 44/47 LSC).

- e) Con messaggio di data 14 novembre 1949, il Consiglio di Stato proponeva al Gran Consiglio l'adozione di una nuova legge, denominata Legge sulla costruzione, manutenzione e sull'uso delle strade cantonali.

Due erano le ragioni fondamentali che avevano indotto il Governo a proporre la nuova legge:

1. La legge del 13 marzo 1933 era stata in gran parte superata dalle disposizioni della nuova legge sulle espropriazioni (del 16 gennaio 1940) e della legge edilizia cantonale (del 15 gennaio 1940).

Regolando la procedura d'espropriazione era stata in particolare disciplinata anche la procedura per l'approvazione dei progetti e delle opere, per la dichiarazione della pubblica utilità, per la pubblicazione dei piani d'espropriazione e per l'imposizione dei contributi di miglioria; non esisteva quindi alcuna ragione plausibile per mantenere norme difformi nella legislazione sulle strade;

2. Il desiderio di affrontare, nell'ambito della proposta revisione, il problema della pianificazione delle strade, quale premessa per il razionale sviluppo della rete stradale del Cantone.

(Cfr. Messaggio cit. in Verbali Gran Consiglio, autunno 1950, 36).

A proposito della pianificazione è interessante rilevare come nel Messaggio governativo si avvertisse la necessità di disporre di un piano regolatore che permettesse di "prendere provvedimenti atti ad evitare maggiorazioni di costo dovute a nuove costruzioni sorte sul tracciato stradale e che dovranno essere espropriate, come pure è necessario procedere alla definitiva scelta del tracciato, per evitare che intere regioni abbiano a subire pregiudizio nello sviluppo edilizio per il fatto che esiste incertezza sul percorso di una strada".

Nella sostanza, lo strumento del piano regolatore proposto dal Governo, come anche la procedura per la sua approvazione, non era dissimile dai piani regolatori previsti dalla legge edilizia cantonale (del 1940), tenuto tuttavia conto delle esigenze determinate dalla vastità dell'opera. Il messaggio soggiunge che il piano regolatore doveva essere "immaginato come un piano topografico del Cantone, nel quale, ad opera del Gran Consiglio, vengono inseriti i progetti di costruzione e sistemazione stradale, tosto che sono state eliminate le eccezioni formulate dagli enti pubblici e dai privati, quo alla pubblica utilità dell'opera ed al tracciato".

f) Dopo la sua entrata in vigore (1. marzo 1951), la LSC ha subito otto modificazioni:

- il 27 gennaio 1959 (modifica dell'art. 31; v. Bu 1959 51);
- il 29 novembre 1962 (abrogazione e sostituzione dell'art. 36; v. Bu 1963 44);
- il 19 aprile 1966 (abrogazione e sostituzione dell'art. 44; v. Bu 1966 255);
- il 9 maggio 1967 (completazione con l'introduzione dell'art. 24 bis; v. Bu 1967 131);
- il 1. marzo 1971 (completazione con l'introduzione dell'art. 24 ter; Bu 1971 163);
- l'8 marzo 1971 (modificazione dell'art. 14; v. Bu 1971 460; e dell'art. 19; v. Bu 1971 479);
- il 19 febbraio 1973 (modificazione degli art. 48, 49, 50 e 77; v. Bu 1974 49);

- il 2 aprile 1975 (modificazione degli art. 38, 39, 40 e abrogazioni degli art. 41, 42 e 43; v. Bu 1975 211).

## 2. Il diritto in vigore

Il Cantone dispone tuttora della Legge sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali, del 17 gennaio 1951, e della Legge cantonale di applicazione della legge federale sulle strade nazionali, del 7 novembre 1960.

La LSC disciplina in particolare il piano regolatore (art. 4-13), la costruzione, la correzione (art. 14-24) e la manutenzione (art. 25-30) delle strade cantonali; essa contiene inoltre norme sull'assunzione da parte dello Stato di strade comunali, patriziali, agricole, forestali e consortili, la possibilità di sussidiare strade che non adempiono interamente ai requisiti per l'assunzione (art. 31-37), norme sull'abbandono e norme di polizia applicabili alle strade cantonali (art. 48-75).

La legge di applicazione della legge federale sulle strade nazionali disciplina gli aspetti particolari attinenti alla specifica materia delle strade nazionali.

Nel diritto cantonale non esistono norme riguardanti la costruzione, la manutenzione, la polizia ecc. delle altre strade pubbliche o aperte al pubblico, tranne quelle concernenti la procedura di approvazione dei progetti di strade consortili, prevista rispettivamente nel quadro della Legge sul raggruppamento e la permuta dei terreni del 23 novembre 1970 (art. 12 ss) e della Legge sui consorzi del 21 luglio 1913 (art. 6/10), e quelle concernenti le misure di polizia che il municipio deve adottare nel quadro delle competenze attribuitegli dall'art. 87 LOC (v. in part. lett. d, e, f, g).

## 3. Scopo dell'atto legislativo proposto

L'atto legislativo proposto ha essenzialmente per scopo di:

- fissare alcuni principi fondamentali applicabili a tutte le strade pubbliche;
- chiarire le attribuzioni dello Stato e dei Comuni;
- stabilire il principio di una pianificazione direttrice settoriale al livello cantonale, garantendo la collaborazione dei Comuni e la partecipazione della popolazione;
- fissare la gerarchia delle strade e la pertinente disciplina;
- stabilire la procedura d'approvazione dei progetti esecutivi delle strade, garantendo in modo acconcio i diritti dei singoli;
- e
- migliorare in generale la normativa esistente, tenendo conto dell'evoluzione verificatasi in questo campo e delle esperienze fatte col diritto vigente.

#### 4. Organizzazione e oneri finanziari

Il disegno di legge non implica in principio l'assunzione di nuovo personale, nè l'assunzione di nuovi oneri da parte dello Stato, eccetto quelli derivanti dalla costruzione e manutenzione di strade pedonali e di sentieri d'importanza generale (v. art. 5).

L'estensione degli oneri per quest'ultime opere dovrà essere opportunamente valutata nel quadro del programma degli investimenti accompagnante il piano direttore delle strade (v. art. 9 lett. f).

#### 5. Procedura di consultazione

Il progetto di legge è stato sottoposto alle Associazioni interessate e tutte hanno formulato apprezzamenti positivi. Le osservazioni si riferiscono alle norme relative all'uso delle strade per chiedere che sia mantenuta la distinzione fra uso comune, uso comune accresciuto e uso particolare, invece di limitarsi a distinguere soltanto fra uso comune e uso speciale.

Inoltre propongono modificazioni alle procedure di approvazione previste chiedendo in particolare che siano coinvolti anche i proprietari privati per quanto attiene al piano direttore e ai piani generali.

In merito alla norma relativa all'uso delle strade si osserva che la moderna dottrina, considerate le difficoltà di distinzione fra i 3 gradi, propende per limitarla a 2 soltanto (uso comune e uso speciale) il che d'altronde sul piano pratico-giuridico dovrebbe essere ininfluenza (vedasi in merito il commento all'art. 45).

Per quanto concerne la procedura relativa alla pubblicazione dei piani essa è ripresa dagli articoli 6 d' e segg. della Legge edilizia cantonale, recentemente approvata dal Gran Consiglio e per uniformità di materia non si reputa di dover introdurre procedure diverse che contribuirebbero a suscitare inutile confusione.

#### 6. Iniziativa parlamentare del Partito socialista

Dopo che il progetto di legge e il relativo messaggio erano stati sottoposti al Consiglio di Stato dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni, l'on. C. Storelli presentava nella forma elaborata, per il Partito socialista ticinese, un'iniziativa parlamentare intesa alla modifica della Legge sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali del 17 gennaio 1951.

L'iniziativa tratta essenzialmente un aspetto di tutta la problematica della pianificazione delle strade.

I promotori, infatti, partendo dall'esperienza del piano viario di Lugano, in particolare del rigetto dello stesso da parte della popolazione, propongono che nella fase di elaborazione del piano direttore siano consultati i comuni, le regioni e gli enti pubblici interessati i quali sono poi chiamati a for-

mulare le loro osservazioni. Prevede poi un'adeguata informazione della popolazione e la possibilità per il cittadino di inoltrare osservazioni alle quali l'autorità cantonale deve dare una risposta scritta.

Era quanto previsto dal primitivo disegno di legge presentato al Consiglio di Stato e in merito si rimanda il commento all'articolo 11 del presente messaggio. E' ovvio che con la modificazione della Legge edilizia del 15 dicembre 1980 si sia dovuto adeguare il progetto di legge alle norme fissate dagli articoli 6 d e seguenti della citata legge.

Comunque si può affermare che quanto proposto dall'iniziativa è stato praticamente recepito con le citate modificazioni legislative.

Un'altra preoccupazione degli iniziattivisti è quella di avere una verifica dell'impatto dell'opera sull'ambiente in tutti i suoi aspetti (rumori, gas di scarico, ingombro). Anche sotto questo profilo il progetto in questione tiene conto delle proposte dell'iniziativa. Infatti si prevede che nell'elaborazione del piano direttore si deve aver riguardo a tutti i beni tutelati dalla legge segnatamente alla protezione dell'ambiente.

Da non dimenticare infine che il progetto di legge sulla protezione dell'ambiente all'esame delle Camere federali, e che quanto prima dovrebbe entrare in vigore, fissa criteri ben precisi e molto rigidi in materia che tengono conto di quanto propugnato dall'iniziativa.

Reputiamo quindi che con il presente messaggio l'iniziativa sia da considerarsi evasa.

## 7. Singole disposizioni

### Capo I: Disposizioni generali

Le disposizioni contenute nel Capo I concernono il campo di applicazione della legge, la definizione delle strade pubbliche o aperte al pubblico, la delimitazione delle strade, il divieto di circolazione dei veicoli a motore sulle strade che non sono ad essa destinate, nei terreni aperti e nei boschi, le attribuzioni generali del Cantone e dei Comuni in materia di strade e di sentieri; l'obbligo di pianificare, la gerarchia e la concezione delle strade.

#### Art. 1

Nel primo cpv. è precisato che la legge si applica alle strade pubbliche (cantonali, comunali, patriziali, consortili) e alle strade aperte al pubblico, ossia a tutte quelle strade che, indipendentemente dai rapporti di proprietà, possono essere usate da una cerchia indeterminata di persone (v. art. 2 cpv. 2; RU 100 IV 61, 101 IV 175, 101 Ia 572; Scolari art. 29 n.7).

Applicabili concretamente a quest'ultime strade sono in particolare le norme concernenti la manutenzione (art. 38 e 39), l'uso a scopo di circolazione (art. 44), la chiusura (art. 46 cpv. 2) e in genere le norme sulla polizia delle strade (art. 48, 49, 50 e 52).

Nel secondo cpv. si lascia ai Comuni la facoltà di emanare disposizioni complementari sugli oggetti di loro competenza, segnatamente per quel che concerne le strade comunali e le strade aperte al pubblico. Tali norme dovranno ovviamente essere adottate nella forma del regolamento (di regola, regolamento edilizio) oppure del piano regolatore, come d'altronde avviene ora nella pratica.

Nel terzo capoverso sono riservate le norme delle leggi speciali, in particolare quelle concernenti le strade nazionali che, anche per quanto concerne il diritto cantonale, continueranno ad essere rette dalla menzionata legge di applicazione della legge federale sulle strade nazionali.

#### Art. 2

Nell'art. 2 si dà la definizione di strade pubbliche (quelle di proprietà del Cantone, dei Comuni, dei Consorzi e dei Patriziati; cpv. 1) e delle strade aperte al pubblico (cpv. 2).

E' precisato (cpv. 3) che non 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. Di regola, secondo la dottrina e la giurisprudenza, tali piste non sono considerate cose di uso comune (ZBl. 1978 26; Imboden/Rhinow n. 4 A. Erw. 4 d, n. 115 B. VII).

#### Art. 3

E' stabilito che fanno parte della strada tutte le opere necessarie a un'adeguata sistemazione tecnica della strada.

Il disegno indica perciò le differenti sorte di parti integranti, come:

- il corpo stradale, il quale è essenzialmente composto della sottostruttura, della soprastruttura con il rivestimento, le fognature, le striscie di separazione delle carreggiate, le banchine per la sosta d'emergenza, ecc.;
- i manufatti (ponti, passaggi, muri di sostegno e di rivestimento ecc.) e le opere di protezione (ripari contro le frane, le alluvioni, le valanghe ecc.);
- i raccordi, ossia le opere che collegano le strade importanti con le altre strade;
- i posteggi, le piazze di stazionamento e le aree di servizio;
- la segnaletica verticale e orizzontale, i cartelli indicatori ecc.;
- i centri e le attrezzature per l'esercizio e la manutenzione delle strade.

Potranno essere considerate parte integrante delle strade anche le scarpate, qualora a ragione della loro pendenza o di altro motivo non si possa ragionevolmente pretendere che il confinante le utilizzi.

#### Art. 4

Il cpv. 1 corrisponde al cpv. 1 dell'art. 43 Legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCS).

Nel secondo cpv. si vieta di principio la circolazione dei veicoli a motore su terreni aperti e nei boschi, tranne che per i bisogni dei fondi, riservati i casi particolari, da autorizzare di volta in volta, come corse campestri e altre manifestazioni sportive.

La competenza dei Cantoni a disciplinare la circolazione dei veicoli a motore fuori delle aree soggette alla LCS è riconosciuta dalla giurisprudenza del Tribunale federale (RU 101 Ia 571 ss).

#### Art. 5

L'attuale LSC non chiarisce quali sono i compiti del Cantone rispettivamente degli enti locali a proposito di collegamenti stradali; nell'art. 1 è semplicemente detto che "sono strade cantonali quelle attualmente di proprietà dello Stato o che lo divenissero per decreto del Gran Consiglio". Alcuni criteri sui compiti del Cantone si possono per vero dedurre dagli art. 31 e 32, secondo cui "Per decreto legislativo possono essere assunte dallo Stato in proprietà e manutenzione le strade che collegano comuni, frazioni di comuni o agglomerati importanti, abitati tutto l'anno ....."

Lo Stato non può assumere più di una strada di congiunzione degli abitati di cui sopra con la rete principale ..... sono escluse dall'assunzione le strade congiungenti abitati già provvisti di una strada cantonale, nonché quelle all'interno dell'abitato, in quanto non servano al loro attraversamento".

Con l'articolo in esame vengono specificati i compiti fondamentali del Cantone, dei Comuni e degli altri enti locali:

- il Cantone deve provvedere alla costruzione o all'acquisto e alla sistemazione delle strade e dei sentieri d'importanza generale, come le strade che collegano i grandi poli di traffico, quelle che assicurano i più importanti collegamenti inter regionali e regionali; quelle che garantiscono il collegamento dell'abitato principale di un Comune col resto della rete viaria cantonale, come pure i sentieri di grande interesse turistico;
- i Comuni e gli altri enti locali (Consorti e Patriziati) provvedono alla costruzione, o all'acquisto, alla sistemazione e alla manutenzione delle strade e dei sentieri d'importanza locale o settoriale, come strade di raccolta e di distribuzione del traffico, strade che garantiscono i collegamenti locali, che servono l'insieme dei fondi, quelle pedonali e i sentieri.

L'allestimento del piano direttore delle strade cantonali offrirà l'occasione per una verifica generale della rete delle strade cantonali; eventuali incongruenze che si dovessero riscontrare potranno essere sanate sia con l'assunzione da parte del Cantone sia col trasferimento ai Comuni.

Viene confermato il principio del sussidiamento delle strade che non adempiono per intero i requisiti dell'assunzione, già previsto dagli art. 33 e 34 della LSC vigente (v. art. 46 cpv. 3 del progetto).

## Art. 6

Il Cantone provvede alla pianificazione delle strade cantonali adottando un piano direttore e i piani generali (quest'ultimi analoghi al Piano regolatore del diritto vigente; v. art. 4-13 LCS). Il piano direttore delle strade cantonali fa parte del piano direttore cantonale.

I Comuni devono provvedere alla pianificazione delle strade locali nel quadro della pianificazione locale (Piani regolatori).

## Art. 7

Il progetto di legge prevede di suddividere le strade in cinque categorie:

- le autostrade
  - le strade di collegamento principale
  - le strade di raccolta
  - le strade di servizio
  - le strade pedonali, i sentieri e le piste ciclabili,
- cui corrispondono specifiche funzioni e peculiari caratteristiche di tecnica del traffico, quali sono state elaborate dall'unione dei professionisti della strada (v. norma VSS).

Le autostrade (v. art. 2, 3 e 4 LSN) hanno lo scopo principale di assicurare il transito di un elevato numero di veicoli, di collegare i grandi poli di traffico, consentendo elevate velocità e offrendo un alto grado di sicurezza.

Per questa categoria di strade sono escluse le intersezioni a raso e gli accessi ai fondi (v. anche art. 43 cpv. 3 LCS); la circolazione è limitata alla categoria di veicoli a motore secondo il diritto federale.

Sono in particolare esclusi dalla circolazione sulle autostrade i pedoni, i veicoli a motore che non raggiungono una velocità di almeno 60 km/h, le trattrici e le moto leggere, i veicoli speciali e i veicoli cingolati; è altresì vietato effettuare trasporti speciali, prove di veicoli e manifestazioni sportive, salvo le eccezioni che l'autorità cantonale può autorizzare conformemente alle direttive del Dipartimento federale di giustizia e polizia (v. art. 43 cpv. 3 LCS e art. 35 OLCS).

Le strade di collegamento principale (grosso modo le attuali strade principali secondo la LCS) 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; le cause di disturbo allo scorrere del traffico devono essere limitate al massimo e perciò non è di regola concesso l'accesso diretto ai fondi; mentre gli accessi esistenti dovranno essere soppressi anche quando ciò non sia richiesto da motivi di polizia in senso stretto, se questo è possibile senza inconvenienti o spese sproporzionate per il proprietario dell'accesso. In futuro, questa politica di risanamento dovrà essere perseguita con sistematicità.

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.

Le strade di servizio infine hanno lo scopo di servire i fondi.

La classificazione delle strade faciliterà tra l'altro anche la determinazione dei contributi di miglioria, che, come è noto, devono sempre essere commisurati all'utile patrimoniale derivante a ogni singolo interessato (v. art. 7 Legge sui contributi di miglioria dell'8 marzo 1971). I Comuni potranno per esempio stabilire la misura complessiva dei contributi nei loro regolamenti e PR a seconda della categoria di strada, per esempio 50% del costo delle strade di raccolta e 80% del costo delle strade di servizio dei fondi, come avviene nella più parte dei Cantoni e Comuni della Svizzera (cfr. R. Stüdeli 51 ss; BVR 1978 277 ss).

#### Art. 8

Il disegno di legge stabilisce come principio generale che le strade devono essere concepite secondo metodi tecnici progrediti e con criteri economici. Esse devono in particolare soddisfare alle esigenze della tecnica del traffico e assicurare un andamento economico e sicuro della circolazione. Occorrerà nondimeno temperare tali esigenze con altri interessi parimenti degni di protezione, come quelli della tutela dell'ambiente e dell'impiego economico della proprietà (v. cpv. 3).

Riguardo alla responsabilità civile del proprietario della strada per vizi di costruzione (art. 58 CO) vedi argomentazioni svolte sub art. 38.

#### Capo II: Pianificazione delle strade cantonali

Le norme concernenti la pianificazione delle strade cantonali, sono sicuramente le novità di maggior peso del disegno di legge.

La pianificazione prospettata consente in particolare di:

- fissare l'orientamento generale della politica stradale del Cantone, sulla base di una cognizione globale dei problemi;
- stabilire un programma a lungo termine, indicando le priorità esecutive;
- provvedere alla realizzazione delle opere in modo organico ed armonioso;
- riservare per tempo le aree necessarie.

Essa fornisce inoltre l'occasione per dare all'amministrazione direttive e criteri tecnici di progettazione uniformi e, ai Comuni, indicazioni per lo sviluppo e il coordinamento della pianificazione locale.

La strumentazione della pianificazione prevista dal disegno di legge è a due livelli: il livello della pianificazione direttrice, globale, estesa a tutto il territorio cantonale, di carattere programmatico; il livello della pianificazione particolare di carattere operativo, da elaborare per tutte le zone edificabili delimitate dai piani regolatori e nelle altre zone quando ve ne fosse bisogno (art. 13).

Come già rilevato, questa strumentazione non impedisce l'aggancio con una pianificazione e con una programmazione d'ordine più generale.

## A. Piano direttore

### Art. 9 - 10

Il piano direttore ha per scopo di fissare gli obiettivi generali della politica stradale del Cantone, di stabilire il modo e i mezzi per il loro conseguimento e di fornire indicazioni per coordinare la pianificazione comunale.

A tale scopo, esso deve contenere:

- l'inventario della rete delle strade cantonali;
- indicazioni sulla rete delle strade da costruire o da sistemare, sulle strade da trasferire al Cantone, da cedere ai Comuni o da abbandonare; sulle aree di servizio e sui centri di manutenzione;
- indicazioni sulla classificazione delle singole strade (v. gerarchia delle strade art. 7), le loro caratteristiche e il loro assetto, sulla regolazione generale degli accessi e degli arretramenti e sull'organizzazione della circolazione;
- indicazioni sulle strade cantonali sussidiate dalla Confederazione e su quelle locali sussidiate dal Cantone;
- indicazioni sulle priorità realizzative generali e sul programma d'attuazione nel decennio successivo, col corrispondente piano di finanziamento;
- indicazioni sulla rete delle strade pedonali e dei sentieri d'importanza cantonale (v. art. 5), sulle piste o corsie previste per la circolazione dei velocipedi e sugli itinerari d'interesse regionale per tale traffico;
- indicazioni sull'ubicazione e le caratteristiche di impianti e attrezzature d'importanza cantonale o regionale destinati al traffico dei veicoli, quali grandi parcheggi, posti doganali e centri per il traffico pesante.

Allo scopo di facilitare una più sollecita elaborazione e messa in vigore del piano direttore, si è prevista la possibilità di omettere dalla prima stesura le indicazioni di cui alle lettere g) e h) dell'art. 10, concernenti la rete delle strade pedonali, dei sentieri e gli impianti speciali connessi con la rete stradale; indicazioni che dovranno però essere fornite sollecitamente per mezzo di una procedura di completazione del piano.

Nel cpv. 2 si precisa che nell'elaborazione si deve aver riguardo a tutti i beni tutelati dalla legge, segnatamente alla protezione dell'ambiente.

Di particolare rilievo è il richiamo, fatto nel terzo cpv., alla possibilità di proporre soluzioni alternative, di cui finora si è fatto scarso uso. E' evidente come considerazioni d'ordine politico possano prevalere a considerazioni dell'ordine tecnico o economico, e viceversa; e come queste scelte debbano poter essere valutate correttamente sulla base di proposte alternative da chi in definitiva è responsabile dell'approvazione del piano, uditi i destinatari e l'opinione pubblica.

## Art. 11

Per l'elaborazione, l'approvazione, gli effetti, la durata e la modificazione nella prima stesura del progetto di legge le procedure soprattutto per quanto riguarda l'elaborazione e l'approvazione del piano direttore delle strade cantonali divergono per taluni aspetti dalle norme introdotte con gli articoli 6d 6e 6f e 6g nella legge edilizia il 15 dicembre 1980.

In particolare era riservata la facoltà di inoltrare osservazioni oltre che alle persone pubbliche anche ai privati.

Queste osservazioni dovevano essere presentate al Consiglio di Stato il quale era tenuto ad esaminarle prima di sottoporre il piano al Gran Consiglio e se del caso apportare le opportune modificazioni allo stesso.

Questo tipo di actio popularis avrebbe permesso soprattutto di controllare l'opportunità delle opposizioni pianificatorie e di conoscere per tempo i punti controversi.

Tuttavia considerato che il piano direttore delle strade è una componente del piano direttore cantonale e che, pur conservando la sua specificità, verrà pubblicato con quest'ultimo e non, come a suo tempo previsto, con alcuni anni di anticipo per ovvi motivi di chiarezza legislativa e di uniformità si è reputato opportuno di adeguare le norme riguardanti le procedure di consultazione, di approvazione, di esecutorietà a quelle degli articoli 6d 6e 6f e 6g della legge edilizia.

D'altra parte ci sembra di poter affermare che quanto previsto dai citati articoli, in particolare dai cpv. 2 e 3 dell'art. 6 dia la garanzia di un'ampia partecipazione di tutti all'elaborazione del piano e di un'estesa tutela di tutti gli interessi.

## B. Piani generali

### Art. 12

I piani generali sono dello stesso genere del piano regolatore previsto dal diritto vigente (v. art. 4-13 LSC). Essi hanno principalmente per scopo di riservare il terreno necessario per la futura costruzione delle strade, fissando le opportune linee di arretramento o di allineamento. (Si nota di passata che la linea di arretramento non implica l'obbligo di costruire sulla linea stessa, le nuove costruzioni potendo venire liberamente arretrate anche in misura maggiore, mentre l'allineamento obbliga a costruire sull'arretramento stabilito dal piano).

Una linea delle costruzioni, o allineamento, potrà essere stabilita solo in casi particolari, specialmente per ragioni estetiche (Scolari art. 29 n. 2).

### Art. 13

La riserva del terreno per la costruzione delle strade è particolarmente necessaria nelle zone edificabili; al di fuori di queste, l'esecuzione di lavori che possano compromettere o rendere più onerosa l'esecuzione delle opere è assai più remota.

Il disegno di legge stabilisce perciò l'obbligo per il Cantone di elaborare piani generali per tutte le zone edificabili previste dai PR comunali e, nelle altre zone, a seconda del bisogno.

Per assicurare la disponibilità delle aree necessarie già nella fase di studio, il Dipartimento può delimitare zone in cui è vietato, salva approvazione, costruire o trasformare costruzioni esistenti e, in genere, ogni intervento che possa intralciare o rendere più onerosa l'esecuzione dell'opera allo studio.

La conseguenza è che le domande di costruzione concernenti tali zone potranno essere sospese in virtù all'art. 50 LE (si veda in proposito l'abbondante dottrina e giurisprudenza).

La delimitazione delle zone riservate (zone di studio del tracciato stradale) ha quindi in definitiva lo scopo di rendere tempestivamente edotti gli interessati che in un determinato territorio sono in corso studi di pianificazione, permettendogli così di adottare le cautele del caso (informazioni presso il Dipartimento, domanda di licenza preliminare secondo l'art. 51 LE ecc.) prima di compiere atti di disposizione (acquisto di terreni a scopo edilizio, progettazioni ecc.). Ne trarrà evidente giovamento la sicurezza dei rapporti giuridici.

Si nota che il termine di due anni di sospensione delle domande di costruzione previsto dall'art. 50 LE può essere prorogato dal Consiglio di Stato di tre anni al massimo per giustificati motivi (v. cpv. 4).

#### Art. 14 - 17

I piani generali previsti dal disegno di legge sviluppano e precisano nei particolari le previsioni del piano direttore (art. 12 cpv. 1). In questo senso essi possono senz'altro essere ritenuti atti d'esecuzione di precedenti decisioni del Legislativo. Il disegno di legge prevede pertanto che l'approvazione sia mantenuta al livello governativo.

Le misure di salvaguardia della pianificazione, dal momento della pubblicazione dei piani (art. 14 cpv. 2), sono uguali a quelle previste dall'art. 25 bis LE (blocco edilizio).

#### Art. 18

La durata dei piani è di 15 anni, uguale a quella degli attuali piani regolatori delle strade cantonali, con facoltà di ripresentazione alla scadenza, osservata la procedura d'approvazione. Le modificazioni devono essere introdotte osservando la procedura prevista per l'approvazione (parallelismo delle forme: v. RU 94 I 36; 101 Ia 591; ZEL 1977 278).

A differenza del diritto vigente, non si propone la possibilità di prorogare la durata dei piani (v. art. 8 LSC), problema che potrebbe porre delicati problemi in punto alla tematica dell'espropriazione materiale (che può risultare non solo dalla restrizione in se stessa; Grisel 406; Scolari art. 26 n. 15 e riferimenti), ma anche dalla sua durata (RU 89 I 461 s).

Infatti, secondo l'art. 39 Legge d'espropriazione, al quale vien fatto rinvio (art. 17 cpv. 2), se una restrizione della proprietà ha conseguenze equivalenti a quelle d'un'espropriazione, chi si ritiene leso deve far valere le pretese d'indennità, pena la perenzione, entro un anno dal giorno in cui è diventato definitivo il provvedimento dal quale si vogliono far derivare le pretese.

Per le restrizioni imposte dai piani generali, il decorso del termine di un anno implica quindi l'estinzione del diritto di far valere le pretese per tutto il rimanente periodo di validità dei piani stessi. Qualora i piani vengano riproposti per un ulteriore periodo, ricomincerà a decorrere un nuovo termine di un anno, anche se la precedente restrizione viene semplicemente confermata, poiché in realtà si tratta di una nuova restrizione, quella precedente essendo decaduta col decorso del termine di durata (cfr. Scolari art. 26 n. 5 e 6).

Come si vede, la possibilità di prorogare puramente e semplicemente il termine di durata dei piani, quale è prevista dal diritto vigente, creerebbe una situazione d'incertezza difficilmente conciliabile con la garanzia della proprietà, rispettivamente con la possibilità di far valere le pretese per espropriazione materiale.

### Capo III: Costruzione delle strade

L'attuale diritto separa la costruzione e la correzione delle strade cantonali in due diversi capitoli (capitoli III-IV). Non v'è tuttavia alcuna ragione particolare che giustifichi tale separazione, giacché anche il correggere una strada implica le stesse operazioni del costruirla, ossia l'elaborazione di progetti e preventivi, l'approvazione e lo stanziamento di crediti necessari all'esecuzione dell'opera ecc. ecc. L'art. 22 della LSC prevede d'altronde che anche per la correzione delle strade si applica la procedura stabilita per la costruzione.

In verità le norme procedurali vere e proprie previste dal diritto vigente sono poi solo due: quelle degli art. 14 e 16, le altre riguardano il finanziamento (art. 15), i contributi comunali patriziali e privati (art. 16, 17, 18, 20, 23 e 24); i sussidi concessi dallo Stato ai Comuni per la costruzione di sottopassi e l'esecuzione d'impianti semaforici (art. 24 bis e 24 ter).

Ora, l'art. 14 LSC prevede che la procedura per le costruzioni stradali è regolata dalla legge di espropriazione, esclusa la facoltà di fare opposizione all'espropriazione e la facoltà di chiedere la modifica dei progetti di un'opera iscritta nel piano regolatore cantonale; mentre l'art. 16 si limita a dire che il Consiglio di Stato stabilisce in linea preliminare il comprensorio e la percentuale di contributo a carico di ciascun Comune; che i Comuni possono ricorrere entro 30 giorni per contestare i progetti dell'opera, l'obbligo di partecipare alle spese e la percentuale imposta al complesso dei Comuni o ad alcuni di essi; e che il Gran Consiglio esamina e decide i ricorsi, approva i progetti e autorizza l'esecuzione dell'opera.

Questa procedura era in armonia con la legge di espropriazione del 16 gennaio 1940, la quale prevedeva:

- a) che i progetti e i preventivi per le opere dello Stato, erano provvisoriamente approvati dal Consiglio di Stato, il quale doveva indicare, con decreto motivato:
- i Comuni e i Patriziati chiamati a partecipare alla spesa;
  - la partecipazione a carico degli stessi e le singole quote;

- se si faceva luogo al prelievo di contributi a carico dei privati;  
(cfr. art. 10);
- b) che i progetti, i preventivi e il decreto del Consiglio di Stato erano depositati presso le cancellerie comunali per il periodo di un mese, con pubblicazione nel Foglio ufficiale e negli albi comunali (art. 11);
- c) che il diritto di ricorso spettava:
  - ai singoli Comuni per contestare la pubblica utilità o i progetti dell'opera, l'obbligo di partecipare alle spese e la percentuale imposta al complesso dei Comuni o ad alcuni di essi;
  - ai patriziati per contestare la pubblica utilità dell'opera e la percentuale di contributo loro incombente;
  - agli altri enti pubblici e ai privati che giustificano un interesse a contestare la pubblica utilità  
(cfr. art. 12);
- d) che al Gran Consiglio spettava di decidere i ricorsi, di approvare i progetti e di autorizzare l'esecuzione dell'opera conferendole il carattere di pubblica utilità (art. 14).

Analogha procedura era prevista per le opere dei Comuni e dei Patriziati; i ricorsi contro la pubblica utilità ecc. erano decisi dal Consiglio di Stato con facoltà di ricorso al Gran Consiglio (cfr. art. 15/21).

La nuova legge di espropriazione dell'8 marzo 1971 non prevede più una procedura preliminare intesa ad accertare la pubblica utilità dell'opera e con essa la facoltà di tutti coloro che dimostrano un interesse di far valere le loro ragioni in via di ricorso; la legge si limita a regolare la procedura espropriativa in senso stretto. In particolare, a chi non è parte nel procedimento non è offerta la possibilità di far udire la propria voce. La situazione non è dunque soddisfacente, specie se si tien conto di quanto si richiede ai privati per ottenere un permesso di costruzione.

Nel presente capo viene perciò istituita una confacente procedura d'approvazione, in cui vien data ampia possibilità ai privati e agli enti pubblici di far valere i loro diritti, procedura che per l'essenziale è d'altronde prevista dalla legislazione di tutti i Cantoni (v. per esempio § 29 Baugesetz des Kantons Aargau, del 2 febbraio 1971) e persino dalla Legge federale sulle strade nazionali, dell'8 marzo 1960, v. art. 26 ss; v. anche art. 10 Legge cantonale di applicazione della legge federale sulle strade nazionali, del 7 novembre 1960).

Riguardo al contenuto, all'elaborazione e all'approvazione dei progetti di altre strade pubbliche (consortili, patriziali ecc.) o aperte al pubblico, fanno stato le norme delle leggi speciali (LRT, LC ecc.), rispettivamente quelle della LE in punto alla procedura per i permessi di costruzione.

## A. Strade cantonali

### Art. 19 - 20

L'art. 19 stabilisce che i progetti esecutivi delle strade cantonali devono contenere indicazioni sullo scopo, l'assetto, lo sviluppo planimetrico e altimetrico e i particolari tecnici dell'opera, compresi gli impianti accessori e la protezione esterna (correzione di corsi d'acqua, ripari contro la caduta di sassi e valanghe, ecc.). I progetti devono altresì indicare le linee di arretramento e di allineamento, le quali possono avere un'incidenza ai fini dell'indennità d'espropriazione (possibilità di utilizzazione futura dei fondi, deprezzamento della frazione residua, ampliamento dell'espropriazione ecc.).

La specificazione dei particolari tecnici relativamente al contenuto e alla forma dei progetti (qualità e quantità degli allegati, scala dei piani ecc.) viene rimandata al regolamento di applicazione della legge per evidenti ragioni di competenza.

Riguardo alla procedura d'elaborazione dei progetti viene ripreso il concetto della collaborazione dei Comuni, della cui portata e significato s'è già detto sub art. 11.

### Art. 21 - 25

a) La procedura d'approvazione prevista è nell'essenziale modellata su quella della LE per le domande di costruzione (v. LE art. 41 ss). E' in particolare prevista la pubblicazione dei progetti, corredati del piano di finanziamento (che indicherà in specie i contributi a carico dei Comuni), per il periodo di 30 giorni presso le cancellerie dei Comuni interessati dall'opera, con avviso nel Foglio ufficiale e negli albi comunali, e la facoltà di fare opposizione da parte di tutte le persone che dimostrano un interesse legittimo (art. 21 e 22).

Le opposizioni sono decise dal Consiglio di Stato prima di sottoporre i progetti all'approvazione del Gran Consiglio (art. 21 cpv. 3). La decisione del Consiglio di Stato è definitiva; è peraltro chiaro come il Gran Consiglio, deliberando sul progetto, possa valutare differentemente le opposizioni, adottando soluzioni diverse da quelle proposte dal Governo.

Ai Comuni è tuttavia data la facoltà di ricorso al Gran Consiglio, avendo voluto tener specialmente conto del fatto che i Comuni sono di regola chiamati a contribuire alle spese, e che possono avere interessi particolari da far valere a tutela dell'autonomia che l'ordinamento giuridico nell'insieme gli riconosce.

- b) Si rileva che nell'art. 23 cpv 2 è data al Consiglio di Stato la competenza di decidere sui progetti che implicano una spesa non superiore a fr. 200'000.-- (limite non sottoposto a referendum giusta l'art. 60 Cost. cant.).
- c) La suddetta procedura di pubblicazione approvazione ecc. non è evidentemente da mettere in atto per lavori di semplice manutenzione o di ripristino di opere distrutte da eventi naturali o da altre cause, ovvero, per tutti quei lavori prevalente-

mente intesi a conservare lo stato e l'uso delle strade esistenti e che non modificano in modo apprezzabile né l'opera né l'aspetto dei luoghi.

- d) Secondo l'art. 25 del disegno l'approvazione decade se i lavori non sono iniziati entro cinque anni dalla decisione. Se il termine trascorre infruttuoso si dovrà quindi fare una nuova pubblicazione. E' invero impensabile che un progetto approvato da molto tempo possa ancora essere eseguito, quando la situazione di fatto e di diritto fosse magari mutata sostanzialmente, senz'esperire una nuova procedura d'approvazione. Non deve poi essere dimenticato che l'approvazione ha significativi effetti giuridici, specialmente quello dell'implicita dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, che non potrà più essere contestata nella successiva procedura d'espropriazione (art. 24).

#### Art. 27 - 31

Nella sostanza vengono confermati gli oneri comunali previsti dal diritto vigente. Viene in particolare confermato il principio secondo cui i contributi comunali alle spese di costruzione o di correzione delle strade non possono superare di regola il 50% della spesa, dedotti eventuali sussidi federali. A dire il vero la misura è persino un poco mitigata, essendo stata abbandonata la norma dell'art. 23 LSC secondo cui, nel caso di correzione di una strada su richiesta del Comune, il contributo di questi poteva raggiungere il 70% delle spese.

Anche i criteri della commisurazione di contributi rimangono sostanzialmente gli stessi; vien tuttavia precisato (art. 27 cpv. 2) di come si debba tener conto dell'ammontare presumibile dei contributi a carico dei privati, incassati dai Comuni.

Viene invece abbandonata la possibilità di prelevare contributi dai Patriziati posti nella giurisdizione dei Comuni interessati (art. 18 LSC), sia per la nulla o quasi utilizzazione fatta finora della facoltà, sia per la particolare situazione economica in cui versano oggi i Patriziati.

I sussidi ai Comuni per la costruzione di sopra e di sottopassi, come pure per l'esecuzione d'impianti luminosi (art. 24bis e 24ter LSC), sono confermati.

#### Art. 31

La norma in esame conferma nella legge la prassi secondo cui, prima di espropriare, lo Stato deve cercare di acquisire i fondi e gli altri diritti necessari all'esecuzione dell'opera per mezzo di trattative bonali. La maggior parte delle leggi sulle strade, e anche quelle di espropriazione, contengono disposizioni analoghe alla presente.

## B. Strade comunali

### Art. 33 - 37

Rispetto a quanto detto sopra riguardo ai progetti delle strade cantonali si devono rilevare le seguenti differenze:

- a) la facoltà di fare opposizione all'opera è estesa a ogni cittadino attivo domiciliato nel Comune, analogamente a quanto previsto dall'art. 43 LE per le domande di costruzione;
- b) la decisione sulle opposizioni spetta al legislativo comunale, che la deve adottare contemporaneamente a quella di eseguire l'opera (v. art. 12 n. 9 LOC);
- c) contro la decisione del legislativo comunale è dato ricorso conformemente alla LOC (v. art. 154 ss LOC);
- d) la procedura dev'essere ripetuta se i lavori non sono iniziati nel termine di 5 anni.  
L'apertura della procedura d'espropriazione è equiparata a inizio lavori.

Con queste disposizioni, l'approvazione dei progetti di strade comunali viene convenientemente inquadrata nel contesto procedurale della LOC, senza creare inutili norme d'eccezione, che sono sempre fonte d'incertezza e di contestazione.

### Capo IV: Manutenzione delle strade

#### Art. 38

L'articolo enuncia il principio secondo cui le strade devono essere mantenute secondo criteri tecnici ed economici progrediti, tenuto conto della loro destinazione.

Ciò non significa tuttavia che si possa poi esigere dal proprietario della strada una perfezione rispondente a un ideale tecnico-teorico, dovendosi tener conto delle circostanze, delle necessità pratiche e delle spese necessarie, le quali ultime devono rimanere in una proporzione ragionevole coi mezzi finanziari a disposizione (RU 91 II 199 e 102 II 346).

La responsabilità del proprietario per difetto di manutenzione (art. 58 CO) potrà quindi, in particolare, essere invocata soltanto nel caso in cui la strada non offra una sicurezza sufficiente per lo scopo cui essa è destinata (RU 56 II 92, 58 II 116 e 360, 59 II 395, 102 II 346 e riferimenti e 103 II 243; Rep. 1933 13, 1934 16 e 1955 287) e, specialmente, nel caso in cui siano state omesse misure elementari (RU 76 II 217 s., 78 II 152, 89 II 334, 91 II 199 e 102 II 344).

Il regolamento specificherà le norme tecniche e organizzative particolari.

#### Art. 40

In quest'articolo vengono riassunti gli oneri di manutenzione delle strade cantonali a carico dei Comuni, attualmente stabiliti dagli art. 27 e 28 LSC, ossia l'obbligo dei Comuni di:

- 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, posti nella zona edilizia.

Quale contropartita si prevede di lasciare poi ai Comuni il provento delle tasse per occupazione dell'area pubblica di cui provvedono alla manutenzione (materia da regolare con legge speciale, v. art. 45 cpv. 5).

#### Capo V: Trasferimento e abbandono di strade

##### Art. 41 - 42

Con questi due articoli viene regolato il trasferimento al Cantone di strade pubbliche (comunali, consortili o patriziali) necessarie per l'adempimento di compiti di portata generale, come pure il trasferimento ai Comuni di strade pubbliche (cantionali, consortili e patriziali) quando ciò risponda a esigenze d'interesse locale.

Il trasferimento volontario, cioè quando il cedente e il cessionario sono d'accordo, non pone evidentemente alcun problema particolare. E' invece diverso il caso quando un accordo non interviene.

In questo caso dovrà essere presa una formale decisione amministrativa, in cui saranno fissate le condizioni del trasferimento (v. anche J. Leyvraz p. 15).

L'organo meglio situato per assolvere tale compito è il Gran Consiglio, cui spetta in particolare di decidere della rete e della classificazione delle strade cantionali. Restano ovviamente riservate le disposizioni delle leggi speciali (v. art. 1 cpv. 3 del progetto), come quella della legge RT circa l'assunzione di opere consortili da parte dei Comuni e dei Patriziati (art. 81 LRT), che affida la competenza a decidere al Consiglio di Stato.

A questo riguardo si deve ancora rilevare come il trasferimento di una cosa di dominio pubblico da un titolare della sovranità a un altro, sotto salvaguardia della sua destinazione a uso pubblico e senza costituzione di diritti privati di proprietà o di altri diritti reali, si opera o sulla base di una decisione amministrativa (ovviamente soggetta a tutti i rimedi di diritto stabiliti dall'ordinamento giuridico) oppure sulla base di un contratto di diritto amministrativo. La stipulazione di un contratto di diritto civile è esclusa, poichè si tratta dell'adempimento di compiti d'interesse pubblico, non della regolazione di rapporti di diritti privati tra persone poste su piede di parità (Grisel 219; Zwahlen, RDS 1958 II 461 ss.; RU 103 II 318, 103 Ia 509, 102 II 57, 99 Ib 120, 95 I 418 ss., 93 I 509 ss., 87 I 281, 81 I 393, 78 II 27).

L'iscrizione nel registro fondiario del trapasso (peraltro non prevista dal diritto cantonale, v. art. 944 cpv. 1 CC), può avvenire senz'altra formalità o sulla base della decisione o sulla

base del contratto amministrativo. L'iscrizione ha poi solo un mero carattere dichiarativo e non costitutivo: essa costituisce unicamente un'operazione di registrazione e non ha gli effetti dell'iscrizione nel registro fondiario previsti dal CC (Homberger art. 944 n. 14).

Per il trasferimento di strade private, aperte o no al pubblico, è invece necessario far capo alla procedura d'espropriazione (principio della garanzia della proprietà), salvo beninteso il caso in cui il proprietario dia la sua adesione alla destinazione pubblica della strada. In generale l'ente pubblico non deve poi pagare alcuna indennità; l'espropriato non è infatti che raramente lesa nei propri diritti dall'atto espropriativo, che lo libera anzi dall'obbligo di provvedere alla manutenzione senza togliergli l'uso della strada (Grisel, 291; Imboden/Rhinow vol. II, n. 116; Scolari art. 16 n. 53).

#### Art. 43

Eccettuate le cose pubbliche per natura (corsi d'acqua, laghi, terreni non coltivabili, come le rupi, le franate, i ghiacciai, i nevai e le sorgenti che ne scaturiscono: v. art. 664 CC), di principio un bene entra a far parte delle cose pubbliche d'uso comune solo mediante un atto giuridico di destinazione, che ne determina la demanialità (Widmung, Indienststellung, affectation; Wicki 15 ss.; Meyer-Hayoz, art. 664 n. 109 ss.; RU 71 I 433 ss., 74 I 41; JT 1967 III 26); non è tuttavia necessario che la cosa sia già disponibile per l'uso pubblico al momento della decisione (Imboden/Rhinow vol. II n. 116 IV; v. anche sentenze in RU 103 II 227 ss. e in Rep. 1978 2 ss. a proposito dell'esclusione dell'ipoteca legale su fondi del demanio pubblico).

La demanialità della cosa può essere soppressa (Entwidmung, Ausserdienststellung, Kassierung, désaffectation) solo mediante un atto analogo a quello di destinazione, ossia solo rispettando quel parallelismo delle forme di cui si è già detto sub art. 18 (cfr. anche Meier-Hayoz, art. 664 n. 109; Wicki 25).

Il presente articolo regola la procedura di abbandono delle strade pubbliche tenendo appunto conto di queste esigenze giuridiche.

La decisione sull'abbandono di una strada è problema politico e non giuridico, alla stessa stregua della decisione di costruire una strada. Nella pratica è chiaro che saranno abbandonate solo le strade o tratti di strada che abbiano perduto ogni interesse pubblico.

La decisione sull'abbandono di strade cantonali avviene di regola o nel quadro del piano direttore delle strade oppure nel quadro dell'approvazione di progetti esecutivi; ciò non esclude ovviamente che la decisione di abbandono possa avvenire anche al di fuori di tali procedure.

La decisione sull'abbandono di strade di proprietà degli enti minori spetta ai rispettivi organi, secondo le competenze attribuite loro dalla legge che li disciplina (LOC, LOP, LC, LRT).

Non sembra necessario subordinare la decisione di questi enti all'approvazione preliminare dell'autorità di vigilanza, alla qua-

le è d'altronde conferito per legge un potere d'intervento d'ufficio (v. in particolare art. 148bis e 148ter LOC, art. 112 ss LOP); senza dimenticare che la decisione è poi sempre impugnabile in via di ricorso, conformemente alle leggi rispettivamente applicabili (LOC, LOP, LC, LRT).

Nel quarto cpv. dell'art. è infine stabilito che, cessata la destinazione pubblica della strada, cioè dopo la decisione di abbandono, pubblicazione ecc., le strade che non vengono cedute in proprietà a terzi entrano a far parte dei beni patrimoniali del proprietario. A partire da questo momento sarà quindi, in principio, applicabile a detti beni il regime giuridico della proprietà privata (Kuttler, ZBl. 1976 418; Scolari art. 29 n. 17). Da questo momento cessano in particolare l'inalienabilità, l'imprescrittibilità, l'incapacità di possesso, d'ipoteca, di diritti reali ecc., qualità che predominano invece quando si tratta di beni demaniali pubblici (cfr. a quest'ultimo riguardo, Meier 18; Zanobini vol. IV 9).

#### Capo VI: Norme di polizia

Sotto questo capo sono raggruppate le norme essenziali concernenti l'uso e la chiusura delle strade, la formazione di accessi ai fondi, l'esecuzione di scavi, costruzioni e piantagioni nelle adiacenze delle strade, la costruzione di centri commerciali e di altri impianti che generano un traffico eccezionale.

#### Art. 44

La competenza del Cantone e dei Comuni a vietare, limitare o disciplinare la circolazione su determinate strade, quale è fissata nel secondo cpv. di quest'articolo, è data dall'art. 3 LCS. Il regolamento di applicazione della legge dovrebbe fissare il modo e la forma della pubblicazione delle relative decisioni, con indicazione dei mezzi e dei termini di ricorso (v. art. 82 Ordinanza federale sulla segnaletica stradale); il difetto di pubblicazione implica infatti che la violazione della prescrizione non rende colpevole d'infrazione alle norme della circolazione l'utente della strada, salvo il caso in cui egli abbia messo in pericolo altri utenti che si fossero fondati sull'apparenza di legalità risultante dal segnale (RU 103 IV 190 ss). E' stato così mandato esente da pena l'utente che aveva violato un divieto di parcheggio, il TF avendo negato l'esecutività della decisione perchè non pubblicata secondo le norme prescritte dalla citata ordinanza federale (cfr. RU 103 IV 191 s).

#### Art. 45

a) Le strade sono cose di uso comune.

In principio, il godimento e l'uso delle cose di uso comune è stabilito dai Cantoni e dai Comuni (specialmente per le cose soggette alla loro sovranità), che lo possono sopprimere o ridurre (art. 664 CC; RU 88 I 23, 95 II 19 e 100 Ia 136). Il diritto cantonale e comunale di disporre sull'uso delle strade pubbliche è tuttavia limitato dalla legislazione federale (fondata principalmente sugli art. 36bis, 37 e 37bis Cost.

fed.), concernente in particolare la costruzione e l'uso delle strade nazionali, l'alta vigilanza della Confederazione sulle strade alla cui conservazione ha interesse, il divieto di riscuotere tasse per l'uso delle strade aperte al pubblico nei limiti dello scopo cui queste sono destinate, la facoltà della Confederazione di stabilire disposizioni sugli autoveicoli e i velocipedi e di dichiarare aperte interamente o in misura limitata certe strade aperte al grande transito (v. LCS; Scolari art. 29 n. 19 ss).

b) La concezione giuridica dominante distingue tre forme d'uso delle cose di dominio pubblico;

- l'uso comune
- l'uso comune accresciuto
- l'uso particolare.

Poichè si tratta di stabilire a quale grado d'intensità o qualità l'uso passa da una forma all'altra, il più delle volte è difficile distinguere l'uso comune dall'uso comune accresciuto, e l'uso accresciuto dall'uso particolare.

La tendenza della dottrina più recente è perciò quella di limitare la distinzione a due sole forme: uso comune e uso speciale (Scolari art. 29 n. 20 e riferimenti).

#### 1. L'uso comune

E' in particolare da considerare uso comune delle strade pubbliche la circolazione a piedi, a cavallo o con veicoli, il normale parcheggio nei luoghi a tale scopo riservati o la loro sosta per il carico e per lo scarico delle persone e delle merci.

L'uso comune implica pure in principio il diritto di accedere ai fondi privati adiacenti alla strada pubblica; sono ovviamente riservati i casi in cui, secondo la destinazione e lo scopo della strada, tale accesso è escluso, come per le autostrade, per le quali, in ragione delle loro particolari caratteristiche tecniche non esistono fronteggianti nel senso comune del termine (Scolari art. 29 n. 21 e riferimenti).

L'uso comune è libero, uguale e gratuito; di principio, è esente da permesso.

#### 2. L'uso speciale

L'uso speciale si distingue essenzialmente da quello comune per il carattere individuale e utilitaristico che vien fatto del bene pubblico.

Costituisce in particolare uso speciale di una cosa pubblica l'esposizione e la vendita di merci, il deposito di materiali, la posa di ponteggi e di steccati per la costruzione e la riparazione di edifici; lo stazionamento dei veicoli ai fini commerciali, il parcheggio continuato dei veicoli, specialmente di notte, l'occupazione con condotte di acque potabili, tubi di fognatura o di scolo, di gas e simili, fili di correnti elettriche, aeree o sotterranee; la sporgenza di insegne, gronde, balconi, ecc. (Scolari art. 29 n. 24 e le numerose citazioni).

L'uso speciale di una cosa pubblica è subordinato al permesso dell'autorità ed è di regola soggetto al pagamento di una tassa.

Il permesso non può essere negato se non vi ostano motivi di polizia e se l'utilizzazione prevista è conforme alla destinazione della strada.

Le modalità tecniche di queste utilizzazioni saranno specificate nel regolamento della legge.

- c) Nel presente articolo sono fissati i suddetti principi, ossia che le strade pubbliche possono servire per bisogni diversi da quelli della circolazione, previo ottenimento di un permesso speciale, se l'uso previsto è conforme alla destinazione della strada e se non vi ostano motivi di polizia. Quanto alle tasse d'uso vien fatto rinvio a una legge speciale, in cui saranno stabiliti i casi e i criteri dell'imposizione per tutte le utilizzazioni di beni pubblici (quindi non solo delle strade) non stabilite da leggi particolari o stabilite in modo non conforme alle esigenze di legalità poste dalla dottrina e dalla giurisprudenza in tale materia (cfr. RU 100 Ia 139 e riferimenti).

#### Art. 46 - 47

Nell'art. 46 sono fissati criteri e procedura per la chiusura delle strade nel periodo invernale; nell'art. 47 è invece trattato il caso della chiusura di strade per l'esecuzione di lavori. La novità essenziale è rappresentata dalla norma secondo la quale al fronteggiante cui derivi un danno grave dalla chiusura di una strada per l'esecuzione di lavori che non sia dovuta a cause di forza maggiore (come frane, valanghe e alluvioni) dev'essere riconosciuta un'equa indennità.

Secondo la giurisprudenza del TF, il fronteggiante non ha alcun diritto soggettivo a un uso più intenso della strada pubblica. Egli deve perciò tollerare, come ogni altro utente, che l'uso venga limitato.

Anche se di fatto gliene deriva un maggior danno, non può far valere, salvo che la legge disponga altrimenti, una lesione di un diritto e, conseguentemente, invocare la garanzia della proprietà per opporsi alle disposizioni dell'ente pubblico. La scomparsa o le restrizioni dell'uso della strada (abbandono, modificazione del livello o del tracciato ecc.), come per qualsiasi altra cosa d'uso comune, non lo legittima né a domandare il ripristino né a ottenere un'indennità, quand'anche avesse pagato contributi di miglioria, salva l'eccezione, fondata sul diritto espropriativo, del proprietario che a seguito d'espropriazione parziale perda ogni accesso alla via pubblica (cfr. Scolari art. 29 n. 29 e l'abbondante giurisprudenza ivi citata; Imboden/Rhinow n. 2 117 III).

Ma questa giurisprudenza è però a ragione criticata dalla dottrina, specialmente da Imboden (vol. II n. 422 III) e da Imboden/Rhinow (vol. II n. 117 III).

Diverse legislazioni cantonali garantiscono persino il diritto d'accesso al fronteggiante, obbligando l'ente pubblico a sostituir-

re gli accessi che vengono soppressi o a versare un'indennità (Grisel 297). Pure la giurisprudenza e la legislazione germaniche riconoscono una situazione particolare al fronteggiante, ammettendo per esempio il diritto a un'indennità nel caso dell'interruzione dell'uso della strada per un prolungato periodo di tempo.

Si propone perciò, per evidenti ragioni di giustizia, di trattare alcuni casi di danno grave a causa della chiusura di strade per lavori in modo analogo a quelli di un'espropriazione materiale (v. anche Scolari art. 29 n. 31).

#### Art. 48

In quest'articolo sono fissati i criteri secondo i quali è autorizzata la formazione di accessi ai fondi, rinviando al regolamento le norme tecniche particolari (v. ad esempio gli allegati annessi al Regolamento della legge attuale in RL n. 235).

Si deve rimarcare che l'accesso ai fondi può essere autorizzato solo se ciò è compatibile con la destinazione della strada e con la sicurezza del traffico; esso dev'essere negato, anche quando la classificazione delle strade non lo esclude di principio, segnatamente se vi è da attendersi un intralcio o un pericolo o un perturbamento intollerabile della circolazione.

E' altresì palese che, mutando le circostanze, l'autorità può modificare in seguito il permesso concesso, o anche revocarlo, senza che l'avente diritto possa pretendere indennità qualsiasi (v. art. 45 cpv. 4), e ciò indipendentemente dalla firma delle convenzioni precarie diffuse nella pratica (RU 101 Ia 191). In realtà simili convenzioni sono di per sé inutili poiché già col permesso l'autorità può stabilire le condizioni della concessione, rendendo opportunamente attento il richiedente della speciale situazione in cui potrebbe venire a trovarsi in caso d'esecuzione di futuri lavori o di cambiamento della situazione del traffico (cfr. Scolari art. 29 n. 28, 32 e 33 e l'abbondante giurisprudenza e dottrina ivi citate).

Da rilevare infine che l'obbligo di chiedere il permesso per la formazione e la modificazione (anche solo dell'uso) degli accessi alla strada pubblica è espressamente stabilito nel cpv. 2 dell'art. 46.

#### Art. 49 - 53

La sicurezza del traffico sulle strade esige che sia tenuta lontana ogni ragionevole fonte di danno o di pericolo che possa provenire dai fondi adiacenti. Sono perciò vietati nell'interno delle linee di arretramento o di allineamento i depositi di materiali, le piantagioni, le cinte e gli impianti che, impedendo la visuale, possono menomare la sicurezza del traffico (art. 53 cpv.1).

Anche gli impianti e le piantagioni esistenti, che impedissero la visuale, devono essere rimossi a richiesta del proprietario della strada, il quale sarà tenuto a pagare un'equa indennità nel caso in cui al proprietario del fondo derivassero oneri particolari oppure danni gravi.

Ove non sia possibile trovare un accordo, per tali risarcimenti,

la controversia sarà decisa dai Tribunali d'espropriazione secondo la procedura prevista per i casi d'espropriazione materiale (art. 39 LEspr.).

#### Art. 51

a) Numerosi studi compiuti da specialisti confermano che costruzioni di centri commerciali del tipo "supermercato", "centro d'acquisto" e simili sono generatrici di un traffico considerevole: all'incirca dieci volte di più della media delle attività urbane (industria, attività terziarie amministrative, abitazioni a forte densità).

Le analisi compiute presso il supermercato di Carrefour-Romanel e presso il centro commerciale Migros-MMM a Créssier hanno per esempio permesso di sottolineare:

- l'ampiezza del volume di circolazione generata (tra 13'000 e 15'000 spostamenti di veicoli per centri commerciali semiurbani da 13'000 a 14'500 mq. di superficie di vendita);
- l'intensità della circolazione (punte giornaliera dell'ordine di 100-110 spostamenti di veicoli per ogni 100 mq. di superficie di vendita);
- la concentrazione del traffico nei giorni di sabato (superiore del 70/80% della media settimanale);
- la concentrazione del traffico nelle ore di punta (14% del traffico giornaliero, cioè 7/8 veicoli entranti / uscenti ogni 100 mq di superficie di vendita);
- l'accresciuto bisogno di superficie di parcheggi (tre o quattro volte superiore alla superficie di vendita);
- il ruolo insignificante, per i centri regionali o periferici, del trasporti pubblici e dei pedoni (all'incirca il 5% nella ripartizione globale del traffico secondo i mezzi di trasporto).

(Cfr. P.H. Bovy e J. L. Biermann, Bulletin technique de la Suisse Romande, 1975, 329).

Poichè anche nel nostro Cantone sono state presentate diverse domande di costruzione di centri commerciali di tal genere, si stima senz'altro opportuno chiarire in questa legge le condizioni che devono essere adempite per la loro autorizzazione, per quel che concerne i problemi del traffico.

In altre parole si tratta di stabilire una prescrizione d'urbanizzazione dei fondi per questo tipo di costruzioni limitatamente ai problemi della strada; gli altri problemi, in particolare quelli della presenza delle altre infrastrutture di base (canalizzazioni, acquedotti ecc.), come pure quelli concernenti la destinazione d'uso del suolo (ubicazione ecc.), devono invece essere studiati e risolti nel quadro delle leggi specifiche, rispettivamente nel quadro della sistemazione territoriale.

Una disciplina legislativa di questi problemi non è d'altronde una novità, essendo nota a diversi Cantoni (Zugo, Basilea-Cam-

pagna, Friburgo, San Gallo, Zurigo, ecc; anche dottrina e giurisprudenza si sono occupate del problema in tempi recenti; v. per esempio sent. in RU 102 Ia 104, JT 1978 I 378, ZBl. 1976 340; Saladin e Lanz, Rechtliche Probleme im Zusammenhang mit Einkaufszentren, ZBl. 1976 89 ss; J. Richter Verkers-Charakteristik bei Einkaufszentren, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner, Zurigo 1975; Bry e Biermann, op. cit.).

- b) Cadono sotto le prescrizioni dell'art. 51 i centri commerciali che hanno una superficie di vendita di almeno mq. 2000 (v. per esempio il decreto 13 marzo 1975 di Basilea-Campagna, riportato in ZBl. 1976 335; v. pure Richter, op. cit., 3; Norme VSS n. 640 601). E' infatti a partire da questa dimensione che un centro di vendita genera problemi di traffico e di circolazione del tutto diversi da quelli cagionati dalle usuali attività commerciali.

Le condizioni che devono essere adempiute per autorizzare la costruzione e l'esercizio di un centro commerciale, per quanto concerne la strada e l'organizzazione della circolazione, vengono pertanto fissate come segue:

- la rete stradale di accesso deve essere adeguata e disporre di una riserva di capacità sufficiente, tenuto segnatamente conto dell'incremento del traffico in generale e di quello procurato dalla nuova costruzione in particolare. A tale scopo si dovrà specialmente tener conto delle previsioni pianificate e dei pronostici di sviluppo del traffico veicolare;
- la regolazione della circolazione deve essere garantita dal profilo tecnico, cioè devono essere esclusi intralci e pericoli per la circolazione e deve essere assicurata una sufficiente fluidità del traffico;
- il numero dei posteggi deve essere sufficiente al fine di garantire la fluidità e la sicurezza della circolazione. La norma VSS n.640 601 indica le direttive da adottare per stabilire il numero dei posteggi necessari a ciascun centro commerciale; queste direttive non dovranno essere applicate meccanicamente, ma verificate e se del caso adeguate al singolo caso concreto;
- il proprietario deve assumere 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, per esempio migliorie degli incroci, allargamenti, costruzione di marciapiedi e sottopassi, correzione del tracciato, installazione di semafori, illuminazione, ecc.

Che questi oneri possano essere caricati al proprietario del centro è fuori di dubbio giacché egli non ha alcun diritto soggettivo a ottenere prestazioni positive da parte dell'ente pubblico, regola che vale del resto per qualsiasi privato (Scolari Piani regolatori, 8 e riferimenti; RU 92 I 510; ZBl. 1969 22). Si tratta qui di un tipico onere di urbanizzazione del fondo, che anche la Legge sui contributi di miglioria, dell'8 marzo 1971, permette d'altronde di caricare per intero al privato (v. art. 6 cpv. 4).

L'imposizione avviene al momento della concessione del permesso di costruzione; ma può essere fatta anche in una procedura preliminare separata o, in caso di accordo tra tutti gli interessati (che possono essere il proprietario, il Comune e il Cantone), mediante una speciale convenzione (contratto amministrativo).

Per la procedura di ricorso, oltre alle norme della LE sui permessi di costruzione, v. art. 55 di questo progetto.

- c) Le disposizioni che precedono sono pure applicabili ad altre costruzioni che generano conseguenze analoghe sul traffico (v. cpv. 2 art. 51).

#### Art. 52

La distanza dalla strada per collocare opere di cinta e siepi è importante non solo quale misura di sicurezza della circolazione, ma pure per assicurare lo sgombero della neve dalla strada, specialmente nelle regioni di montagna.

Una norma analoga è prevista anche da altre legislazioni cantonali (cfr. per esempio il § 72 della Baugesetz del Canton Argovia, del 2 febbraio 1971). E' interessante notare come la distanza di un metro per "erigere alcuna sorta di cinta ...dalla scarpa, muro, terrapieno della strada" fosse già stabilita in un decreto del Piccolo Consiglio, del 21 marzo 1806 (Bu 1803/1807 98).

#### Art. 56

E' regolata la situazione dei piani regolatori delle strade cantonali adottati secondo il diritto vigente, che conservano la loro validità fino alla scadenza.

Non è prevista la possibilità di una proroga del termine di validità per le ragioni che già sono state esposte sopra ad art. 18.

#### Art. 57

In quest'articolo viene data la possibilità di emanare piani generali (ossia piani dello stesso tipo dei piani regolatori del diritto vigente), anche prima dell'entrata in vigore del piano direttore delle strade.

La misura è senz'altro opportuna al fine di non privare lo Stato di un valido strumento giuridico nel periodo di tempo necessario per l'elaborazione e l'approvazione del detto piano direttore, periodo che si protrarrà certamente per alcuni anni.

La procedura di pubblicazione, reclamo e ricorso, approvazione e entrata in vigore è regolata in acconcio modo, tenendo segnatamente conto di quanto previsto negli articoli 14 e seguenti del disegno di legge, concernenti appunto i piani generali.

Dal profilo dei costi correnti nessuna spesa è prevista così come nessun mutamento particolare del numero dei dipendenti.

Anzi, interverranno in via d'applicazione riduzioni dei costi di manutenzione per la cessione di talune strade cantonali ad altri enti pubblici.

Anche per gli investimenti (PF) non si avrà nessuna ripercussione.

Per le esposte ragioni vi chiediamo di dare la vostra approvazione all'allegato disegno di legge.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione della nostra stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, C. Speciali

p.o. Il Cancelliere, A. Crivelli

## INDICE DEGLI ARTICOLI

### Capo I

#### Disposizioni generali

- Art. 1 Campo di applicazione
- Art. 2 Definizione delle strade pubbliche o aperte al pubblico  
nozione
- Art. 3 Delimitazione delle strade
- Art. 4 Divieto di circolazione
- Art. 5 Attribuzioni generali
- Art. 6 Pianificazione
- Art. 7 Gerarchia delle strade
- Art. 8 Concessione delle strade

### Capo II

#### Pianificazione delle strade cantonali

##### A. Piano direttore

- Art. 9 Scopo
- Art. 10 Contenuto
- Art. 11 Procedura di consultazione e approvazione, esecutorie  
ed effetti

##### B. Piani generali

- Art. 12 Contenuto
- Art. 13 Elaborazione misure di salvaguardia
- Art. 14 Procedura di approvazione
  - a) pubblicazione
  - Art. 15 b) reclamo e ricorso
  - Art. 16 c) approvazione; entrata in vigore
  - Art. 17 d) effetti
  - Art. 18 Durata; modificazione

### Capo III

#### Costruzione delle strade

##### A. Strade cantonali

- Art. 19 Progetti esecutivi
- Art. 20 Elaborazione
- Art. 21 Procedura di approvazione
  - a) pubblicazione
- Art. 22 b) opposizioni
- Art. 23 c) approvazioni
- Art. 24 d) effetti
- Art. 25 e) durata
- Art. 26 Finanziamento
- Art. 27 Oneri comunali
  - a) contributo alle spese
- Art. 28 b) pagamento
- Art. 29 c) immissioni acque nelle canalizzazioni
- Art. 30 d) impianti di illuminazione
- Art. 31 Sussidi ai Comuni
- Art. 32 Acquisto terreni

##### B. Strade comunali

- Art. 33 Progetti esecutivi
- Art. 34 Procedura di approvazione
  - a) pubblicazione
- Art. 35 b) opposizioni
- Art. 36 c) effetti
- Art. 37 d) durata

### Capo IV

#### Manutenzione delle strade

- Art. 38 Manutenzione
  - a) criteri
- Art. 39 b) oneri
- Art. 40 c) oneri speciali dei Comuni

## Capo V

### Trasferimento e abbandono di strade

- Art. 41 Trasferimento  
a) coattivo  
Art. 42 b) volontario  
Art. 43 Abbandono

## Capo VI

### Norme di polizia

- Art. 44 Uso delle strade  
a) a scopo di circolazione  
Art. 45 b) per altri bisogni  
Art. 46 Chiusura di strade  
a) nel periodo invernale  
Art. 47 b) per lavori  
Art. 48 Accessi  
Art. 49 Scavi e costruzioni  
Art. 50 Ostacoli alla visuale  
Art. 51 Centri commerciali  
Art. 52 Opere di cinta e siepi  
Art. 53 Piantagioni

## Capo VII

### Norme finali e transitorie

- Art. 54 Contravvenzioni  
Art. 55 Ricorsi  
Art. 56 Piani regolatori esistenti  
Art. 57 Adozione di piani generali fino all'approvazione del piano direttore  
Art. 58 Norme abrogative  
Art. 59 Entrata in vigore

Disegno di

LEGGE SULLE STRADE

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 4 maggio 1982 no. 2601 del Consiglio di Stato;

*d e c r e t a :*

CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

*Campo di  
applicazione*

<sup>1</sup>La presente legge è applicabile alle strade pubbliche o aperte al pubblico.

<sup>2</sup>I Comuni sono autorizzati a emanare norme complementari sugli oggetti di loro competenza.

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

Articolo 2

*Definizione delle  
strade pubbliche  
o aperte al pubblico;  
nozione*

<sup>1</sup>Sono strade pubbliche quelle di proprietà del Cantone, dei Comuni, dei Consorzi e dei Patriziati.

<sup>2</sup>Sono strade aperte al pubblico tutte quelle che, indipendentemente dai rapporti di proprietà, possono essere usate da una cerchia indeterminata di persone.

<sup>3</sup>Non 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.

Articolo 3

*Delimitazione  
delle strade*

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.

#### Articolo 4

*Divieto di  
circolazione*

<sup>1</sup> I veicoli a motore non devono usare le strade che non sono adatte o non sono manifestamente destinate alla loro circolazione, come le strade pedonali, in particolare quelle per il turismo a piedi.

<sup>2</sup> E' parimenti vietata, salvo che per i bisogni dei fondi, la circolazione con veicoli a motore sui terreni aperti e nei boschi. Il Municipio può concedere deroghe per giustificati motivi, riservate le competenze delle leggi speciali.

#### Articolo 5

*Attribuzioni  
generali*

<sup>1</sup> Il Cantone provvede alla costruzione o all'acquisto, alla sistemazione e alla manutenzione delle strade e dei sentieri 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, quelle che garantiscono il collegamento dell'abitato principale di un Comune col resto della rete viaria cantonale, come pure i sentieri di grande interesse turistico.

<sup>2</sup> I Comuni e gli altri enti locali provvedono alla costruzione, o all'acquisto, alla sistemazione e alla manutenzione delle strade e dei sentieri d'importanza locale o settoriale, come le strade di raccolta e di distribuzione del traffico, quelle che garantiscono i collegamenti locali, quelle che servono l'insieme dei fondi, quelle pedonali e i sentieri che danno sui monti.

#### Articolo 6

*Pianificazione*

<sup>1</sup> Il Cantone provvede alla pianificazione delle strade cantonali adottando un piano direttore e piani generali secondo le norme della presente legge.

<sup>2</sup> I Comuni provvedono alla pianificazione delle strade locali nel quadro della pianificazione locale.

#### Articolo 7

*Gerarchia delle  
strade*

<sup>1</sup> Le strade si suddividono in:

- autostrade
- strade di collegamento principale
- strade di raccolta

- strade di servizio
- strade pedonali, sentieri e vie ciclabili.

*Autostrade*

- <sup>2</sup> 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*

- <sup>3</sup> 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; le cause di disturbo del traffico devono essere limitate al massimo; di regola non sono concessi nuovi accessi diretti ai fondi; gli accessi esistenti devono essere soppressi quando ciò è ragionevolmente esigibile.

*Strade di raccolta*

- <sup>4</sup> 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*

- <sup>5</sup> Le strade di servizio hanno lo scopo di servire i fondi.

*Strade pedonali, sentieri e vie ciclabili*

- <sup>6</sup> Le strade pedonali, i sentieri e le vie ciclabili servono solo alla circolazione dei pedoni e dei ciclisti.

Articolo 8

*Concessione delle strade*

- <sup>1</sup> Le strade pubbliche devono essere concepite secondo metodi tecnici progrediti e con criteri economici.
- <sup>2</sup> Devono in particolare essere prese le misure necessarie alla sicurezza dell'opera, delle persone, dei beni, e affinché siano evitate quelle molestie che non possono ragionevolmente essere tollerate.
- <sup>3</sup> Interessi contrastanti come la protezione dell'ambiente e l'impiego economico della proprietà fondiaria, devono essere contemperati.

## CAPO II - PIANIFICAZIONE DELLE STRADE CANTONALI

### A. Piano direttore

#### Articolo 9

##### *Scopo*

Il piano direttore delle strade cantonali, parte del piano direttore cantonale, ha per scopo di fissare gli obiettivi generali della politica stradale del Cantone, di stabilire il modo e i mezzi per il loro conseguimento e di fornire indicazioni per coordinare la pianificazione locale.

#### Articolo 10

##### *Contenuto*

- <sup>1</sup> Il piano direttore deve contenere indicazioni:
  - a) sulla rete delle strade cantonali esistenti;
  - b) sulla rete delle strade cantonali previste;
  - c) sulle aree di servizio e centri di manutenzione;
  - d) sulla classificazione delle singole strade, le loro caratteristiche e il loro assetto, sulla regolazione generale degli accessi e degli arretramenti e sull'organizzazione della circolazione;
  - e) sulle strade cantonali sussidiate dalla Confederazione e su quelle locali sussidiate dal Cantone;
  - f) sulle priorità realizzative generali e sul programma d'attuazione del decennio successivo, col corrispondente piano di finanziamento;
  - g) sulla rete delle strade pedonali e dei sentieri, sulle piste o corsie previste per la circolazione dei velocipedi e sugli itinerari d'interesse regionale per tale traffico;
  - h) sull'ubicazione e le caratteristiche di impianti e attrezzature d'importanza cantonale o regionale destinati al traffico dei veicoli, quali parcheggi, posti doganali e centri per il traffico pesante.
- <sup>2</sup> Nell'elaborazione dev'essere tenuto conto di tutti i beni tutelati della legge, segnatamente della protezione dell'ambiente.
- <sup>3</sup> Il progetto può proporre soluzioni alternative.
- <sup>4</sup> Dalla prima stesura del piano possono essere omesse le indicazioni di cui alle lettere g) e h) del precedente capoverso; il piano dovrà però essere sollecitamente completato.

## Articolo 11

*Procedura di consultazione e approvazione, esecutorietà ed effetti*

Per la procedura di consultazione e approvazione del piano direttore delle strade e per la esecutorietà ed effetti sono applicabili le norme degli articoli 6d 6e 6f e 6g della legge edilizia introdotti il 15 dicembre 1980.

## B. Piani generali

### Articolo 12

*Contenuto*

<sup>1</sup> I piani generali sviluppano e precisano le previsioni del piano direttore.

<sup>2</sup> Esse indicano in particolare:

- il tracciato delle strade, con le opere principali, comprese quelle di protezione esterna gli allacciamenti e, se del caso gli accessi ai fondi;
- le linee di arretramento o di allineamento delle costruzioni;
- 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.

<sup>3</sup> I piani sono di regola elaborati alla scala 1:1000.

### Articolo 13

*Elaborazione; misure di salvaguardia*

<sup>1</sup> Il Cantone elabora, con la collaborazione dei Comuni, piani generali per tutte le zone edificabili delimitate dai piani regolatori comunali in cui sia necessario riservare terreno per la realizzazione di opere stradali; nelle altre zone i piani sono elaborati a seconda del bisogno.

<sup>2</sup> Per assicurare la disponibilità dell'area stradale, il Dipartimento può determinare zone di pianificazione in cui è vietato, senza la sua approvazione, costruire o trasformare le costruzioni esistenti e in genere ogni intervento che intralci o renda sostanzialmente più onerosa l'esecuzione futura dell'opera.

<sup>3</sup> Il piano delle zone di pianificazione dev'essere reso pubblico mediante avviso nel Foglio ufficiale e negli albi comunali.

<sup>4</sup> Nelle zone di pianificazione il Dipartimento può sospendere la decisione sulle domande di costruzione conformemente all'art. 50 della Legge edilizia; il Consiglio di Stato può, per giustificati motivi, prorogare di tre anni al massimo il termine di sospensione delle domande di costruzione.

#### Articolo 14

*Procedura di approvazione*

*a) pubblicazione*

<sup>1</sup> I piani generali sono pubblicati dal Dipartimento per il periodo di 30 giorni presso le Cancellerie dei Comuni interessati, previo avviso, almeno 10 giorni prima, nel Foglio ufficiale, negli albi comunali e ai proprietari titolari di diritti reali da espropriare.

<sup>2</sup> Dalla data di pubblicazione fino all'approvazione del Consiglio di Stato non si possono attuare modificazioni edilizie o altri provvedimenti contrari alle previsioni del piano; la validità di queste restrizioni decade se il piano non viene approvato nel termine di due anni dalla pubblicazione.

#### Articolo 15

*b) reclamo e ricorso*

<sup>1</sup> Contro il contenuto dei piani possono presentare reclamo al Dipartimento i Comuni e tutte le persone che dimostrano un interesse legittimo entro 15 giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione.

<sup>2</sup> Contro la decisione sul reclamo può essere interposto ricorso al Consiglio di Stato entro 30 giorni dalla notificazione.

#### Articolo 16

*c) approvazione; entrata in vigore*

<sup>1</sup> Il Consiglio di Stato decide i ricorsi e approva i piani generali.

<sup>2</sup> I piani entrano in vigore con l'approvazione del Consiglio di Stato; la decisione è definitiva.

#### Articolo 17

*d) effetti*

<sup>1</sup> I piani sono vincolanti per tutte le autorità e per i privati.

<sup>2</sup> Eventuali pretese per espropriazione materiale devono essere fatte valere conformemente all'art. 39 della Legge di espropriazione.

## Articolo 18

*Durata;  
modificazione*

<sup>1</sup> I piani hanno una durata di quindici anni a decorrere dalla loro approvazione; essi sono sempre riproponibili per un nuovo periodo, osservata la procedura per l'adozione.

<sup>2</sup> Essi possono essere modificati se importanti esigenze d'interesse pubblico lo richiedono, osservata la procedura di approvazione.

## CAPO III - COSTRUZIONE DELLE STRADE

### A. Strade cantonali

#### Articolo 19

*Progetti  
esecutivi*

<sup>1</sup> I progetti esecutivi contengono indicazioni sullo scopo, l'assetto, lo sviluppo planimetrico e altimetrico e i particolari tecnici dell'opera, compresi gli impianti accessori e la protezione esterna; essi indicano inoltre le linee di arretramento o di allineamento.

<sup>2</sup> Il regolamento fissa nei particolari il contenuto e la forma dei progetti.

#### Articolo 20

*Elaborazione*

I progetti esecutivi sono elaborati dal Consiglio di Stato con la collaborazione dei Comuni.

#### Articolo 21

*Procedura di  
approvazione*

##### *a) pubblicazione*

<sup>1</sup> I progetti esecutivi corredati del preventivo del piano di finanziamento sono pubblicati dal Consiglio di Stato per il periodo di 30 giorni presso le Cancellerie dei Comuni interessati, previo avviso nel Foglio ufficiale e negli albi comunali e agli interessati.

<sup>2</sup> Le mutazioni dello Stato dei luoghi conseguenti all'opera devono essere adeguatamente indicate sul terreno.

#### Articolo 22

##### *b) opposizioni*

<sup>1</sup> Entro 15 giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione possono fare opposizione i Comuni e tutte le persone che dimostrano un interesse legittimo.

<sup>2</sup> Non sono proponibili opposizioni su oggetti già decisi con l'approvazione dei piani generali.

<sup>3</sup> Il Consiglio di Stato decide sulle opposizioni e sottopone poi i progetti all'approvazione del Gran Consiglio.

<sup>4</sup> Contro la decisione del Consiglio di Stato i Comuni possono ricorrere al Gran Consiglio nel termine di 30 giorni dalla notificazione.

#### Articolo 23

*c) approvazione*

<sup>1</sup> Il Gran Consiglio approva i progetti esecutivi, vota i crediti necessari per la loro esecuzione e decide i ricorsi dei Comuni.

<sup>2</sup> Il Consiglio di Stato è tuttavia competente ad approvare i progetti che non implicano una spesa superiore a fr. 200'000.-- e a decidere definitivamente sulle corrispondenti opposizioni dei Comuni.

#### Articolo 24

*d) effetti*

Nella procedura d'espropriazione non sono proponibili opposizioni all'espropriazione e domande intese a ottenere modificazioni dei piani.

#### Articolo 25

*Rinnovo della procedura*

<sup>1</sup> La procedura dev'essere ripetuta se i lavori non sono iniziati nel termine di cinque anni.

<sup>2</sup> L'apertura della procedura d'espropriazione è equiparata a inizio lavori.

#### Articolo 26

*Finanziamento*

Il Cantone provvede al finanziamento della costruzione e della sistemazione delle strade cantonali con mezzi propri, sussidi federali, contributi dei Comuni e contributi di miglitoria.

#### Articolo 27

*Oneri comunali*

*a) contributo alle spese*

<sup>1</sup> I 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.

<sup>2</sup> Nello stabilire il contributo si deve tener conto, oltre che del vantaggio, della capacità economica del Comune e dell'ammontare presumibile dei contributi di miglitoria che esso

potrà prelevare conformemente alla delega di cui all'art. 2 capoverso terzo della legge sui contributi di miglioria.

<sup>3</sup> L'ammontare del contributo comunale non può superare, di regola, il 50% della spesa, dedotti eventuali sussidi federali.

#### Articolo 28

*b) pagamento*

<sup>1</sup> Il contributo è dovuto di regola a opera ultimata, sulla scorta della liquidazione finale approvata dal Consiglio di Stato.

<sup>2</sup> Quando l'ammontare è di una certa importanza possono essere chiesti acconti, calcolati sulla scorta di liquidazioni provvisorie.

#### Articolo 29

*c) immissione  
acque nelle  
canalizzazioni*

I Comuni devono tollerare nelle loro canalizzazioni lo scolo delle acque delle strade cantonali; l'immissione è esente da tasse.

#### Articolo 30

*d) impianti di  
illuminazione*

<sup>1</sup> L'illuminazione delle strade pubbliche o aperte al pubblico è di regola compito dei Comuni.

<sup>2</sup> Il Cantone esegue gli impianti d'illuminazione necessari nell'interesse della sicurezza della circolazione; casi particolari possono essere regolati mediante convenzioni coi Comuni.

#### Articolo 31

*Sussidi ai Comuni*

<sup>1</sup> Il Cantone sussidia la costruzione di sopra e sottopassi e l'impianto di segnali luminosi eseguiti dai Comuni sulle strade cantonali, fino a un massimo del 50%, quando queste opere giovano in maniera rilevante alla sicurezza e alla fluidità della circolazione.

<sup>2</sup> Il sussidio è concesso dal Consiglio di Stato quando non superi i fr. 200'000.-- e dal Gran Consiglio negli altri casi.

#### Articolo 32

*Acquisto terreni*

<sup>1</sup> Quando l'acquisto dei terreni e degli altri diritti necessari per la costruzione e la sistemazione delle strade non possa aver luogo bonalmente, si procede secondo la legge di espropriazione.

<sup>2</sup> Se 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.

## B. Strade comunali

### Articolo 33

*Progetti esecutivi* I progetti esecutivi delle strade comunali devono contenere le indicazioni prescritte dall'art. 19 della presente legge.

### Articolo 34

*Procedura di approvazione*

- a) *pubblicazione*
- <sup>1</sup> I progetti, corredati del preventivo del piano di finanziamento sono pubblicati dal Municipio per il periodo di 30 giorni presso la Cancelleria comunale, previo avviso nel Foglio ufficiale e negli albi comunali e agli interessati.
  - <sup>2</sup> Le mutazioni dello stato dei luoghi conseguenti all'opera devono essere adeguatamente indicate sul terreno.

### Articolo 35

b) *opposizioni*

- <sup>1</sup> Entro 15 giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione può fare opposizione ogni cittadino attivo del Comune e ogni persona che dimostra un interesse legittimo.
- <sup>2</sup> Non sono proponibili opposizioni su oggetti già decisi con l'approvazione del piano regolatore.
- <sup>3</sup> Il legislativo comunale statuisce sulle opposizioni contemporaneamente alla decisione di eseguire l'opera.
- <sup>4</sup> Contro la decisione del legislativo comunale è dato ricorso conformemente alla Legge organica comunale.

### Articolo 36

c) *effetti*

- <sup>1</sup> Nella procedura d'espropriazione non sono proponibili opposizioni all'espropriazione e domande intese a ottenere modificazioni dei piani.

### Articolo 37

*Rinnovo della procedura*

- <sup>1</sup> La procedura dev'essere ripetuta se i lavori non sono iniziati nel termine di 5 anni.

- <sup>2</sup> L'apertura della procedura d'espropriazione è equiparata a inizio lavori.

#### CAPO IV - MANUTENZIONE DELLE STRADE

##### Articolo 38

###### *Manutenzione*

###### *a) criteri*

- <sup>1</sup> Le strade devono essere mantenute secondo criteri tecnici ed economici progrediti, tenuto conto della loro destinazione.
- <sup>2</sup> La 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.

##### Articolo 39

###### *b) oneri*

- <sup>1</sup> La manutenzione delle strade pubbliche o aperte al pubblico incombe al proprietario, salvo disposizione o patto contrario.
- <sup>2</sup> I Comuni possono obbligare i privati a provvedere 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.

##### Articolo 40

###### *c) oneri speciali dei Comuni*

- <sup>1</sup> Delle 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;
- <sup>2</sup> I Comuni devono altresì provvedere alla manutenzione di tutte le opere o impianti da essi eseguiti sulle strade cantonali.

#### CAPO V - TRASFERIMENTO E ABBANDONO DI STRADE

##### Articolo 41

###### *Trasferimento*

###### *a) coattivo*

- <sup>1</sup> Il 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.

<sup>2</sup> Le condizioni sono stabilite dal decreto legislativo.

#### Articolo 42

*b) volontario*

<sup>1</sup> Il proprietario può chiedere al Cantone il trasferimento di una strada o di un sentiero pubblico che siano divenuti d'importanza generale per il Cantone.

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

<sup>3</sup> Se i presupposti per il trasferimento non sono dati per intero, il Gran Consiglio può concedere adeguati sussidi, sia per lavori di miglioramento che di manutenzione.

#### Articolo 43

*Abbandono*

<sup>1</sup> Il proprietario di una strada pubblica può deciderne l'abbandono.

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

<sup>3</sup> Le persone che dimostrano un interesse legittimo possono chiedere, entro due 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.

<sup>4</sup> Le strade che non vengono cedute in proprietà a terzi entrano a far parte dei beni patrimoniali del proprietario sei mesi dopo la pubblicazione della decisione di cui al secondo capoverso del presente articolo.

### CAPO VI - NORME DI POLIZIA

#### Articolo 44

*Uso delle strade*

*a) a scopo di circolazione*

<sup>1</sup> L'uso delle strade pubbliche o aperte al pubblico a scopo di circolazione è regolato dalla legislazione federale sulla circolazione stradale.

<sup>2</sup> Il Dipartimento, d'intesa con gli organi di polizia, può vietare, limitare o disciplinare la circolazione su determinate strade cantonali,

riservato il diritto federale; analoga competenza spetta, con l'approvazione del Dipartimento di polizia, ai Comuni, per le altre strade pubbliche o aperte al pubblico.

#### Articolo 45

b) per altri  
bisogni

- <sup>1</sup> L'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.
- <sup>2</sup> È 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.
- <sup>3</sup> Il 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.
- <sup>4</sup> Mutando le circostanze, l'autorità può modificare il permesso, o anche revocarlo, senza che l'avente diritto possa pretendere indennità qualsiasi.
- <sup>5</sup> Le tasse per l'uso speciale delle strade sono stabilite da una legge particolare e dai regolamenti comunali.

#### Articolo 46

*Chiusure di strade*

a) nel periodo  
invernale

- <sup>1</sup> Il Consiglio di Stato stabilisce annualmente le strade cantonali che rimangono chiuse nel periodo invernale, dandone comunicazione sul Foglio ufficiale; la decisione è definitiva.
- <sup>2</sup> La decisione sulla chiusura delle altre strade spetta al rispettivo proprietario, che ne darà notizia negli albi comunali.
- <sup>3</sup> La chiusura dev'essere motivata da ragioni economiche e di sicurezza del traffico.
- <sup>4</sup> Le strade chiuse al traffico devono essere tempestivamente segnalate col segnale di "Divieto generale di circolazione".

#### Articolo 47

##### *b) per lavori*

- <sup>1</sup> Le strade pubbliche possono essere chiuse anche totalmente al traffico per l'esecuzione di lavori.
- <sup>2</sup> Al fronteggiante cui derivi un danno grave dev'essere riconosciuta un'equa indennità, salvo il caso in cui l'esecuzione dei lavori sia dovuta a forza maggiore, come frane, valanghe e alluvioni.
- <sup>3</sup> L'azione di risarcimento si prescrive in un anno a decorrere dal giorno in cui il danneggiato conobbe il danno, e in ogni caso nel termine di cinque anni dal compimento dei lavori.
- <sup>4</sup> Eventuali contestazioni sono trattate secondo la procedura prevista dalla Legge di espropriazione per i casi di espropriazione materiale.

#### Articolo 48

##### *Accessi*

- <sup>1</sup> La formazione di accessi ai fondi è autorizzata se è compatibile con la destinazione della strada e con la sicurezza del traffico.
- <sup>2</sup> Se la formazione è possibile su diverse strade, l'accesso deve di regola essere fatto su quella gerarchicamente inferiore.
- <sup>3</sup> Due o più proprietari possono essere obbligati a formare un accesso comune nell'interesse della sicurezza e della fluidità del traffico.
- <sup>4</sup> Il regolamento di applicazione della legge stabilisce le norme tecniche particolari.

#### Articolo 49

##### *Scavi e costruzioni*

- <sup>1</sup> Il 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.
- <sup>2</sup> Il Dipartimento può prescrivere appropriate misure di protezione.
- <sup>3</sup> Le 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 ope-

re adiacenti alla strada cantonale e il municipio non agisca con la necessaria sollecitudine.

#### Articolo 50

*Ostacoli alla visuale*

<sup>1</sup> Nell'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, nuocciano alla sicurezza del traffico; quelli che già vi fossero devono essere rimossi a richiesta del proprietario della strada.

<sup>2</sup> Eventuali danni gravi devono essere equamente risarciti; le contestazioni sono trattate secondo la procedura prevista dalla Legge di espropriazione per i casi di espropriazione materiale.

#### Articolo 51

*Centri commerciali*

<sup>1</sup> La costruzione o l'ampliamento di centri commerciali aventi una superficie di vendita di almeno mq. 2000 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.

<sup>2</sup> Quando 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.

## Articolo 52

### *Opere di cinta e siepi*

- <sup>1</sup> Salvo diversa disposizione dei piani generali o dei piani regolatori comunali, le opere di cinta e le siepi devono essere collocate e mantenute alla distanza di un metro dal ciglio delle strade pubbliche o aperte al pubblico prive di marciapiede; la manutenzione del terreno tra la strada e l'opera di cinta compete al proprietario del fondo.
- <sup>2</sup> Possono essere concesse deroghe per giustificati motivi; la deroga alle distanze dalle strade cantonali è concessa dal Dipartimento; quella dalle altre strade dal municipio.
- <sup>3</sup> Sono vietate le cinte eseguite con materiali che possono facilmente ferire, come i fili spinosi e i ferri acuminati.

## Articolo 53

### *Piantagioni*

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

## CAPO VII - NORME FINALI E TRANSITORIE

## Articolo 54

### *Contravvenzioni*

- <sup>1</sup> Le contravvenzioni alla presente legge sono punibili con la multa fino a franchi 10'000.--.
- <sup>2</sup> La multa è inflitta dal Dipartimento quando si tratta di violazioni concernenti le strade cantonali, e dal municipio in tutti gli altri casi.

## Articolo 55

### *Ricorsi*

- <sup>1</sup> Contro le decisioni del Dipartimento e degli organi comunali, consortili e patriziali è dato ricorso al Consiglio di Stato.
- <sup>2</sup> Contro le decisioni del Consiglio di Stato è dato ricorso al Tribunale cantonale amministrativo se questa legge non prevede che sono definitive oppure che è dato ricorso al Gran Consiglio.

## Articolo 56

*Piani regolatori  
esistenti*

- <sup>1</sup> I piani regolatori delle strade cantonale adottati secondo il precedente diritto conservano la loro validità fino alla scadenza.
- <sup>2</sup> I piani già pubblicati sono approvati conformemente alla procedura anteriore.
- <sup>3</sup> Questi piani sono equiparati ai piani generali previsti dalla presente legge al Capo II (articoli da 12 a 18).

## Articolo 57

*Adozione di piani  
generali fino all'  
approvazione del  
piano direttore*

Fino all'approvazione del piano direttore previsto al Capo II della presente Legge, possono essere adottati piani generali conformemente agli articoli da 12 a 18, salvo le seguenti varianti:

*a) pubblicazione*

- <sup>1</sup> I piani generali sono pubblicati dal Consiglio di Stato per il periodo di 30 giorni presso le cancellerie dei Comuni interessati, previo avviso nel Foglio ufficiale, negli albi comunali e ai proprietari titolari di diritti reali da espropriare.
- <sup>2</sup> Dalla data di pubblicazione fino all'approvazione del Gran Consiglio, giusta la lettera c) del presente articolo, non si possono attuare modificazioni edilizie o altri provvedimenti contrari alle previsioni del piano: la validità di queste restrizioni decade se il piano non viene approvato nel termine di due anni dalla pubblicazione.

*b) reclamo e  
ricorso*

- <sup>1</sup> Contro il contenuto dei piani possono presentare reclamo al Consiglio di Stato i Comuni e tutte le persone che dimostrano un interesse legittimo entro 30 giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione.
- <sup>2</sup> Contro la decisione sul reclamo può essere interposto ricorso al Gran Consiglio entro 30 giorni dalla notificazione.

*c) approvazione;  
entrata in vigore*

- <sup>1</sup> Il Gran Consiglio decide i ricorsi e approva i piani generali.
- <sup>2</sup> I piani entrano in vigore con questa approvazione.