

(N. 152)

DISEGNO DI LEGGE

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

(SCALFARO)

di concerto col **Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato**

(ANDREOTTI)

e col **Ministro delle Finanze**

(FERRARI AGGRADI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 AGOSTO 1968

Binari di raccordo ed allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — La normativa regolante la materia dei raccordi ed allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali risale alla legge 30 giugno 1906, n. 272.

L'articolo 5 di tale legge, riportato all'articolo 54 del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, che approva il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili, stabilisce che l'esercente di una ferrovia pubblica, ogni volta che lo permettano la sicurezza e regolarità dell'esercizio, è tenuto a consentire al raccordo con tranvie a trazione meccanica e con stabilimenti commerciali ed industriali, i cui concessionari, proprietari o esercenti ne facciano domanda e dichiarino di sottomettersi alle condizioni di uno speciale capitolato tipo. Tale norma è stata, per

prassi costante, interpretata nel senso che l'impianto dei raccordi deve essere autorizzato dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Conseguenza di tale interpretazione è che l'utente che intende allacciare il proprio stabilimento alla rete delle ferrovie dello Stato deve svolgere due pratiche per l'impianto del raccordo, prima in linea tecnica con l'Azienda delle ferrovie dello Stato e poi in linea amministrativa con la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per l'autorizzazione formale.

Tale doppia procedura, richiesta da due direzioni dello stesso Ministero, è complessa e priva di pratica utilità.

Infatti, una ditta che per impiantare un binario di raccordo alla rete delle ferrovie dello Stato ha dovuto presentare domanda

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

alle ferrovie dello Stato e ha dovuto sottostare alla conseguente necessaria istruttoria della pratica, cioè alla discussione, allo studio ed all'approvazione del dispositivo degli impianti da costruire, dei progetti delle eventuali opere d'arte da eseguire, dei tipi e qualità dei materiali da impiegare; quando, infine, è arrivata a concordare con la Azienda delle ferrovie dello Stato lo schema di convenzione che regola l'impianto e l'esercizio del raccordo, è costretta ad aprire una nuova pratica per l'autorizzazione formale da parte della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, e ciò senza alcuna effettiva necessità, nè sotto l'aspetto tecnico, nè sotto quello amministrativo.

Ne conseguono giuste lagnanze per l'inutile complicazione burocratica che, con maggiore spirito di comprensione delle esigenze industriali, potrebbe essere evitata.

Ora, tenuto conto che la ditta che intende raccordarsi deve stipulare una convenzione con l'Azienda delle ferrovie dello Stato, sottoponendosi alle condizioni dell'apposito capitolato redatto dall'Azienda medesima e approvato dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, e considerata la necessità di evitare duplicazioni di procedure, ai fini di una semplificazione nei rapporti fra ditte e autorità amministrative, sembra logico che l'Azienda delle ferrovie dello Stato provveda direttamente con un unico atto formale a dare l'autorizzazione e a regolare i rapporti con le ditte richiedenti.

A tal fine, si è predisposto l'unito disegno di legge che prevede, appunto, all'articolo 1, che l'impianto e l'esercizio di tutti i raccordi che si diramano da impianti delle ferrovie dello Stato, sono autorizzati dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Altro aspetto negativo della disciplina giuridica attualmente vigente per i raccordi è costituito dalla competenza in materia di espropriazioni, nel caso in cui la costruzione dei raccordi medesimi interessi le proprietà dei terzi.

Il primo comma dell'articolo 6 della legge 30 giugno 1906, n. 272, riportato all'articolo 55 del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, stabilisce, infatti, che « i binari di raccordo

e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali ed industriali, qualora debbano attraversare terreni di proprietà di terzi, sono equiparati alle ferrovie private di seconda categoria, e, quando debbano servire a tranvie o ad importanti stabilimenti commerciali ed industriali, possono dal Governo essere dichiarati opere di pubblica utilità agli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359 ». La detta dichiarazione di pubblica utilità, a norma dell'articolo 1 del decreto-legge 12 maggio 1948, n. 515, « è fatta con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per l'industria e il commercio ».

L'organo governativo competente a promuovere la « proposta del Ministro dei trasporti » è attualmente la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

La condizione giuridica di equiparazione dei raccordi alle ferrovie private di seconda categoria esclude, pertanto, che l'Azienda delle ferrovie dello Stato possa direttamente promuovere, quando occorra, le necessarie espropriazioni, con quel carattere di urgenza e di tempestività procedurale che le proprie valutazioni e previsioni imporrebbero.

La detta equiparazione, peraltro, se può essere giustificata per i raccordi e gli allacciamenti che si diramano dalle ferrovie concesse, non ha una sufficiente spiegazione logica allorchè tali impianti si diramano dalle ferrovie statali. La sola circostanza, infatti, che alla loro costruzione siano interessati terreni di proprietà di terzi, non è di per sé una giustificazione accettabile, atteso che le stesse garanzie del diritto di proprietà sussistono anche se, come si propone all'articolo 2 del presente disegno di legge, la competenza a promuovere la dichiarazione di pubblica utilità ai fini delle espropriazioni sia d'ora innanzi attribuita all'Azienda ferroviaria.

Resta, applicabile, per i raccordi in questione, la disposizione dell'articolo 5 del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, concernente la servitù del passaggio coattivo per le ferrovie private di seconda categoria.

All'articolo 3 si stabilisce che le competenze della Direzione generale della motoriz-

zazione civile e dei trasporti in concessione in materia di raccordi sono trasferite alla Azienda delle ferrovie dello Stato per tutti i raccordi ed allacciamenti diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato. Trattasi, principalmente, del collaudo degli impianti, della sorveglianza sull'efficienza di essi durante l'esercizio del raccordo, del controllo del materiale rotabile, dell'abilitazione del personale di condotta dei mezzi di trazione delle ditte e di altre incombenze, già in atto quasi totalmente eseguite dalle ferrovie dello Stato.

Nè il trasferimento di competenza può far sorgere dubbio alcuno sul mantenimento delle necessarie condizioni di sicurezza per la costruzione e l'esercizio dei raccordi, applicandosi, come statuito all'articolo 4, ai raccordi diramantisi dalla rete delle ferrovie dello Stato, le norme e condizioni di sicurezza stabilite per impianti similari delle ferrovie dello Stato.

All'articolo 5, viene disciplinato il problema delle tasse erariali sui trasporti per conto terzi effettuati dagli stabilimenti raccordati. Il regio decreto-legge 12 novembre 1936, n. 2142, assoggetta, infatti, a tasse i trasporti per conto terzi sulle ferrovie private di seconda categoria e quindi anche gli stessi trasporti sui raccordi che attraversano proprietà di terzi, equiparati, come sopra detto, alle ferrovie private di seconda categoria.

Statuito, all'articolo 2 del presente disegno di legge, il venir meno di tale equiparazione per i raccordi allacciati alla rete delle ferrovie dello Stato, ne sarebbe derivata, di conseguenza, la non applicabilità delle citate tasse erariali.

Non essendovi, peraltro, motivi per tale esenzione, viene stabilito, all'articolo 5, che le dette tasse si applicano anche ai trasporti per conto di terzi sui raccordi di cui all'articolo 2. Rimane, cioè, invariata la situazione esistente.

All'articolo 6, infine, si stabilisce che rimane ferma la norma dell'articolo 4 della legge 9 marzo 1949, n. 106, modificato dall'articolo 13 della legge 1° febbraio 1960, n. 26, concernente il contributo nelle spese di sorveglianza dovuto, nei casi previsti, per l'esercizio dei raccordi.

* * *

Da quanto precede risultano chiaramente delineate le finalità del presente disegno di legge, mirante a realizzare essenzialmente una semplificazione e snellimento delle procedure amministrative e tecniche attualmente vigenti in materia di impianto ed esercizio dei raccordi ferroviari con gli stabilimenti commerciali e industriali, nell'interesse **precipuo delle ditte**, enti ed operatori del settore.

Inoltre, il provvedimento tende ad agevolare l'impianto di nuovi raccordi e l'ampliamento di altri, con ripercussioni favorevoli sul traffico e sull'economia dell'intero settore dei trasporti. Tra l'altro, va sottolineato che l'incremento di utilizzazione di infrastrutture ferroviarie di questo tipo riduce il costo complessivo del trasporto, sul cui ammontare, come è noto, incidono in misura non trascurabile le spese per i percorsi iniziali e terminali dagli stabilimenti, magazzini, eccetera alla ferrovia e viceversa, e per le operazioni di carico e scarico. Infatti, mediante il binario di raccordo, che consente la continuità dell'intero trasporto a cura di un unico vettore, le spese iniziali e terminali risultano di minore entità e talune eliminate del tutto, come quelle ad esempio inerenti alle operazioni di scarico e ricarico intermedio delle merci.

Tutto ciò comporta una riduzione di costi che si risolve, in definitiva, in un vantaggio per la collettività.

Infine, gli scopi del presente disegno di legge sono in armonia con gli attuali orientamenti in materia di riorganizzazione del settore dei trasporti e di ristrutturazione del dicastero ad esso preposto (Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile), conservando, peraltro, la loro autonoma validità anche nell'attuale organizzazione del settore. Per tale motivo, si rende necessaria la sollecita approvazione del provvedimento proposto.

Il presente disegno di legge, già presentato al Parlamento nella scorsa legislatura, approvato senza modificazioni dalla Camera e successivamente decaduto per fine della legislatura, viene ripresentato nello stesso testo.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

L'impianto e l'esercizio dei binari di raccordo e degli allacciamenti diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato, anche se interessano terreni di proprietà di terzi, sono autorizzati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, siano o meno detti raccordi esercitati direttamente dall'Azienda medesima.

Art. 2.

L'equiparazione alle ferrovie private di seconda categoria, stabilita dall'articolo 6 della legge 30 giugno 1906, n. 272, riportato all'articolo 55 del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, per i binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali, qualora debbano attraversare terreni di proprietà di terzi, non sussiste per i raccordi ed allacciamenti attraversanti terreni di terzi che si diramano da impianti delle ferrovie dello Stato.

Spetta, in tal caso, all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato promuovere, per le espropriazioni che si rendessero necessarie, la dichiarazione di pubblica utilità delle opere, da farsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Per i detti raccordi resta applicabile la disposizione dell'articolo 5 del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, concernente la servitù del passaggio coattivo per le ferrovie private di seconda categoria.

Art. 3.

Le competenze della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti, in concessione del Ministero dei trasporti

e dell'aviazione civile in materia di raccordi sono trasferite all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per tutti i raccordi ed allacciamenti diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

Per la costruzione e l'esercizio di tutti i raccordi ed allacciamenti diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato, si applicano le norme e condizioni di sicurezza stabilite per impianti similari delle ferrovie dello Stato.

Art. 5.

Il regio decreto-legge 12 novembre 1936, n. 2142, che assoggetta a tasse erariali i trasporti che si effettuano per conto di terzi sulle ferrovie private di seconda categoria, si applica anche ai trasporti che si effettuano per conto di terzi sui raccordi di cui all'articolo 2.

Art. 6.

Rimane ferma la norma dell'articolo 4 della legge 9 marzo 1949, n. 106, modificato dall'articolo 13 della legge 1° febbraio 1960, n. 26, concernente il contributo nelle spese di sorveglianza dovuto, nei casi previsti, per l'esercizio dei raccordi.

Art. 7.

È abrogata qualsiasi disposizione contraria o comunque incompatibile con le disposizioni della presente legge.