

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(SCALFARO)

di concerto col **Ministro dell'Interno**

(RESTIVO)

e col **Ministro dei Lavori Pubblici**

(NATALI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 AGOSTO 1968

Distanze legali dalla sede ferroviaria e modifiche ad alcuni articoli della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*) e del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447

ONOREVOLI SENATORI. — La legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, stabilisce, all'articolo 234, che « le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi imposti dalla presente legge alle proprietà coerenti alle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, colle modificazioni risultanti dagli articoli seguenti ».

Per effetto di tale richiamo, le norme concernenti le servitù ed i pesi imposti alle proprietà laterali alle strade ordinarie si applicano anche alle proprietà laterali alle strade ferrate. Peraltro, la legislazione concernente la materia delle distanze legali dalle strade ordinarie ha subito numerose modificazioni e rimaneggiamenti per via di vari

provvedimenti di legge succedutisi nel tempo.

Per le proprietà laterali alle strade ferrate sono stati, invece, considerati sempre vigenti i vincoli ed i pesi imposti alle proprietà laterali alle strade ordinarie dalla legge del 1865. che, d'altronde, soddisfacevano pienamente le esigenze inerenti all'esercizio ferroviario.

Ciò stante, allo scopo di eliminare ogni dubbio circa la legittimità dell'applicazione alle proprietà laterali alle strade ferrate delle norme della legge del 1865 concernenti le distanze legali stabilite per le proprietà laterali alle strade ordinarie, e considerato che anche tuttora tale normativa, nelle sue linee essenziali, è rispondente alle necessità del-

l'esercizio ferroviario, tranne alcune modifiche di cui si dirà, si è predisposto l'unito disegno di legge. Con esso si abroga l'articolo 234 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, e si statuisce che, ferme restando le norme relative alle distanze risultanti del Codice civile e dai regolamenti locali, le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi di cui agli articoli da 55 a 79 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248, all. F ed alle altre maggiori servitù di cui al titolo V della legge stessa.

L'unito disegno di legge ha anche per oggetto la modifica di alcuni articoli della legge del 1865, per renderli più strettamente conformi alle attuali esigenze dell'esercizio ferroviario.

Le modifiche che si propone di attuare riguardano, in particolare, gli articoli 68, 235, 236 e 239.

Peraltro, poichè il disposto dell'articolo 234 e degli articoli 235, 236 e 239 della legge del 1865 risulta riportato negli articoli 66, 67, 68 e 71 (quest'ultimo modificato col regio decreto 19 novembre 1921, n. 1864, e successivamente con il decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771) del testo unico per le ferrovie concesse, approvato con il regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, le modifiche proposte devono ovviamente venire estese anche ai corrispondenti articoli del testo unico del 1912, al fine di mantenere una uniforme regolamentazione della materia sia per le ferrovie statali che per le ferrovie concesse.

Ciò premesso, si illustrano qui di seguito le proposte di modifica formulate per ciascuno degli articoli sopra menzionati e concretate nell'unito disegno di legge:

Articolo 68 della legge 20 marzo 1865.

Si integra il disposto di detto articolo, stabilendo che le distanze prescritte per i canali, per i fossi e per qualunque escavazione, debbono essere osservate anche dal ciglio degli sterri, qualora la strada sia in trincea.

Al riguardo è opportuno precisare che con la dizione « ciglio degli sterri » contenuta nel

testo dell'articolo 2 e dell'articolo 4 dell'unito disegno di legge viene definito il punto in cui inizia in alto (al livello del piano di campagna) la scarpata degli scavi, mentre con le dizioni « piede della scarpa » o « piede dei rilevati », che compaiono negli stessi articoli (rispettivamente all'articolo 2 e all'articolo 4) viene indicato il punto in cui termina in basso la scarpata dei rilevati.

Articolo 234 della legge 20 marzo 1865 ed articolo 66 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912.

Si sopprime l'articolo 234 della legge 20 marzo 1865 (e quindi l'articolo 66 del testo unico 9 maggio 1912) allo scopo di eliminare, come detto in precedenza, ogni dubbio circa la legittimità dell'applicazione alle proprietà laterali alle strade ferrate delle norme della legge del 1865 concernenti le distanze legali stabilite per le proprietà laterali alle strade ordinarie.

Principio che viene riaffermato con l'articolo 1 del presente disegno di legge.

Articolo 235 della legge 20 marzo 1865 e articolo 67 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912.

Si modifica il terzo comma di tali articoli affinché dal contesto risulti esplicitamente sancita l'obbligatorietà da parte di chiunque di osservare quelle maggiori distanze che fossero richieste da chi costruisce od esercita la linea, in quanto ritenute necessarie, per la sicurezza della circolazione, al lato convesso dei tratti curvilinei.

Articolo 236 della legge 20 marzo 1865 ed articolo 68 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912.

Si sopprime l'articolo 236 della legge 20 marzo 1865 (e quindi l'articolo 68 del testo unico 9 maggio 1912) per la sua non troppo chiara coerenza con l'articolo 66 della stessa legge 1865, il cui disposto, modificato come

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

sopra indicato, regola, d'altronde, in modo esauriente, la materia delle distanze legali delle escavazioni di qualsiasi genere dalla sede stradale.

Articolo 239 della legge 20 marzo 1865 ed articolo 71 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912.

Nonostante la creazione del Ministero delle comunicazioni prima e del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile poi, l'Azienda delle ferrovie dello Stato, in osservanza al disposto dell'articolo 239 della legge 20 marzo 1865, continua a promuovere decreti ministeriali per le riduzioni delle distanze richiamate da detto articolo, solo dopo aver sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ciò costituisce evidentemente una palese incongruenza che appare tanto più inammissibile ove si consideri che lo stesso Ministero dei lavori pubblici, per le riduzioni delle distanze di cui trattasi dalle ferrovie concesse, promosse, nel 1921, (regio decreto 19 novembre 1921, n. 1648) una modifica alla procedura dell'articolo 71 del testo unico n. 1447-1912, corrispondente all'articolo 239 della legge 20 marzo 1865, dando facoltà ai Circoli dell'ispettorato per le ferrovie e tramvie (ora Direzioni compartimentali del-

la motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), di accordare le riduzioni anzidette, prescindendo dal preventivo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Detta facoltà è stata riportata in un successivo provvedimento (decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771 - articolo 4) che ha ulteriormente modificato l'articolo 71 del testo unico del 1912.

Sembra, pertanto, indispensabile modificare tale articolo nel senso che, nei casi contemplati dall'articolo stesso, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, possa, sia per le ferrovie esercitate dallo Stato che per quelle concesse all'industria privata, a mezzo dei propri organi, autorizzare riduzioni alle distanze di cui trattasi con le modalità e alle condizioni che fossero ritenute necessarie.

Il nuovo testo sostituisce anche quello dell'articolo 71 del testo unico che era stato modificato dal regio decreto 19 novembre 1921, n. 1684 e dall'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771.

* * *

Il presente disegno di legge, già presentato al Parlamento nella scorsa legislatura e decaduto per la fine della medesima, viene ripresentato nello stesso testo.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Ferme restando le norme relative alle distanze risultanti dal codice civile e dai regolamenti locali, le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutti i pesi e servitù di cui agli articoli da 55 a 79 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, ed alle altre maggiori servitù di cui al Titolo V della legge stessa, con le modificazioni di cui agli articoli seguenti.

Art. 2.

L'articolo 68 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* è modificato come segue:

« Per i canali, per i fossi e per qualunque escavazione venga effettuata nei terreni laterali, la distanza deve essere uguale almeno alla loro profondità, partendo dal ciglio più esterno del fosso stradale o dalla cunetta, ove questi esistano, oppure dal ciglio degli sterri se la strada è in trincea, oppure dal piede della scarpa, se la strada è in rilevato.

Una tale distanza non potrà mai essere minore di tre metri, anche se l'escavazione del terreno sia meno profonda ».

Art. 3.

Gli articoli 234 e 236 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, e gli articoli 66 e 68 del testo unico per le ferrovie concesse, approvato con il regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, sono abrogati.

Art. 4.

L'articolo 235 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, e l'articolo 67 del testo

unico, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, sono modificati come segue:

« È proibito a chiunque costruire muri, case, capanne, tettoie ed altro qualsiasi edificio e di far crescere piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina rotaia di una strada ferrata, la quale misura dovrà, occorrendo, essere aumentata in modo che le anzidette costruzioni non si trovino mai a minore distanza di metri due dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati.

Tali distanze potranno essere diminuite di un metro per le siepi, muriccioli di cinta e steccati di altezza non maggiore di metri 1,50.

A richiesta di chi costruisce od esercita la strada ferrata, le dette distanze debbono essere accresciute in misura conveniente per rendere libera la visuale alla portata necessaria per la sicurezza della circolazione al lato convesso dei tratti curvilinei.

Non sono applicabili ai tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie ».

Art. 5.

L'articolo 239 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, e l'articolo 71 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, modificato dal regio decreto 19 novembre 1921, n. 1684 e dall'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771, sono modificati come segue:

« Quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie e le particolari circostanze locali lo consentano, possono essere autorizzate, dagli organi competenti della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per le ferrovie statali, e dalla competente Direzione compartimentale od Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per le ferrovie concesse, riduzioni alle distanze prescritte dagli articoli precedenti.

La Direzione compartimentale o l'Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, prima di autorizzare le richieste riduzioni delle distanze legali prescritte, dà, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, comunicazione ai concessionari interessati delle richieste pervenute, assegnando loro un termine perentorio di giorni trenta per la presentazione di eventuali osservazioni.

Trascorso tale termine, i predetti uffici possono autorizzare le riduzioni richieste ».