

Annessi :

915
COSTRUZIONI

MESSAGGIO
del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
che accompagna un disegno di legge cantonale di applicazione
della legge federale sulle strade nazionali

(del 1. settembre 1960)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Abbiamo l'onore di sottoporvi, con il presente messaggio, un disegno di legge di applicazione di quella federale sulle strade nazionali.

CONSIDERAZIONI GENERALI

Il 6 luglio 1958 popolo e Cantoni hanno approvato a forte maggioranza gli articoli 36 bis, 36 ter e 37 della Costituzione federale, conferendo alle Camere la facoltà di legiferare sulla determinazione, la costruzione e il finanziamento della rete delle strade nazionali.

Il 21 giugno 1960 — appena trascorso il termine referendario — l'Assemblea federale ha dichiarato in vigore la legge sulle strade nazionali dell'8 marzo 1960.

Il decreto federale concernente la determinazione della rete delle strade nazionali era stato accettato dalle Camere federali già nella sessione di marzo con l'auspicato atto di comprensione per il problema del traforo stradale del Gottardo e per una più razionale progettazione della « Via delle genti ».

Il decreto federale concernente l'uso della quota del prodotto dei dazi d'entrata sui carburanti per motori destinati alle costruzioni stradali era a sua volta già entrato in vigore a contare dal 1. gennaio 1959.

Ad eccezione delle norme esecutive concernenti la costruzione e di quelle relative al finanziamento, intese ad autorizzare un aumento del dazio d'entrata sui carburanti, la legislazione federale sulle strade nazionali ha potuto essere considerata completa e definitiva lo scorso mese di luglio.

L'opera legislativa è stata pressochè in ogni Cantone, e specialmente in quelli di Vaud e di Ginevra, preceduta da atti esecutivi autorizzati dalle Autorità federali.

Anche nel nostro Cantone a fine 1959 era già stata istituita una sesta sezione del Dipartimento delle pubbliche costruzioni con il compito di procedere indilatamente negli incumbenti organizzativi e di iniziare il progetto generale (definitivo) come a precisa delega da parte dell'Ufficio federale delle strade e delle arginature.

Nell'autunno dello scorso anno gli organi cantonali hanno ritenuto doveroso affrontare non solo i compiti politici e tecnici ma altresì quelli amministrativi, con particolare riguardo all'acquisizione dei terreni, che la tendenza speculativa prospettava assai ardua in talune zone del Cantone.

L'impossibilità di applicare, in quel momento, le norme federali che appena si conoscevano nella forma del disegno di legge, l'inopportunità di procedere secondo le norme cantonali la cui incerta applicazione avrebbe, a ragion veduta, provocato complicazioni e lungaggini e, per contro, la preoccupazione che l'attesa di diversi mesi avrebbe facilitato le speculazioni a danno di un'opera pubblica così vitale per il nostro Cantone, hanno determinato una soluzione pratica per

cui si è voluto, null'altro che in ossequio ai principi costituzionali, sollecitare una più concreta collaborazione tra l'Autorità cantonale e quelle comunali.

Senza formali (e giuridicamente troppo anticipate) restrizioni dei diritti privati, grazie soprattutto alla convincente, onesta e tempestiva collaborazione dei sigg. sindaci e municipali dei Comuni maggiormente interessati, il Consiglio di Stato ritiene di poter affermare di non aver perso tempo nell'impostazione concreta della costruzione delle strade nazionali attraverso il nostro Cantone.

In tale ordine di idee è stato anticipato, rispetto alla legislazione, tutto quanto è stato possibile (organizzazione, rilievi, esami del terreno, progettazione generale, coordinamento con i problemi comunali, acquisizione a trattative private dei terreni sicuramente destinati a sedime dell'autostrada sui quali si intendeva costruire o comunque destinati a contrattazioni private) e si è pure proceduto alla preparazione del presente progetto.

Si è posta in primo luogo la questione a sapere se con il presente disegno fosse stato opportuno presentare anche un progetto inteso a modificare l'attuale legge cantonale sulla costruzione e la manutenzione delle strade e anche quella sugli appalti e le relative disposizioni, incorporando tutte le norme in materia in un unico testo che certo avrebbe avuto l'indiscusso merito di rendere semplice e sicura a chiunque la consultazione di quelle disposizioni di legge che per la importanza dei lavori pubblici assumono interesse sempre più vasto.

Il Consiglio di Stato, accertato il miglioramento ottenuto con alcuni provvedimenti esecutivi nell'applicazione delle vigenti leggi cantonali in materia di appalti e di costruzioni delle strade, ha avvertito come sia possibile giungere a risultati positivi nel senso più volte auspicato da codesto Gran Consiglio con riforme parziali intese ad eliminare gli inconvenienti di maggior rilievo: al progetto che abbiamo l'onore di presentare unito al presente messaggio seguiranno entro breve termine proposte per modifiche sia della legge sugli appalti sia delle leggi cantonali sulla sistemazione e la manutenzione delle strade cantonali. Questo modo di procedere sembra improntato alla necessaria chiarezza che consiglia di tenere distinta e indipendente la materia delle strade nazionali data la relativa autonomia del Cantone in tale specifico settore.

Per le norme di applicazione delle leggi federali si è pure dovuto preliminarmente stabilire se seguire la via legislativa ordinaria o procedere invece per via d'ordinanza.

L'art. 61, cpv. 2 della legge federale prevede esplicitamente le due possibilità senza stabilire, almeno apparentemente, una preferenza. Ma nel messaggio del Consiglio federale del 3 luglio 1959 (a pag. 31) si determina senza ombra di dubbio che l'alternativa di cui al secondo capoverso dell'art. 61 è chiaramente subordinata a quanto dispone la norma seguente. Evidentemente, in ossequio al principio federativo, si è voluto concedere ai Cantoni un'ultima possibilità per evitare che il Consiglio federale debba intervenire a dettare anche le disposizioni complementive.

In questo senso quindi, solo nel caso di estrema urgenza e non per ragioni di semplice opportunità, è data ai Cantoni la facoltà di procedere in via d'ordinanza.

Ed in secondo luogo è da tener presente che se le norme in parola non sono in apparenza altro che la completazione — per quanto riguarda la organizzazione, il dettaglio e la procedura — di istituti federali, esse rivestono nondimeno notevole importanza allorchè determinano le autorità competenti a decidere e i mezzi di diritto intesi a garantire al privato la facoltà di difendersi di fronte all'atto di sovranità statale che per l'attuazione di un'opera pubblica esige il sacrificio o la limitazione di determinati diritti privati.

Specialmente di fronte a questi problemi, per cui l'interesse del cittadino è attento sia pur anche soltanto di fronte al lato teorico delle questioni, e per la

preoccupazione di inserire i nuovi istituti federali nel modo più giusto e più semplice, tenendo presente l'interesse dello Stato quale costruttore e all'opposto la necessità di dare al cittadino e a coloro che sono direttamente interessati le più ampie garanzie; per la sicurezza, infine, di non incorrere in confronti di ordine giuridico, il Consiglio di Stato ha ritenuto di dover presentare questo messaggio, che, sollecitamente esaminato, dovrà dare veste più completa a tutto il complesso delle norme sulle strade nazionali.

La procedura in via di ordinanza sembra apparire inoltre in sensibile e aperto contrasto con l'ordinamento legislativo ticinese e la lunga consuetudine in uso per materie analoghe: per citare un solo esempio non sarebbe facilmente compresa la facilità esclusiva del Consiglio di Stato di deliberare in merito a crediti di molti milioni poichè per altri oggetti di minor rilievo l'approvazione granconsigliare è di natura vincolante e obbligatoria.

CHIARIMENTI SUL DISEGNO

L'aspetto più particolare della legislazione sulle strade nazionali è forse quello di presentare ripetutamente un evidente compromesso tra la necessità di osservare i principi del nostro federalismo e le necessità per lo più tecniche di garantire un'omogenea e coordinata costruzione dei diversi tronchi stradali che solcano il territorio della Confederazione.

Tale compromesso, che si traduce nelle diverse competenze di ordine esecutivo assegnate alle Autorità federali oppure a quelle cantonali, va certo a scapito della semplicità e della chiarezza del testo legislativo, per cui sembra opportuno riassumere, nell'ambito delle disposizioni esecutive, quelle che la Confederazione ha riservato alla propria competenza e quelle invece che spettano ai Cantoni. Tra le prime sono le norme concernenti:

1. (legge federale, disposizioni generali, art. 1-4, 6 e 7) le strade nazionali di prima, seconda e terza classe, dichiarate obbligatorie; la fissazione delle distanze per quanto concerne gli allineamenti; le parti integranti (o costitutive) delle strade nazionali e la costruzione degli impianti accessori;
2. (progetti generali, art. 13 e 14) l'allestimento dei progetti generali e la loro approvazione nonché la fissazione delle zone riservate;
3. (progetti definitivi, art. 21, 26 e 28) l'allestimento dei piani per il deposito pubblico presso i Comuni nonché la picchettatura e l'approvazione del progetto definitivo;
4. (acquisizione dei terreni, art. 33-35-39 e 41) l'elaborazione dei progetti generali di raggruppamento e il progetto di ripartizione dei fondi da trasmettere per l'approvazione; i piani da presentare per l'espropriazione, infine, l'aggiudicazione e la sorveglianza dei lavori.

Tra la più importante materia che resta da regolare in sede cantonale può essere rilevato quanto segue:

1. (legge federale, disposizioni generali, art. 7 e 8) le concessioni dei diritti necessari per la costruzione, l'ampliamento e l'esercizio delle installazioni ammesse alle strade nazionali nonché i rapporti di proprietà sulle strade stesse;
2. (progetti generali, art. 14-17, 16 e 19) pubblicazione e deposito presso i Comuni dei piani delle zone riservate;

procedura per l'autorizzazione a costruire entro le zone riservate e la procedura per la trasmissione dei preavvisi comunali concernenti i progetti generali ;

3. (progetti definitivi, art. 27 e 24-28)
procedura d'opposizione al progetto definitivo; decisione delle opposizioni; deposito dei piani di allineamento presso i Comuni e procedura per la concessione dell'autorizzazione a costruire all'interno degli allineamenti;
4. (acquisizione dei terreni, art. 30-37)
procedura per la rilotizzazione e collaborazione tra i terrieri cantonali competenti in materia di progetti stradali e di raggruppamento ;
5. (costruzione, art. 41)
l'aggiudicazione e la sorveglianza dei lavori per quanto concerne i dettagli;
6. (manutenzione ed esercizio, art. 49 e 53)
dettagli concernenti la manutenzione e l'esercizio; accordi intercantionali concernenti l'esercizio e la manutenzione comuni di determinate tratte di strade nazionali;
divieto di pubblicità e protezione del paesaggio.

Dalla presente elencazione, che non pretende di essere completa, ma che comunque delimita il compito del legislatore cantonale, è facile dedurre come, per forza di cose, determinate regolamentazioni devono essere rinviate alla sede esecutiva; così per quelle che non sono fra le più importanti e urgenti e che concernono la manutenzione e l'esercizio delle strade nazionali, nonché per quelle di dettaglio relative alle rilotizzazioni, subordinate anche alle preannunciate ma ancora sconosciute — anche nella forma del disegno — norme di applicazione federali.

Prima di esporre qualche breve commento alle singole disposizioni sembra opportuno chiarire, una volta tanto, che indicheremo la legge federale dell'8 marzo 1960 con la sigla «LSN» e quella in esame con le lettere «LCSN».

Art. 1. - LCSN. — Contrariamente a quanto avviene per le strade principali e secondarie, quelle nazionali devono essere costruite, per le già accennate ragioni, innanzitutto in applicazione della relativa legislazione federale. Appare quindi opportuno richiamare il concetto della preminenza delle norme federali specialmente se si pon mente al fatto che le stesse prevedono istituti giuridici nuovi e talvolta affatto analoghi a quelli regolati dalla legge cantonale sulla costruzione e la manutenzione delle strade del 17 gennaio 1951 e dalle relative disposizioni esecutive. Può essere utile rilevare che non v'è ragione di temere complicazioni circa l'applicabilità della nuova, piuttosto che della vigente legislazione dato che l'oggetto della prima è chiaramente specificato nel decreto federale concernente la determinazione della rete delle strade nazionali. La precisazione nel senso che il Cantone è proprietario delle strade nazionali può sembrare inutile, ma riveste interesse pratico specialmente per ciò che attiene alla responsabilità del proprietario dell'opera; a tale riguardo non può essere messo in dubbio che il Cantone debba assumerla analogamente a quella relativa alle strade principali e secondarie. Le opere costitutive delle strade nazionali e gli impianti accessori sono essenzialmente regolati dal diritto federale (art. 6 e 7 LSN).

Art. 2 e 3 LCSN. — Stabiliscono le competenze nell'ambito della esecuzione e della manutenzione, cui il Cantone provvede tramite il Dipartimento delle pub-

bliche costruzioni. Si è voluto tralasciare (unicamente per ragioni di semplicità) di includere nella presente legge le disposizioni concernenti l'organizzazione della neo costituita sezione delle strade nazionali. Queste disposizioni saranno per contro materia del regolamento concernente la nuova organizzazione del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, che, tutt'ora in elaborazione, potrà essere varato entro il corrente anno, integrando così la legge organica del 5 novembre 1954.

Il secondo capoverso dell'art. 2 vuole inserire anche per la costruzione delle strade nazionali il vigente sistema che, in ossequio ai principi democratici, vuole l'approvazione da parte di codesto Consiglio delle singole opere e del relativo e aggiornato finanziamento pur non rinunciando ad una più ampia e, nel limite delle pratiche possibilità, anticipata presentazione di estesi e approfonditi programmi di lavoro.

Art. 47 LCSN. — L'istituto delle zone riservate, che presenta il quadruplicato aspetto chiarito nelle marginali, nuovo al nostro Cantone ma sicuramente di estrema efficacia per le ragioni che abbiamo esposto esordendo, è sostanzialmente regolato dalle norme federali, che sono state riprese nel testo in esame solo per ragioni di chiarezza.

Forse per eccessivo scrupolo, inteso ad evitare che qualche proprietario sia sorpreso nella sua buona fede, si è voluto estendere la pubblicazione depositando i piani anche presso gli Uffici dei registri, ove più frequentemente che presso le Cancellerie comunali fa capo chi intende contrattare un fondo.

La decisione circa i permessi di costruire è di carattere meramente tecnico ed è per questa ragione limitata al Dipartimento delle pubbliche costruzioni, il cui consenso deve essere convalidato dall'Autorità federale.

Il divieto ai Comuni, ai quali sono note le zone riservate, è dettato unicamente da ragioni pratiche in quanto l'esperienza dimostra che, assai frequentemente e più o meno in buona fede, i proprietari o i loro mandanti non si preoccupano di aver esaurito la complessa rete delle istanze previste da leggi e regolamenti e purtroppo ancora senza una adeguata ed auspicabile coordinazione che permetterebbe al cittadino di guadagnare tempo prezioso nella realizzazione dei progetti privati.

Il problema delle indennità che fossero richieste per effetto delle zone riservate è a sua volta sostanzialmente regolato dal diritto federale che, in forma elegante, rinvia alla giurisprudenza. Secondo il Tribunale federale (RU 69 - 1 - 241) le restrizioni in parola danno diritto a una indennità solo quando impediscono al proprietario di proseguire in un uso legittimo o in un avvaloramento economico della cosa, oppure quando il divieto restringe l'impiego della stessa in maniera tanto straordinaria e considerevole che il sacrificio richiesto in favore della collettività a un singolo o a qualche singolo proprietario sarebbe troppo oneroso, se non venisse risarcito.

Sarà quindi soltanto nei casi di estrema evidenza del danno e di facile determinazione dell'indennità che il Dipartimento delle pubbliche costruzioni potrà proporre un accordo alla ratifica del Consiglio di Stato evitando al privato la procedura di cui agli art. 57 e segg. della legge federale sull'espropriazione.

Art. 8 LCSN. — Disciplina unicamente la procedura per quanto attiene ai preavvisi comunali che praticamente permettono di coordinare tempestivamente le esigenze costruttive con i più modesti ma nondimeno importanti problemi comunali e regionali.

Art. 9-13 LCSN. — Le disposizioni relative ai progetti esecutivi e agli allineamenti sono analoghe a quelle concernenti i progetti generali e le zone riservate, con la particolarità che vi si inseriscono le norme disciplinanti la procedura di opposizione il cui carattere prettamente tecnico (analogo a quello per i ricorsi contro i piani di dettaglio in sede di espropriazione secondo la vigente procedura cantonale) giustifica che la decisione sia attribuita al Consiglio di Stato (art. 10 LCSN). Per quanto concerne la pubblicazione dei progetti definitivi si è creduto stabilire non soltanto il deposito dei piani presso l'Ufficio registri ma anche la menzione d'ufficio a Registro fondiario.

Art. 14 LCSN. — La disposizione si limita praticamente a stabilire la competenza del Consiglio di Stato poichè norme esecutive federali dovranno precisare le caratteristiche costruttive e l'ubicazione di questi impianti. I rapporti giuridici fra lo Stato proprietario e il concessionario potranno essere contrattualmente e chiaramente determinanti. Le tasse di concessione dovranno formare oggetto di un decreto esecutivo.

Art. 15-18 LCSN. — L'acquisto del terreno può avvenire contrattualmente nell'ambito di una procedura di raggruppamento o in via d'esproprio. All'Autorità cantonale è riservata la facoltà di determinare il modo di acquisto, inteso che allorchè sono dati i presupposti di cui all'art. 31 LCSN sarà promossa la procedura di rilottizzazione, la quale è intesa innanzitutto a garantire l'uso e il governo funzionale dei fondi attigui al sedime stradale ove la impossibilità di incrociare a livello la grande arteria di traffico o l'impossibilità di creare troppo frequenti manufatti per l'attraversamento, potrebbe dividere un complesso agricolo diminuendone sensibilmente la rendibilità.

E' da tenere presente che nel nostro Cantone il tracciato stradale sarà adeguato longitudinalmente ai corsi d'acqua o alle falde della montagna in maniera tale che l'istituto della rilottizzazione potrà servire, più che allo scopo accennato, quale mezzo di generale acquisizione. Inoltre, le procedure di raggruppamento sono già state promosse indipendentemente dai problemi che ora si pongono, ma che fortunatamente possono esservi ancora inseriti.

Inteso quindi che nel nostro Cantone meno che altrove appare necessario promuovere queste procedure di rilottizzazione, occorre procedere specialmente a trattative private o, subordinatamente, in via espropriativa.

E' opportuno rilevare che la procedura espropriativa federale è stata sveltita poichè, liquidate le opposizioni in sede di approvazione dei piani di esecuzione, si limita alla determinazione delle indennità. In questo ordine di idee si è pure pensato di creare la base legale che permetta di ovviare a ritardi nell'anticipata ammissione in possesso in caso di raggruppamento (art. 17 LCSN).

La successiva disposizione ha a sua volta il solo scopo di evitare eccessivi formalismi, pur garantendo, attraverso la ratifica del Consiglio di Stato, una adeguata uniformità nella liquidazione delle pretese dei privati che sacrificano i loro fondi in ossequio alla pubblica utilità e all'urgenza dell'importante opera stradale.

Art. 18-26 LCSA. — Le norme concernenti l'aggiudicazione dei lavori sono state dettate dall'Autorità federale. La loro completazione e introduzione in questa legge è giustificata dal fatto che, nel nostro Cantone, rinnovano un istituto amministrativo di indubbia importanza. Invece di affidare l'impegnativa realizzazione delle opere secondo una rigida formula matematica (legge cantonale sugli appalti del 9 marzo 1942), il legislatore federale ha ritenuto conveniente conferire all'ente appaltante ampia facoltà di desorimazione, informata specialmente alle ragioni di carattere tecnico.

La modifica invero sostanziale per il nostro paese consiste essenzialmente nella sostituzione di un criterio puramente meccanico con la valutazione motivata dalle singole offerte sulla base di considerazioni di ordine tecnico.

La determinazione dei diversi modi di aggiudicazione (concorso, licitazione privata o incarico diretto) secondo l'importanza e l'urgenza del lavoro o della fornitura, la precisazione degli enti annessi ai concorsi, le modalità disciplinate dettagliatamente in uno speciale decreto e infine i precisi criteri ai quali il Consiglio di Stato dovrà attenersi nelle delibere, appaiono sufficienti garanzie, con la vigilanza seppure indiretta in tale materia, dell'Autorità federale, per una equa ripartizione dei lavori e per una sicura esecuzione dell'opera nell'ambito di programmi molto impegnativi.

Per evitare futili chiarimenti in questa materia assai nota almeno negli aspetti pratici, ci si limita a far osservare che il nuovo sistema di aggiudicazione dei lavori pubblici informato a criteri sperimentati ovunque per i grandi lavori, se non conferisce una esplicita precedenza alle imprese locali — che a ragion veduta creerebbe una situazione impossibile — non esige nemmeno, come taluno poteva temere, che le stesse debbano cedere il passo ai grandi complessi industriali con sede oltre Gottardo.

L'intendimento del Consiglio di Stato è quello di fare in modo che le ditte ticinesi possano ampiamente intervenire nell'esecuzione di tutti i futuri lavori: tale possibilità esige tuttavia che esse siano convenientemente preparate e attrezzate.

E' da attendere che il grande volume di lavori pubblici in programma per il prossimo decennio nel nostro Cantone e nella Confederazione divenga, in sede di esecuzione, la prova chiara e concreta della necessità di abbandonare completamente il sistema d'appalto regolato dalla legge del 1942.

Art. 27-31 LCSN. — Si tratta di disposizioni che non richiedono molti chiarimenti. Le indennità richieste dai privati per danni causati a seguito di opere di sicurezza vengono regolate in modo analogo a quelle relative alle zone riservate e agli allineamenti.

Per quanto riguarda il sistema di finanziamento si è detto precedentemente e per ciò che attiene ai contributi comunali si è voluto riservare al Consiglio di Stato la facoltà di chiedere tali partecipazioni analogamente a quanto disposto in altri Cantoni.

Le disposizioni di cui agli ultimi due articoli, analoghe a quelle già in vigore nel Cantone per la protezione delle rive dei laghi e nell'ambito della costruzione delle strade cantonali, dovranno permettere, pur salvaguardando i diritti del cittadino, di esigere il dovuto rispetto delle indispensabili misure prese per la regolare realizzazione dell'opera.

Crediamo di avere, con questo disegno di legge di applicazione, provveduto tempestivamente e adeguatamente ai nostri compiti legislativi e vi proponiamo, di dare la vostra adesione all'annesso disegno legislativo.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione del migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
Zorzi

Il Cons. Segr. di Stato :
Pellegrini

Disegno di

Legge cantonale di applicazione
della legge federale sulle strade nazionali

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

richiamati

- la legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali ;
- il decreto federale del 23 dicembre 1959 concernente l'uso della quota del prodotto dei dazi d'entrata dei carburanti per motori destinata alle costruzioni stradali ;
- il decreto dell'Assemblea federale del 1960 concernente la determinazione della rete delle strade nazionali ;
- la Costituzione del Cantone Ticino ;

visto il messaggio del 1. settembre 1960, n. 615 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1

Proprietà
(art. 8 LSN)

Le strade nazionali costruite in applicazione della legislazione federale sono di proprietà del Cantone.

Art. 2

Esecuzione e
manutenzione

Il Cantone provvede alla progettazione, costruzione ed alla manutenzione delle strade nazionali.

Il Gran Consiglio approva le singole opere ed il relativo finanziamento nell'ambito dei programmi del Consiglio di Stato.

Art. 3

Organizzazione

Il Consiglio di Stato attende all'esecuzione delle strade nazionali per il tramite del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Art. 4

Zone riservate

a) divieto di
costruire
(art. 14, 15,
LSN)

Per assicurare la disponibilità dell'area stradale il Dipartimento federale dell'interno, udito il Dipartimento delle pubbliche costruzioni, può determinare zone riservate, entro le quali è vietato, salvo un permesso, costruire o trasformare le costruzioni esistenti accrescendone il valore.

Art. 5

b) pubblicazione
(art. 14, 17,
LSN)

La determinazione delle zone riservate è pubblicata nel Foglio ufficiale cantonale per opera del Dipartimento delle pubbliche costruzioni così come il loro annullamento per decorrenza del termine di cinque anni, per decisione del Dipartimento federale dell'interno o per il fatto che gli allineamenti hanno acquistato forza esecutiva.

I piani delle zone riservate rimangono pubblicamente depositati presso gli Uffici dei registri distrettuali e le Cancellerie comunali interessati.

Art. 6

I proprietari che intendono costruire o trasformare costruzioni esistenti su fondi compresi nelle zone riservate devono presentare una istanza con annesso piano di situazione catastale, in due esemplari, al Dipartimento delle pubbliche costruzioni, che decide inappellabilmente.

c) permessi di costruire (art. 16 LSN)

Il permesso di costruire deve essere convalidato dal Dipartimento federale dell'interno.

I Comuni non possono accordare licenze edilizie giusta l'art. 5 della legge edilizia cantonale prima che il Dipartimento federale dell'interno abbia convalidato il permesso di costruire.

Art. 7

La restrizione del diritto di proprietà, per effetto della determinazione di zone riservate, dà luogo ad una indennità, se ne derivano conseguenze uguali a quelle di una espropriazione.

d) Indennità (art. 18 LSN)

Eventuali pretese sono da notificare in due esemplari al Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Ove queste siano, in tutto o in parte, contestate, si procede secondo gli art. 57 e segg. della legge federale del 20 giugno 1930 sull'espropriazione.

La decisione dipartimentale che concede una indennità deve essere ratificata dal Consiglio di Stato.

Art. 8

I progetti generali sono presentati ai Municipi dei Comuni interessati i quali inoltrano i loro preavvisi entro 15 giorni al Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Progetti generali (art. 19 LSN)

I preavvisi dei Comuni sono trasmessi all'Autorità federale competente con le osservazioni del Consiglio di Stato.

Art. 9

Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni elabora i progetti esecutivi, determinando, su entrambi i lati del campo stradale, gli allineamenti, all'interno dei quali è vietato, salvo un permesso, sia di costruire sia di trasformare le costruzioni esistenti, anche se queste vi abbiano soltanto a sporgere.

Progetti esecutivi e allineamenti (art. 21-23 LSN)
a) divieto di costruire

Art. 10

I progetti esecutivi con gli allineamenti sono pubblicamente depositati presso le cancellerie dei Comuni interessati previo avviso sul Foglio ufficiale cantonale.

b) pubblicazione e opposizioni (art. 26-28 LSN)

Le opposizioni al progetto esecutivo ed agli allineamenti sono da inoltrare, motivate ed in due esemplari, entro il termine di deposito di 30 giorni al Consiglio di Stato, che decide inappellabilmente.

La identica procedura di opposizione è applicabile nel caso previsto dall'art. 28 cpv. 2 della legge federale sulle strade nazionali.

Art. 11

c) pubblicazione
del progetti
definitivi
(art. 29 LSN)

I progetti esecutivi con gli allineamenti, approvati definitivamente dal Dipartimento federale dell'interno, sono pubblicamente depositati presso gli Uffici dei Registri distrettuali e le Cancellerie comunali interessati, previo avviso sul Foglio ufficiale cantonale.

La restrizione della proprietà derivante dagli allineamenti è menzionata d'ufficio a registro fondiario.

Art. 12

d) permessi di
costruire
(art. 24 LSN)

Le istanze relative ai permessi di costruire nell'ambito degli allineamenti sono decise secondo la procedura prevista dall'art. 6 della presente legge.

Art. 13

e) pretese di
indennità
(art. 25 LSN)

La restrizione del diritto di proprietà, per effetto degli allineamenti, dà luogo ad una indennità, se ne derivano delle conseguenze uguali a quelle di una espropriazione.

Eventuali pretese sono da notificare in due esemplari al Dipartimento delle pubbliche costruzioni, entro il termine di cinque anni a contare dal giorno in cui ha avuto effetto la restrizione della proprietà.

Ove queste siano in tutto o in parte contestate, si procede secondo gli art. 57 e segg. della legge federale del 20 giugno 1930 sull'espropriazione.

La decisione dipartimentale che concede un'indennità deve essere ratificata dal Consiglio di Stato.

Art. 14

Impianti
accessori
(art. 7 LSN)

Le concessioni per impianti accessori sono rilasciate dal Consiglio di Stato se compatibili con le esigenze della strada e se l'istante offre adeguate garanzie materiali e morali.

Con la riserva della legislazione federale, la procedura e le tasse sono determinate da un apposito decreto esecutivo.

Art. 15

Acquisto del
terreno
a) modi
(art. 30 LSN)

La proprietà, i diritti reali limitati e i diritti personali, che non possono essere contrattualmente acquistati, formano oggetto di espropriazione secondo la procedura federale o d'acquisto nell'ambito di una procedura di raggruppamento dei terreni, riservati gli art. 31 e segg. LSN.

Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni decide, per ogni singolo caso, il modo di acquisto secondo le direttive generali del Consiglio di Stato.

Art. 16

b) procedura
espropriativa
(art. 39 LSN)

L'espropriazione avviene in conformità delle disposizioni della legge federale del 20 giugno 1930 ed è ristretta alla trattazione delle pretese di indennità, che sono da notificare al Municipio del Comune ove sono depositati i piani giusta l'art. 39 della legge federale sulle strade nazionali.

Per i fondi oggetto di espropriazione il Dipartimento delle pubbliche costruzioni fa annotare la limitazione della facoltà di disporre giusta l'art. 43 della legge federale del 20 giugno 1930 sulla espropriazione.

Art. 17

Il coordinamento delle vigenti disposizioni cantonali alle norme della LSN è regolato da un apposito decreto esecutivo.

Il Consiglio di Stato è autorizzato a decretare la immissione in possesso dei fondi non appena ordinata la procedura di raggruppamento dei terreni (art. 8 e 10 LRT).

c) procedura di raggruppamento dei terreni e anticipata immissione in possesso (art. 31-38 LSN)

Art. 18

Al Dipartimento delle pubbliche costruzioni è delegata la facoltà di provvedere, in rappresentanza dello Stato, alle trattative ed alle formalità relative agli acquisti nonché agli atti di procedura espropriativa e di raggruppamento.

Il Consiglio di Stato ratifica gli acquisti del terreno.

d) competenza

Art. 19

L'aggiudicazione dei lavori di costruzione e delle forniture per le strade nazionali avviene, di regola, mediante pubblico concorso aperto a ditte o a consorzi di ditte domiciliate nella Confederazione, firmatarie del contratto collettivo di lavoro.

Le ditte domiciliate fuori Cantone devono impegnarsi in caso di aggiudicazione a rispettare il contratto collettivo ticinese di lavoro.

Si può ricorrere alla licitazione privata a giudizio del Consiglio di Stato per lavori di importanza ridotta oppure per quelli che esigono qualità professionali e attrezzature speciali.

L'incarico diretto, a seguito di trattative private, è ammesso a giudizio del Consiglio di Stato :

- a) quando risulti conveniente affidare all'assuntore determinati lavori complementari ;
- b) quando si tratta di lavori e provvedimenti che rivestono carattere di urgenza.

Aggiudicazione dei lavori (art. 41 LSN)

a) concorsi

b) licitazione privata

c) incarico diretto

Art. 20

Al concorso è ammessa la partecipazione di ditte riunite in consorzio, la cui costituzione deve avvenire prima della presentazione dell'offerta.

A quest'ultima deve essere unito l'atto di costituzione del consorzio.

Ogni ditta è singolarmente e solidalmente responsabile verso l'appaltante.

Una ditta può presentare per lo stesso concorso una sola offerta, sia come singola impresa, sia come consorziata.

Partecipazione ai concorsi

Art. 21

Le modalità del concorso sono disciplinate nello speciale decreto sulle condizioni per l'appalto e la costruzione delle strade nazionali nel Cantone Ticino, che viene emanato dal Consiglio di Stato in ossequio alle disposizioni federali.

Modalità

Art. 22

Il Consiglio di Stato, per il tramite del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, procede all'esame delle offerte e può intavolare trattative con i concorrenti che entrano in considera-

Esame delle offerte

zione per l'assegnazione del lavoro, al fine di ottenere precisazioni, calcoli ed offerte supplementari.

Art. 23

Decisione

a) competenze

L'aggiudicazione è decisa in modo definitivo dal Consiglio di Stato, su preavviso del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Art. 24

b) criteri

La decisione del Consiglio di Stato deve tener conto dei seguenti criteri :

- a) qualifica del concorrente in rapporto alla esperienza, alle capacità tecniche, professionali e organizzative, al credito finanziario e morale e alle garanzie che offre per la puntuale esecuzione dell'opera a perfetta regola d'arte;
- b) attendibilità dei prezzi offerti singolarmente e nel loro complesso;
- c) idoneità dell'offerta, in rapporto all'entità e qualità del personale tecnico, della mano d'opera specializzata e delle attrezzature che il concorrente si impegna a mettere a disposizione per l'esecuzione dell'opera;
- d) grado di occupazione, nel senso di realizzare una equa distribuzione dei lavori ai concorrenti con identica idoneità. Il Consiglio di Stato non è in particolare tenuto ad aggiudicare il lavoro al concorrente che ha offerto al minor prezzo. A parità di condizioni rispetto alla qualifica del concorrente, ai prezzi ed alla idoneità dell'offerta sarà data la preferenza alle ditte ticinesi.

Art. 25

c) libertà di annullamento e di modificazione

Il Consiglio di Stato non è tenuto ad aggiudicare il lavoro sulla base delle offerte ricevute. Esso può indire un nuovo concorso, rinunciare totalmente o parzialmente all'esecuzione dei lavori, oppure farli eseguire in proprio, escluso ogni obbligo di risarcimento.

Art. 26

Esecuzione dei lavori (decreto)

Le modalità relative al contratto di appalto, alle garanzie, all'esecuzione dei lavori, alla liquidazione dei conti e all'accettazione dell'opera verranno disciplinate nell'apposito decreto di cui all'art. 21 della presente legge.

Art. 27

Indennità per misure di sicurezza (art. 51-52 LSN)

Le pretese di indennità giusta gli art. 52 e 51 della legge federale sulle strade nazionali devono essere notificate in due esemplari al Dipartimento delle pubbliche costruzioni, il quale decide, riservata la ratifica del Consiglio di Stato in caso di concessione di indennità.

Art. 28

Finanziamento (art. 56-59 LSN)

Le spese, dedotti i sussidi federali e contributi degli enti interessati, per la costruzione e la manutenzione delle strade nazionali sono a carico del Cantone.

Art. 29

Il Consiglio di Stato può proporre una adeguata partecipazione dei Comuni alle spese per la costruzione di raccordi o di altre opere accessorie che sono di particolare vantaggio per il traffico locale.

Contributi comunali

Ai Comuni è data facoltà di pronunciarsi sulla determinazione del contributo, che è deciso definitivamente dal Consiglio di Stato.

Art. 30

Tutte le opere non conformi alle prescrizioni della presente legge possono essere rimosse per ordine del Dipartimento delle pubbliche costruzioni con la comminatoria della rimozione d'ufficio a spese del contravventore.

Rimozione delle opere abusive

Art. 31

Le contravvenzioni alle disposizioni della presente legge e a quelle dei suoi decreti esecutivi sono punite con una multa di Fr. 100,— a Fr. 10.000,— applicata dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Contravvenzione

Fanno stato gli art. 19 segg. della legge per la procedura sulle contravvenzioni.

Art. 32

La presente legge, ottenuta l'approvazione del Consiglio federale, è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Entrata in vigore

Il Consiglio di Stato fissa la data dell'entrata in vigore.
