



Legislazione stradale cantonale

La legislazione stradale parzialmente riveduta 2016

Il 1° gennaio 2016 sono entrate in vigore le revisioni parziali della legge stradale cantonale (LStr) e dell'ordinanza stradale (OStr). In particolare, con questo adeguamento della legislazione stradale viene migliorato il coordinamento delle procedure, viene ridisciplinata la segnaletica stradale e viene tenuto conto delle esperienze maturate dagli organi esecutivi. Le principali novità vengono brevemente illustrate di seguito.

Elementi della strada cantonale (art. 5 LStr)

- ➔ È opportuno che sia il Cantone a occuparsi della manutenzione e della segnaletica di corsie ciclabili quali aree demarcate della superficie della carreggiata. Le corsie ciclabili vengono perciò dichiarate elementi della strada cantonale. Da queste vanno distinte le piste ciclabili separate, che continueranno a rientrare nel settore di competenza dei comuni.
- ➔ Le rotonde si limitano a modificare il tracciato delle corsie e rappresentano a loro volta elementi della strada. All'interno degli abitati la manutenzione delle isole spartitraffico compete però ai comuni.
- ➔ Le costruzioni e gli impianti di terzi non diventano elementi della strada cantonale a seguito della loro posa o realizzazione sulla particella stradale. Di conseguenza, i marciapiedi o le corsie dei bus realizzate su richiesta del comune sulla particella occupata dalla strada cantonale sono di principio di proprietà del comune.
- ➔ Il Cantone è proprietario degli elementi stradali anche se sono situati su fondi di terzi.



La revisione totale tiene conto delle esperienze fatte dagli organi esecutivi

Piani settoriali per il traffico non motorizzato (art. 6 LStr e art. 5 OStr)

- ➔ Al traffico ciclistico viene riconosciuto un peso maggiore. Conformemente all'art. 5 OStr, le reti di sentieri escursionistici e di piste ciclabili devono ora essere fissate in piani settoriali.
- ➔ Il piano settoriale rete di piste ciclabili costituisce un piano fondamentale e uno strumento per la determinazione dei contributi. Da un lato comprende la rete di piste ciclabili destinate al traffico quotidiano con importanza prevalentemente cantonale, d'altro lato quella del traffico del tempo libero e turistico.

Compiti dei comuni in relazione al traffico non motorizzato (art. 6 LStr e art. 5b OStr)

- ➔ Progettazione, costruzione e manutenzione (incl. segnaletica) degli impianti per il traffico non motorizzato rimangono di principio compito dei comuni.
- ➔ I comuni devono tenere conto dei piani settoriali nella loro pianificazione locale.
- ➔ In futuro i comuni potranno autorizzare il Cantone a elaborare ed

esporre pubblicamente un progetto per il traffico non motorizzato.

Esclusione dalla rete delle strade cantonali (art. 9 LStr)

- ➔ L'attuale regolamentazione dei casi di rigore secondo cui, in caso di aggravio sproporzionato per il comune, era possibile rinunciare all'esclusione di una strada dalla rete di strade cantonali è stata abrogata.
- ➔ Per le strade che finora hanno beneficiato di questa clausola per casi di rigore, nel 2019 si valuterà retrospettivamente se il numero di abitanti minimo per l'esclusione non è stato raggiunto per tre anni consecutivi.

Chiusure di strade (art. 11 LStr e art. 9 OStr)

- ➔ Conformemente alla prassi attuale, le chiusure temporanee di strade cantonali (ad es. a seguito di eventi naturali) devono essere tollerate senza indennizzo.

Linee di arretramento (art. 17 LStr)

- ➔ Se i comuni stabiliscono delle linee di arretramento o di allineamento nell'area di strade cantonali, essi devono prima concordarle con

l'Ufficio tecnico. Nei confronti di strade cantonali sono vincolanti unicamente linee approvate dal Governo.

Evasione delle opposizioni e approvazione del progetto (art. 24 LStra)

➔ Finora i progetti stradali necessitavano di autorizzazioni di diverse autorità. Nell'interesse del coordinamento delle procedure, il Governo viene ora autorizzato a emanare un decreto coordinato.

Ampliamento anticipato (ex art. 30 LStra)

➔ Non è più possibile un finanziamento anticipato di misure edilizie lungo strade cantonali da parte dei comuni.

Servizio invernale (art. 35 LStra)

➔ Il Dipartimento decide in merito al tipo di sgombero della neve per le strade cantonali. Per lo sgombero all'interno dell'abitato vanno sentiti i comuni interessati.

➔ Eventuali spese supplementari dovute a esigenze particolari sono a carico dei Comuni.

Eventi naturali e altri pericoli (art. 37a LStra)

➔ Per prevenire un danno imminente o crescente alla strada cantonale (ad es. a seguito di eventi naturali o di gestione inadeguata), l'Ufficio tecnico è autorizzato ad accedere alla proprietà fondiaria di terzi e a eliminare la fonte di pericolo.

Taglio di alberi per motivi di sicurezza e cura di alberi e boschi (art. 37b LStra)

➔ L'Ufficio tecnico è responsabile della cura preventiva del bosco lungo le strade cantonali.

➔ Esso esegue le necessarie misure di manutenzione e si fa carico delle spese risultanti. Il ricavato dalla vendita di legname spetta al Cantone.

➔ Il proprietario di boschi interessato può anche eseguire personalmente le misure previste. In caso di proprietari di boschi privati, il forestale di settore verifica se questi eseguono personalmente le misure previste e informa l'Ufficio tecnico.

➔ Se devono essere abbattuti degli alberi, occorre informare preventivamente il proprietario fondiario interessato.

Segnaletica stradale (art. 38 LStra e art. 15 OStra)

➔ A titolo di novità, la segnaletica di strisce pedonali e corsie per ciclisti nonché la sua manutenzione in zone per la moderazione del traffico sulle strade cantonali è un compito cantonale.

➔ I comuni sono competenti tra l'altro per la prima posa di segnaletica di zone per la moderazione del traffico.

Illuminazione (art. 39 LStra)

➔ I comuni sono tenuti a realizzare e a mantenere gli impianti di illuminazione di strisce pedonali (all'interno e fuori dell'abitato).

Costruzioni e impianti in, su e sopra strade cantonali (art. 44a LStra)

➔ I progetti di costruzione in, su o sopra strade cantonali (ad es. rotonde, marciapiedi, misure edilizie di moderazione del traffico, posti di parcheggio o configurazioni di superfici stradali) sono soggetti ad autorizzazione.

Sussidi cantonali (art. 58 LStra e art. 31 – 34 OStra)

➔ A seguito della riforma della perequazione finanziaria grigionese, il Cantone partecipa alle spese computabili solo in misura non superiore al 50%.

➔ I marciapiedi non hanno più diritto a sussidi; essi rientrano integralmente nella competenza dei comuni.

➔ La capacità finanziaria dei comuni non viene più considerata in sede di determinazione dei sussidi cantonali.

➔ Le piste ciclabili destinate al traffico quotidiano vengono sostenute con sussidi cantonali più elevati (dal 30 al 50%) rispetto a quelle destinate al traffico turistico (dal 10 al 30%).

➔ I sussidi cantonali per aree di fermata ammontano ora al 30%. Quelli per condotte di scarico vengono versati in proporzione alla quantità d'acqua fatta defluire; ora non vi è più un limite superiore.

Contributi dei comuni (ex art. 59 LStra ed ex art. 35 OStra)

➔ I contributi dei comuni per la pavimentazione delle strade cantonali vengono meno.

Tasse per uso pubblico accresciuto (art. 61 LStra e art. 38 OStra)

➔ La realizzazione di posti di parcheggio su fondi della strada cantonale è soggetta a tasse. In futuro, il Cantone potrà riscuotere una tassa anche per il parcheggio.

Impressum

Contenuto: *Ufficio tecnico dei Grigioni*. È auspicato l'utilizzo in altra sede di immagini e testo con l'indicazione della fonte. Questo UTC-Info nonché altra documentazione relativa a temi stradali possono essere scaricati/stampati da www.tiefbauamt.gr.ch > Documentazione.



Al traffico ciclistico viene data maggiore importanza