

196

COSTRUZIONI

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
concernente la legge sulla costruzione e manutenzione delle strade  
cantonali e l'istituzione del piano regolatore delle strade cantonali

(del 14 novembre 1949)

*Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,*

La legge 13 marzo 1933 sulla costruzione e la manutenzione delle strade cantonali, è stata in parte superata dalle disposizioni della nuova legge sulle espropriazioni e della legge edilizia cantonale, così che occorre procedere ad una revisione della stessa, adattandola alle nuove condizioni poste dalla legislazione più recente. Ne deriva in parte una semplificazione, poichè regolando la materia delle espropriazioni, codesto Gran Consiglio ha già disciplinato la procedura per l'approvazione dei progetti, delle opere, per la dichiarazione di pubblica utilità, per l'esposizione dei piani di espropriazione, per l'imposizione dei contributi, così che il nuovo testo — nell'interesse di una uniforme regolamentazione — deve limitarsi a fare riferimento alle norme esistenti.

Lo stesso dicasi per la legge del 1928 sulla polizia stradale, in parte superata dalla legge federale del 1932 sulla circolazione.

Lo scrivente Consiglio ritiene di dover affrontare, nell'ambito della revisione della legge sulla costruzione e manutenzione delle strade cantonali, il problema del piano regolatore delle strade stesse, che deve trovare la sua base legale nel primo titolo della legge, così come nella pratica realizzazione, il piano regolatore è la premessa per il razionale sviluppo della rete stradale del Cantone.

Durante il periodo bellico, l'Autorità federale si è preoccupata della creazione di possibilità di lavoro, e con decreto 29 luglio 1942 del C. F., ha stabilito norme per il finanziamento di grandi opere pubbliche.

Per successive disposizioni dell'Autorità federale, il Consiglio di Stato ha studiato e fatto allestire progetti di correzione e sistemazione stradale che investono le arterie più importanti del Cantone, a prescindere dai numerosi progetti di sistemazione delle strade secondarie. Per citarne solo alcuni, occorre rilevare che sono pronti tutti i progetti di sistemazione dei valichi alpini: Biasca-Gottardo e Biasca-Lucomagno, ed i progetti di sistemazione della tratta Biasca-Chiasso da cui si stacca anche la nuova arteria internazionale del Gambarogno.

La prevista disoccupazione non è sopravvenuta alla cessazione delle ostilità, per ragioni ben comprensibili, ma a nessuno sfugge il carattere puramente transitorio dell'attuale alta congiuntura, così che è da credere che fra non molto le progettate opere pubbliche dovranno essere iniziate, non solo perchè costituiscono una imperiosa necessità per l'aumentato traffico turistico, ma anche perchè dovranno servire a combattere la disoccupazione.

Ora è naturale che opere di così vasta mole non possano essere eseguite in breve tempo, ed è pure comprensibile che — specie nelle vicinanze dei borghi e degli abitati — sorgano difficoltà nella scelta del tracciato.

Nel periodo intercorrente fra la progettazione di un'opera e la sua esecuzione, è necessario 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.

Con decreto del Consiglio federale del 12 gennaio 1945, in virtù dei pieni poteri, è stata concessa ai Governi cantonali la facoltà di emanare disposizioni di polizia edilizia per la sistemazione delle strade principali, ma il 25 aprile 1946, il Dipartimento federale dell'interno ha invitato i Cantoni a voler adottare tempestivamente, ed in via legislativa, le misure atte ad assicurare la costruzione delle strade principali previste dal decreto del Consiglio federale 6 agosto 1943.

E' quanto Vi proponiamo con il presente messaggio, che, con la revisione della legge sulla costruzione e manutenzione delle strade, si propone anche di creare il piano regolatore delle strade cantonali.

Nella sostanza, il piano regolatore delle strade cantonali non è dissimile dai piani regolatori previsti dal capo IV della legge edilizia cantonale, con esigenze ridotte imposte dalla vastità del campo in cui esplica i suoi effetti. Lo stesso va 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.

Così, per l'iscrizione di un tracciato di strada nel piano regolatore, i progetti, almeno in scala 1:1.000, con tutte le indicazioni necessarie devono essere pubblicati presso la Cancelleria dei Comuni interessati, per l'esercizio del diritto di ricorso.

I ricorsi contro la pubblica utilità e contro il tracciato vengono poi sottoposti, con preavviso, al Gran Consiglio che statuisce in merito e ordina la iscrizione dell'opera nel piano regolatore. Dall'iscrizione derivano naturalmente tutte le conseguenze legali di cui alla legge edilizia ed alla legge di espropriazione. Quando l'opera deve essere eseguita, la procedura di cui alla legge di espropriazione, art. 10, viene ad essere semplificata nel senso che già è stabilito un tracciato, e già sussiste la presunzione di pubblica utilità, così che i piani devono essere pubblicati solo per indicare la partecipazione al finanziamento, ed il ricorso è dato solo per questo titolo. Resta naturalmente invariata la procedura di espropriazione di cui all'art. 22 della legge di espropriazione.

Dall'allestimento del piano regolatore delle strade cantonali ci ripromettiamo un duplice vantaggio: in primo luogo la possibilità di evitare il sorgere di opere anche importanti sul sedime di costruende strade, secondariamente la possibilità di far approvare preventivamente dalla Sovrana Rappresentanza i progetti ed i tracciati delle strade, così da evitare ingenti spese nello studio definitivo di più varianti.

Per le particolarità tecniche del piano regolatore, facciamo riferimento agli articoli del disegno di legge che Vi accompagniamo; per la sua impostazione pratica il Consiglio di Stato emanerà un regolamento nel quadro della legge.

Qualche rilievo merita ancora la durata del piano regolatore, fissata in 15 anni dal momento della iscrizione di ogni singolo progetto, prorogabile di ulteriori 5 anni. Non nascondiamo che sarebbe nostro desiderio prevedere una durata più estesa, ma riteniamo che anche lo Stato debba piegarsi alle esigenze dei privati, e non possa vincolare troppo a lungo la proprietà fondiaria senza procedere alla esecuzione delle opere o almeno alle espropriazioni necessarie. Per quanto riguarda gli altri capitoli della legge, ricordiamo che trattasi, in parte, di semplici adattamenti alla nuova situazione creatasi con l'emanazione della legge di espropriazione e di quella edilizia.

Il nuovo testo che sottoponiamo al Vostro esame ed alla Vostra approvazione, tien conto di tutti i suggerimenti espressi dall'Ufficio tecnico cantonale, derivati dalle esperienze fatte con la vecchia legge e pensati per le crescenti esigenze del traffico motorizzato.

Passando in rapida rassegna i singoli articoli rileviamo che la definizione delle strade cantonali resta nella sostanza invariata. La facoltà di dichiarare cantonale una strada, spetta, come fin qui, al Gran Consiglio.

All'art. 2 si precisano gli elementi costitutivi della strada, aggiungendovi le banchine ed i marciapiedi. Si escludono espressamente i muri che sostengono proprietà private (giardini, ecc.) specie nell'abitato, e le scarpate di controriva.

L'esclusione dei muri di controriva, segnatamente di quelli che si trovano nell'abitato, è giustificata dal fatto che, di regola, tali muri sono costruiti dai privati con eccessivo spirito di economia, per cui non risultano eseguiti a regola d'arte e non danno sufficienti garanzie di solidità e di durata. Riconoscendone la proprietà, lo Stato si addosserebbe un onere di manutenzione gravoso, indesiderato anche per le incognite che esso presenta.

La nuova legge considera quale proprietà dello Stato anche le banchine ed i marciapiedi: ciò è consigliato, per non dire imposto, dal carattere e dalle necessità della strada moderna. Tali opere che, prima dello sviluppo della circolazione automobilistica, esistevano soltanto nelle principali arterie cittadine, si manifestano oggi indispensabili lungo le tratte suburbane e consigliabili anche in aperta campagna e devono perciò essere considerate quali parti integranti della strada.

L'assunzione, in proprietà e manutenzione, dei muri di controriva e delle scarpate costruite dallo Stato, sarebbe consigliata dall'esperienza, che insegna come i singoli proprietari di terreni confinanti con la strada non sono inclini ad accettare spese di manutenzione dei manufatti stradali, per lievi che siano. Ma è però d'altronde giusto ed è prudente limitare l'onere dello Stato nella manutenzione di questi manufatti, poichè — come si è detto — i muri costruiti da privati o da enti pubblici di modeste risorse (patriziati, parrocchie, ecc.) rivelano deficienze costruttive e si trovano in cattivo stato di manutenzione. Per queste considerazioni si è mantenuta (art. 22) la devoluzione degli oneri di manutenzione ai privati, con facoltà di eccezione da parte del Consiglio di Stato.

All'art. 12 si precisano gli obblighi di partecipazione alla spesa per la costruzione e l'allargamento della strada, quando questa serve anche di sede ai binari di una ferrovia regionale o di una linea tramviaria.

L'art. 16 regola i contributi dei privati, e rimanda a quanto è stabilito dalla legge cantonale di espropriazione del 16 gennaio 1940.

L'esazione dei contributi comunali resta invariata (art. 16), quella dei contributi messi a carico dei patriziati e degli enti privati (associazioni e aziende private, persone fisiche e giuridiche) vien sottoposta alla legge di espropriazione.

Per quanto interessa la procedura per le costruzioni stradali dopo l'allestimento dei progetti, l'art. 11 richiama quella stabilita dalla legge di espropriazione, con l'aggiunta che esclude il ricorso contro la pubblica utilità ed il tracciato per strade iscritte nel piano regolatore e per le quali già si è proceduto alle necessarie pubblicazioni in sede di iscrizione.

La costruzione di marciapiedi è regolata dall'art. 21, dove si precisano gli obblighi dello Stato nella costruzione, chiamando i Comuni a contribuire alla spesa con percentuali che variano a seconda che si tratti di tronchi urbani o suburbani.

La costruzione dei marciapiedi necessari per la sicurezza del transito eseguita a cura dello Stato, è imposta dalle necessità della strada moderna e del traffico motorizzato. Le mutate condizioni della circolazione, come già abbiamo detto, impongono alla strada nuove prestazioni che non devono essere sottovalutate nè ignorate in sede di costruzione, se si vuol fare opera duratura e lungimirante. La sicurezza del traffico dei veicoli e dei pedoni rende indispensabile, specie negli abitati, la sistemazione di marciapiedi, ed è quindi opportuno fissare gli obblighi dello Stato e degli altri enti interessati.

La manutenzione delle strade e lo sgombero della neve (art. 22) sono regolati in conformità di quanto prescritto dalla vecchia legge. L'art. 22 aggiunge tuttavia disposizioni che obbligano i Comuni a provvedere alla manutenzione dei marciapiedi e dei posteggi in zone urbane e semiurbane. Analogo onere, tuttavia ridotto al 50 %, è imposto ai Comuni per il rifacimento parziale o totale delle pavimentazioni dei marciapiedi e dei posteggi. Le nuove prescrizioni di legge sono giustificate dall'onere imposto dalla manutenzione di una strada moderna, con le esigenze del traffico motorizzato. Le condizioni finanziarie di molti Comuni, e specialmente dei Comuni di campagna, ci ha tuttavia indotti a considerare la possibilità di assumere a carico dello Stato, fino al 50 %, le spese derivanti dalla manutenzione e dal rifacimento dei marciapiedi.

Per gli impianti di illuminazione (art. 24) di sottopassaggi, gallerie ed altri punti pericolosi, la legge del 13 maggio 1933 non prevedeva nessun dispositivo. Col nuovo testo, i Comuni vengono chiamati a contribuire nella misura del 50 % alle spese d'impianto ed a provvedere interamente alle spese di esercizio e di manutenzione in zone urbane e semiurbane.

Gli impianti d'illuminazione interessano in modo del tutto particolare i Comuni sul cui territorio si trovano i manufatti stradali o i passaggi pericolosi da illuminare.

L'art. 25 dà facoltà al Dipartimento costruzioni di accordare concessioni, in via precaria, per piantagioni lungo le strade e i marciapiedi, mettendo la relativa spesa a carico dei richiedenti. Enti pubblici e privati hanno preso la iniziativa di promuovere piantagioni ornamentali lungo le strade cantonali, allo scopo di rendere più piacevole ed attraente la circolazione. E' pertanto necessario disciplinare tale materia con un dispositivo di legge.

Per la pulizia urbana (art. 26) il nuovo testo di legge precisa l'obbligo che incombe ai Comuni di provvedere alla pulizia delle strade, dei marciapiedi e dei posteggi, rendendoli responsabili in caso di danni dovuti alla mancanza di questo servizio; i Comuni sono obbligati inoltre a vigilare affinché il posteggio dei veicoli non ostacoli la circolazione sulle strade cantonali.

La necessità di provvedere ad un'accurata pulizia urbana delle nostre strade, segnatamente di quelle provviste di una moderna e costosa pavimentazione, è fuori di discussione, non fosse altro che per ragioni di decoro, ma il disbrigo di tale compito ha sempre dato luogo a contestazioni con i piccoli centri di campagna, ed è quindi giustificata l'introduzione, nella nuova legge, di opportune disposizioni atte a precisare gli obblighi dello Stato e dei Comuni interessati.

---

Al titolo quarto, la legge innova codificando la pratica nella assunzione delle strade comunali, patriziali, agricole, forestali e consortili.

E' nota al Gran Consiglio la pratica restrittiva adottata dal Consiglio di Stato nell'assunzione in proprietà e manutenzione delle strade consortili, agricole o forestali.

Questo rigore, che, se giudicato dalle insistenti critiche sorte nel paese può sembrare eccessivo, ci è imposto e dalle necessità di bilancio e dal rilevante onere assunto dallo Stato negli scorsi anni, a seguito del trasferimento al Cantone di diverse strade costruite con criteri di stretta economia, e quindi inadeguate a ricevere l'intenso traffico dalle strade cantonali.

La manutenzione delle strade del Cantone, costa oggi più di 3 milioni all'anno, il che ci dà un costo medio di circa Fr. 3.000.— al km.

Se tuttavia si considera che la manutenzione delle strade a pavimentazione permanente si riduce a poca cosa, devesi ritenere un costo ben più elevato per le strade da assumere, che non sono pavimentate, sono costruite con il minimo

dispendio, e di regola, percorrono zone di montagna, esposte alle alluvioni ed ai danni della natura.

Salvo casi speciali, di strade in condizioni particolarmente favorevoli, non si erra ritenendo il costo della manutenzione, oscillante fra i Fr. 3.000.— ed i Fr. 4.000.— al chilometro.

Le nuove domande di assunzione in sofferenza riflettono già 76 km. di strada, e qualora solo si iniziasse la procedura, non tarderebbero a raggiungere i km. 100, pur non conteggiando le nuove strade di raggruppamento per le quali già esiste l'impegno di assunzione.

Ne deriverebbe un aggravio per il bilancio ordinario dello Stato, oscillante fra i Fr. 300.000.— ed i Fr. 400.000.— a non dire dell'aggravio a movimento capitale, per le sistemazioni preliminari.

Ora, un raffronto con la situazione degli altri Cantoni, deve suggerire una politica restrittiva nelle nuove assunzioni, potendosi annoverare il nostro Cantone fra quelli che relativamente contano la più fitta rete stradale.

La seguente tabella, composta con i dati dell'annuario statistico del 1947, dà sufficienti ragguagli per un raffronto conclusivo con la situazione degli altri Cantoni, che, in condizioni economiche ben più floride, accusano un onere stradale lontanamente inferiore al nostro.

<i>Cantone</i>	<i>Sup. km<sup>2</sup></i>	<i>No. Comuni</i>	<i>Km. strade</i>	<i>Spesa manut. in milioni</i>	<i>Spesa al km.</i>
Zurigo	1729,1	171	2156	4.395	2.039
Berna	6883,5	496	2313	9.9	4.100
Lucerna	1492,2	107	296	820	2.700
Uri	1074,4	20	141	372	2.600
Svitto	908	30	149	410	2.800
Obwalden	492	7	55	106	1.900
Nidwalden	274	11	85	152	1.700
Glarona	684	29	96	228	2.000
Zugo	240	11	142	220	1.500
Friburgo	1671,1	284	587	1.197	2.000
Soletta	791,4	132	641	1.086	1.700
Basilea-Città	37	3	267	2.295	8.000
Basilea-Campagna	427	74	374	1.040	2.800
Sciaffusa	298	36	226	307	1.300
Appenzello Esterno	242	20	220	576	2.500
Appenzello Interno	172	6	53	120	2.200
S. Gallo	2013,5	91	548	2.125	3.600
Grigioni	7113,5	221	1254	2.283	1.800
Argovia	1403,5	233	1309	1.447	1.100
Turgovia	1005,8	203	806	1.443	1.780
Ticino	2813,4	257	1047	2.822	2.800
Vaud	3208,9	388	2055	3.952	1.900
Vallese	5235,2	170	1013	1.746	1.740
Neuchâtel	799,6	62	421	2.215	5.200
Ginevra	282,1	45	245	2.599	10.000

Da tutte queste considerazioni discende la necessità di resistere alle continue, reiterate pressioni degli enti locali per l'assunzione delle strade consortili da parte del Cantone.

Nel disegno di legge che abbiamo l'onore di presentarvi, abbiamo riaffermato il principio sin qui seguito, di considerare assumibili le strade che congiungono Comuni o frazioni, o agglomerati importanti, abitati tutto l'anno.

A titolo di interpretazione diremo che non è sufficiente che una o due famiglie abitino in continuità una località; perchè l'assunzione si operi, ci sembra indispensabile che l'abitato abbia carattere di stabilità e costituisca una entità economica costante, in contrapposto a quelle stagionali, come registrano i monti di soggiorno estivo a titolo di villeggiatura.

A questa prima condizione se ne aggiungono altre:

- la larghezza minima di tre metri e cinquanta affinché non entrino a far parte della rete stradale cantonale, vie di comunicazione insufficienti, di cui subito sarebbe chiesto l'ampliamento;
- la costruzione a regola d'arte, con massicciata affinché la manutenzione non si avveri fin da principio troppo onerosa, pur tenendo conto delle migliorie e trasformazioni inizialmente richieste;
- il fatto che lo Stato può assumere una sola via di congiunzione fra la rete principale e l'abitato, escludendo le circonvallazioni, di cui non si vuole contestare la utilità, ma che creano un onere troppo gravoso oltre il compito riconosciuto allo Stato di dotare ogni villaggio di un raccordo stradale con la rete principale;
- l'esclusione dell'assunzione, delle strade all'interno degli abitati, a meno che si tratti degli attraversamenti, per il proseguimento della strada cantonale per raggiungere altro abitato.

La pratica ci suggerisce questi criteri restrittivi, affinché l'onere stradale non diventi così gravoso, da costringere lo Stato a trascurare le sue strade o ad applicare, a situazione pregiudicata ed acuita, restrizioni più importanti, riversando sui Comuni oneri fin qui di carattere cantonale.

Non erriamo affermando che ci sembra veramente giunto il momento di porre riparo ad una situazione che potrebbe, fra alcuni anni, divenire irreparabile.

E benchè non rientri esattamente in questo ordine di idee, ci sia anche lecito dire che lo Stato deve oggi essenzialmente preoccuparsi della sistemazione e del miglioramento delle strade esistenti prima di affrontare nuove e costose costruzioni, se queste non appaiono indispensabili o non rientrano nell'ambito della politica generale intesa a dotare ogni villaggio di un raccordo stradale.

Esposti così gli elementi che stanno a favore di una politica restrittiva, non sono però ancora risolti i problemi che sorgono attorno alle strade secondarie non cantonali.

Esse vengono costruite di regola, o nell'ambito dei raggruppamenti dei terreni, dei sussidiamenti forestali, o di quelli delle opere agricole isolate.

La costruzione, il finanziamento, sorretti dall'entusiasmo dei comitati promotori locali, di regola, non incontrano difficoltà.

Queste si manifestano tuttavia non appena, eseguite le opere, occorre provvedere alla loro manutenzione, e le spese ricorrenti ogni anno, gravano sul bilancio del Consorzio.

Un primo riparo a questo stato di cose risiede nel prevedere, nei piani di finanziamento, una quota per la manutenzione: accade tuttavia che questi importi vengono di solito assorbiti dal servizio interessi e dai sorpassi di preventivo, così che la manutenzione delle opere grava sui consorziati oltre i contributi normali del piano di finanziamento.

Fin tanto che questa è in relazione con l'uso della strada per scopi agricoli, forestali, consortili, nulla può essere obiettato all'assunzione di queste spese.

Ma con qualche ragione i consorziati asseverano che le strade sono aperte al pubblico transito, onde non servono prevalentemente allo scopo per il quale furono costruite.

Strade forestali sono percorse da automobili postali e da centinaia di altri utenti, a scopo turistico, mentre la manutenzione incombe ai terrieri consorziati, che sopportano le spese di una usura che non è determinata da una necessità loro.

Sotto questo aspetto si giustifica un intervento dello Stato a titolo di contributo di manutenzione, alla condizione tuttavia che un Consorzio vi provveda, e che gli enti locali, direttamente interessati, vi possano essere chiamati.

Lo sfruttamento di queste strade avviene prevalentemente per ragioni turistiche, e non sarebbe equo estromettere dall'onere di manutenzione quegli enti che dal turismo traggono maggiori profitti.

Fermo sta naturalmente il principio anche per queste strade, che devono concludere aggregati abitati tutto l'anno, mentre che, in deroga alle condizioni poste per le strade da assumere, queste possono avere una larghezza inferiore ai ml. 3,50, ed in via eccezionale possono essere anche strade di circonvallazione, congiungenti villaggi già serviti da un collegamento, quando l'importanza della comunicazione lo giustifica.

E' però necessario porre un limite nel sussidiamento dello Stato, limite che viene fissato nel 50 % delle spese effettive di manutenzione, esclusa la calla neve, e le opere straordinarie di miglioria e di protezione alluvionale.

Lo Stato deve inoltre riservarsi il diritto di imporre certe migliorie, a carico del Consorzio, nell'intento di ridurre la manutenzione, come il rifacimento di tombini, di cunette ed altre opere straordinarie.

Anche per questa categoria di strade sussidiabili, sono esclusi i tronchi nell'interno degli abitati, ancora con l'inflessione che in ogni caso non è dovuto un contributo per una manutenzione che giova direttamente ai proprietari anche quando la strada prosegue oltre l'abitato come strada sussidiabile.

Il Consiglio di Stato, stabilirà mediante regolamento, la procedura di stanziamento dei sussidi e di controllo delle opere eseguite, non essendo questa materia legislativa.

Le strade sussidiabili, analogamente alla procedura per l'assunzione, sono designate dal Gran Consiglio.

---

Il 14 gennaio 1925 il Gran Consiglio ha emanato un decreto legislativo per disciplinare la costruzione di tombinature lungo le strade cantonali circolari e comunali, decreto che più volte modificato dalla pratica e da risoluzioni governative, regge tuttora la materia delle tombinature e delle fognature sulle strade cantonali.

Secondo il citato decreto lo Stato è tenuto a corrispondere il suo sussidio del 30 % sulle spese di costruzione di tombinature lungo le strade cantonali circolari e comunali: il sussidio si riferisce unicamente alle tombinature, e per il fatto che lo Stato può ordinare la immissione delle stesse negli scarichi, si è derivato che il sussidio era dovuto non solo per le tombinature ma anche per le fognature.

Un sussidiamento così largo, per tombinature e fognature su strade che non interessano il Cantone non doveva tardare ad avere ripercussioni sfavorevoli sul bilancio cantonale ragione per cui già il 1. settembre 1925 il Consiglio di Stato faceva pubblicare sul Foglio Ufficiale una precisazione nel senso che le domande dei Comuni dirette ad ottenere un sussidio del 30 % per costruzione di tombinature lungo le strade comunali non saranno prese in considerazione ove non risulti accertato che dalla loro esecuzione deriva un vantaggio anche alle strade di proprietà dello Stato.

Un anno più tardi, il 7 ottobre 1926, il Consiglio di Stato poneva un limite ai sussidiamenti ritenendo che il massimo sussidiabile fosse di Fr. 40.— al

Sotto l'influenza del rincaro generale dei materiali nel 1943 questo massimo veniva portato a Fr. 60.— per ml. di tubazioni oltre a un contributo di Fr. 150.— per pozzetti con nicchia e Fr. 130.— per pozzetti senza nicchia.

Tutti questi sussidi, a seguito dei decreti finanziari del 1935, subivano la riduzione del 20 %, onde il sussidio effettivo versato si riduce al 24 %, ritenuto i massimi di cui sopra.

L'azione svolta nell'ambito del miglioramento dell'igiene del suolo e dell'abitato, ha dato un vigoroso impulso alla costruzione di fognature in sede comunale, ragione per cui il Consiglio di Stato il 27 maggio 1949 fu costretto ad apportare una nuova restrizione al testo impreciso del decreto legislativo del 1925, stabilendo che le tombinature e fognature su strade comunali possono beneficiare del sussidio solo in quanto captano acque defluenti su strade cantonali non provviste di tombinatura.

Appare infatti superfluo o perlomeno di nessun interesse per le strade cantonali, se acque vengono captate prima di defluire su una strada provvista di tombinatura, che le potrebbe immediatamente raccogliere, senza inconvenienti per il campo stradale cantonale.

La incertezza derivante dalla imprecisione del decreto del 1925 e dalle successive restrizioni e modificazioni apportate dal Consiglio di Stato, sulla cui legalità può anche sorgere qualche dubbio, ci consiglia di incorporare in questa legge sulla costruzione e sistemazione delle strade cantonali, il problema delle tombinature e delle fognature sulle strade cantonali circolari e comunali, valendoci, per la formulazione degli articoli disciplinanti la materia, delle esperienze raccolte in oltre un ventennio di applicazione del ripetuto decreto del 1925.

Anche per ragioni di materia, queste disposizioni appartengono alla legge che abbiamo l'onore di sottoporvi.

Avantutto occorre distinguere nettamente la costruzione delle tombinature lungo le strade cantonali, le trasformazioni di queste tombinature in fognature con la immissione degli scoli luridi, e la costruzione delle tombinature e fognature nelle strade circolari e comunali.

Per quanto sia augurabile che anche su queste ultime strade e specialmente nell'interno dei Comuni vengono costruite fognature, lo Stato non può, nell'ambito dell'azione di sussidiamento nell'interesse delle strade cantonali, procedere allo stanziamento di sussidi che vanno a beneficio di opere di nessun interesse per le sue strade.

Se la costruzione di tombinature deve essere favorita e sussidiata, ciò deve avvenire nell'ambito di altra azione di sussidiamento, ma non pretestando un interesse per le strade cantonali, quando questo interesse non è manifesto.

Di conseguenza l'art. 34 della legge afferma il principio che le tombinature lungo le strade cantonali, anche all'interno degli abitati, formano parte integrante dell'opera di sistemazione o di correzione o di costruzione della strada cantonale, ed il Comune partecipa alla relativa spesa nella proporzione in cui è chiamato a contribuire al complesso dell'opera.

Riteniamo di facilitare i Comuni, dando loro la possibilità di immettere le acque bianche ed i pluviali nelle tombinature cantonali, senza un supplemento di contributo alla costruzione del complesso dell'opera.

In questo caso la manutenzione resta pure a carico del Cantone.

Se per contro una tombinatura nell'interno di un abitato viene trasformata in fognatura per l'immissione delle acque luride, è chiaro che la partecipazione del Comune non può essere pari a quella prevista per il complesso dell'opera, a scanso di creare una assoluta disparità di trattamento fra le fognature costruite nell'ambito di una sistemazione stradale, e le fognature costruite ad opera del Comune su una strada cantonale.

Ammettendo una partecipazione nei limiti della partecipazione all'opera, nel primo caso il Comune dovrebbe pagare un contributo aggirantesi dal 20 al

50 % della spesa della fognatura, mentre che nel secondo caso riceverebbe al massimo un sussidio del 24 %, pur ottenendo un'opera della stessa importanza e della stessa utilità.

Al fine di evitare questa disparità di trattamento la legge prevede che nel caso di costruzione di fognature nell'ambito di una sistemazione generale della strada cantonale, il contributo del Comune per le spese di fognatura può essere maggiorato del 40 % oltre il contributo ordinario all'opera, così da aggiungere, nella somma delle due percentuali, il contributo che il Comune dovrebbe dare alla costruzione in proprio di una fognatura senza la sistemazione stradale.

Nel caso in cui la tombinatura venga trasformata in fognatura, assumendo il principio del decreto del 1925, la stessa passa in proprietà e manutenzione al Comune.

Per contro le fognature eseguite dai Comuni lungo le strade cantonali, sono al beneficio di un sussidio pari al 25 % della spesa, fino ad un massimo che non vogliamo stabilire nella legge, per le variazioni cui questi importi sono sottoposti, ma che per il momento, nella costante pratica, viene mantenuto nell'ambito di Fr. 60.— al ml. più il contributo per i pozzetti con o senza nicchia.

Analogo sussidio viene corrisposto per la costruzione delle fognature e tombinature sulle strade comunali o circolari o patriziali, in quanto le stesse siano di utilità per la sottostante strada cantonale, vale a dire in quanto esse captano acque nelle immediate adiacenze della strada cantonale, non lasciandole defluire su un campo stradale sprovvisto di tombinatura o fognatura per il deflusso delle acque.

Come si è già riferito, negli altri casi la tombinatura o fognatura non presenta alcun interesse per la strada cantonale, e se deve essere sussidiata, ciò deve avvenire nell'ambito di altre azioni di sussidiamento.

Le tombinature e fognature sussidiate passano o restano in proprietà e manutenzione al Comune, ed il contributo statale deve essere considerato come contributo unico per la costruzione, esclusa ogni e qualsiasi partecipazione alle spese di manutenzione e di rifacimento.

L'importanza e la necessità delle opere di tombinatura e fognatura nei Comuni, ci consiglia di dichiararle per legge opere di pubblica utilità, al fine di evitare la lunga procedura per ottenere tale dichiarazione dal Consiglio di Stato o dal Gran Consiglio quando il loro costo superi i Fr. 30.000.—.

Non ci sembra che possa essere ragionevolmente contestata la pubblica utilità di una fognatura o tombinatura, tanto più che la stessa è legata di solito al tracciato stradale, e non implica espropriazioni di grande entità.

Più delicato è il problema del finanziamento di queste fognature e tombinature nell'ambito comunale.

Ci sembra incontestabile che i Comuni possono prelevare, a stregua dell'art. 51 della legge di espropriazioni, i contributi dei privati, fino ad un massimo del 50 % del valore dell'opera.

Ma è chiaro che un simile contributo non copre lontanamente le spese di costruzione, anche se dalle stesse vengono dedotti i sussidi cantonali.

Da qui la necessità di decidere se le costruzioni devono essere finanziate con i mezzi ordinari del Comune, attraverso il bilancio comunale, oppure se la costruzione e manutenzione può essere finanziata con un contributo speciale.

La pratica attuale va in tale senso, e ogni nostro Comune, che dispone di una fognatura, preleva una tassa di manutenzione dai proprietari di stabili e di terreni che della fognatura beneficiano.

E' questa la pratica che abbiamo codificato, non senza esprimere qualche dubbio sulla questione a sapere se le spese di manutenzione di una fognatura non debbano essere sopportate dalla collettività, attraverso l'erario comunale e non solo dai proprietari di immobili.

Il fatto che di solito non tutti i quartieri di un Comune dispongono di una fognatura, ci ha fatto propendere per questa soluzione, pur riconoscendo che anche l'altra, prospettata in una risoluzione governativa, presenta alcuni lati favorevoli.

L'art. 39 del disegno di legge che abbiamo l'onore di sottoporVi, regola la questione delle spese di allacciamento dei pluviali e degli scolii, che sono messi a carico dei privati interessati, come pure a carico dei privati interessati restano le spese di riallacciamento, qualora a seguito di opere stradali si renda necessario lo spostamento di una fognatura o di una tombinatura.

Così disciplinata la materia delle fognature, delle tombinature sulle strade cantonali e sulle strade comunali, riteniamo di avere risolto il problema in modo soddisfacente, ripartendo equamente tra Stato e Comuni le spese derivanti da queste opere pubbliche, spese che sono ingenti ma che devono essere affrontate nell'interesse specialmente della pubblica igiene.

E riteniamo pure di aver tolto, chiarendo le disposizioni legislative precedenti, le possibilità di malintesi e di controversie con i Comuni e con i privati, sorte in numero rilevante nell'ultimo decennio.

---

Per ragioni di materia abbiamo incluso nel disegno di legge che Vi sottoponiamo, anche il decreto legislativo concernente le strade abbandonate dell'8 marzo 1937.

Questo decreto legislativo non ha subito alcuna modificazione dal tempo in cui è stato varato da codesto Gran Consiglio, perchè anche nella pratica si è sempre avverato efficace, e non ha dato luogo a controversie di sorta, se non quelle di merito per le quali il decreto stesso prevede il gravame alla Commissione dell'Amministrativo.

La procedura di derelizione non è applicata sovente dallo Stato, ma pure deve essere mantenuta per risolvere il problema delle strade che più non servono a scopi d'ordine cantonale, e che meglio possono essere assegnate ai Comuni se questi ne hanno un interesse, oppure ai privati fronteggianti, quando non servono come passo pubblico.

---

Il testo della legge che abbiamo l'onore di sottoporVi sarebbe stato incompleto, se non vi avessimo incorporato anche la legge sulla polizia stradale del 17 settembre 1928, in parte superata già da quella del 1933 sulla costruzione e manutenzione delle strade, ed in parte completata dalla legislazione federale in materia di polizia della circolazione.

Ci siamo quindi limitati ad aggiornare le disposizioni del testo legale, avendo cura di uniformare le disposizioni nuove a quelle delle leggi vigenti: così ad esempio quelle sulle distanze alla legge edilizia cantonale.

Nel titolo VII della legge abbiamo quindi raggruppato le norme di polizia stradale, mentre che nel titolo VIII abbiamo inserito quelle relative alla circolazione stradale, a integrazione delle misure previste dalla legislazione federale, che sono spesso di natura e di forma troppo generica per trovare pratica applicazione.

Le misure a tutela della polizia stradale, per quanto ha tratto alle costruzioni ecc. è devoluta al Dipartimento delle pubbliche costruzioni: ogni sua decisione è però soggetta al ricorso al Consiglio di Stato.

Le misure punitive circa la circolazione stradale saranno fin qui applicate dal Dipartimento di polizia.

Riteniamo di aver fatto opera necessaria raggruppando tutta la materia in un testo di legge, di facile consultazione per Autorità e privati che del problema stradale devono occuparsi.

Ci è grata l'occasione, onorevoli Signori Presidente e Consiglieri, per raccomandarVi un sollecito esame dell'oggetto e per esprimerVi i sensi del migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente:

Il Cons. Segr. di Stato:

Disegno di

## LEGGE

sulla costruzione, manutenzione e sull'uso  
delle strade cantonali

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino  
su proposta del Consiglio di Stato,

*d e c r e t a :*

Titolo I.

GENERALITA'

Art. 1

*Definizione.*

Sono strade cantonali quelle attualmente di proprietà de Stato o che lo divenissero con decreto del Gran Consiglio.

Art. 2

*Delimitazione.*

Le strade cantonali sono poste sotto l'immediata sorveglianza delle Autorità e la vigilanza dei cittadini.

Esse comprendono:

- a) il campo stradale propriamente detto,
- b) le banchine,
- c) le cunette e loro spazi,
- d) i marciapiedi,
- e) i muri di sostegno,
- f) le piazzette di deposito,
- g) in genere, tutte le opere lungo le strade stesse costrutte dallo Stato ad eccezione dei muri di controriva e c scarbate.

## Titolo II.

COSTRUZIONE E CORREZIONE DELLE STRADE  
CANTONALI

## Art. 3

E' istituito il piano regolatore delle strade cantonali, nel quale vengono iscritti i progetti approvati dal Gran Consiglio.

A) *Del piano regolatore:*

1) *Istituzione.*

## Art. 4

Il piano delle strade, progettate almeno su scala 1:1.000, contiene:

2) *Contenuto.*

- a) l'indicazione del tracciato, delle larghezze, delle pendenze e quote delle strade stesse;
- b) le linee di costruzione ed eventualmente le linee di arretramento e di allacciamento dei fabbricati;
- c) le linee di allacciamento e di raccordo delle strade comunali, consortili e patriziali alle strade cantonali;
- d) le misure di protezione delle strade cantonali, dei manufatti ed in genere delle opere che le completano e sono loro pertinenti.

## Art. 5

L'iscrizione di un'opera nel piano regolatore cantonale avviene per decisione del Gran Consiglio, e deve essere preceduta dalle seguenti formalità:

3) *Iscrizione:*

a) *formalità;*

- a) il progetto è deposto presso le cancellerie dei Comuni interessati per un periodo di 30 giorni consecutivi, previo avviso nel Foglio ufficiale, all'albo comunale e ai proprietari soggetti a servitù di piano regolatore;
- b) i ricorsi contro la pubblica utilità e contro il tracciato, presentati dagli enti di diritto pubblico e dai privati interessati entro il termine di esposizione al Consiglio di Stato, devono essere da questo sottoposti, con preavviso, al Gran Consiglio, che li decide con l'approvazione del progetto.

## Art. 6

L'iscrizione di un progetto nel piano regolatore delle strade cantonali determina le conseguenze legali di cui alla legge edilizia cantonale ed alla legge cantonale di espropriazione. Sono particolarmente applicabili gli art. 9, 36, 37 e 38 della legge edilizia cantonale.

b) *effetti;*

La menzione a registro fondiario a carico dei fondi interessati, è domandata dal Consiglio di Stato.

## Art. 7

Per l'attuazione dei progetti iscritti nel piano regolatore è concesso un termine di quindici anni, prorogabile una sola volta di cinque anni dal Gran Consiglio, a richiesta del Consiglio di Stato.

c) *durata.*

Il termine decorre dall'iscrizione del progetto nel piano regolatore cantonale. Eventuali modificazioni del piano regolatore dovranno essere introdotte con la procedura stabilita per l'adozione.

## Art. 8

- 4) *Obblighi dei Comuni:* Copia dei progetti approvati dal Gran Consiglio è trasmessa ai Comuni che devono riprendere nei loro piani regolatori quello delle strade cantonali. Ai medesimi è trasmessa copia dei progetti approvati dal Gran Consiglio.
- a) *trascrizione;*
- b) *notifica delle licenze;* Le licenze di costruzione per fabbricati che sorgono lungo le strade cantonali, iscritte nel piano regolatore, devono essere preventivamente sottoposte, da parte dei Municipi, per approvazione, al Consiglio di Stato.

## Art. 9

- c) *responsabilità.* I Comuni, che omettono la notifica, sono responsabili delle conseguenze che, in caso di realizzazione del piano regolatore delle strade cantonali, sorgeranno per lo Stato.

## Art. 10

- 5) *Presunzione di pubblica utilità.* L'iscrizione di un progetto di strada nel piano regolatore delle strade cantonali crea la presunzione di pubblica utilità dell'opera, per le espropriazioni e le imposizioni che ne derivano.

## Art. 11

- B) *Della costruzione di strade:* La procedura per le costruzioni stradali, a progetti allestiti, è regolata dalla legge d'espropriazione. In quanto le costruzioni siano previste dal piano regolatore delle strade cantonali, non si fa più luogo alla procedura di ricorso contro la pubblica utilità e i progetti dell'opera.
- 1) *Procedura.*

## Art. 12

- 2) *Finanziamento:* La costruzione delle strade cantonali è di regola eseguita e finanziata dallo Stato.
- a) *oneri dello Stato;*

§. Dovendosi dare al campo stradale una larghezza superiore a quella prescritta dalla categoria cui la strada appartiene, al fine di permettere l'uso della stessa per l'esercizio di ferrovie secondarie o tramvie, le spese per il maggiore allargamento sono, nella misura di almeno il 70 %, a carico dell'ente interessato. Lo Stato contribuirà a queste spese nella misura massima del 30 %, se il campo stradale occupato dalla ferrovia o tramvia può essere contemporaneamente adibito al transito stradale.

## Art. 13

- b) *contributi comunali;* I Comuni nella zona d'influenza possono essere chiamati a concorrere alle spese di costruzione o di sistemazione generale delle strade cantonali, quando dalle opere deriva loro un utile.

In questi casi i contributi comunali, complessivamente, non supereranno, di regola, il 50 % della spesa, diminuita degli eventuali sussidi di enti federali o di altri Cantoni.

Il Consiglio di Stato stabilisce, in linea preliminare, il comprensorio e la percentuale di contributo a carico di ogni Comune, secondo la procedura dell'art. 10 e seguenti della legge di espropriazione del 6 gennaio 1940.

## Art. 14

L'interesse dei singoli Comuni è commisurato alle facilitazioni di traffico, al miglioramento delle condizioni economiche, al maggior valore della proprietà fondiaria derivante dall'opera; alla situazione economica del Comune, con riguardo agli oneri tributari, al numero della popolazione ed alla estensione del territorio di ciascun Comune; al percorso della nuova strada nel territorio comunale; alla possibilità di partecipazione alle spese da parte di patriziati, ove esistano nella giurisdizione del Comune; ai vantaggi che traggono dall'opera le associazioni e aziende di diritto privato.

c) *Norme per la determinazione dei contributi comunali;*

## Art. 15

I patriziati, posti nella giurisdizione dei Comuni interessati, possono essere chiamati a contribuire alle spese in base alla loro potenzialità economica, e al loro interesse all'opera progettata.

d) *contributi parziali;*

## Art. 16

Il prelevamento di contributi a carico di privati è regolato dalle disposizioni della legge cantonale di espropriazione.

e) *contributi privati.*

## Art. 17

Il contributo dei Comuni è dovuto allo Stato in due rate: una all'inizio dell'opera, sulla base del prezzo d'appalto, e l'altra ad opera ultimata sulla base della liquidazione finale approvata dal Consiglio di Stato.

3) *Pagamento dei contributi.*

## Art. 18

I Comuni possono presentare al Dipartimento delle pubbliche costruzioni (detto qui di seguito «Dipartimento») le loro osservazioni e proposte circa l'esecuzione dell'opera e la liquidazione dei conti.

4) *Diritto dei Comuni.*

Contro le decisioni del Dipartimento è ammesso, entro il termine di 15 giorni, ricorso al Consiglio di Stato, il quale decide in via definitiva.

## Art. 19

Le correzioni totali o parziali sono di regola eseguite dal Cantone.

Valgono in linea di procedura, per analogia, le disposizioni sulla costruzione delle strade cantonali.

C) *Delle correzioni delle strade:*

1) *Totali o parziali.*

## Art. 20

Per le opere di correzione, di pavimentazione e di miglioria nell'interno dell'abitato o zone semiurbane, i Comuni sono chiamati a contribuire in relazione al loro interesse all'esecuzione dell'opera e alle loro condizioni finanziarie ed economiche.

2) *Nell'interno dell'abitato.*

Il contributo non supererà, di regola, il 50 % del costo effettivo dell'opera, e potrà raggiungere il 70 % quando si tratti di opere eseguite ad istanza del Comune.

## Art. 21

La costruzione dei marciapiedi necessari alla sicurezza del transito è eseguita dallo Stato.

3) *Costruzione di marciapiedi.*

I Comuni interessati contribuiscono alle spese di costruzione, ivi comprese le spese generali e le eventuali indennità di espropriazione, almeno nella misura del 50 % per le tratte urbane e del 25 % per le tratte semiurbane.

### Titolo III.

#### MANUTENZIONE DELLE STRADE CANTONALI

##### Art. 22

*Manutenzione e sgombero neve.*

La ricostruzione e manutenzione dei muri di controriva delle scarpate sono a carico del proprietario del fondo sovrastante.

A giudizio del Consiglio di Stato queste spese possono essere in tutto o in parte assunte dallo Stato, quando l'interesse pubblico è prevalente, avuto riguardo anche al valore del fondo sostenuto in relazione al costo delle opere da eseguire.

La decisione del Consiglio di Stato è definitiva.

La manutenzione delle strade e lo sgombero della neve sono a carico esclusivo dello Stato.

Sulle tratte in cui non è possibile la trazione meccanica il Cantone può tuttavia obbligare i Comuni, singolarmente riuniti in Consorzio, allo sgombero della neve sotto il suo controllo rimborsando le spese sopportate.

La manutenzione del sedime stradale occupato da tratte o ferrovie secondarie è regolato dal decreto 3 giugno 1937 concernente l'uso delle strade per l'esercizio delle ferrovie regionali.

##### Art. 23

*Manutenzione e rifacimento dei marciapiedi.*

La manutenzione e il rifacimento delle pavimentazioni marciapiedi e dei posteggi lungo le strade cantonali, lo sgombero della neve e gli insabbiamenti sono regolati come segue:

1. Manutenzione e sgombero della neve:
  - a) su marciapiedi posti in zona urbana o semiurbana, completo carico del Comune interessato;
  - b) su marciapiedi in aperta campagna, a carico dello Stato.
2. Rifacimenti totali o parziali delle pavimentazioni:
  - a) di marciapiedi in zona urbana o semiurbana, la spesa viene suddivisa fra lo Stato ed il Comune interessato in parti uguali;
  - b) di marciapiedi in aperta campagna, la spesa è a carico dello Stato.

§. Eccezionalmente lo Stato può assumere fino ad un massimo del 50 % la quota-parte delle spese di cui ai numeri precedenti incombenti a Comuni poco popolosi e in difficili condizioni economiche.

La decisione del Consiglio di Stato è definitiva.

##### Art. 24

*Impianti di illuminazione.*

Nelle zone urbane o semiurbane i Comuni od enti interessati sono tenuti a contribuire, nella misura del 50 %, all'

d'impianto dell'illuminazione di sottopassaggi, gallerie o altre tratte pericolose, quando l'impone la sicurezza del traffico.

Le spese di esercizio e di manutenzione sono a carico del Comune o dell'ente interessato.

#### Art. 25

Lo Stato favorisce le piantagioni ai lati delle strade ed all'uopo, nel limite delle possibilità, si assicura il terreno necessario. *Piantagioni.*

Il Dipartimento può concedere la posa di piante lungo le strade e i marciapiedi; la relativa spesa è a carico del richiedente.

#### Art. 26

La scopatura delle strade e dei marciapiedi nell'interno dell'abitato incombe ai Comuni, i quali sono responsabili per i danni alle pavimentazioni dipendenti da trascuratezza nel servizio di pulizia urbana. *Pulizia urbana.*

#### TITOLO IV.

### STRADE COMUNALI, PATRIZIALI, AGRICOLE, FORESTALI E CONSORTILI

#### Art. 27

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, quando siano costruite a regola d'arte ed abbiano una larghezza di almeno metri 3,50, banchina e cunetta compresa. *A) Assunzione di strade:*

##### 1) Requisiti.

Lo Stato non può assumere più di una strada di congiunzione degli abitati di cui sopra con la rete stradale principale.

Sono escluse dall'assunzione le strade di circonvallazione e quelle congiungenti abitati già provvisti di una strada cantonale, nonché quelle all'interno di abitati, in quanto non servono all'attraversamento degli stessi con una strada a carattere cantonale.

#### Art. 28

Le strade da assumere devono essere sistemate prima di passare in proprietà e manutenzione allo Stato. *2) Sistemazione preliminare.*

Il decreto di assunzione stabilisce l'ammontare delle opere da eseguire, e la partecipazione del precedente proprietario alle spese di sistemazione, in misura non inferiore al 50 % per le tratte in aperta campagna ed in misura non inferiore al 70 % per le tratte urbane, in quanto assumibili. *3) Partecipazione alla spesa.*

#### Art. 29

Le strade comunali patriziali, agricole, forestali e consortili che pur congiungendo aggregati costantemente abitati, non adempiono ai requisiti per l'assunzione, ma che prevalentemente giovano ad uno scopo diverso da quello per cui furono costruite, ed in modo particolare assolvono funzione turistica, possono, per decreto legislativo, essere dichiarate strade sussidiabili. *B) Sussidiamento di strade non sussidiabili:*

##### 1) Requisiti.

- 2) *Importo del sussidio.* Il Consiglio di Stato fissa l'ammontare del contributo del Cantone alla manutenzione, fino ad un massimo del 50 % delle spese effettive.

## Art. 30

- 3) *Partecipazione degli enti locali.* Il sussidio cantonale è subordinato alla conservazione e costituzione di un Consorzio di manutenzione, nel quale possono essere chiamati a contribuire — a giudizio del Consiglio di Stato — anche gli enti pubblici locali.

- 4) *Migliorie.* Il sussidio può essere condizionato all'esecuzione di migliorie ed opere di sistemazione a carico dell'ente proprietari

## Art. 31

- 5) *Spese non sussidiate.* Le spese di sistemazione generale o di riparazione di danni alluvionali o franamenti e quelle per lo sgombero della neve non sono sussidiabili.

Sono escluse dal sussidiamento le strade all'interno dei abitati.

## Art. 32

- 6) *Regolamento.* Il Consiglio di Stato stabilisce mediante apposito regolamento le modalità di controllo delle spese di manutenzione di versamento dei sussidi.

## Titolo V.

## DELLE TOMBINATURE E FOGNATURE

## Art. 33

- Tombinature.* Le tombinature lungo le strade cantonali eseguite in costruzione o di sistemazione stradale, formano parte integrante delle opere stesse.

I Comuni partecipano alla spesa di costruzione nella misura in cui sono chiamati a contribuire al complesso dell'opera quando la tombinatura serve esclusivamente alla raccolta delle acque bianche defluenti nella strada cantonale e dei privati.

In questo caso la manutenzione è a carico del Cantone.

## Art. 34

- Immissione di acque luride.* Il Consiglio di Stato, su istanza del Comune può concedere l'autorità di ordinare la immissione delle acque luride nelle tombinature costruite come all'articolo precedente.

Le spese di immissione di canali collettori sono a carico completo del Comune, il quale può rivalersi sui proprietari di stabili e terreni.

Quando con l'immissione di acque luride la tombinatura serve contemporaneamente da fognatura comunale, il Comune può essere tenuto a versare un supplemento di contributo a questa parte dell'opera, fino ad un massimo del 40 % oltre il contributo ordinario alla sistemazione delle acque.

La fognatura passa, ad opera ultimata, in proprietà di manutenzione al Comune.

## Art. 35

I Comuni che intendono costruire fognature lungo le strade cantonali devono essere debitamente autorizzati dal Consiglio di Stato, al quale saranno presentati i progetti ed il preventivo.

Le fognature eseguite dai Comuni lungo le strade cantonali sono al beneficio di un sussidio cantonale pari al 25 % effettivo, fino ad un massimo stabilito con decreto esecutivo, ritenuta la immissione delle acque bianche defluenti sulla strada.

Se per una fognatura sono concessi sussidi straordinari oltre quelli previsti dalla presente legge, il sussidio complessivo erogato dallo Stato non può superare il 70 % del costo dell'opera.

*Costruzione di fognature comunali lungo le strade cantonali.*

## Art. 36

Le fognature eseguite lungo le strade comunali, patriziali consortili possono essere sussidiate nei limiti fissati dall'art. 35 della presente legge, se raccolgono acque piovane nelle adiacenze delle strade non provviste di tombinatura o fognatura, migliorando notevolmente le condizioni stradali.

La manutenzione delle fognature sussidiate è a carico degli enti proprietari della strada.

Le spese per migliorie e rifacimenti non sono sussidiabili.

Il Consiglio di Stato può ordinare la sistemazione ed il rifacimento di fognature trascurate nella manutenzione o insufficienti, tanto da pregiudicare la salute pubblica.

*Fognature lungo altre strade.*

## Art. 37

Le tombinature e fognature sono opere di pubblica utilità.

Per finanziarne la costruzione gli enti pubblici esecutori possono prelevare contributi a norma dell'art. 51 e seguenti della legge di espropriazione.

Mediante regolamento da approvare dal Consiglio di Stato è pure in facoltà dei Comuni di esigere una tassa di immissione una volta tanto per i nuovi allacciamenti e di prelevare una tassa annua di esercizio a carico dei proprietari degli stabili e terreni interessati, in relazione al numero ed all'importanza degli scoli immessi.

*Pubblica utilità. Finanziamento delle opere.*

## Art. 38

Le spese per l'allacciamento di pluviali e scoli privati con il canale collettore principale sono a carico dei privati interessati.

Verificandosi la necessità di trasformazioni o spostamenti per l'esecuzione di opere pubbliche, le spese di riallacciamento sono pure a carico dei privati interessati.

Il Comune è garante nei confronti dello Stato per l'incasso di queste spese, in quanto le opere siano eseguite dallo Stato.

*Allacciamenti.*

## Titolo VI.

## DELLE STRADE ABBANDONATE

## Art. 39

Ultimata la costruzione o la correzione di una strada, il Consiglio di Stato può obbligare per decreto i Comuni inte-

*Assunzione da parte del Comune.*

ressati ad assumere in proprietà, senza indennizzo, i vecchi tronchi stradali che intende abbandonare, qualora presentano un interesse evidente per la viabilità comunale.

#### Art. 40

*Pubblicazione e cessione all'opponente.*

Negli altri casi lo Stato pubblica sul Foglio Ufficiale l'elenco dei tronchi che intende abbandonare e procede a stregua delle norme degli articoli seguenti.

Qualora il Comune, il Patriziato, un Consorzio agricolo o un Consorzio di privati si oppongano all'abbandono di un tronco di vecchia strada, questo sarà ceduto all'opponente, alla condizione che ne garantisca l'uso pubblico e ne assuma la manutenzione.

Quando la cessione fosse di notevole vantaggio per l'opponente, lo Stato potrà chiedere un equo compenso.

#### Art. 41

*Cessione ai fronteggianti.*

Se nessuna opposizione all'abbandono venisse sollevata se gli oppositori si rifiutassero di garantire l'uso pubblico e assumere la manutenzione o di versare l'equo compenso stabilito, lo Stato potrà cedere il tronco stradale che si interdice all'abbandono ai proprietari fronteggianti.

Qualora i fronteggianti rifiutassero l'acquisto, lo Stato dovrà procedere alla vendita mediante pubblico incanto.

#### Art. 42

*Derelezione.*

Ove l'incanto desse esito negativo, il Consiglio di Stato proporrà al Gran Consiglio di dichiarare l'abbandono di proprietà della strada (derelezione) con la conseguente rinuncia dello Stato alla manutenzione e svincolo da ogni onere di responsabilità.

La derelezione votata dal Gran Consiglio sarà dallo Stato notificata al registro fondiario al fine della cancellazione di iscrizione riflettente la proprietà.

### Titolo VII.

#### DELLA POLIZIA STRADALE

#### Art. 43

*Distanza per le nuove costruzioni.*

Le nuove costruzioni non potranno sorgere che ad una distanza di metri quattro dalle strade cantonali.

Tale distanza è misurata dal limite dei corpi sporgenti qualunque altezza, escluse le gronde ed i balconi, fino alla linea stradale, rispettivamente al ciglio esterno del marciapiede.

La facciata verso strada dovrà essere parallela alla linea stradale.

Il Consiglio di Stato può concedere deroghe all'arrivamento ed allineamento verso le strade cantonali e consuetudinarie per giustificati motivi.

## Art. 44

Ogni riattazione o sistemazione di stabili esistenti, e qualsiasi altra opera entro i limiti di ml. 4 dal ciglio stradale, è soggetta all'autorizzazione del Consiglio di Stato.

*Riattazione  
o sistemazione.  
Altre opere.*

E' considerata quale opera anche l'ampliamento e la modificazione di accessi esistenti, cancelli e cinte, le piantagioni, i pali, i cartelli pubblicitari, i muri ed altre opere che ostacolano la visibilità.

## Art. 45

Le deroghe alla distanza di ml. 4 sono concesse a titolo precario.

*Deroghe a  
titolo precario,  
limiti.*

L'autorizzazione ad eseguire le opere di cui sopra sarà negata quando dalle stesse può derivare un pericolo alla circolazione o un danno alla bellezza o caratteristiche dei luoghi.

## Art. 46

E' vietato costruire muri di cinta alti più di un metro lungo le curve stradali e nei luoghi con scarsa visibilità.

*Muri di cinta,  
rami sporgenti,  
fili spinosi.*

Parimenti è vietato lasciar sporgere piante sulla rete stradale, e lasciar crescere piante ed arbusti all'interno delle curve e nei punti con scarsa visibilità.

Se i proprietari non provvedono al taglio dei medesimi dopo ingiunzione, il personale addetto alla manutenzione stradale è autorizzato a procedervi senza altro avviso.

Fino alla distanza di ml. 2 dal ciglio stradale sono pure vietati i fili spinosi ad una altezza inferiore a m. 2,50 dal piano della strada.

## Art. 47

Le finestre ed ogni altra apertura in confine della strada pubblica non possono essere munite di serramenti aprentesi sulla stessa, se non all'altezza di ml. 4.

*Finestre,  
balconi,  
serramenti.*

Insegne, fanali, logge, balconi e grondaie potranno sporgere sul campo stradale al massimo m. 0,90 ad una altezza minima di ml. 4.

Quando le costruzioni sono prospicienti strade o piazze pubbliche munite di marciapiede, le altezze minime di cui sopra sono ridotte a m. 3 e la sporgenza massima aumentata a m. 1,30.

Le sporgenze non possono in ogni caso superare la larghezza del marciapiede sottostante.

## Art. 48

Gli edifici con stillicidio sulle strade devono essere munite di canali raccoglitori e pluviali che convogliano l'acqua al piano stradale o alla tombinatura.

*Pluviali.*

## Art. 49

Durante la costruzione o la sistemazione di fabbricati lungo la pubblica via, si dovranno porre segnali e ripari.

*Segnalazioni  
e ripari.*

Gli scavi ed ogni altro impedimento sul campo stradale dovranno, di notte, essere muniti di conveniente difesa e di fanali rossi.

## Art. 50

*Cunette ed accessi.*

E' proibito costruire cunette o selciati, collocar lastre, formare accessi, canali di pietra ecc., che interrompono il piano della strada, senza il consenso del Dipartimento.

## Art. 51

*Rimozione di opere.*

Il Consiglio di Stato potrà ordinare la rimozione di gradini, panche, piante ecc., che occupano la strada e siano di impedimento o di pericolo al transito.

## Art. 52

*Occupazione provvisoria delle strade.*

Le concessioni precarie per occupazione stabile o provvisoria delle strade, del sottosuolo stradale o delle aree di proprietà dello Stato sono rilasciate dal Dipartimento e sono soggette alle disposizioni ed alle tasse previste da speciale decreto esecutivo.

Le concessioni per occupazioni temporanee ed il prelevamento delle relative tasse spettano ai Comuni, in quanto essi abbiano assunto la manutenzione stradale.

## Art. 53

*Deposito di materiale sulle strade.*

Senza il permesso del Dipartimento è vietato il deposito, anche momentaneo, di pietre, legna, sabbia, concime od altro materiale sulle strade, come pure l'abbandono sulla strada di qualsiasi materiale.

Il Dipartimento può prendere possesso dei depositi abusivi, quando non potesse accertarne il proprietario.

## Art. 54

*Danneggiamenti.*

Chiunque danneggia opere stradali è passibile di multa, oltre l'obbligo di immediata rifusione delle spese e del risarcimento dei danni.

## Art. 55

*Inmissione di scoli.*

L'inmissione di scoli luridi nei tombini o nelle tombature stradali deve essere autorizzato dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni sentito il preavviso del Dipartimento igiene.

Il Dipartimento può vietare anche l'inmissione di acque chiare nelle cunette e nei tombini delle strade.

## Art. 56

*Opere ingombranti, cunette e tombini.*

E' vietato ostacolare il libero scolo delle acque nei fossi laterali alle strade o nei tombini.

Il Dipartimento può far togliere i lastroni od accessi che impediscono l'utilizzazione delle cunette per la circolazione.

## Art. 57

*Manutenzione dei muri e delle scarpate.*

Chi ha l'obbligo di manutenzione di muri o scarpate o fondi laterali alle strade o cinte o siepi deve provvedervi in modo da impedire ogni scoscendimento o ingombro dei fossi delle cunette e del campo stradale.

## Art. 58

*Torrenti laterali alle strade.*

Le acque dei torrenti laterali devono essere regolate in modo da non cagionare danno alle strade.

## Art. 59

E' riservato al Dipartimento la facoltà di impedire lo sradicamento od il taglio di piante, anche private, ogni qualvolta sia compromessa la sicurezza delle strade. *Taglio di piante.*

Il Dipartimento può vietare l'esercizio di cave o l'esecuzione di lavori, che possono mettere in pericolo le strade o la circolazione.

## Art. 60

Le opere lungo le strade devono essere conservate in modo da non compromettere la pubblica sicurezza. *Opere lungo le strade.*

Quelle che minacciassero rovina dovranno essere restaurate o demolite.

## Art. 61

Le disposizioni del presente titolo sono applicabili anche nei casi di diritti acquisiti, ritenuto l'obbligo di compensare i proprietari a sensi della legge sulla espropriazione. *Diritti acquisiti.*

Sono riservate le disposizioni dei regolamenti edilizi in quanto più restrittive delle presenti.

## Titolo VIII.

## DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

## Art. 62

Gli utenti della strada devono uniformarsi alle norme per la circolazione contenute nella legge federale sulla circolazione degli autoveicoli e dei velocipedi, e relative ordinanze di applicazione. *Legislazione federale.*

Gli utenti delle strade cantonali, comunali, consortili e patriziali devono inoltre ossequiare le disposizioni degli articoli seguenti.

## Art. 63

E' vietato lasciare sulle pubbliche strade veicoli a trazione animale in abbandono. *Veicoli stazionanti.*

Dall'imbrunire in poi nonchè in caso di nebbia ogni veicolo fermo sulla strada deve essere munito di segnale acceso ben visibile nelle due direzioni di marcia.

## Art. 64

Il carico e lo scarico dei veicoli non devono recare impedimento alla circolazione stradale. *Carico e scarico di veicoli.*

Nelle soste, veicoli ed animali devono essere collocati all'estremo margine della strada, prendendo tutti i provvedimenti per prevenire qualsiasi incidente.

E' parimenti vietato sostare in prossimità di altro veicolo fermo in opposta direzione di marcia, così da occupare sui due lati il campo stradale.

## Art. 65

E' vietato condurre a strascico legnami od altro materiale, usare slitte quando le strade non siano coperte di neve, ed in genere circolare con veicoli o carichi che possano costituire un pericolo per gli utenti della strada e deteriorare il campo stradale. *Trasporti ingombranti, slitte.*

E' pure vietato l'uso delle slitte per divertimento.

## Art. 66

*Mandrie  
e greggi.*

Le mandrie ed i greggi sulla strada devono essere condotte da un numero sufficiente di guardiani, in modo da permettere il loro intervento per assicurare il transito agli altri utenti.

Di notte le mandrie devono essere scortate da guardiani muniti di fanale.

E' vietato lasciar pascolare o vagare o abbandonare animali sulla pubblica via.

## Art. 67

*Accessori  
sporgenti.*

E' vietato applicare ai veicoli accessori sporgenti dal profilo, ad eccezione delle macchine agricole, per le quali è fatto obbligo di tener sollevati dal suolo gli erpici, i vomeri ecc. durante il transito sulla strada.

Ad eccezione del trasporto di prodotti agricoli da campo ai magazzini di raccolta, il carico dei veicoli non deve sporgere dal profilo degli stessi.

## Art. 68

*Limitazione  
di transito  
e di peso.*

Per ragioni di sicurezza il Dipartimento delle pubbliche costruzioni può interrompere la circolazione sulle strade cantonali, o limitare il peso e le dimensioni dei veicoli, udito il Dipartimento di polizia.

Il trasporto di carichi di peso e dimensioni eccezionali deve di volta in volta essere autorizzato dal Dipartimento di polizia che ne fisserà le condizioni.

## Art. 69

*Prescrizioni  
speciali.*

Il Consiglio di Stato è autorizzato ad emanare special prescrizioni per la gommatura dei veicoli, per la circolazione dei trattori, rimorchi ed altri veicoli non comuni.

## DISPOSIZIONI FINALI

## Art. 70

*Rimozione  
e diritto  
di ricorso.*

Tutte le opere non conformi alle prescrizioni della presente legge devono essere rimosse per ordine del Dipartimento sotto comminatoria di rimozione d'ufficio a spese del contravventore.

Contro ogni decisione del Dipartimento delle pubbliche costruzioni in applicazione della presente legge è dato ricorso al Consiglio di Stato, nel termine di 15 giorni.

## Art. 71

*Contravven-  
zioni.*

Le contravvenzioni alle disposizioni della presente legge alle sue ordinanze di applicazione sono punite con multa di Fr. 5.— a Fr. 2.000.— riservata l'azione penale.

Con la medesima multa sono punite le manomissioni, danneggiamenti, le occupazioni abusive del campo stradale, la messa in pericolo della circolazione e l'inosservanza delle disposizioni dell'Autorità.

Le multe sono applicate con la procedura della legge sulle contravvenzioni.

Art. 72

- La presente legge abroga:
- la legge sulla costruzione e manutenzione delle strade cantonali del 13 maggio 1933;
  - il D.L. sulle tombinature lungo le strade cantonali, circ. e comunali del 14 gennaio 1925;
  - la legge sulla polizia stradale del 17 settembre 1928;
  - il D.L. concernente le strade abbandonate dell'8 marzo 1937,

*Abrogazione  
ed entrata  
in vigore.*

ed entra in vigore, trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, con la sua pubblicazione sul Bollettino delle leggi e degli atti esecutivi del Cantone.

---