



Senato della Repubblica
XVIII Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 860

Misure urgenti per la messa in sicurezza delle aree interessate dai viadotti stradali, ferroviari e di
metropolitane

18/12/2022 - 01:28

Indice

1. DDL S. 860 - XVIII Leg.....	1
1.1. Dati generali.....	2
1.2. Testi.....	3
1.2.1. Testo DDL 860.....	4

1. DDL S. 860 - XVIII Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 860
XVIII Legislatura

Misure urgenti per la messa in sicurezza delle aree interessate dai viadotti stradali, ferroviari e di metropolitane

Iter

11 ottobre 2018: da assegnare

Successione delle letture parlamentari

S.860

da assegnare

Iniziativa Parlamentare

[Claudio Fazzone](#) ([FI-BP](#))

Natura

ordinaria

Presentazione

Presentato in data **11 ottobre 2018**; annunciato nella seduta n. 47 del 16 ottobre 2018.

Classificazione TESEO

PONTI E VIADOTTI , RICOSTRUZIONE E CONSOLIDAMENTO DI ABITATI E DI IMMOBILI ,
OPERE PUBBLICHE

Classificazione provvisoria

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 860

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

N. 860

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore **FAZZONE**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'11 OTTOBRE 2018 (*)

Misure urgenti per la messa in sicurezza delle aree interessate dai viadotti stradali, ferroviari e di metropolitane

*) Testo non rivisto dal presentatore

Onorevoli Senatori. - I numeri delle infrastrutture lineari di trasporto, relativamente alle reti autostradali, sono molto importanti, con 1.608 ponti e viadotti per una lunghezza di 1.013 km, su un totale di circa 6.000 km di rete.

Rappresentano tuttavia solo una parte dei circa 61.000 ponti e viadotti lungo i 255.000 km totali che compongono la rete autostradale italiana fatta da autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza complessiva di 38.000 km.

A questi numeri si aggiungono quelli concernenti le reti ferroviarie e metro-tramviarie che servono quotidianamente migliaia di utenti in tutta Italia.

Dati molto importanti, segnale delle problematiche poste dalla complessità dell'orografia del nostro Paese, che impongono di rendere organiche e sistematiche le proposte già avanzate da più soggetti sul tema della prevenzione.

Tuttavia proprio a causa dei recenti fatti di cronaca sono emerse criticità ulteriori che riguardano la situazione dei centri abitati in prossimità di tali infrastrutture.

Il presente disegno di legge, composto di nove articoli, ha la finalità della messa in sicurezza delle aree sulle quali sono realizzati viadotti stradali, ferroviari e di metropolitane ovvero sulle quali ne è prevista la realizzazione in virtù della disciplina urbanistica comunale e sovracomunale nonché di programmi infrastrutturali nazionali o europei comunque denominati.

L'articolo 1 stabilisce la finalità del presente disegno di legge, che riguarda la messa in sicurezza delle aree sulle quali sono realizzati viadotti stradali, ferroviari e metropolitani.

L'articolo 2 esplicita in modo chiaro la definizione di viadotto, sede stradale carrabile, ferrovia, metropolitana, fascia di rispetto dei viadotti e centro abitato.

L'articolo 3 riguarda il divieto di edificazione delle aree interessate da viadotti, stabilendo che in tutti i comuni deve essere obbligatoriamente prescritta l'inedificabilità assoluta delle aree sottostanti i viadotti esistenti e quelli eventualmente previsti negli stessi strumenti urbanistici, destinati alle sedi stradali carrabili, alle ferrovie ed alle metropolitane.

L'articolo 4 definisce la classificazione dei viadotti in rapporto alla loro natura ed alle loro caratteristiche secondo: viadotti autostradali, viadotti per strade carrabili e ferrovie di grande comunicazione o di traffico elevato, viadotti di strade carrabili e ferrovie di media importanza, viadotti di interesse locali.

L'articolo 5 definisce le distanze da osservare nell'edificazione a partire dalla proiezione verticale dei viadotti.

L'articolo 6 definisce le distanze in corrispondenza delle intersezioni di viadotti.

L'articolo 7 riguarda le misure per la delocalizzazione degli immobili già esistenti. In questo quadro il comma 1 del presente articolo stabilisce che gli edifici esistenti sulle aree assoggettate al vincolo

d'inedificabilità assoluta dovranno essere delocalizzati entro trentasei mesi dall'entrata in vigore della legge.

Il comma 2 dell'articolo 7 stabilisce un incentivo per la delocalizzazione degli immobili legittimi o legittimati con il rilascio della concessione edilizia, realizzati sulle aree assoggettate al vincolo d'inedificabilità assoluta, consentendo un incremento delle superfici lorde utili fino al 15 per cento qualora la delocalizzazione avvenga all'interno dello stesso lotto di pertinenza dell'immobile.

Il comma 3 dell'articolo 7 riguarda l'attuazione degli interventi di delocalizzazione degli edifici esistenti che non possono essere svolti all'interno dello stesso lotto di pertinenza degli edifici, delegando i comuni ad individuare apposite aree per la loro delocalizzazione anche in deroga alla vigente pianificazione urbanistica.

Il comma 4 dell'articolo 7 stabilisce che gli interventi di delocalizzazione degli edifici esistenti saranno realizzati a cura dei proprietari degli immobili con il contributo straordinario dello Stato.

L'articolo 8 concerne l'incidenza sulle norme per la regolarizzazione delle opere abusive, stabilendo che non sono suscettibili di sanatoria tutti quegli immobili ai quali non sia stata rilasciata la relativa concessione edilizia alla data di entrata in vigore della legge.

L'articolo 9 riguarda l'entrata in vigore.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. Il presente disegno di legge ha la finalità della messa in sicurezza delle aree sulle quali sono realizzati viadotti stradali, ferroviari e di metropolitane ovvero sulle quali ne è prevista la realizzazione in virtù della disciplina urbanistica comunale e sovracomunale ovvero di programmi infrastrutturali nazionali o europei comunque denominati.

Art. 2.

(Definizioni)

1. Ai fini della presente legge si intende:

- a) per viadotto: qualsiasi opera di ingegneria, non diversa strutturalmente da un ponte, composta da una o più luci con strutture sia ad arco sia a travata, che consente ad una strada carrabile o ferrata il superamento di una zona orograficamente depressa ovvero di zone di traffico poste a differenti livelli, anche se di genere diverso, quali metropolitane e sopraelevate;
- b) per sede stradale carrabile: la superficie compresa entro i confini stradali che comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza;
- c) per ferrovia: il sistema di trasporto terrestre su lunghi, medi e corti percorsi, attuato mediante convogli che corrono su sede propria (binario);
- d) per metropolitana: il sistema di trasporto su rotaia, che utilizza una sede propria, indipendente dalla viabilità ordinaria, in superficie o sopraelevata, destinato al trasporto rapido di viaggiatori nelle città e nelle aree metropolitane con convogli formati da vetture dotate di accoppiamento automatico;
- e) per fascia di rispetto dei viadotti: le fasce, edificate o inedificate, latitanti alle proiezioni verticali dei viadotti;
- f) per centro abitato: l'insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine, intendendosi per insieme di edifici un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.

Art. 3.

(Divieto di edificazione delle aree interessate da viadotti)

1. In tutti i comuni, ai fini della formazione di nuovi strumenti urbanistici comunali e intercomunali o della revisione di quelli esistenti, sia all'interno che all'esterno del perimetro dei centri abitati, deve essere prescritta l'inedificabilità assoluta delle aree sottostanti i viadotti esistenti e quelli eventualmente

previsti negli stessi strumenti urbanistici, destinati alle sedi stradali carrabili, alle ferrovie e alle metropolitane, ivi comprese le relative fasce di rispetto secondo quanto prescritto negli articoli 4 e 5.

2. I comuni provvedono all'introduzione del vincolo di inedificabilità assoluta di cui al comma 1 negli strumenti urbanistici vigenti e in quelli adottati, con deliberazione del consiglio comunale da assumere entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. L'introduzione negli strumenti urbanistici vigenti e adottati del vincolo di inedificabilità di cui al comma 1, con le modalità prescritte al comma 2, non costituisce variante alla strumentazione urbanistica comunale e intercomunale e non è soggetta all'approvazione prevista dall'articolo 10, nono comma, e dall'articolo 16, undicesimo comma, della legge 17 agosto 1942, n. 1150, nonché dalle leggi regionali di riferimento.

Art. 4.

(Classificazione dei viadotti)

1. I viadotti, in rapporto alla loro natura e alle loro caratteristiche, sono così classificati agli effetti dell'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli da 5 a 8:

a) viadotti autostradali: viadotti autostradali di qualunque tipo; viadotti di raccordi autostradali riconosciuti quali autostrade e aste di accesso fra le autostrade e la rete viaria della zona;

b) viadotti per strade carrabili e ferrovie di grande comunicazione o di traffico elevato: viadotti di viabilità stradale statale e ferroviaria comprendenti itinerari internazionali; viadotti di viabilità stradale statale e ferroviaria di grande comunicazione; viadotti di raccordi autostradali non riconosciuti; viadotti di strade a scorrimento veloce;

c) viadotti di strade carrabili e ferrovie di media importanza: viabilità carrabili statali e ferroviarie non comprese tra quelle di cui alla lettera b); strade provinciali aventi larghezza della sede superiore o eguale a 10,50 metri; strade comunali aventi larghezza della sede superiore o eguale a 10,50 metri;

d) viadotti di interesse locale: viadotti di strade carrabili provinciali e comunali e di ferrovie non comprese tra quelle di cui alla lettera c).

Art. 5.

(Norme per le distanze)

1. Le distanze da osservare nell'edificazione a partire dalla proiezione verticale dei viadotti sono stabilite nei seguenti limiti:

a) viadotti autostradali: 60 metri;

b) viadotti per strade carrabili e ferrovie di grande comunicazione o di traffico elevato: 40 metri;

c) viadotti di strade carrabili e ferrovie di media importanza: 30 metri;

d) viadotti di interesse locale: 20 metri.

2. A tali distanze minime è aggiunta la larghezza dovuta alla proiezione di eventuali scarpate o fossi e di fasce di espropriazione risultanti da progetti approvati.

Art. 6.

(Distanze in corrispondenza delle intersezioni di viadotti)

1. In corrispondenza di incroci e biforcazioni le fasce di rispetto determinate dalle distanze minime indicate dall'articolo 5 sono incrementate dell'area determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti di distacco, la cui lunghezza, a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia eguale al doppio delle distanze stabilite dal comma 1 dell'articolo 5, afferenti ai rispettivi viadotti, e il terzo lato costituito dalla retta congiungente i due punti estremi.

Art. 7.

(Misure per la delocalizzazione degli immobili)

1. Gli edifici esistenti sulle aree assoggettate al vincolo d'inedificabilità assoluta di cui all'articolo 3 devono essere delocalizzati entro il termine di trentasei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge al fine di osservarne il rispetto.

2. Gli immobili, legittimi o legittimati con il rilascio della concessione edilizia in sanatoria alla data di entrata in vigore della presente legge, realizzati sulle aree assoggettate al vincolo d'inedificabilità assoluta di cui all'articolo 3 beneficiano comunque di un incremento delle superfici lorde utili fino al 15 per cento, qualora la delocalizzazione di cui al comma 1 avvenga all'interno dello stesso lotto di pertinenza dell'immobile.
3. Qualora l'attuazione degli interventi edilizi di delocalizzazione degli edifici esistenti, legittimi o legittimati mediante il rilascio della concessione edilizia in sanatoria alla data di entrata in vigore della presente legge, non sia possibile all'interno dello stesso lotto di pertinenza degli edifici, i comuni individuano apposite aree per la loro delocalizzazione anche in deroga alla vigente pianificazione urbanistica.
4. Gli interventi di delocalizzazione degli edifici esistenti, legittimi o legittimati con il rilascio della concessione edilizia in sanatoria alla data di entrata in vigore della presente legge, sono realizzati a cura dei proprietari degli immobili con il contributo straordinario della Stato.
5. Il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto da emanare entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, individua la tipologia dell'agevolazione di cui al comma 4, nonché i criteri e le modalità per l'accesso alla stessa.

Art. 8.

(Incidenza sulle norme per la regolarizzazione delle opere abusive)

1. Gli edifici e le opere abusivamente eseguiti nelle aree di cui all'articolo 3 per i quali sia stata richiesta la regolarizzazione ai sensi della legge 28 febbraio 1985, n. 47, della legge 23 dicembre 1994, n. 724, e del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, in deroga all'articolo 33, comma 1, lettera *d*), della legge 28 febbraio 1985, n. 47, non sono suscettibili di sanatoria qualora non sia stata rilasciata la relativa concessione edilizia alla data di entrata in vigore della presente legge.
2. Nel caso in cui, alla data di entrata in vigore della presente legge, sia già stata rilasciata la concessione edilizia finalizzata alla regolarizzazione delle predette opere abusive, all'immobile interessato si applicano le disposizioni sulla delocalizzazione previste all'articolo 7.

Art. 9.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

