

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 146

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore GIOVANELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 MAGGIO 1996 (*)

—————

Nuove disposizioni in materia di espropri, indennizzi e opere
di protezione ambientali con riferimento ai nuovi tracciati
per linee ferroviarie ordinarie e veloci

—————

(*) *Testo non rivisto dal presentatore.*

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge, nell'accordare al Governo la delega per la normativa specifica, intende comunque definire i principi di una legislazione nuova in materia, capace finalmente di dare concretezza di risultati e pratica attuazione alle varie leggi e decreti che, particolarmente nell'ultimo quindicennio, hanno cercato di indurre un equilibrio più sostenibile fra le esigenze di nuove opere per l'ammodernamento delle grandi infrastrutture del paese e il diritto diffuso dei cittadini alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e della qualità del vivere nelle aree urbane ed extraurbane.

Se è vero che, con la legge 8 luglio 1986, n. 349, istitutiva del Ministero dell'ambiente, e con i successivi decreti del Presidente del Consiglio dei ministri del 1988, tutte le opere pubbliche e gli interventi sul territorio debbono essere subordinati «agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita» (articolo 1), è pur vero che è rimasto in gran parte irrisolto il problema di come rendere praticamente incisiva e determinante la funzione delle valutazioni d'impatto ambientale (VIA). In particolare è urgente e utile rendere sicura ed effettiva la predisposizione di manufatti, barriere e opere di mitigazione d'impatto, tali da salvaguardare la salute e la qualità della vita dei cittadini e il paesaggio di importanti aree interessate ai lavori per la costruzione di grandi infrastrutture, quali i nuovi tracciati per linee ferroviarie veloci.

Crediamo che il modo migliore per intervenire nel senso ora detto, sia quello di far leva sul diritto inderogabile e costituzionalmente garantito all'indennizzo per gli espropri e per altre diminuzioni di valore della proprietà immobiliare, con un impianto normativo tale da rendere conveniente per i co-

struttori delle grandi opere, la realizzazione delle misure protettive indicate dalle VIA o da progettazioni ambientalmente corrette, piuttosto che il pagamento di un'indennizzo dovuto per il danno ambientale e patrimoniale conseguente a mancate mitigazioni.

È evidente infatti che le «distanze» attualmente in vigore inducono un obbligo di esproprio per una fascia estremamente ridotta e sono invece, privi di ogni tutela e indennizzo beni e diritti relativi a una fascia territoriale più ampia, che anche ove non vengano espropriati subiscono una seria permanente diminuzione di valore per la vicinanza di nuove linee ferroviarie.

Si propone perciò di rideterminare indennizzi ed entità delle somme dovute per l'esproprio o comunque per la perdita di valore immobiliare delle proprietà limitrofe alle zone interessate dai lavori, in stretta connessione con una revisione delle distanze obbligatorie fra rotaie e costruzioni liminari, modulando queste e quelle alla efficacia delle opere di mitigazione ambientale previste, di modo che il combinato delle due variabili renda diseconomica la trascuratezza nell'approntamento delle opere e delle misure di tutela. In altre parole si tratta di rivedere e ampliare la concezione agli istituti dell'esproprio e degli indennizzi, così come previsti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359, e successive integrazioni, rendendoli funzionali non solo agli interessi della proprietà adiacente, ma anche all'interesse generale all'ambiente e alla qualità della vita dell'insieme delle zone circostanti. Esigenza tanto più pressante oggi che con l'avvio dei progetti di alta velocità, soprattutto per quanto riguarda le aree metropolitane non ci si può aspettare di risolvere il problema del danno ambientale privato e pubblico che si produce

col rimborso dei proprietari e dei residenti dei soli terreni sui quali le opere insistono materialmente.

In sostanza la necessità di avviare alcune grandi infrastrutture - necessarie a rendere più sostenibile il sistema dei trasporti e a spostare quote di trasporto passeggeri e merci sulla rotaia - deve essere reso compatibile con una adeguata ambientalizzazione delle opere. A questo obiettivo non si perviene con puri strumenti di comando, controllo e sanzione di tipo amministrativo, perchè questi possono restare lettera morta, come sovente è accaduto in diversi casi in cui il rispetto di prescrizioni normative, comportava dei costi che gli operatori tendono ad evadere. A questo obiettivo meglio si può giungere con regole che tendono a orientare in coerenza con esso le convenienze di mercato e a utilizzarle in funzione di progetti più qualificati e di un ambiente migliore.

L'articolo 1 investe il Governo della delega a rideterminare le distanze fra rotaie e

costruzioni, l'ampiezza delle aree soggette ad espropriazione o a diminuzioni di valore che comportano altre forme di indennizzo, e l'entità degli indennizzi stessi.

L'articolo 2 stabilisce il criterio con cui rideterminare le distanze fra rotaie e costruzioni, prevedendo diminuzioni delle distanze nel caso si realizzino adeguate misure di protezione ambientale e paesistica. Specifica inoltre che gli indennizzi e la loro modulazione quantitativa vanno determinati non solo con riferimento alla proprietà (espropriata o danneggiata) ma anche al danno ambientale «pubblico» per i cittadini e l'ambiente in senso lato, cosicchè la previsione di opere di qualificazione e protezione ambientali comporti riduzione di obblighi e costi degli indennizzi e diventi conveniente per gli stessi soggetti attuatori delle costruzioni.

L'articolo 3 riguarda l'abrogazione delle disposizioni in contrasto con la presente legge e con il successivo decreto.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Governo è delegato ad emanare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo in materia di espropri ed indennizzi per la costruzione di linee ferroviarie ordinarie e veloci, diretto a:

a) rideterminare la misura delle distanze, lungo i tracciati delle linee ferroviarie dei treni ordinari e veloci, tra la mezzeria del binario di corsa più esterno e gli insediamenti di qualunque genere, compresi i manufatti;

b) stabilire i criteri di determinazione dell'ampiezza dell'esproprio dei beni coinvolti in base alle nuove misure delle distanze di cui alla lettera *a)* e al tempo stesso determinare l'ampiezza di una ulteriore fascia di territorio contigua alla precedente e comunque non superiore a metri 150 rispetto alla quale concedere, ai sensi dell'articolo 46 della legge 25 giugno 1965, n. 2359, un'indennità di svalutazione corrispondente alla permanente diminuzione di valore;

c) ridefinire norme e criteri per la determinazione degli indennizzi spettanti ai soggetti proprietari, usufruttuari, conduttori, singoli o associati, dei beni da espropriare e altresì ai soggetti titolari di beni non espropriati che subiscano una rilevante diminuzione di valore permanente in seguito all'esercizio, alla costruzione o al potenziamento delle linee ferroviarie, di cui al comma 1. In questo caso l'indennità di cui al comma *b)* non deve superare il 10 per cento del valore agricolo medio per i terreni e rispettivamente del 70 per cento e del 10 per cento del valore dei manufatti, produttivi o residenziali, entro la fascia di territorio contigua a quella espropriabile e di cui la comma *b)*.

Art. 2.

1. Nell'emanazione del decreto di cui al comma 1 dell'articolo 1, il Governo si atterrà ai seguenti principi e criteri direttivi, fermi restando quelli contenuti nell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e nei decreti di attuazione del medesimo:

a) prevedere che la misura delle distanze, di cui al comma 1, lettera *a)*, dell'articolo 1 debba essere aumentata di almeno il 50 per cento rispetto alle vigenti norme e possa essere modulata in misura crescente in relazione alle caratteristiche e alla velocità e all'impatto ambientale e paesistico delle linee ferroviarie;

b) prevedere riduzioni delle distanze di cui alla lettera *a)* e quindi dell'ampiezza della fascia di territorio da espropriare o da indennizzare, di cui alla lettera *b)* del comma 1 dell'articolo 1, senza comunque scendere al di sotto delle misure attualmente in vigore, in relazione alla predisposizione di misure di protezione ambientale da parte dei soggetti incaricati dell'opera. Per misura di protezione ambientale s'intende l'insieme di interventi di tipo attivo (sulla sorgente) e di tipo passivo (sui recettori) idonei a diminuire l'impatto ambientale e paesistico, causato dalle linee ferroviarie ordinarie e veloci. La possibilità di ridurre le indennità di esproprio e di svalutazione è funzione della effettiva realizzazione di opere di mitigazione efficaci;

c) stabilire che l'entità degli indennizzi riferiti alle aree di cui alla lettera *b)* del comma 1 dell'articolo 1, debba essere calcolata anche con riferimento all'inquinamento ambientale, in particolare acustico, causato dalla realizzazione dell'opera ed alla perdita d'immagine e di valore dei beni in stretto rapporto di vicinanza con l'opera stessa. La progressione e la misura degli aumenti deve essere tale da rendere economicamente più conveniente la realizzazione di opere di mitigazione ambientale.

2. La misura dell'indennità di esproprio e di svalutazione viene stabilita mediante accordo tra privati, enti locali interessati e la società Ferrovie dello Stato Spa, ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.

3. Il Governo sottopone lo schema di decreto legislativo, di cui al comma 1 dell'articolo 1, alle Commissioni parlamentari permanenti competenti in materia per acquisirne il parere ai sensi dell'articolo 14, comma 4, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Art. 3.

1. L'abrogazione delle disposizioni in contrasto con la presente legge e con il decreto legislativo di cui all'articolo 1 decorre dalla data di entrata in vigore del decreto medesimo.

