

WENGERPLATTNER
Dr. Dr. h.c. Heinz Aemisegger
Avvocato già giudice federale

ONNEN SCHILLING RECHTSANWÄLTE
Prof. Dr. iur. Arnold Marti
Avvocato già giudice cantonale

PERIZIA GIURIDICA

COMMISSIONATA DALLA COMMISSIONE FEDERALE CONTRO IL RAZZISMO

**SULLA TUTELA GIURIDICA
DEI NOMADI E DELLE LORO ORGANIZZAZIONI
IN RELAZIONE ALLA GARANZIA GIURIDICA DI AREE DI STAZIONAMENTO**

SVOLTA DA

DR. IUR. HEINZ AEMISEGGER

IN COLLABORAZIONE CON

PROF. DR. IUR. ARNOLD MARTI

Dicembre 2020

SINTESI¹

CONTESTO

La Svizzera ha sottoscritto diversi trattati internazionali in cui s'impegna a sostenere e promuovere il modo di vita tradizionale dei nomadi, una delle cui caratteristiche essenziali sono le roulotte in cui alloggiano, che costituiscono il centro della loro vita privata e familiare². L'obiettivo del sostegno e della promozione deve quindi essere in particolare una sufficiente offerta di aree di stazionamento adeguate per i nomadi. Un traguardo al momento ancora molto lontano (cfr. n. marg. 4, 6, 9, 17). Negli ultimi tempi, Confederazione e Cantoni si sono adoperati in vari modi per avvicinarlo. Per esempio, diversi Cantoni hanno definito aree di stazionamento nei loro piani direttori, incoraggiati in questo dalle esortazioni in tal senso più volte espresse dal Consiglio federale (cfr. n. marg. 11, 22 segg., 28 segg.). Le disposizioni dei piani direttori sono vincolanti per le autorità e obbligano quindi i responsabili della pianificazione dei Comuni ad allestire zone di utilizzazione per le aree di stazionamento definite. Nella maggior parte dei Comuni, tuttavia, l'attuazione di questo obbligo cozza contro resistenze in parte anche esacerbate. Conseguenza ne è che molto spesso i Comuni, nonostante il citato obbligo legale, si rifiutano categoricamente di attuare le prescrizioni del piano direttore cantonale nei propri regimi d'utilizzazione (cfr. n. marg. 25 seg.). A parte certe eccezioni, né i singoli nomadi né le loro organizzazioni sono in grado di opporsi efficacemente a queste resistenze (cfr. n. marg. 52 segg., 94 segg.). Inoltre, persino in Comuni che gestiscono già o si apprestano ad allestire aree di stazionamento, i nomadi si trovano regolarmente confrontati con ostacoli difficilmente sormontabili (cfr. n. marg. 14 segg., 12 segg.). Motivo e compito della presente perizia è mostrare le possibilità legali in virtù delle quali i nomadi e le loro organizzazioni possono esercitare la loro influenza sull'allestimento di zone d'utilizzazione

1 Sintesi dello studio giuridico «Rechtsgutachten betreffend denn Rechtsschutz der Fahrenden und Ihrer Organisationen in Bezug auf die Rechtliche Sicherung von Halteplätzen». Sciaffusa, dicembre 2020.

2 Cfr. JOËLLE SAMBUC BLOISE, La situation juridique des Tziganes en Suisse: analyse du droit au regard du droit international des minorités et des droits e l'homme, Ginevra 2007, pag. 325; CONSTANCE KAEMPFER, L'obligation internationale des aires d'accueil à disposition des gens du voyage, in: Stepanie Bernet/Kaspar Ehrenzeller/Nadia Kuzniar/Roman Schister (ed.), Zeitschrift der juristischen Nachwuchsforscher, n. 2/2020, pag. 38 segg., n. I; EVA MARIA BELSER, Föderalismus und Minderheitenschutz, in: Oliver Diggelmann/Maya Hertig Randall/Benjamin Schindler (ed.), Verfassungsrecht der Schweiz, volume I, Zurigo/Basilea/Ginevra 2020, pag. 771 segg., in particolare pag. 792 segg. Cfr. inoltre l'art. 17 della legge federale dell'11 dicembre 2009 sulla promozione della cultura (LPCu; RS 442.1), che prevede la possibilità per la Confederazione di adottare misure a sostegno del modo di vita dei nomadi.

per aree di stazionamento e sulla loro autorizzazione e gestione. Tra queste rivestono particolare importanza le possibilità di tutela giuridica.

In adempimento di diversi interventi parlamentari, nel giugno del 2014 il Consiglio federale ha istituito un gruppo di lavoro presieduto dall'Ufficio federale della cultura (UFC), incaricandolo di studiare come migliorare le condizioni di vita degli Jenisch, dei Sinti e dei Rom e di elaborare proposte in merito. Oggetto dell'attività del gruppo di lavoro sono cinque ambiti: aree di sosta e di passaggio, formazione, settore sociale, cultura e identità, nonché il rinnovo della Fondazione «Un futuro per i nomadi svizzeri» quale interfaccia tra lo Stato e i gruppi d'interesse. Nel rapporto dell'UFC del dicembre del 2018 sullo stato di attuazione del piano d'azione «Miglioramento delle condizioni della vita nomade e promozione della cultura degli Jenisch, dei Sinti e dei Rom» è illustrato che per raggiungere l'obiettivo strategico di migliorare le condizioni di vita degli Jenisch, dei Sinti e dei Rom è necessaria la collaborazione di tutti i livelli istituzionali e della società civile. Per quanto riguarda le aree di stazionamento, l'obiettivo del piano d'azione è di migliorare l'offerta di aree di sosta, di passaggio e di transito fino a farla rispondere alla domanda reale entro cinque anni, cioè entro il 2022. Secondo il rapporto, un problema è costituito dalla ripartizione delle competenze tra Confederazione, Cantoni e Comuni. Inoltre, sempre stando al rapporto, si osserva un aumento delle limitazioni imposte alle soste spontanee, il che accrescerebbe la pressione sulle aree disponibili. In questo modo, in determinate regioni prive di aree ufficiali lo stazionamento è praticamente reso impossibile. I lunghi e complessi processi di pianificazione hanno mostrato che tra la popolazione sono ancora diffusi molti pregiudizi. In molti Cantoni, tuttavia, vi è stato un ripensamento. Sono stati sviluppati programmi, istituiti gruppi di lavoro e avviati lavori di pianificazione per aree per nomadi (rapporto, pag. 4).

Per quanto riguarda le aree di transito per i Rom stranieri, il rapporto riferisce che l'attuale carenza di spazio provoca conflitti a causa delle occupazioni illegali di terreni (pag. 6 segg.) e che queste occupazioni, di sicuro impatto mediatico, favoriscono i pregiudizi. Le attuali cinque aree di transito non sarebbero sufficienti. Per le aree di transito per gruppi di Rom dei Paesi dell'UE sarebbero necessarie soluzioni sovraregionali. Considerata la situazione, il gruppo di lavoro ha deciso di elaborare, sotto la guida dell'UFC e conforme-

mente all'articolo 13 della legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700), una concezione «Aree di transito» concreta e riferita a tutta la Svizzera con i seguenti obiettivi:

- coordinare gli interessi federali tra i servizi federali interessati;
- coordinare gli interessi dei Cantoni e quelli tra Cantoni e Confederazione;
- garantire a lungo termine tutte le aree di transito già in funzione o pianificate (garanzia degli effettivi);
- chiarire le modalità di finanziamento di nuove aree di transito.

In generale, il rapporto rileva che ogni quattro anni l'UFC deve presentare al Consiglio federale un rapporto sullo stato d'attuazione del piano d'azione (pag. 10).

Nell'introduzione alla risposta del 15 maggio 2019 all'interpellanza 19.3087 del consigliere nazionale Lorenzo Quadri, il Consiglio federale afferma quanto segue:

«Con la ratifica della Convenzione-quadro del Consiglio d'Europa del 1° febbraio 1995 per la protezione delle minoranze nazionali (RS 0.441.1) la Svizzera ha riconosciuto gli Jenisch e i Sinti svizzeri come minoranza nazionale, impegnandosi così a promuovere le condizioni necessarie affinché possano conservare la loro cultura. Il nomadismo è parte dell'identità culturale di queste minoranze e, conformemente alla decisione del Tribunale federale del 28 marzo 2003 (DTF 129 II 321), le loro esigenze devono essere tenute in considerazione nella pianificazione del territorio.»

Sotto diversi aspetti si tratta quindi di chiarire la portata della tutela giuridica dei nomadi e delle loro organizzazioni. La priorità è data all'eliminazione della carenza palesemente grave di aree di stazionamento³, cui sono strettamente correlati i problemi concernenti la loro ubicazione, dotazione e gestione.

Il 1° giugno 2018, il Consiglio federale ha respinto la richiesta di riconoscere i **Rom** quale minoranza nazionale ai sensi della Convenzione del Consiglio d'Europa per la protezione delle minoranze nazionali. Al contempo ha tuttavia sottolineato che s'impegnerà affinché il coinvolgimento dei Rom svizzeri nella vita politica e sociale del Paese abbia maggior visibilità⁴.

3 Cfr. n. 1 della risposta del 15 maggio 2019 del Consiglio federale all'interpellanza 19.3087 del consigliere nazionale Lorenzo Quadri. Tra il 2000 il 2015 il numero di aree di stazionamento è addirittura nettamente diminuito (Fondazione «Un futuro per i nomadi svizzeri» [ed.], *Fahrende und Raumplanung*, Standbericht 2015, pag. 10 segg., 17 segg.); cfr. anche EVA MARIA BELSER, *Föderalismus und Minderheitenschutz*, in: Oliver Diggelmann/Maya Hertig Randall/Benjamin Schindler (ed.), *Verfassungsrecht der Schweiz*, volume I, Zurigo/Basilea/Ginevra 2020, pag. 771 segg., in particolare pag. 793 segg.

4 Rapporto dell'UFC del dicembre del 2018 sullo stato di attuazione del piano d'azione «Miglioramento delle condizioni della vita nomade e promozione della cultura degli Jenisch, dei Sinti e dei Rom», pag. 9.

Che in Svizzera vi sia una grave carenza di aree di stazionamento per nomadi è indiscusso. Sono molte le pubblicazioni che lo rilevano chiaramente. Diversi documenti, perizie e rapporti eccepiscono inoltre che le aree di stazionamento operative non dispongono di sufficienti infrastrutture, in particolare di impianti sanitari. A ciò si aggiunge che le prescrizioni d'esercizio di diverse aree di sosta sono percepite come troppo rigorose o troppo restrittive⁵.

La presente perizia è focalizzata sulle questioni di tutela giuridica correlate agli sforzi di aumentare fino a un livello sostenibile il numero di aree di stazionamento. Prima di affrontare la problematica della tutela giuridica, tuttavia, va brevemente descritta la posizione giuridica dei nomadi. Vanno descritti inoltre anche gli strumenti e le procedure di autorizzazione del diritto pianificatorio necessari per l'allestimento di aree di stazionamento, in quanto oggetti d'impugnazione della tutela giuridica qui trattata.

La garanzia del modo di vita nomade presuppone diversi tipi di aree di stazionamento, e più precisamente aree di sosta, aree di passaggio, aree di transito e aree per soste spontanee⁶.

Sulle aree di sosta, i nomadi svizzeri trascorrono l'inverno nel loro Comune di residenza, dove sono registrati e pagano le tasse⁷. Di norma le aree di passaggio dispongono di 10–15 parcheggi. I nomadi si trattengono alcune settimane su queste aree, che fungono da base per l'esercizio delle loro profes-

5 Perizia dell'Ufficio federale di giustizia del 27 marzo 2002 sulla posizione giuridica dei nomadi in qualità di minoranza nazionale riconosciuta (cfr. in particolare n. 4.3.2 pag. 21); BARBARA JUD, SIMON RÖTHLISBERGER, Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma, Rechtliche und raumplanerische Rahmenbedingungen für Halteplätze, EspaceSuisse, Associazione per la pianificazione del territorio, Territorio&Ambiente, febbraio 1/2019; Fondazione «Un futuro per i nomadi svizzeri» (ed.), Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2000, San Gallo 2001; Fondazione «Un futuro per i nomadi svizzeri» (ed.), Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2015, San Gallo 2016; STRAUMANN ANNEMARIE, Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma gesucht, in: VLP-ASPAN, INFORAUM 3/2016 pag. 4 segg.; RAINER J. SCHWEIZER, MAX DE BROUWER, Gutachten im Auftrag und zuhanden der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus betreffend Verfassungs- und Völkerrechtsprobleme der «Loi sur le stationnement des communautés nomades (LSCN, RSN 727.2) du 20 février 2018, du Canton de Neuchâtel» vom 18. April 2018 e, contestualmente, DTF 145 I 73 sul controllo delle norme astratto della citata legge neocastellana; EVA MARIA BELSER/LILIANE MINDER, perizia giuridica sulla decisione del Tribunale federale 145 I 73 all'attenzione della Commissione federale contro il razzismo del dicembre 2019.

6 BARBARA JUD, SIMON RÖTHLISBERGER, Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma, Rechtliche und raumplanerische Rahmenbedingungen für Halteplätze, EspaceSuisse, Associazione per la pianificazione del territorio, Territorio&Ambiente, febbraio 1/2019, pag. 12; Standbericht 2015 (n. marg. 4), pag. 10, 31, 46.

7 BARBARA JUD, SIMON RÖTHLISBERGER, Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma, Rechtliche und raumplanerische Rahmenbedingungen für Halteplätze, EspaceSuisse, Associazione per la pianificazione del territorio, Territorio&Ambiente, febbraio 1/2019, pag. 12.

sioni. Secondo la prassi bernese, per esempio, per le aree di sosta e di passaggio devono essere previsti più di 1000 m² di terreno⁸. Le aree di transito, per le quali sono necessari⁹ almeno 3000 m² di terreno sono destinate al passaggio di nomadi stranieri e dovrebbero essere ubicate lungo gli assi di transito. Offrono spazio per gruppi di 35–80 roulotte. Sulle aree per soste spontanee, che sorgono su fondi privati al di fuori delle zone edificabili, gruppi di nomadi trascorrono circa quattro settimane fino a due volte all'anno¹⁰. Queste aree integrano le aree di passaggio. In tutte e quattro le categorie di aree di stazionamento si registrano gravi carenze di posti. Per le aree di sosta mancano circa 26 posti, per quelle di passaggio circa 50¹¹.

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

A. Conclusioni

1. Come emerge da quanto precede, è urgente intervenire a tutti i livelli istituzionali per allestire un numero sufficiente di nuove aree di stazionamento per i nomadi e garantire giuridicamente quelle già in esercizio. La presente perizia dà un quadro completo e differenziato dei provvedimenti necessari (cfr n. III.).
2. In virtù della Costituzione e del diritto internazionale, i nomadi hanno diritto a che lo Stato crei le condizioni necessarie per garantire la pratica del loro modo di vita tradizionale. Tutti e tre i livelli istituzionali sono tenuti a contribuire.
3. Il vigente diritto pianificatorio di Confederazione e Cantoni dovrebbe essere integrato in modo da garantire le nuove aree di stazionamento necessarie e assicurare giuridicamente quelle già in esercizio (cfr. n. III lett. A.).
4. Considerata la palese, grave carenza di aree di stazionamento adeguate, per garantirle è necessario un deciso miglioramento dell'esecuzione del vigente diritto pianificatorio (cfr. n. III lett. B).

8 BARBARA JUD, SIMON RÖTHLISBERGER, Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma, Rechtliche und raumplanerische Rahmenbedingungen für Halteplätze, EspaceSuisse, Associazione per la pianificazione del territorio, Territorio&Ambiente, febbraio 1/2019, pag. 28.

9 BARBARA JUD, SIMON RÖTHLISBERGER, Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma, Rechtliche und raumplanerische Rahmenbedingungen für Halteplätze, EspaceSuisse, Associazione per la pianificazione del territorio, Territorio&Ambiente, febbraio 1/2019, pag. 28.

10 Secondo l'articolo 177 della legge cantonale sulla pianificazione e l'edilizia, nel Cantone di Lucerna, con l'accordo del proprietario del fondo, i Comuni possono consentire lo stazionamento di veicoli per più di 30 giorni su aree da loro stabilite senza autorizzazione edilizia.

11 BARBARA JUD, SIMON RÖTHLISBERGER, Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma, Rechtliche und raumplanerische Rahmenbedingungen für Halteplätze, EspaceSuisse, Associazione per la pianificazione del territorio, Territorio&Ambiente, febbraio 1/2019, pag. 12.

5. Soltanto se Confederazione, Cantoni e Comuni adempiono rapidamente e conformemente al diritto i loro compiti, possono essere evitati processi costosi, logoranti e talvolta indegni (cfr. n. marg. 10 seg., 12 segg.).

B. Raccomandazioni

Le conclusioni riassunte brevemente al n. V lett. A sono completate e concretizzate dalle raccomandazioni seguenti. Nell'allegato sono esposte in forma di tabella le possibilità giuridiche dei nomadi e delle loro organizzazioni

1. Raccomandazioni per la Confederazione

- a. Quale base per i piani direttori cantonali, la Confederazione dovrebbe definire una concezione ai sensi dell'articolo 13 LPT per ogni categoria di aree di stazionamento (aree di transito, aree di passaggio, aree di sosta e aree per soste spontanee; n. marg. 18 segg., 35 segg.).
- b. La Confederazione dovrebbe vincolare maggiormente i Cantoni a definire concretamente luoghi da adibire ad aree di stazionamento (cfr. n. marg. 50 seg.).
- c. Inoltre, per chiarire gli obblighi dei Cantoni, dovrebbe integrare la LPT con prescrizioni quadro per i piani direttori e i piani d'utilizzazione cantonali in relazione alle aree di stazionamento (cfr. n. marg. 28 segg.).
- d. Poiché nei Comuni l'allestimento di aree di stazionamento suscita regolarmente forti resistenze, la Confederazione dovrebbe in particolare obbligare i Cantoni a prevedere zone di utilizzazione speciale per le aree di stazionamento nelle loro leggi edilizie e di pianificazione (cfr. n. marg. 31 segg., 52 segg.).
- e. In quanto proprietaria di molti fondi adatti a essere adibiti ad aree di stazionamento, la Confederazione, di concerto con i Cantoni, dovrebbe continuare a mettere a disposizione questi terreni, soprattutto attraverso il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport e l'Ufficio federale delle strade.

2. Raccomandazioni per i Cantoni e i Comuni

- a. La maggior parte dei Cantoni deve impegnarsi maggiormente nella pianificazione del territorio per allestire le aree di stazionamento necessarie (cfr. n. marg. 21 segg.).

- b. Possono emanare leggi speciali o integrare prescrizioni specifiche nelle loro leggi edilizie e di pianificazione (cfr. n. marg. 41 segg.).
- c. La responsabilità per la pianificazione e l'autorizzazione di un numero sufficiente di aree di stazionamento per nomadi garantite per legge è in primo luogo dei Cantoni, che, nei loro piani direttori, devono prevedere ubicazione concrete e adeguate per le aree di stazionamento necessarie per i nomadi e provvedere a che queste disposizioni vincolanti per le competenti autorità (cfr. art. 9 cpv. 1 LPT e art. 22 ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (OPT; RS 700.1) siano attuate creando zone d'utilizzazione speciali. Non sono sufficienti istruzioni generiche (cfr. art. 75 Cost.; cfr. n. marg. 17, 21, 49 segg.).
- d. Come dimostrano le esperienze positive maturate in alcuni Cantoni, le concessioni cantonali sono una base utile per la definizione dell'ubicazione delle aree di stazionamento nei piani direttori (cfr. n. marg. 18, 47).
- e. Sulla base delle ubicazioni definite nel piano direttore e vincolanti per le autorità competenti vanno delimitate zone d'utilizzazione speciali per le aree di stazionamento, dando la precedenza alle zone d'utilizzazione cantonali (cfr. n. marg. 31 segg., 52 segg.).
- f. Si raccomanda l'istituzione di servizi cantonali per le esigenze dei nomadi (cfr. n. marg. 48).
- g. I Cantoni devono garantire che per le aree di stazionamento vengano emanate prescrizioni cantonali o comunali che assicurino che i nomadi possano praticare dignitosamente il loro modo di vita tradizionale tutelandone debitamente i diritti fondamentali (n. marg. 16).
- h. In virtù dell'articolo 89 capoverso 1 della legge del 17 giugno 2005 sul Tribunale federale (LTF; RS 173.110), il Cantone può ricorrere contro decisioni sgradite del suo tribunale amministrativo se ne è toccato alla stregua di un privato. Questo vale in particolare se è proprietario o altrimenti titolare di diritti reali od obbligatori sul fondo. Per il resto, la sua legittimazione a ricorrere dinanzi al Tribunale federale è fortemente limitata (cfr. n. marg. 107 segg.).
- i. I Comuni possono ricorrere contro decisioni cantonali per violazione dell'autonomia comunale. Quale proprietario o altrimenti titolare di diritti reali od obbli-

gatori sul fondo, in virtù dell'articolo 89 capoverso 1 LTF, il Comune è legittimato a ricorrere dinanzi ad autorità cantonali e al Tribunale federale alla stregua di un privato (cfr. anche art. 34 cpv. 2 lett. c LPT; cfr. n. marg. 110 seg.).

3. Raccomandazioni per i nomadi e le loro organizzazioni

- a. Sotto diversi aspetti, i nomadi e le loro organizzazioni dovrebbero organizzarsi meglio per tutelare le proprie esigenze e in particolare per accrescere le proprie possibilità di protezione giuridica (cfr. n. IV).
- b. In particolare dovrebbero seguire attentamente l'elaborazione delle concezioni cantonali, la definizione delle ubicazioni delle aree di stazionamento nei piani direttori cantonali e la delimitazione delle aree d'utilizzazione per le aree di stazionamento e fare uso delle possibilità di partecipazione previste dal combinato disposto degli articoli 4 LPT e 19 OPT (cfr. n. marg. 58).
- c. L'acquisto di proprietà o di altri diritti reali od obbligatori (locazione, affitto) su fondi sui quali nel piano direttore cantonale sono previste ubicazioni per aree di stazionamento costituisce un rafforzamento decisivo per la posizione giuridica dei nomadi. In questo modo acquisiscono infatti il diritto (legittimazione) di chiedere la delimitazione di zone per aree di stazionamento (zone d'utilizzazione) e il rilascio di autorizzazioni edilizie, e, in caso di rifiuto, di interporre ricorso (n. marg. 100). Inoltre, i diritti reali e obbligatori citati li legittimano a impugnare decisioni sulla pianificazione dell'utilizzazione e su autorizzazioni edilizie (cfr. n. marg. 52 e in particolare 92 segg.). Se non sono titolari di diritti obbligatori o reali sul fondo in questione, ai nomadi resta soltanto la possibilità di interporre ricorso o sporgere denuncia all'autorità di vigilanza cantonale preposta per rifiuto d'esecuzione delle autorità comunali. Il ricorso all'autorità di vigilanza è tuttavia uno strumento giuridico poco efficace che non dà diritto all'entrata in materia (cfr. n. marg. 101).
- d. A livello federale non esiste un diritto di ricorso per le organizzazioni dei nomadi. Nella maggior parte dei Cantoni, a quanto sembra, nemmeno. Le organizzazioni dei nomadi possono però rappresentare singoli nomadi nella difesa dei loro interessi. Inoltre, possono far valere gli interessi della maggioranza o di un gran numero dei loro appartenenti, a condizione che questi siano legittimati a ricorrere (cfr. n. marg. 104 seg.). In quanto persona giuridica, infine, un'organizzazione è legittimata a difendere i propri interessi nei confronti delle autorità, per esempio quale proprietaria o titolare di diritti reali od obbligatori (come locataria, affittuaria ecc.; cfr. n. marg. 101).

- e. Concezioni e piani direttori non possono essere impugnati direttamente, ma soltanto in via pregiudiziale nel contesto dell'impugnazione di decisioni sul piano di zona o su autorizzazioni edilizie (cfr. n. marg. 61, 65).
- f. In virtù di diritti reali od obbligatori su fondi destinati alle aree di stazionamento, i nomadi e le organizzazioni di nomadi legittimati a ricorrere possono in particolare impugnare:
- zone di utilizzazione cantonali per aree di stazionamento (cfr. n. marg. 68 segg.);
 - autorizzazioni edilizie cantonali (cfr. n. marg. 74 segg.);
 - in particolare autorizzazioni eccezionali al di fuori delle zone edificabili (cfr. n. marg. 77 segg.);
 - zone di utilizzazione comunali per aree di stazionamento (cfr. n. marg. 81 seg.);
 - autorizzazioni edilizie comunali (cfr. n. marg. 83 seg.);
 - contratti di servitù (cfr. n. marg. 85 segg.);
 - prescrizioni d'esercizio (cfr. n. marg. 88 segg.);
 - decisioni su aree per soste spontanee e accordi d'esercizio (cfr. n. marg. 89 segg.);
 - inazione delle autorità cantonali o comunali.

I. ALLEGATO: TABELLA RIASSUNTIVA DELLE POSSIBILITÀ GIURIDICHE DEI NOMADI E DELLE LORO ORGANIZZAZIONI

<p>Senza proprietà o altri diritti reali od obbligatori (locazione, affitto) su fondi sui quali nel piano direttore cantonale sono previste ubicazioni per aree di stazionamento.</p>	<p>Fare uso delle possibilità di partecipazione nell'elaborazione delle concezioni cantonali, nella definizione delle ubicazioni delle aree di stazionamento nei piani direttori cantonali e nella delimitazione delle aree d'utilizzazione per le aree di stazionamento (combinato disposto degli art. 4 LPT e 19 OPT).</p>
	<p>In caso di rifiuto d'esecuzione da parte delle autorità comunali può essere interposto ricorso o sporta denuncia all'autorità di vigilanza cantonale preposta. Il ricorso all'autorità di vigilanza è tuttavia uno strumento giuridico poco efficace che non dà diritto all'entrata in materia.</p>
	<p>Acquisto di proprietà o di altri diritti reali od obbligatori su fondi sui quali nel piano direttore cantonale sono previste ubicazioni per aree di stazionamento (= rafforzamento della posizione giuridica).</p>
<p>Con proprietà o altri diritti reali od obbligatori (locazione, affitto) su fondi sui quali nel piano direttore cantonale sono previste ubicazioni per aree di stazionamento.</p>	<p>Diritto (legittimazione) di chiedere la delimitazione di zone per aree di stazionamento (zone d'utilizzazione) e il rilascio di autorizzazioni edilizie, e, in caso di rifiuto, di interporre ricorso.</p>
	<p>Possono essere impugnati:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zone di utilizzazione cantonali per aree di stazionamento – autorizzazioni edilizie cantonali – autorizzazioni eccezionali al di fuori delle zone edificabili – zone di utilizzazione comunali per aree di stazionamento – autorizzazioni edilizie comunali – contratti di servitù – prescrizioni d'esercizio – decisioni su aree per soste spontanee e accordi d'esercizio – inazione delle autorità cantonali o comunali
	<p>Concezioni e piani direttori non possono essere impugnati direttamente, ma soltanto in via pregiudiziale nel contesto dell'impugnazione di decisioni sul piano di zona o su autorizzazioni edilizie.</p>