

**D.R. 9 maggio 1912, n. 1447 (1). - Approvazione del T.U. delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili (G.U. 28 febbraio 1913) (2).**

## **PARTE I - DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE FERROVIE**

### **TITOLO 1 - DISPOSIZIONI PRELIMINARI**

#### **CAPO I: DISTINZIONE**

##### **1.**

(Art. 296, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F.). - Le strade ferrate sono pubbliche o private.

Sono pubbliche quelle destinate al servizio pubblico per trasporto di persone, merci o cose qualunque.

Sono private quelle che un privato od una società costruisce esclusivamente per l'esercizio permanente o temporaneo di un commercio, di un'industria, di un uso qualunque suo proprio.

---

(4) Vedi anche art. 219 del T.U. 9 maggio 1912, n. 1447 (§ 6).

(5) Vedi § 53.

(1) Il R.D. 9 maggio 1912, n. 1447 è un atto delegato emanato in base all'art. 23 della L. 12 luglio 1908, n. 444, alla L. 15 luglio 1909, n. 524 e all'art. 10 della L. 21 luglio 1911, n. 848, con i quali il Governo fu autorizzato a riunire in testo unico le disposizioni di legge vigenti per le concessioni di ferrovie all'industria privata, per le tramvie e per gli automobili, coordinando tali disposizioni con le conseguenti modifiche di forma e raggruppandole organicamente in parti, titoli, capitoli e sezioni da denominarsi secondo gli argomenti.

(2) Per l'applicabilità ai trasporti a fune, vedi §§ 3, 4 e 5.

## **CAPO II : FERROVIE PUBBLICHE**

### **2.**

(Art. 1, primi quattro comma, L. 30-6-1906, n. 272). - Le ferrovie pubbliche si dividono in principali e secondarie.

Sono principali quelle che risultano di speciale importanza, in base ai seguenti criteri:

l'estensione attraverso il Regno;

l'entità di traffico;

il congiungimento di centri notevoli di popolazione fra loro, ovvero con porti importanti marittimi, lacuali o fluviali;

l'allacciamento a ferrovie estere;

le considerazioni d'indole militare.

Secondarie sono tutte le altre.

Nelle disposizioni dei regolamenti speciali, le ferrovie secondarie sono distinte in due classi: secondarie propriamente dette e locali, in correlazione alla loro importanza ed alle loro condizioni particolari.

### **3.**

(Art. 2, I e II comma, L. 30-6-1906, n. 272). - Le ferrovie principali hanno sede propria.

Le secondarie possono essere stabilite anche su strade ordinarie pubbliche a condizione che:

1° si lasci una zona sufficiente per il carreggio, ed in ogni modo non mai inferiore a quattro metri dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile. Detta zona può, in caso di ostacoli speciali, come ponti, brevi traverse di abitato e simili, ridursi anche ad una larghezza minore dei limiti sopraindicati purchè si rispettino le cautele stabilite nel regolamento di cui all'art. 87 del presente T.U.;

2° (art. 11, I comma, L. 12-7-1908, n. 444; art. 32, L. 27-12-1896, n. 561) abbiano sede separata dal carreggio. La zona pel carreggio deve essere separata da quella riservata alla ferrovia nei modi determinati nell'atto di concessione (siepe, stecconato, mura) tenendo conto delle condizioni speciali della località attraversata. In casi eccezionali, e su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, può prescindersi dall'obbligo della separazione di sede su saltuari tratti, che nel loro complesso non superino un terzo dell'intera lunghezza della linea da costruire.

## **Capo III : FERROVIE PRIVATE**

### **4.**

(art. 207, I, II, III comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F.). -Le ferrovie private si dividono in due categorie.

La prima comprende quelle che corrono esclusivamente su terreni appartenenti a chi le costruisce, senza intersecare o in alcun modo interessare alcuna proprietà pubblica o privata.

La seconda comprende quelle che toccano in qualsivoglia modo le proprietà altrui, le pubbliche vie di comunicazione, i corsi d'acqua pubblici, gli abitati ed ogni altro sito od opera pubblica.

(art. 1. ultimo comma, L. 30-6-1906, n. 272). - Le ferrovie Private della seconda categoria sono parificate per le norme di costruzione e di esercizio alle ferrovie locali in quanto concernono la sicurezza delle persone e delle cose e la pubblica igiene.

**5.**

(art. 208, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F.). - Le proprietà private, che debbono intersecarsi con le ferrovie private della seconda categoria, sono soggette alla servitù del passaggio coattivo, e coloro che costruiscono le dette strade ferrate debbono adempiere agli obblighi tutti dalla legge imposti per l'acquisto della servitù coattiva di acquedotto (3).

(art. 300, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F.). - L'approvazione superiore dei progetti tecnici delle ferrovie private di seconda categoria non conferisce a chi intende di costruirle il diritto di intraprendere i lavori, se prima egli non abbia fatto constare presso l'autorità amministrativa locale e, ove d'uopo, presso chi esercita la ferrovia pubblica alla quale la ferrovia privata deve congiungersi, di avere compiuto tutto ciò che la legge prescrive per l'esercizio della servitù attiva di passaggio nelle altrui proprietà.

**6.**

(art. 212, I comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F.). - Le congiunzioni e le intersezioni delle ferrovie private con le pubbliche e la loro immissione nelle strade pubbliche ordinarie, nelle piazze, negli abitati od altri siti pubblici, è fatta con tali disposizioni da non nuocere alla libertà, sicurezza e regolarità dei servizi ed usi pubblici relativi.

**7.**

(art. 5, V e VI comma, L. 12-07-1908, n. 444). - Al Governo è data facoltà di concedere annue sovvenzioni chilometriche sino a lire 1.200 a chilometro, e per un periodo non superiore a venti anni, per l'esercizio di ferrovie private da autorizzare al servizio pubblico.

Le sovvenzioni sono accordate con decreto reale (4), su proposta dei Ministri dei lavori pubblici (5) e del tesoro, e su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

#### **CAPO IV: DERIVAZIONI D'ACQUE E NAVIGAZIONE LACUALE.**

**8.**

(art. 15, L. 12-7-1908, n. 444). - Le derivazioni di acque pubbliche, posteriori alla L. 12 luglio 1908, n. 444, accordate ad un concessionario di ferrovia pubblica per l'applicazione della trazione elettrica, hanno la durata della concessione della ferrovia e ne sono parte integrante (6).

---

(3) Vedi art. 1033 e ssgg. del codice civile.

(4) In considerazione della diversa posizione costituzionale del presidente della repubblica - che non è più la suprema autorità del potere esecutivo come nel regime monarchico - le concessioni vengono oggi accordate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile con decreti ministeriali o, quando ne sia prevista l'emanazione di concerto con altri Ministeri, con decreto interministeriale.

(5) Oggi dei trasporti in dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

## TITOLO II - CONCESSIONI

### CAPO I : CONCESSIONARI

#### 10.

(art. 1, prima parte, L. 29-6-1873, n. 1475). - Il Governo (del Re) è autorizzato ad accordare per decreto reale (4) all'industria privata (7), a Provincie e Comuni, isolatamente o riuniti in consorzio (8), concessioni per la costruzione e l'esercizio di strade ferrate pubbliche.

#### 11.

(art. 9, L. 4-52-1902, n. 506). - Le Provincie, i Comuni ed i consorzi provinciali e comunali (8) sono autorizzati a costruire ed esercitare le ferrovie che venissero loro concesse, sia a propria cura diretta, sia a mezzo di società o d'impresе subconcessionarie (9).

Con apposito regolamento, da approvarsi mediante decreto reale sono stabilite le norme, con la osservanza delle quali gli enti sovranominati possono costruire ed esercitare le ferrovie.

#### 12.

(art. 7, L. 29 giugno 1873, n. 1475). - I consorzi di provincie e di comuni (8), per la concessione di una ferrovia o l'acquisto di concessione fatta a terzi sono costituiti con le forme seguenti:

I Consigli provinciali o comunali deliberano sulla costituzione del consorzio e determinano la quota del concorso di ciascun ente morale, il numero dei rispettivi rappresentanti in proporzione della quota del concorso, la loro durata in ufficio ed il modo di rinnovarli.

I rappresentanti del consorzio compilano, conforme alle disposizioni del presente T.U. di legge, lo statuto consorziale da approvarsi per decreto reale (4) sulla proposta dei Ministri dei lavori pubblici (5) e dell'interno, sentito il Consiglio di Stato.

---

(6) R.D. 11 dicembre 1933, n. 1775 (T.U. delle disposizioni di legge sulle acque e sugli impianti elettrici), art. 21: « ... Giusta il disposto dell'art. 8 del T.U. sulle ferrovie concesse all'industria privata, approvato con R.D. 9 maggio 1912, n. 1447, le derivazioni posteriori alla L. 12 luglio 1908, n. 444, accordate ad un concessionario di ferrovia pubblica per l'applicazione della trazione elettrica, conservano la durata della concessione della ferrovia e ne costituiscono parte integrante. La stessa disposizione è applicata alle tramvie a trazione meccanica in virtù dell'art. 273 del citato T.U. ed alle derivazioni concesse per trazione elettrica. di funicolari, funivie, filovie ed ascensori in servizio pubblico ».

(7) Art. 1 della L. 27 maggio 1926, n. 1013: « ... Per tutte le opere da eseguirsi per conto dello Stato è vietato di fare contratti o concessioni a privati per persone ed Enti da nominarsi o per società da costituirsi; ed è soltanto consentito, nei casi previsti da leggi speciali, di ammettere all'istruttoria, le domande che vengono presentate con riserva di costituire un consorzio o una società civile o commerciale prima della stipulazione del contratto o dell'emmissione del decreto di concessione ».

(8) Vedi R.D. 15 ottobre 1925, n. 2578 (§ 11) e R.D. 3 marzo 1934, n. 383, art. 292 (§ 15).

(9) Vedi art. 22 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

### **13.**

(art. 8, L. 29-6-1873 n. 1475). - I rappresentanti del consorzio (8) costituiscono l'assemblea consorziale a cui spetta l'approvazione dei contratti di costruzione, cessione o esercizio della ferrovia consorziale, delle spese straordinarie, dei bilanci annui e del riparto delle spese e degli utili in proporzione delle quote di concorso.

L'assemblea nomina nel suo seno un comitato permanente di cui lo statuto determina la durata e il modo di rinnovazione.

Il comitato permanente amministra il consorzio nei modi determinati dallo statuto e provvede in massima a tutti gl'interessi ed atti dell'azienda consortile.

Il comitato permanente, per la durata di tempo fissata dallo statuto, elegge un presidente che rappresenta il consorzio a tutti gli effetti civili ed amministrativi.

Il comitato permanente comunica il bilancio annuo approvato dalla assemblea ai corpi morali del consorzio ed ai prefetti delle loro provincie.

I Consigli comunali e provinciali stanziavano nei loro bilanci le somme rispettive.

I prefetti invigilano all'esecuzione di quest'obbligo, e in caso di difetto promuovono l'iscrizione delle somme di ufficio.

Nessuna opposizione, nè in via amministrativa, nè in via giudiziaria, può sospendere il pagamento delle rispettive quote.

(art. 10, L. 29-6-1873, n. 1475). - Il consorzio s'intende continuativo per tutta la durata della concessione.

### **14.**

(art. 9, L. 29-6-1873, n. 1475). - I Consigli delle provincie (8) che ottengono concessioni di ferrovie devono formare un comitato permanente di tre membri colle attribuzioni dell'articolo precedente.

### **15.**

(art. 295, L. 20-3-1865 n. 2248, all. F). - Quando la concessione della costruzione ed esercizio di una ferrovia pubblica sia stata fatta a favore di un individuo o di una società in nome collettivo, o di una società in accomandita, è sempre in facoltà al concessionario di cedere ad una società anonima (10) i diritti e le ragioni che gli competono tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio e manutenzione.

In tal caso la società anonima deve costituirsi con un capitale che è determinato dal Governo: ed è retta da uno statuto.

## **CAPO II: Atto di concessione.**

### Sezione I: Permesso di studi.

### **16.**

(art. 295, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F) (11). - Chiunque voglia ottenere il permesso di fare sul terreno gli studi di un progetto di ferrovia pubblica deve presentare all'Ispettorato compartimentale od all'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione,

---

(10) Oggi società per azioni (vedi codice civile, artt. 2325-2461).

(11) Art. 16 nel testo sostituito dall'art. 2 del D.P. 28 giugno 1955, n.

nella cui circoscrizione devono essere eseguiti gli studi, apposta domanda accompagnata da un piano o abbozzo di massima della linea sulla quale intende fare i detti studi, ed indicare il tempo entro il quale egli si propone di cominciarli a compierli.

Il permesso di cui al precedente comma è rilasciato direttamente dall'Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato presso cui è stata presentata la domanda (12).

**17.**

(art. 243 L. 20-3-1865, n. 2248, all. F.). - Il permesso, di cui all'articolo precedente, non conferisce al postulante nè un diritto di prelazione, nè alcuna altra ragione esclusiva per il conseguimento della concessione, ma solo la facoltà di eseguire nelle proprietà private e pubbliche, osservando il disposto della legge, gli studi e le operazioni geodetiche necessarie alla compilazione del progetto. Il permesso può venire accordato contemporaneamente per la medesima linea a più postulanti, e s'intende estinto alla scadenza del tempo per cui fu concesso.

Sezione II: Domanda di concessione.

**18.**

(art. 244, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F.). - Le domande di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia pubblica debbono essere accompagnate da una dimostrazione della sua pubblica utilità, della indicazione del modo col quale s'intende provvedere alle occorrenti spese, dal calcolo presuntivo dell'importare di sua costruzione e primo stabilimento, e finalmente da quei piani, profili e disegni che sono necessari per pronunciare giudizio sulla regolarità tecnica del progetto e sul grado di esattezza del calcolo suddetto.

Il Ministero, secondo le circostanze, può anche richiedere dai postulanti la presentazione del calcolo presuntivo del costo dell'esercizio della ferrovia e quello del suo prodotto lordo, con la esibizione degli elementi statistici su cui questo è fondato (13).

**19.**

(art. 245, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F.). - Le domande suddette sono subordinate al preventivo esame e parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici per la parte tecnica, e del Consiglio di Stato per la parte giuridica ed amministrativa.

Sezione III: Decreto di concessione.

**20.**

(art. 13, L. 27-12-1896, n. 561 e art. 246, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F.). - Le ferrovie vengono concesse per decreto reale (4) sopra proposta del Ministro dei lavori pubblici (5).

---

(12) Vedi art. 3 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771 (§ 50).

(13) Vedi artt. 21 e 23 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

L'atto di concessione è basato sopra un capitolato.

**21.**

(art. 4, L. 30-6-1889, n. 6183). - Col decreto di concessione delle ferrovie pubbliche alla industria privata, s'intende implicitamente emessa la dichiarazione che tali opere sono di pubblica utilità, di che e per gli effetti dell'art. 438 (14) del codice civile e delle leggi 25 giugno 1865, n. 2359, 18 dicembre 1879, n. 5188 (15) sulle espropriazioni per pubblica utilità (16).

**22.**

(art. 248, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F.; art. 14, L. 27-12-1896, n. 561). - Le concessioni delle ferrovie pubbliche si fanno per un tempo determinato dagli atti delle medesime ma non possono essere fatte per un periodo di tempo eccedente i settanta anni (17).

**23.**

(art. 2, II comma, L. 4-12-1902, n. 506). - Negli atti di concessione sono determinati il tipo di costruzione, i limiti di massima pendenza, il raggio minimo delle curve ed ogni altra modalità della costruzione ed esercizio, nonché il termine di tempo utile per la ultimazione dei lavori e per l'apertura all'esercizio delle singole linee.

(art. 16, I comma L. 27-12-1896, n. 561). - Negli stessi atti di concessione sono determinati, sopra proposta del concessionario, la quantità e il tipo di materiale mobile di cui deve essere provveduta la linea in relazione al servizio cui è destinata. Nei capitolati vengono stabiliti per ciascun caso la velocità massima e la composizione dei treni in rapporto colle condizioni della strada e le prescrizioni vevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale viaggiante e di stazione, la composizione e la circolazione dei treni.

**24.**

(art. 427, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Alla stipulazione dell'atto di concessione, il concessionario deve dare una primordiale cauzione per assicurare che entro il termine, da fissarsi nell'atto medesimo, egli farà il deposito definitivo, che gli verrà nell'atto stesso prescritto a guarentigia dell'adempimento dell'assunta impresa.

---

(14) Corrispondente all'art. 834 del codice civile 1942 (§ 141).

(15) Vedi § 142.

(16) Vedi anche art. 43 della Costituzione (§ 140).

(17) La durata della concessione può essere prorogata di un termine non inferiore a 35 anni in caso di elettrificazione (art. 5 del D.Lt. 23 febbraio 1919, n. 303, al § 67); di anni 10 per assicurare la continuità dell'esercizio (art. 16 del R.D.L. 10 ottobre 1923, n. 2311, al § 10); fino alla durata della concessione della ferrovia o tramvia extraurbana di cui facciano parte integrante o ne costituiscano complemento, per le funivie (art. 2 del R.D.L. 24 novembre 1930, n. 1632, che ha modificato l'art. 4 della L. 23 giugno 1927, n. 1110: vedi § 53); di 25 anni in caso di ammodernamento o potenziamento (art. 9 della L. 2 agosto 1952, n.1221, al § 149). Può essere ridotta in relazione alle caratteristiche di stabilità degli impianti (art. 28 dei D.P. 18 ottobre 1957, n. 1367, al § 104; art. 2 del D.M. 19 febbraio 1958, n. 342, al § 133; art 1 dei D.M. 13 novembre 1959, n. 2122, al § 134).

Tale deposito definitivo è restituito a rate di mano in mano che procedono i lavori di costruzione, salvo un'ultima rata che viene ritenuta fin dopo la collaudazione finale dell'opera (18).

### CAPO III: SOVVENZIONI E SUSSIDI

#### Sezione I: Sovvenzione governativa.

##### 25.

(art. 1, II comma, L. 30-06-1889, n. 6183). - La sovvenzione è accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale od a sezione ridotta, che congiungano tra loro o alle reti principali ed ai porti del regno: ampi e popolati territori, centri cospicui per industria e per ricchezza di prodotti agricoli; bacini minerari; regioni ancora prive di ferrovie; capoluoghi di circondario e di mandamento; comuni di frontiera; od allaccino altre ferrovie già esistenti semprechè le nuove ferrovie non facciano concorrenza diretta ed in notevole parte del loro percorso ad una linea delle reti principali, toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti.

(art. 3, I comma, L. 30-6-1906, n. 272). - Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo (del Re) è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura dello scartamento, quando anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

(art. 2, R.D. 25-12-1887, n. 5162-bis, convertito nella L. 30-6-1889, n. 6183). - Non è accordata veruna sovvenzione se non siano presentati regolari progetti.

##### 26.

(art. 5, VI comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Le sovvenzioni sono accordate con decreto reale (4), su proposta dei Ministri dei lavori pubblici (5) e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

##### 27.

(art. 2, L. 29-6-1873, n. 1475; art. 1, L. 30-4-1899, n. 168; art. 1, lettere b), h), L. 15-7-1909, n. 524). - Può essere accordata ai concessionari una sovvenzione annua non maggiore di lire 5.000 (19) per ogni chilometro e per un periodo di tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche che in avvenire saranno concesse.

(art. 5, I comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima delle sovvenzioni chilometriche, aumentandone da lire 5.000 a -5.700 (19) il limite massimo

---

(18) Vedi art. 178; art 2 del R.D.L. 8 luglio 1919, n. 1327 (§ 68) e art. 1 del R.D.L. 31 agosto 1921, n. 1222 (§ 70).

(19) Aumentate, successivamente, dal D.L.Lt: 23 febbraio 1919, n. 303 (§ 68); R.D. 3 aprile 1921, n. 622; R.D.L. 6 febbraio 1923, n. 431 (§ 71); R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12) ; L. 2 agosto 1952, n. 1221 (§ 149) ; L. 7 marzo 1958, n. 237 (§ 150). E' stato inoltre introdotto il principio della revisione (R.D.L. 31 agosto 1921, n. 1222, art. 2; § 70).



(art. 13, L. 9-7-1905, n. 413; artt. 1 e 5, L. 21-7-1911, n. 848). – Il massimo della sovvenzione chilometrica potrà essere portato fino a lire 10.000 (19) per 50 anni, in favore di quelle ferrovie che:

*a)* attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di costruzione;

*b)* ovvero richiedano una spesa, debitamente accertata, di costruzione superiore a lire 150.000 per chilometro; e inoltre siano destinate a congiungere i capoluoghi di provincia, i capoluoghi di circondario o importanti capoluoghi di distretto fra loro o con quelli di provincia, o a collegare comuni, la cui complessiva popolazione superi i 100.000 abitanti, o ad unire due linee litoranee del regno o linee importanti internazionali o a raggiungere il confine.

**28.**

(art. 4, R.D. n. 25-12-1887, n. 5162-bis, convertito nella L. 30-6-1889, n. 6183). - Il sussidio chilometrico in favore delle ferrovie, delle quali si è riconosciuta la pubblica utilità, è accordato in somma più o meno elevata e per un numero di anni maggiore o minore fino a raggiungere i limiti stabiliti nell'articolo precedente, tenuto conto specialmente di una o più delle seguenti condizioni:

*a)* dell'ammontare dei concorsi degli enti interessati in relazione al costo della ferrovia, alle difficoltà e spese di esercizio, alla condizione economica finanziaria degli enti che hanno interesse alla concessione;

*b)* della quantità ed estensione del traffico che si presume possa essere portato sulla rete o linea principale;

*c)* del vantaggio che ne avranno i servizi pubblici, e specialmente la difesa nazionale, e dei proventi diretti od indiretti delle imposte;

*d)* della popolazione o superficie della zona servita dalla nuova ferrovia e della produzione agricola ed industriale della medesima.

**29.**

(art. 15, III comma, L. 9-7-1905, n. 413; art. 3, penultimo comma, L. 30-6-1906, n. 272; art. 1, lettera o), L. 15-7-1909, n. 524).-

Salvo disposizioni diverse derivanti da precedenti leggi speciali nella determinazione della sovvenzione si tiene conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione delle strade ordinarie e degli impianti ferroviari esistenti.

(art. 6, ultimo comma, L. 12-7-1908, n. 444). -Le spese per i raccordi, allacciamenti ed uso comune di stazioni, di cui all'art. 56, debbono essere comprese nei progetti di massima delle linee da concedere all'industria privata anche agli effetti della determinazione delle sovvenzioni chilometriche.

**30.**

(art. 5, III comma, L. 12-7-1908, n. 444) (20).

---

(20) Sostituito dal R.D.L. 31 agosto 1921, n. 1222, art. 3; R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150; R.D.L. 22 ottobre 1932, n. 1378; R.D.L. 5 luglio

(art. 3 del R.D.L. 31 agosto 1921, n. 1222). - Nel caso di scissione del piano finanziario ai sensi degli articoli 1 e 4 del R.D.L. 8 luglio 1919, n. 1327 (21), il saggio lordo di capitalizzazione sarà determinato per ciascuna delle sovvenzioni governative attribuite rispettivamente al primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati) e all'armamento e completamento della linea.

La media dei saggi di cui al precedente comma, verrà assunta in sede di conguaglio delle annualità, come saggio definitivo da adottarsi anche in caso di riscatto.

(R.D.L. 22 ottobre 1932, n. 1378, artt. 1-3). - art. 1. Il limite massimo del tasso di interesse da adottarsi per il calcolo delle annualità per opere a pagamento differito conferite in appalto o in concessione, per conto dello Stato e delle Amministrazioni statali ad ordinamento autonomo, nonché di quelle per contributi, concorsi o sovvenzioni dovuti dallo Stato e dalle Amministrazioni predette per l'esecuzione di opere e prestazioni di servizi, è fissato al 6,50 % (22).

In relazione alle condizioni del mercato nazionale degli investimenti, tale saggio potrà essere diminuito con decreto del capo del governo (23), di concerto col Ministro per le finanze (24).

Parimenti con decreto del capo del governo (23), di concerto col Ministro per le finanze (24), potranno essere stabiliti saggi di interesse speciale, nei limiti del tasso massimo di cui al presente articolo, in relazione alle varie durate delle annualità.

art. 2. Il limite del tasso d'interesse indicato al precedente articolo 1, e le successive variazioni previste dall'articolo medesimo, sono applicabili per la determinazione di tutte le quote di annualità che vengano liquidate dopo l'entrata in vigore del presente decreto legge o rispettivamente l'entrata in vigore dei decreti del capo del governo (23) di cui all'art. 1.

Resta ferma la misura di tutte le annualità liquidate e continueranno ad avere effetto le clausole e condizioni contenute in atti già stipulati ed approvati, anche se non conformi alle disposizioni del presente decreto.

A decorrere dall'attuazione del presente decreto non potranno stabilirsi, negli atti di assegnazione di annualità a carico dello Stato, a qualunque titolo, condizioni che contrastino con la disposizione del primo comma del presente articolo.

art. 3. Tutte le disposizioni contrarie o non compatibili con quelle del presente decreto sono abrogate.

---

1934, n. 1292; D.M. 2 giugno 1936, dei quali rimangono in vigore le norme riportate nel testo.

(21) Vedi § 68

(22) Vedi D.M. 2 giugno 1936, riportato in questo stesso articolo.

(23) Oggi Presidente del Consiglio dei ministri.

(24) Oggi del tesoro.

Con decreti del capo del governo (23) di concerto col Ministro per le finanze (24), saranno emanate le norme esecutive ed integrative eventualmente occorrenti per l'attuazione del presente decreto.

(R.D.L. 5 luglio 1934, n. 1292, art. 1). - ... per la determinazione delle sovvenzioni sarà adottato il limite massimo del tasso d'interesse stabilito con decreto del capo del governo (23), a norma del R.D. 22 ottobre 1932, n. 1378, convertito nella L. 22 dicembre 1932, n. 1823, nella misura vigente alla data della trasmissione degli atti al Consiglio superiore dei lavori pubblici od alla Commissione istituita con l'art. 7 del D.Lt. 23 febbraio 1919, n. 303, convertito nella L. 17 aprile 1925, n. 473 (25).

Resta ferma, per la liquidazione delle sovvenzioni di cui al precedente comma, la norma dell'art. 2 del R.D. 22 ottobre 1932, n. 1378, convertito nella L. 22 dicembre 1932, n. 1823.

(D.M. 2 giugno 1936). - ... Il limite massimo del tasso d'interesse stabilito dal R.D.L. 22 ottobre 1932, n. 1378 è fissato al 5,50 % con effetto dalla data del presente decreto.

### **31.**

(art. 1, L. 9-7-1905, n. 413). - Le sovvenzioni dello Stato decorrono, per ogni tronco di ferrovia, dal giorno in cui, con l'autorizzazione del Governo, ne ha luogo l'apertura all'esercizio, secondo il piano stabilito negli atti di concessione. La lunghezza di ogni tronco, agli effetti dell'applicazione delle sovvenzioni medesime, è misurata sull'asse del binario di corsa e computata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori nelle stazioni estreme, qualora siavi innesto con altre linee, ovvero fino all'estremità dei binari di servizio nelle stazioni capolinea (26).

### **32.**

(art. 5, L. 12-7-1908, n. 444). - Le somme da pagarsi annualmente per sovvenzioni sono stanziare nel bilancio dei lavori pubblici (5) in un capitolo denominato « Sovvenzioni chilometriche per ferrovie concesse all'industria privata ».

Quando le sovvenzioni da pagare per una linea eccedono la somma di annue lire 500.000, il corrispondente stanziamento è fatto in un capitolo separato nel bilancio dei lavori pubblici (5).

(art. 2, L. 12-7-1908, n. 444; artt. 3 e 4, L. 21-7-1911, n. 848). - A misura che verranno fatte le concessioni, di cui agli articoli 27, comma 3, ... saranno impostati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici (5) i relativi stanziamenti.

---

(25) Vedi § 67. La Commissione è oggi quella interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione di cui all'art. 12 della L. 14 giugno 1949, n. 410 (§ 147) e all'art. 10 della L. 2 agosto 1952, n. 1221 (§ 149).

(26) Vedi art. 5 del R.D.L. 8 luglio 1919, n. 1327 (§ 68); R.D.L. 31 agosto 1921, n. 1222 (§ 70); R.D.L. 6 febbraio 1923, n. 431 (§ 71); R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

(art. 4, L. 30-4-1899, n.168; art. 5, L. 12-7-1908, n. 444; art. 1, lettera h), L. 15-7-1909, n. 524; art. 2, L. 21-7-1910, n. 580). - Nella legge di approvazione del bilancio di previsione dei lavori pubblici (5) si determina il limite dei nuovi impegni che possono assumersi per le sovvenzioni nell'esercizio cui il bilancio si riferisce...(27).

## Sezione II: Sussidi ed offerte legali degli enti locali.

### 33.

(art. 38, IV e V comma, L. 27-12-1896, n. 561; art. 1, lettera f), L. 15-7-1909, n. 524). - Le provincie, i comuni e gli altri corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, possono accordare sussidi alle ferrovie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui la linea è aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'art. 303 del T.U. 21 maggio 1908, n. 269 (28); al disposto del quale articolo può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

E' loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

### 34.

(art. 2, R.D. 25-12-1887, n. 5162 bis, convertito nella L. 30-6-1889, n. 6183; art. 5, IV comma, lettera b), L. 12-7-1908, n. 444). -Non è accordata veruna sovvenzione dello Stato se non risulti che siano intervenute, da parte di enti morali o di privati che vi abbiano uno speciale interesse, legali offerte di qualunque forma che assicurino la costruzione e l'esercizio della ferrovia, fatta eccezione quando l'eccedenza del limite legale della sovrimposta fondiaria degli enti interessati e gli oneri di bilancio per interessi di mutui passivi superiori al reddito delle entrate patrimoniali e dei servizi pubblici sieno in misura tale, a giudizio esclusivo del Governo, da non consentire nuovi aggravii.

## Sezione III: Garanzia delle obbligazioni ed operazioni finanziarie.

### 35.

(art. 7, I e II comma, L. 12-7-1908, n. 444; art. 8, lettera c, L. 16-6-1907, n. 540). - Negli atti di concessione di costruzione e di esercizio dev'essere dichiarato quale parte della sovvenzione chilometrica governativa sia attribuita alla costruzione e quale all'esercizio.

---

(27) Vedi art. 27 del R.D.L. 29 luglio 1938, n. 1121 (§ 74).

(28) Sostituito, successivamente, dal T.U. 4 febbraio 1915, n. 148 e dal T.U. 3 marzo 1934, n. 383 : legge comunale e provinciale (vedi artt. 306, 332 e 336 del T.U. del 1934, che sono rimasti in vigore anche dopo l'abrogazione parziale del T.U. medesimo per effetto dell'art. 6 del R.D.L. 4 aprile 1944, n. 111, dell'art. 10 del D.L.Lt. 7 gennaio 1946, n. 1 e dell'art. 10 del T.U. 5 aprile 1951, n. 203 ; gli artt. 306, 332 e 336 del T.U. del 1934 sono stati, poi, più volte modificati e infine sostituiti dall'art. 23 della L. 16 settembre 1960 n. 1014. Le disposizioni citate riguardano la facoltà di concedere sovvenzioni da parte degli Enti locali, facoltà che è posta in relazione all'applicazione delle sovrimposte sulle contribuzioni dirette).

Quando, secondo le risultanze dell'istruttoria, l'esercizio sia attivo, la parte riservata a garanzia dell'esercizio stesso non può essere minore di un decimo nè maggiore di due decimi (29).

**36.**

(art. 3, L. 9-7-1905, n. 413). - Il Governo può autorizzare le società per azioni concessionarie di ferrovie ad emettere, agli effetti dell'art. 171 del codice di commercio (30), obbligazioni garantite sulle sovvenzioni chilometriche.

La garanzia però non può essere data che sulla parte delle sovvenzioni relativa al servizio dei capitali da impiegare per la costruzione della ferrovia, dovendo la residua parte rimanere disponibile per l'esercizio.

(art. 7, III comma, L. 12-7-1908, n. 444; art. 8, I e II comma, L. 16-6-1907, n. 540). - La parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione può essere vincolata integralmente in Italia o all'estero, al servizio delle obbligazioni, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che lo statuto della società e le successive modificazioni siano approvati per decreto reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici (5), del tesoro e di agricoltura, industria e commercio (31);

b) che almeno una metà della linea sia aperta all'esercizio e collaudata;

c) che l'ammortamento delle obbligazioni sia stabilito in un periodo di tempo, non eccedente la durata della concessione.

Il Ministro del tesoro, d'accordo col Ministro dei lavori pubblici (5), stabilisce caso per caso le norme opportune per regolare le emissioni delle obbligazioni stesse in rapporto alle condizioni del mercato e per assicurare alla costruzione della linea l'impiego delle somme ritratte dall'emissione (32).

**37.**

(art. 7, III e IV comma, L. 12-7-1908, n. 444). - La parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione può essere vincolata integralmente, in Italia o all'estero, anche a garanzia di operazioni finanziarie con banche e con istituti di credito per la provvista dei capitali necessari alla costruzione della linea concessa ed all'acquisto del materiale rotabile, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che siano comunicate al Governo le condizioni dell'operazione finanziaria;

---

(29) Vedi L. 14 luglio 1912, n. 835, art. 12 (§ 65); R.D.L. 8 luglio 1919, n. 1327 (§ 68); R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12); L. 2 agosto 1952, n. 1221, art. 2 (§ 149).

(30) Oggi art. 2410 del codice civile, sui limiti all'emissione di obbligazioni.

(31) Oggi dell'industria e commercio.

(32) Vedi L. 14 luglio 1912, n. 835, art. 13 (§ 65); R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150, artt. 3 e 5 (§ 12); D.L. 10 luglio 1947, n. 787 (§ 75).

b) che la somministrazione dei capitali proceda secondo l'avanzamento dei lavori in base a certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici (5);  
c) che l'ammortamento del prestito sia stabilito in un periodo di tempo non eccedente quello della durata della sovvenzione.

In caso di decadenza della concessione per mancato compimento della costruzione, la sovvenzione resta vincolata per la sola parte corrispondente alla somma effettivamente somministrata in base ai certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici (5). Ultimata la linea ed aperta all'esercizio, la sospensione di pagamenti della sovvenzione nei casi previsti dall'art. 203 è limitata alla sola parte non vincolata (33).

**38.**

(art. 7, V comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Quando nell'atto di concessione sia prevista l'apertura della linea all'esercizio per tronchi, la parte di sovvenzione attribuita alla costruzione è suddivisa per tronchi. In tale caso, aperto un tronco all'esercizio e collaudato, la corrispondente quota di sovvenzione può essere vincolata al servizio delle obbligazioni od a garanzia delle suindicate operazioni finanziarie, senza osservanza delle condizioni rispettivamente stabilite dall'art. 36, lettera b) e dalla lettera b) del precedente articolo.

**39.**

(art. 7, ultimo comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Le obbligazioni, emesse esclusivamente per la costruzione delle nuove ferrovie concesse alla industria privata, sono soggette alla tassa di negoziazione, di cui all'art. 73 della L. 4 luglio 1897, n. 414 (testo unico), nella misura di una lira e centesimi venti per ogni mille lire (decimi compresi) (34).

**40.**

(art. 19, L. 12 luglio 1908, n. 444). - Gli istituti di emissione e le casse di risparmio sono autorizzati a fare anticipazioni sopra le obbligazioni emesse, a termini dell'art. 171 del codice di commercio (30) e degli artt. 36 e 37 del presente T.U., dalle società concessionarie di ferrovie.

Tali anticipazioni possono essere fatte a non più di sei mesi e per non oltre i tre quarti del valore corrente delle obbligazioni.

#### **CAPO IV: CONCESSIONE DI SOLA COSTRUZIONE**

(Gli artt. 41-45 sono stati abrogati e sostituiti dagli artt. 24-29 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150) (35).

---

(33) Vedi art. 12 della L. 14 luglio 1912, n. 835 (§ 65) ; art. 1 del R.D. 8 marzo 1914, n. 428 (§ 66) ; art. 1 del R.D.L. 31 agosto 1921, n. 1222 (§ 70); art. 2, 3, 5 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12) ; art. 7 del R.D.L. 14 ottobre 1932, n. 1499 (§ 14) ; art. 3 del R.D.L. 26 agosto 1937, n. 1668 (§ 16).

(34) L'imposta di negoziazione è stata abolita e sostituita dall'imposta sulle obbligazioni con la L. 6 agosto 1954, n. 603, art. 17.

(35) vedi § 12.

## **CAPO V: COMPARTICIPAZIONE AI PRODOTTI**

(Gli artt. 46-48 sono stati abrogati con l'art. 1 del R.D.L. 26 agosto 1937, n. 1668) (36).

### **TITOLO III - DIRITTI ED OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO**

#### **CAPO I: LINEE CONCORRENTI E RACCORDI**

##### **49**

(art. 269, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Il concessionario di una ferrovia pubblica ha il privilegio esclusivo di qualsivoglia altra concessione di ferrovia, parimenti pubblica, che congiunga due punti della sua linea, o che le corra lateralmente, entro quel limite di distanza che verrà determinato nell'atto di concessione (37).

##### **50.**

(art. 270, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Resta però in facoltà dell'Amministrazione dello Stato, ove nulla sia statuito in contrario nell'atto di concessione, di costruire ed esercitare essa stessa ferrovie che dalle concesse si diramino o le intersechino o ne costituiscano un prolungamento, e, di accordarne ad altri la concessione, salva la preferenza al primo concessionario a parità di condizioni.

L'uso che l'Amministrazione dello Stato faccia di questa facoltà non conferisce al primo concessionario il diritto ad indennità o compenso di sorta, purchè non gli cagioni danno alcuno od incaglio all'esercizio.

I rapporti che occorra di stabilire tra il concessionario primitivo e la detta Amministrazione, o nuovi concessionari, fanno oggetto di convenzioni da stipularsi in via amichevole per tutto quanto può concernere ad un regolare e completo servizio cumulativo. In caso di divergenza la decisione è rimessa a giudizio di arbitri (38).

##### **51.**

(art. 43, L. 27-12-1896, n. 561). - In caso che altri concessionari di ferrovie non concorrenti intendano valersi di qualche tratto di linea già concessa o costruita, può il Governo rendere obbligatorio l'uso promiscuo di quel tratto, fissandone le relative norme e compensi.

E' riservata all'Amministrazione governativa la facoltà di permettere attraversamenti a livello fra diverse ferrovie, e di stabilirne le condizioni.

##### **52.**

(art. 3, II comma, L. 30-6-1-1906, n. 272). - Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti.

---

(36) Vedi § 16.

(37) Vedi art. 26 dei R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

(38) Vedi art. 20 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella L. 22 dicembre 1930, n. 1752 (§ 12)

Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, s'intende soddisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della stazione della ferrovia esistente, in modo da rendere possibile il trasporto diretto delle merci.

**53.**

(art. 4, L. 30-6-1906, n. 272). – L' esercente di una ferrovia pubblica, salvo il diritto di preferenza di cui all'art. 50, non può opporsi alle diramazioni, purché da stazioni o fermate, di altre ferrovie pubbliche, le quali, sia pure mediante la interposizione di uno scartamento diverso, servano ad unirla ad altra ferrovia pubblica od a prossimi centri di popolazione, od altrimenti valgano ad allacciarla con porti od approdi marittimi, lacuali o fluviali, ogni qualvolta questi raccordi ed allacciamenti formino oggetto o siano condizione di una concessione del Governo.

L' esercente della ferrovia, alla quale è imposto il raccordo, deve eseguirne la parte compresa entro i confini di quella ferrovia a spese del richiedente; ed a carico di questi sono tutti gli adattamenti delle stazioni, del corpo stradale e della soprastruttura, che si rendano necessari per effetto di quei raccordi ed allacciamenti, non meno che l' adempimento di tutte quelle prescrizioni che sono stabilite dal Ministro dei lavori pubblici (5) a tutela e garanzia della sicurezza e della regolarità dell'esercizio.

Le eventuali contestazioni, che sorgano nella liquidazione delle spese qui contemplate sono deferite per la loro soluzione a tre arbitri inappellabili nominati come all'art. 74.

**54.**

(art. 5, L. 30-6-1906 n. 272). – L' esercente di una ferrovia pubblica, ogni volta che lo permettano la sicurezza e regolarità dell'esercizio, è tenuto a consentire, alle stesse condizioni di cui all'articolo precedente, al raccordo con tramvie 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, redatto dal Ministero dei lavori pubblici (5) secondo speciali norme fissate dal regolamento di cui all'art. 216.

La stessa disposizione è applicabile anche agli stabilimenti governativi (39)

**55.**

(art. 6, L. 30-6-1906 n. 272). - I binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire, stabilimenti commerciali e industriali qualora debbano attraversare terreni di proprietà di terzi, sono equiparati alle ferrovie private di seconda categoria, e, quando debbano servire a tramvie o ad importanti stabilimenti commerciali ed industriali, possono dal Governo essere dichiarati opere di pubblica utilità agli effetti della L.25 giugno 1865, n. 2359 (15).

---

(39) Vedi art. 36 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).



Nel caso che un binario di raccordo od allacciamento sia stato costruito con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della detta legge sulle espropriazioni, o con l'applicazione dell'art. 5 del presente T.U., il Governo può renderne promiscuo l'uso con altri stabilimenti, in mancanza d'accordo, da tre arbitri inappellabili, nominati ai termini dell'art. 74.

Sui binari di raccordo costruiti con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della legge sulle espropriazioni può il Governo, in caso di necessità riconosciuta, ordinare un servizio pubblico per merci con tariffe non superiori a quelle della ferrovia alla quale i binari si allacciano.

I binari di raccordo possono essere stabiliti su strade ordinarie col consenso degli enti proprietari. In caso di dissenso decide il Ministro dei lavori pubblici per le strade provinciali, comunali e vicinali; per le strade nazionali è ammesso il ricorso in via gerarchica, sul quale devono sentirsi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato (40).

**56.**

(art. 6, I comma, L. 12-7-1908 n. 444). Non possono essere imposti dal Governo:

a) i raccordi e gli allacciamenti, di cui all'art. 53, quando le spese relative sono sproporzionate alla entità della nuova linea;

b) l'uso delle stazioni in comune, quando le spese di ampliamento ed adattamento ed i corrispettivi da pagarsi per l'esercizio in comune siano rispettivamente superiori al capitale d'impianto ed alla somma occorrente per l'esercizio di una stazione indipendente, adeguata alle esigenze della nuova linea.

## **CAPO II: ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI**

**57.**

(art. 225, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le vie ferrate pubbliche sono opere di utilità pubblica, e quindi sono a loro applicabili tutte le disposizioni delle leggi sulla espropriazione per causa di pubblica utilità.

In cosiffatta applicazione s'intendono far parte delle ferrovie i fossi laterali, i terreni da occuparsi con le siepi, muri o altre chiusure stabili, qualunque, comprese le loro distanze legali, dai fondi vicini, i terreni pure da occuparsi pei trasporti dei corsi d'acqua, o di pubbliche o private comunicazioni, e per stabilimento di vie d'accesso,

---

(40) Sulla materia, che è peraltro di scarso interesse per i trasporti a fune, vedi anche art. 36 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12) ; art 6, III comma del R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740 (§ 313); art. 1 del D.L. 12 aprile 1948, n. 515; art. 30 e 32 dei R.D. 8 febbraio 1923, n. 422 (§ 144)

e finalmente i terreni necessari per la erezione delle stazioni, e per qualsivoglia altra fabbrica od opera stabile, destinata all'esercizio od alla conservazione delle dette ferrovie (41).

**58.**

(art. 77, L. 7-7-1907, n. 429). - Alle espropriazioni occorrenti per la costruzione di ferrovie concesse all'industria privata dopo la L. 7 luglio 1907, n. 429 (42), sovvenzionate dallo Stato, si applicano le norme degli artt. 12 e 13 della L. 15 gennaio 1885, n. 2892 (43) per il risanamento della città di Napoli.

Nei luoghi però dove vengano disposizioni legislative speciali più favorevoli agli esproprianti, tali disposizioni sono applicate anche alle espropriazioni da eseguirsi nell'interesse delle ferrovie.

(art. 9, L. 21-7-1911, n. 848). - Le disposizioni dei due precedenti commi si applicano alle ferrovie concesse all'industria privata dopo la L. 21 luglio 1911, n. 848 (42), anche se non sovvenzionate dallo Stato (44).

**59.**

(art. 227, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Chi costruisce una ferrovia pubblica ha il diritto non solo di occupare permanentemente le proprietà private e pubbliche, necessarie per lo stabilimento della ferrovia medesima, con tutte le sue dipendenze ed accessori, dichiarati all'art. 57, ma anche, mercè i giusti risarcimenti, quello della occupazione temporanea dei luoghi occorrenti, durante la esecuzione dei lavori di costruzione o di riparazione, per estrarne materiali necessari a questi lavori, per farvi dei depositi di materiali od oggetti qualunque, per stabilirvi dei magazzini ed officine, per praticarvi dei passaggi provvisionali, così ad uso proprio, come ad uso del pubblico e dei privati, a cui i lavori medesimi avessero interrotte, o rese impraticabili le comunicazioni esistenti, e per aprirvi dei canali di diversione delle acque private e pubbliche che con l'eseguimento delle opere recassero difficoltà od impedimenti (45).

**60.**

(art. 228, L. 20.3.1865, n. 2248, all. F). - Non è dovuto alcun compenso o risarcimento per le occupazioni permanenti, provvisionali o temporanee degli alvei delle acque pubbliche, delle spiagge lacuali o marittime, né di qualunque altro terreno improduttivo appartenente allo Stato, salvo però le reintegrazioni che possano nei casi speciali essere necessarie per restituire a tali proprietà l'attitudine alla propria naturale destinazione, e salva la conservazione od il conveniente trasferimento delle servitù che possano trovarvisi stabilite con legittimo titolo.

---

(41) Vedi L. 25 giugno 1865, n. 2359 modificata con la L. 28 dicembre 1879, n. 5188 (§ 142); art. 30 e 34 del R.D. 8 febbraio 1923, n. 422 (§ 144); art. 6 del R.D.L. 23 maggio 1924, n. 998 (§ 73).

(42) Trasmessa nel presente T.U.

(43) Vedi § 143.

(44) Vedi anche D.L. 26 novembre 1947, n. 1597, art. 4 e artt. 1, 2, 4 del D.Lvo. 6 dicembre 1946, n. 552.

(45) Vedi art. 12 del R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740 (§ 313).

### **CAPO III: TUTELA DELLE PROPRIETÀ ED OPERE COERENTI**

#### **61.**

(art. 229, L. 20.3.1865, n. 2248, all. F). Chi costruisce una strada ferrata pubblica ha obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, a proprie spese, tutte le comunicazioni pubbliche e private che dalle opere della sua impresa rimanessero interrotte.

Pari obbligo egli ha relativamente allo scolo ed al libero corso delle acque, i condotti delle quali, o naturali od artefatti, rimanessero o interrotti o alterati dalle opere anzidette. E per tutto quanto non dipenda da innovazioni, dopo la esecuzione di tali opere praticate dal fatto di altri, egli è tenuto a garantire in ogni tempo la libertà, l'innocuità e la regolarità del corso ristabilito.

Al ristabilimento delle comunicazioni e dei corsi di acque di privata pertinenza gl'interessati possono rinunciare, ma ciò deve risultare da formale dichiarazione.

Per le comunicazioni private, gravate di servitù pubblica, chi costruisce la strada ferrata ha unicamente l'obbligo di acquistare, a favore degli utenti, la servitù attiva di passaggio sul terreno necessario per il loro ristabilimento. Non possono quindi costringere il proprietario a cederne la proprietà, quando egli non vi consenta.

A malgrado di qualsivoglia rinuncia degli interessati, non si può omettere di provvedere al corso delle acque, i condotti delle quali siano intersecati dalla via ferrata, quando dal loro ristagno sia per soffrirne nocimento la pubblica igiene, o restarne compromessa l'immunità delle proprietà e dei diritti dei terzi.

#### **62.**

(art. 230, L. 20.3.1865, n. 2248, all. F). - Le opere di arte costruite nel corpo di una ferrovia pubblica, per la conservazione e ristabilimento dei corsi d'acqua e delle comunicazioni tanto di pubblica che di privata pertinenza, debbono essere mantenute da chi ha l'onere della manutenzione di essa ferrovia.

Quanto a quelle costruite fuori del corpo della ferrovia ed indipendenti dalla sussistenza e dalla buona conservazione di questa, può, chi ha l'onere anzidetto, mediante speciale convenzione con le pubbliche amministrazioni o coi privati interessati, esonerarsi dall'obbligo di loro manutenzione.

Nel caso che le dette opere esteriori vengano costruite in sostituzione di altre preesistenti, chi costruisce la strada ferrata ha a suo carico le spese di loro costruzione; ma, dopo il collaudo e la consegna a chi di ragione, ha diritto alla totale esenzione dall'obbligo della manutenzione, a meno che questa non riesca più gravosa di prima, nel qual caso egli è tenuto ad un giusto compenso.

#### **63.**

(art. 231, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Quando, per nuova costruzione o per trasporto ordinato dal Governo una strada ordinaria nazionale, provinciale o comunale, un canale o un condotto d'acqua debbano attraversare una ferrovia pubblica che prima non intersecavano, od attraversarla in punto diverso da quello in cui la intersecavano precedentemente, chi ha costruito od esercita la strada ferrata non può opporvisi, purché l'attraversamento non nuoccia alla regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Se l'attraversamento sia cagione di maggiori spese per l'esercizio, manutenzione e custodia della ferrovia, chi l'ha costruita od esercita ha diritto a giusto compenso.

Egli ha, in ogni caso, il diritto di costruire, mantenere e custodire l'attraversamento a propria cura e spese mediante il dovuto rimborso.

**64.**

(art. 232, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). Le opere che servono all'attraversamento dei corsi d'acqua, od a difendere le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria, devono essere innocue al buon regime dei corsi medesimi, alle proprietà laterali, alle derivazioni, alla navigazione e alle fluitazioni.

#### **CAPO IV: SERVITU' E DISTANZE LEGALI**

**65.**

(art. 233, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le disposizioni della legge sui lavori pubblici (46) concernenti la conservazione del suolo delle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, e delle loro dipendenze, sono applicabili alle strade ferrate pubbliche e loro dipendenze e accessori.

**66.**

(art. 234, L.20-3-1865, n.2248, all. F). - Le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi imposti dalla legge sui lavori pubblici (46) alle proprietà coerenti alle strade nazionali , provinciali e comunali, con le modificazioni risultanti dagli articoli seguenti.

**67.**

(art. 235, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). E' proibito a chiunque costruire muri, capanne, tettoie od altro qualsiasi edificio, e di allevare piante a distanza minore di metri 6 dalla più vicina rotaia di una strada, ferrata, la quale misura deve, occorrendo, aumentarsi in guisa che le anzidette costruzioni non riescano mai a minore distanza di metri 2 dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati.

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

Chi costruisce od esercita la strada ferrata è in diritto di richiedere che siano accresciute le dette distanze a misura conveniente per rendere libera la visuale alla portata necessaria per la sicurezza della locomozione al lato convesso dei tratti curvilinei.

(art. 34, L. 27-12-1896, n. 561). - Non sono applicabili ai tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie.

---

(46) Oggi titolo I del R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740 (§ 313), salve, se più limitatrici, le norme di cui all'art. 873 ssgg. del codice civile. Tali norme non sono obbligatorie per le costruzioni interne alle linee.

**68.**

(art. 236, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Laddove le strade ferrate sono in rilevato con minore di tre metri i proprietari dei beni laterali non possono praticare alcuno scavamento a distanza minore di tre metri dal piede del rilevato medesimo.

.....

**70.**

(art. 238, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - I depositi di pietre o di qualunque altro materiale incombustibile nei terreni laterali ad una ferrovia, quando si elevino al disopra del livello delle rotaie, debbono essere tenuti alla distanza prescritta dall'art. 67.

**71.**

(art. 239, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie e le particolari circostanze locali lo consentano possono essere autorizzate dal competente Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione riduzioni alle distanze prescritte dagli artt. 65, 66, 67, 68 ... e 70 del presente T.U.

L'Ispettorato 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 (47).

**72.**

(art. 240, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Se all'epoca dello stabilimento di una strada ferrata esistono nelle proprietà laterali, a distanza minore di quelle prescritte dagli articoli precedenti, degli edifici, capanne, piantamenti, siepi, steccati, muricciuoli di cinta, cumuli di materie qualunque o scavamenti, i proprietari possono venire obbligati ad abatterli o toglierli, od a colmarli, quando ciò sia riconosciuto necessario per la sicurezza pubblica e per la conservazione e regolarità dell'esercizio delle strade.

In siffatto caso, ove non risulti che la esistenza degli anzidetti oggetti abbia cominciato dopo che la linea della ferrovia era stata fatta conoscere al pubblico o con piani esecutivi definitivamente approvati, o con visibili tracciamenti definitivi sul terreno, è dovuta ai proprietari una competente indennità da determinarsi nel modo prescritto dalla legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità (15).

---

(47) Art. 71 nel testo sostituito, successivamente, dal R.D. 19 novembre 1921, n. 1684 e dall'art. 4 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771. Vedi anche D.M. 31 luglio 1934 (§ 308) ;circ. 25 agosto 1954, n. 7147 (§ 309) ; circ. 24 maggio 1956, n. 3357 (§ 310).

I fabbricati e gli scavamenti pei quali non risulti necessario l'abbattimento od il riempimento, possono essere mantenuti nello stato in cui si trovano, e possono farvisi quelle innovazioni soltanto che non tolgano loro la riconosciuta innocuità.

**73.**

(art. 241, L. 20-3-1865 n. 2248, all. F). - Per la esecuzione delle disposizioni dell'articolo precedente chi costruisce le ferrovie deve, entro il termine non maggiore di un mese dalla data della pubblicazione dei piani definitivi, procedere a regolari descrizioni degli oggetti in esso articolo contemplati.

**CAPO V: PASSAGGIO SULLE STRADE ORDINARIE (48)**

**74.**

(art. 2, L. 30-6-1906, n. 272). - Gli enti proprietari della strada ordinaria, sulla quale lo Stato conceda di stabilire una ferrovia, non possono opporsi alla imposizione di quella servitù passiva; ma essi hanno diritto al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria.

Tutte le spese per assicurare il transito durante i lavori, e quelle di adattamento e di sistemazione definitiva della strada ordinaria, comprese quelle di allargamento o di parziale deviazione che possano occorrere per la occupazione della sede stradale colla ferrovia, sono a carico del concessionario.

Gli allargamenti e le parziali deviazioni delle strade ordinarie, che possano occorrere per l'adattamento della sede di una ferrovia, in quanto servono all'ordinario carreggio, passano senz'altro in proprietà dell'ente proprietario della strada ordinaria.

In caso di mancato accordo col concessionario riguardo alle maggiori eventuali spese di manutenzione di cui nel primo comma di quest'articolo, l'importo di quelle spese è determinato da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti e il terzo dal presidente della Corte d'appello territoriale.

Intorno alle contestazioni fra il concessionario e l'ente proprietario della strada in ordine ai lavori da eseguirsi per garantire il transito ordinario, decide il prefetto, sentito l'ingegnere capo del genio civile della provincia, ed in mancanza di pronta attuazione dei provvedimenti da parte del concessionario, si provvede d'ufficio a termini dell'art. 106. In tal caso l'importo delle relative note è riscosso con le norme ed i privilegi delle pubbliche imposte.

**75.**

(art. 11, IV comma, L. 12-7-1908, n. 444). - La servitù passiva, di cui all'articolo precedente, non può essere imposta senza il consenso dei singoli enti proprietari delle strade o dei tratti di strada nei quali la ferrovia deve avere sede separata dal carreggio (48).

---

(48)Vedi titolo I dei R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740 (§ 313).

**76.**

(art. 42, L. 27-12-1896, n. 561). - I concessionari di ferrovie stabilite sopra strade ordinarie non possono pretendere alcun compenso, quando siano obbligati a sospendere temporaneamente l'esercizio per provvedere alla manutenzione, riparazione e sistemazione delle strade stesse, e debbono, al bisogno, rimuovere il binario.

Essi sono, inoltre, obbligati alla manutenzione, a proprie spese, della zona occupata dal binario, compresi i manufatti e le opere d'arte, anche se di terzi proprietari, ed a contribuire proporzionalmente alle spese per lo sgombrò della neve da entrambe le sedi stradali, salvo le convenzioni speciali.

**77.**

(art. 29, L. 27-12-1896, n. 561). - Nel caso di riscatto da parte dello Stato di una ferrovia avente qualche tratto sopra strada ordinaria, il medesimo subentra al concessionario negli obblighi verso gli enti proprietari della strada.

(art. 11, V comma, L. 12-7-1908, n.444). - Le stesse disposizioni valgono nei casi di decadenza e di scadenza delle concessioni di ferrovie, stabilite in tutto od in parte del percorso su strade ordinarie.

## **CAPO VI: SEQUESTRI E RESPONSABILITÀ**

**78.**

(art. 297, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Non sono ammessi sequestri a favore di terzi sugli averi di una società anonima concessionaria della costruzione o dell'esercizio di una ferrovia pubblica, sul capitale, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi, perciò, od i creditori degli azionisti non possono, sotto alcun pretesto, provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni e gli averi della società, né pretendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione. Debbono anzi, per l'esercizio dei loro diritti, riferirsi agli inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

**79.**

(art. 281, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - I concessionari delle ferrovie pubbliche debbono provvedere a tutti i casi e sottostare a tutti gli eventi, così ordinari come straordinari, senza potersi esimere dagli obblighi contratti in forza della loro concessione, e senza acquistare diritto a speciali compensi che non fossero espressamente pattuiti negli atti di concessione (49).

Se, per misura d'ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo ordini la temporanea sospensione dell'esercizio, o faccia in modo qualunque interrompere una ferrovia, viene da esso sopportata la spesa dei lavori della interruzione e quella del completo regolare ristabilimento, cessate le cause della sospensione, senza che i concessionari possano pretendere a maggiore risarcimento di sofferti danni.

---

(49) Vedi L. 14 giugno 1949, n. 410 (§ 147), che ha sostituito il D.L.vo 15 ottobre 1944, n. 346.

## TITOLO IV - COSTRUZIONE (50)

### CAPO I: NORME DI COSTRUZIONE

#### 81.

(art. 9, I, II, IV comma, L. 30-6-1906, n. 272). - Le ferrovie principali sono separate dalle proprietà laterali e dalle strade ordinarie con siepi vive, muri od altre specie di chiusura stabile e permanente, dove le condizioni della ferrovia non siano tali da impedire l'accesso delle persone e degli animali.

E' però in facoltà dell'Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di autorizzare la soppressione totale o parziale delle chiusure in quei tratti nei quali ciò sia compatibile con la sicurezza dell'esercizio (51).

Per le ferrovie pubbliche le chiusure sono stabilite nell'esclusivo interesse della ferrovia.

#### 82.

(art. 10, L. 30-6-1906 n. 272). - Le ferrovie principali, dove passano al livello di strade ordinarie pubbliche o private, debbono essere munite di cancelli, sbarre od altri mezzi di chiusure manovrati sul posto o a distanza.

Ad lato di queste chiusure possono stabilirsi girandole o cancelli equivalenti per il transito dei pedoni.

I passi pedonali possono essere munite di chiusure a girandola o di cancelli equivalenti.

I passaggi a livello privati possono essere munite di chiusure con chiave da tenersi in consegna dall'utente sotto la sua responsabilità.

Sulle ferrovie secondarie le chiusure dei passaggi a livello non sono richieste che nel passaggio a livello di strade carreggiabili, di primaria importanza, e nei tratti che non presentino sufficiente visuale libera.

Anche nelle ferrovie principali l'Ispettorato compartimentale o ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione può autorizzare che siano lasciati aperti i passaggi a livello in corrispondenza a strade poco frequentate od a strade private.

E' in facoltà dell'Ispettorato compartimentale o dell'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di prescrivere la chiusura per ragioni speciali di sicurezza pubblica (52).

(art. 213, ultimo comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le chiusure da manovrate sul posto debbono avere in attiguità case canto e casotti di guardia, e i meccanismi necessari pel conveniente loro esercizio e custodia.

---

(50) Vedi anche L. 1 giugno 1939, n. 1089 (§ 17), e L. 29 giugno 1939 n. 1497 (§ 18).

(51) Il comma sostituito dall'art. 5 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

(52) VI e VII comma sostituiti dall'art. 6 del D.P. 28 giugno 1955. n. 771.



Nei passaggi a livello il suolo della ferrovia dev'essere costituito nelle condizioni di forma e stabilità convenienti perché il passaggio ordinario possa effettuarsi con tutta facilità (53).

**83.**

(art. 214, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). -- Il numero dei passaggi a livello deve essere ridotto al minimo possibile, col portare, ove sia compatibile con l'interesse pubblico, più strade ordinarie ad attraversare la ferrata nel medesimo punto e con lo stabilimento degli opportuni cavalcavia e sottovia, ovunque le condizioni della località lo rendano agevole.

**84.**

(art. 215, L. 20-3-1865 n. 2248, all. F). - Le salite e le chine degli accessi, tanto ai passaggi a livello quanto ai cavalcavia e sottovia, devono essere regolate nella forma, nelle disposizioni planimetrica ed altimetrica, nella costituzione del suolo, ed in ogni altro accessorio riflettente alla permanente facilità e sicurezza del transito, in relazione all'importanza e allo stato delle comunicazioni a cui debbono servire.

**85.**

(art. 216, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - All'attraversamento dei corsi d'acqua, ed alla difesa dai danni che essi possono arrecare alle vie ferrate deve provvedersi con opere che abbiano le condizioni di maggiore stabilità, richieste dalla importanza di dette vie e dall'azione dei veicoli che le percorrono.

I ponti, bisognevoli pel loro genere di costruzione di periodiche parziali rinnovazioni, devono essere combinati in modo che le medesime possano eseguirsi senza sospendere l'esercizio ordinario delle ferrovie pubbliche.

**86.**

(art. 8, I comma, L. 30-6-1906, n. 272).-I lavori e le opere d'arte di una ferrovia e delle sue dipendenze. debbono essere eseguiti secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte.

**87.**

(art. 8, II e III comma, L. 30-6-1906, n. 272). - Con regolamento da approvarsi per decreto reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato (54), sono stabiliti la sagoma della luce della strada e la sagoma-limite del materiale rotabile, i limiti delle pendenze, i raggi minimi delle curve, le condizioni tecniche dell'armamento e della sovrastruttura, ed in genere le principali modalità del corpo stradale e delle opere d'arte, secondo la categoria della strada ferrata ed il sistema di trazione.

Nel detto regolamento è pure stabilita la distanza minima necessaria dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile agli ostacoli fissi che possano esistere lungo la strada.

---

(53) Vedi art. 15 dei D.P. 15 giugno 1959, n. 393, peraltro di scarso interesse per le funicolari terrestri, sulle quali è raro il caso di passaggi a livello.

(54) Il regolamento non è stato mai emanato. Vedi per le luci dei cavalcavia in relazione alle sagome del materiale mobile il § 317.

**88.**

..... (art. 12 L. 30-6-1906, n. 272). - In casi eccezionali può essere ammesso l'uso di edifici privati per ... le stazioni e le fermate e per qualsiasi altro servizio ferroviario.

**89.**

(art. 219, L., 20-3-1865 n. 2248, all. F). - Le ferrovie pubbliche fanno il servizio del paese che traversano col mezzo degli scali o stazioni, il numero ed ubicazione dei quali viene determinato negli atti di concessione, avuti i debiti riguardi al servizio del pubblico.

L'ampiezza di dette stazioni, la natura, la grandezza e la disposizione dei loro fabbricati, opere e meccanismi diversi sono regolati dalla quantità, dalla natura e dalla importanza dei servizi che si debbono eseguire.

(art. 17. L. 27-12-1896, n. 561). - Nelle ferrovie secondarie, compatibilmente con la sicurezza dell'esercizio, si possono ammettere le fermate in binario corrente anche senza fabbricati, raddoppi di binari, scambi, meccanismi, od altro apparecchio, e consentire l'utilizzazione ad uso stazione di fabbricati privati.

**90.**

(art. 220, L. 20-03-1865, n. 2248, all. F).- Le pendenze ed i raggi delle curve delle ferrovie, così pubbliche come private di seconda categoria, devono essere contenuti nei limiti che si richiedono per il sicuro e regolare esercizio della strada, coi motori che si propongono di applicare alla trazione dei treni.

**91.**

(art. 221, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - La larghezza libera delle ferrovie, così pubbliche come private di seconda categoria, tra i cigli dei rilevati su cui si trovino costituite, tra i margini dei fossi laterali di scolo, laddove siano incassate sotto il terreno naturale od a livello di questo, e tra i parapetti dei ponti e dei muri di sostegno, non deve essere mai minore di quanto è necessario non solo pel libero passaggio dei veicoli, ma anche per la sicurezza del servizio di guardia e di manutenzione. L'intervallo fra i due binari nelle ferrovie a doppio binario deve sempre essere sufficiente pel libero scansamento dei treni al loro incontro.

**92.**

(art. 222, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Nei cavalcavia l'altezza della luce è regolata dall'altezza massima delle macchine e veicoli che debbono passarvi sotto; e tanto la larghezza della loro via, quanto le dimensioni della luce dei sottovia, devono essere in giusta relazione con la importanza delle strade ordinarie a cui debbono servire, e con la natura di queste, secondo che siano carreggiabili o soltanto praticabili a pedoni.

Nei sotterranei, l'altezza del vano deve di alcuni centimetri eccedere quella conveniente ai cavalcavia ed opportunamente aumentarsi, se siano di lunghezza considerevole.

**93.**

(art. 223, L. 20-3-1865. n. 2248, all. F). - Le scarpe degli sterri, e quelle dei rilevati, devono essere regolate con la inclinazione conveniente alla natura del terreno in modo da premunire la via contro ogni scoscendimento che la ingombri, o che privi l'armamento di stabile sostegno.

I tratti di ferrovia incassati od a livello, o poco più elevati delle campagne laterali, devono essere fiancheggiati da fossi atti a procurare un perfetto scolo delle acque.

**94.**

(art. 224, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Il sistema di armamento, che s'intenda adottare per una ferrovia pubblica, deve presentare la necessaria stabilità e resistenza...

**95.**

(art. 13, L. 30-6-1906, n. 272). - Le ferrovie debbono essere munite di telegrafo o di telefono o di altri simili mezzi di comunicazione fra le stazioni, e di segnali che per numero e per natura corrispondano alle esigenze dell'esercizio; le condutture relative sono per gli effetti fiscali considerate come mezzi d'opera (55).

Sulle ferrovie secondarie a scartamento ridotto può il Ministro dei lavori pubblici (5) autorizzare la soppressione dell'uso dei segnali di protezione delle stazioni, quando si provveda con speciali cautele alla sicurezza della circolazione.

Tale autorizzazione può essere data dal Ministro dei lavori pubblici (5) d'accordo coi Ministro della guerra (56), anche per le ferrovie secondarie a scartamento ordinario, e per stazioni o fermate delle ferrovie principali che non debbano provvedere al servizio di movimento dei treni.

**96.**

(art. 267, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Sulla palificazione del telegrafo, che i concessionari sono obbligati a stabilire per servizio delle ferrovie, è riservata al Governo la facoltà in ogni tempo di collocare e di esercitare, però a tutte sue spese, altri fili per la trasmissione dei suoi dispacci ufficiali e pel servizio dei privati (57).

## **CAPO II: SVOLGIMENTO DEI LAVORI**

**97.**

(art. 261, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Se una concessione sia stata accordata sulla presentazione di piani, profili e disegni di semplice massima il concessionario prima dell'esecuzione deve presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici (5) i necessari piani e profili circostanziati coi disegni speciali esecutivi delle principali opere d'arte, quali sono i ponti e sifoni di mole od apertura più considerevole, i cavalcavia e sottovia ed i fabbricati delle stazioni, ed oltre a ciò i moduli dei passaggi al livello, delle case cantoniere, dei minori ponticelli, acquedotti e sifoni, dei materiali di armamento, e, quando vengano richiesti, anche quelli degli oggetti di materiale fisso e di materiale mobile per l'esercizio.

---

(55) Vedi R.D. 27 febbraio 1936, n. 645, artt. 166, 169, 178, 181-186, 188, 189, 191, 195, 196, 207, 208, 210, 211, 249, 251 (§ 123); R.D. 19 luglio 1941 n. 1198, art 1-3, 5, 6-12, 21 (§ 124); D.P. 18 ottobre 1957, n. 1367. art. 26 (§ 104).

(56) Oggi Ministero della difesa-esercito.

(57) Vedi art. 191, III comma del R.D. 27 febbraio 1936, n. 645 (§ 123).

Al Ministero dei lavori pubblici (5) dev'esser sempre rimessa per proprio uso dal concessionario una copia autentica di tutti i piani, profili ed altri disegni approvati.

**98.**

(art. 262, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Nell'esame dei progetti definitivi e dei piani esecutivi delle principali opere d'arte è in facoltà del Ministero dei lavori pubblici (5) di farvi introdurre quelle modificazioni che, sentito il concessionario nelle sue osservazioni, giudichi necessarie nell'interesse del servizio pubblico. Il concessionario non può scostarsi senza speciale autorizzazione, dai piani esecutivi definitivamente approvati, sotto pena del rifacimento delle opere.

E' però tanto al Ministero facoltativo di ordinare, quanto al concessionario di proporre, anche durante l'eseguimento dei lavori, quelle modificazioni dei progetti approvati che siano giudicate necessarie od utili, ma il concessionario non può venire obbligato ad eseguire una modificazione che gli cagioni notabili maggiori spese di costruzione o di esercizio, quando abbia per solo scopo una maggiore tecnica regolarità delle opere senza comprovata necessità.

**99.**

(art. 263, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - I concessionari non possono intraprendere i lavori approvati per la costruzione di cavalcavia o di sottovia, pel trasporto di strade pubbliche o gravate di servitù pubblica, per la costruzione di ponti od altre opere qualunque sui fiumi e sui canali navigabili od atti alle fluitazioni, se prima il prefetto della provincia, inteso il parere dell'ingegnere capo del genio civile, non acconsenta all'eseguimento delle indicate opere.

Durante la loro esecuzione i concessionari debbono prendere tutte le misure e sopportare tutte le spese necessarie, acciocché né il servizio della navigazione o dei trasporti a galla, né il pubblico passaggio provino interruzione od incaglio.

A tale effetto a cura e spese dei concessionari, nell'intersecazione delle strade pubbliche o gravate di pubblica servitù, ove ciò venga giudicato necessario, devono essere costrutte strade ed altre opere provvisionali, né possono le comunicazioni esistenti venire interrotte, se prima per parte del suddetto ingegnere capo l'idoneità e sufficienza dei suddetti lavori provvisionali non sia stata accertata.

Un termine perentorio è assegnato ai concessionari per compiere le opere stabili che facciano cessare lo stato provvisorio delle comunicazioni.

Le comunicazioni definitive prima di essere aperte al pubblico devono essere collaudate dall'ingegnere capo del genio civile.

**100.**

(art. 264, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Sono parimenti obbligati i concessionari, durante l'eseguimento dei lavori di costruzione delle ferrovie, a provvedere, acciocché non rimangano interrotte né le private comunicazioni, né i corsi d'acque pure private, a meno che non provino di esservi stati autorizzati da particolari convenzioni.

**101.**

(art. 257, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Quando nulla sia espressamente stabilito in contrario, negli atti di concessione, può il Ministero dei lavori pubblici (5), per ragione d'interesse pubblico permettere ad un concessionario, sotto quelle condizioni che trovi conveniente di prescrivere, di aprire, anteriormente all'intera linea, l'esercizio di parziali tronchi; come può permettere l'apertura di essi tronchi, o dell'intera linea all'esercizio libero per ogni genere di trasporti, o limitato a qualche solo genere particolare, quando i lavori di costruzione non siano peranco pienamente ultimati, ma portati a segno da potersi esso esercizio effettuare con piena sicurezza.

**102.**

(art. 258, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Compiuta perfettamente tutta la linea o linee comprese in una concessione, il Ministero dei lavori pubblici (5) fa procedere alla loro generale collaudazione col mezzo di una commissione o di un funzionario da lui delegato, in contraddittorio del concessionario o suoi legittimi rappresentanti, e con intervento del funzionario del Governo che ne abbia sorvegliato la costruzione.

La collaudazione si riferisce a tutte le opere costituenti il corpo della ferrovia o ferrovie, all'armamento di queste, alle case di guardia, alle stazioni loro fabbricati ed accessori ed al materiale fisso.

Essa ha per oggetto di riconoscere se nella costruzione si siano osservate le disposizioni del presente T.U. di legge e del capitolato annesso all'atto di concessione, massimamente per tutto quanto concerne la guarentigia della sicurezza pubblica, e la regolarità, perfezione e permanenza del servizio.

Se dai delegati per la collaudazione si riscontrino mancanze nelle opere eseguite, oppure inosservanze delle anzidette disposizioni, è tosto ingiunto al concessionario di porvi riparo; ed ove egli non si presti compiutamente, può l'Amministrazione superiore supplirvi d'ufficio prevalendosi all'uopo di quella parte della cauzione che ancora detenga e, in caso d'insufficienza, compensandosi sui primi prodotti dell'esercizio della ferrovia (58).

**103.**

(art. 259, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Dopo il totale compimento dei lavori di costruzione di una ferrovia pubblica e la loro collaudazione definitiva, il concessionario deve eseguire a sue spese una delimitazione del suolo di proprietà della ferrovia medesima, e la formazione, in contraddittorio dei funzionari del Governo, ed in quella scala che sia prescritta, di un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze oltre ad un quadro definitivo delle stazioni e fabbricati attinenti e di tutte le altre opere d'arte che siano state costruite in virtù della sua concessione.

Un originale del processo verbale di delimitazione, del piano catastale e del quadro prescritto sopra indicato è rimesso al Ministero dei lavori pubblici (5).

---

(58) Vedi L. 24 dicembre 1951, n. 1595 (§ 129) e circ. 20 aprile 1957, n. 9439 (§ 130).

## TITOLO QUINTO - ESERCIZIO (59)

### CAPO I: MEZZI D'ESERCIZIO

#### 104.

(art. 210, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le ferrovie pubbliche e le private di seconda categoria sono esercitate con forze .... fisiche secondo il previsto nella rispettiva concessione.

E' vietato di variare la specie di motore prevista, senza l'autorizzazione del Ministero (60).

#### 105.

(art. 265, comma II, ultimo periodo, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F e art. l. lettera a), L. 15-7-1909 n. 524). - Può essere ammesso, sia all'atto di concessione, sia in seguito, un sistema d'armamento diverso da quelli generalmente adottati, quando sia dimostrato che riunisca tutti i voluti requisiti di permanente stabilità.

#### 106.

(art. 260, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F).- I concessionari debbono mantenere le loro strade ferrate, colle rispettive dipendenze, costantemente in buono stato, in modo tale che la circolazione possa sempre esservi effettuata con facilità e sicurezza. In difetto vi si provvede d'ufficio previa ingiunzione, a maggiori spese dei concessionari medesimi (61).

Le anticipazioni di spese, che in siffatto caso occorrono di fare, sono rimborsate sopra note da rendersi esecutorie dai prefetti delle provincie attraversate dalle ferrovie.

#### 107.

(art. 218, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Una ferrovia pubblica deve essere provveduti dei mezzi necessari per assicurare la continuità del regolare e sicuro esercizio, e per eseguire le ordinarie riparazioni dei veicoli, macchine, attrezzi e meccanismi (62).

#### 108.

(art. 304, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Chi esercita una ferrovia pubblica deve tenersi provvisto dei mezzi di soccorso più necessari nei casi di sinistri, in quelle stazioni o fermate che vengano designate dal competente Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (63).

---

(59) Per alcuni dettagli può essere consultato il regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio 31 ottobre 1873, n. 1687 e successive modificazioni.

(60) Vedi art. 2 dei R.D.L. 14 ottobre 1932, n. 1496 (§ 14).

(61) Vedi L. 14 giugno 1949, n. 410 (§ 147) e L. 2 agosto 1952, n. 1221 (§ 149).

(62) Vedi R.D.L. 18 gennaio 1932, n. 43 (§ 329, 4).

(63) Art. 108 nel testo sostituito dall'art. 7 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

**109.**

(art. 266, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le stazioni debbono essere provviste di tutte le fabbriche e stabilimenti accessori richiesti dalla prontezza del servizio e regolarità, e corredate dei necessari binari di percorso, di recesso e di deposito.

Gli sviatoi, le piattaforme e gli altri meccanismi fissi o mobili, serventi a far passare i veicoli e le macchine da uno all'altro binario, sono stabiliti secondo un sistema approvato, nel numero e nella posizione conveniente all'ufficio cui debbono compiere.

A seconda della natura e della quantità dei servizi che abbiano a farvisi, le stazioni debbono essere provviste di stadere fisse e mobili, di macchine fisse e mobili per elevare e trasportare pesi, di pozzi o condotti di acqua occorrenti cogli opportuni serbatoi, colonne idrauliche e macchine elevatrici, e finalmente dei meccanismi fissi o mobili pei segnali indicativi della libertà dell'ingresso nelle stazioni medesime.

L'ampiezza delle sale d'aspetto deve essere proporzionata al concorso dei viaggiatori e il loro arredo conveniente alle classi cui vengono destinate.

Non debbono mancarvi latrine ad uso pubblico, decenti ed opportunamente collocate.

Nelle stazioni ed in ogni loro accessorio è in ogni tempo facoltativo alla superiore amministrazione di ordinare quelle ampliamenti, aggiunte o variazioni che l'esperienza faccia ravvisare necessarie nell'interesse pubblico.

**110.**

(art. 305, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F).- Durante il servizio delle ore notturne, le stazioni ed i loro accessi debbono essere illuminati.

Lo debbono essere anche quei passaggi a livello per i quali l'Ispettorato compartimentale o l'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione giudichi ciò necessario per motivi di sicurezza pubblica (63).

Debbono essere pure muniti di lumi esterni di segnale i treni durante la notte, secondo un sistema da approvarsi dal Ministero.

Le vetture dei viaggiatori debbono parimenti essere illuminate nel loro interno durante la notte e nel passaggio di quelle gallerie che vengano eventualmente designate dall'Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (64).

**111.**

(art. 268. L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Il concessionario di una strada ferrata è obbligato ad essere sempre provvisto di ogni genere di materiale mobile, necessario per un completo servizio, e così di veicoli per il trasporto dei viaggiatori, animali, merci e materiali, di locomotive a vapore, o di ogni altro valido corredo di mezzi con cui fosse autorizzata la locomozione.

---

(64) II e IV comma sostituiti dall'art. 8 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

I concessionari debbono nei loro progetti determinare le quantità, le specie e le forme normali di questi materiali e mezzi di trasporto in proporzione dell'estensione delle linee concesse e della presunta quantità e natura del movimento, e far conoscere tale determinazione al Ministero dei lavori pubblici (5), il quale può ordinarvi quelle aggiunte o variazioni che, sentite le osservazioni dei concessionari, giudichi convenienti nell'interesse di un regolare e lodevole servizio pubblico tanto all'epoca dell'apertura dell'esercizio delle ferrovie, quanto nel progresso di esso esercizio.

Ogni sorta di materiale avente per speciale destinazione il servizio dei trasporti deve essere della migliore qualità e costruito secondo modelli di provata bontà. L'Amministrazione superiore, tanto prima, quanto durante l'impiego, è in facoltà di sottoporlo a quelle ricognizioni ed esperimenti che giudichi convenienti nell'interesse della regolarità e sicurezza del servizio pubblico, e può prescrivere che venga posto fuori di esercizio ogni qualvolta ne giudichi l'uso sconveniente e pericoloso (65).

**112.**

(art. 23, L. 30-6-1906, n. 272). - L'esercente deve avere in ogni tempo, lungo la linea, una provvista di combustibile, sufficiente almeno per quattro mesi sulle linee principali, e per due mesi sulle linee secondarie. Il Ministro dei lavori pubblici (5), d'accordo col Ministro della guerra (56), ha facoltà per qualsiasi ferrovia di estendere nell'atto di concessione quest'obbligo a quattro mesi.

Quando il Governo stimi di ordinare provviste maggiori, l'esercente deve ottemperarvi, salvo gli eventuali compensi.

**113.**

(art. 14, L. 30-6-1906, n. 272). - Le ferrovie debbono essere provvedute del personale necessario per assicurare un regolare servizio.

Il personale destinato a funzioni interessanti la sicurezza dell'esercizio dev'essere riconosciuto idoneo secondo le norme stabilite con speciale regolamento.

Lungo le ferrovie principali dev'essere distribuito il personale di mantenimento, di custodia e di sorveglianza nella quantità necessaria per assicurare la libera circolazione dei treni.

La sorveglianza e la custodia delle ferrovie secondarie può essere affidata al personale di mantenimento, con l'obbligo di visitare la linea almeno una volta al giorno.

Il personale dev'essere di nazionalità italiana, salve le eccezioni che, per giustificati motivi, siano approvate dal Governo.

---

(65) Vedi artt. 5 e 11 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12) e artt. 1-3 del D.L.Lt. 8 marzo 1945, n. 60 (§ 19).



**114.**

(art. 307, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Qualsiasi agente od impiegato incaricato di funzioni di servizio Pubblico, sopra una strada ferrata pubblica, deve essere vestito in uniforme o portare un segno distintivo.

**115.**

(artt. 18 e 27, L. 22-4-1905, n. 137; art. I, lettera n), L. 15-7-1909, n. 524). - Tutti gli addetti alle ferrovie concesse all'industria privata, qualunque sia il loro grado ed ufficio, sono considerati pubblici ufficiali.

Ove nei rispettivi regolamenti manchino prescrizioni analoghe e gli ordinamenti delle imprese assicurino al personale un equo trattamento, coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l'ufficio o prestano l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio sono considerati come dimissionari e quindi surrogati. Può però l'esercente, considerate le condizioni individuali e le speciali responsabilità, applicare invece un provvedimento disciplinare.

## **CAPO II: MODALITÀ D'ESERCIZIO**

**116.**

(art. 282, I comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - L'Amministrazione superiore è in diritto di fissare, sentiti i concessionari, gli orari delle corse delle ferrovie pubbliche, in modo da conciliarne gli interessi e da ottenere quel bene ordinato sistema di velocità nelle dette corse, tanto per i treni ordinari e celeri di viaggiatori, quanto per quelli delle merci, che meglio soddisfa ai bisogni del servizio ed alle esigenze della pubblica sicurezza (66).

**117.**

(art. 282, III, IV e V comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Quando il numero delle corse ordinarie giornaliere di una ferrovia pubblica non sia già fissato e reso obbligatorio dagli atti di concessione, deve venire prestabilito dal concessionario, ma tanto il primitivo numero delle corse quanto le variazioni che ad ogni tempo gli interessi del concessionario medesimo richiedessero di apportarvi, debbono essere sempre tali da provvedere a quel servizio pubblico che l'accordata concessione ebbe per iscopo, e sotto questo riguardo sono soggette alla preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici (5). Tanto le corse quanto i loro orari debbono essere in tempo congruo notificati con regolare pubblicazione.

I concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati a stabilire sulle loro linee, o sopra una parte delle medesime, delle corse speciali o straordinarie, sia eventualmente, sia per giorni o per tempi fissi determinati, mediante partecipazione in tempo congruo alla superiore Amministrazione.

Sono eccettuati da questa disposizione i casi imprevisi o di assoluta urgenza, nei quali le corse speciali o straordinarie per trasporto così di viaggiatori, come di merci possono eseguirsi, purché i concessionari abbiano prese tutte le misure e precauzioni richieste dalla guarentigia della sicurezza pubblica e della regolarità del servizio ordinario (67).

---

(66) Vedi R.D. 19 novembre 1921, n. 1686.

(67) I e II comma sostituiti dall'art. 9 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

**118.**

(art. 11, L. 30-6-1906, n. 272). - La velocità dei treni può giungere al limite massimo compatibile con le condizioni tecniche della linea, col tipo del materiale rotabile e coi mezzi di frenatura...

**119.**

(art. 212, L. 20-3-1685, n. 2248, all. F). - I veicoli delle strade ferrate private non possono né avere ingresso né circolare sulle ferrovie pubbliche, e quelli delle ferrovie pubbliche non possono avere ingresso né circolare sulle private, se le modalità di costruzione di esse strade e veicoli non lo consentano sotto il rispetto della sicurezza pubblica.

**120.**

(art. 296, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Gli individui e le società concessionarie di ferrovie pubbliche sono autorizzati a fare regolamenti che credano opportuni per la loro amministrazione interna.

I regolamenti però che essi facciano pel servizio esterno e per l'esercizio delle ferrovie sono soggetti alla preventiva approvazione del Governo, e sono anche obbligatori per quegli individui o società che ottengano ulteriormente la concessione di diramazioni o di prolungamenti delle dette ferrovie, per tutto quanto può riguardare il servizio comune.

## **TITOLO VI - CONDIZIONI DI TRASPORTO**

### **CAPO I: TARIFFE**

**121.**

(art. 271, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Ogni concessionario di ferrovie pubbliche ha l'obbligo di eseguire costantemente, con diligenza, esattezza e prontezza, e senza concedere preferenza a chicchessia, il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che gli siano consegnate, colle sole eccezioni stabilite per alcuni oggetti speciali dagli atti di concessione, o dai decreti reali (4) che emanino in esecuzione del presente T.U. di legge (68).

Salvo una speciale autorizzazione dell'Ispettorato compartimentale o dell'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, la quale è sempre revocabile, e salvo il caso di impossibilità dipendente da avvenimenti impreveduti o difficilmente prevedibili, ogni treno ordinario di viaggiatori deve essere provvisto di un numero di vetture sufficiente pel trasporto delle persone che si presentino agli uffici delle stazioni (69).

---

(68) Vedi anche art. 1679 c.c. (§ 2).

(69) Il comma sostituito dall'art. 11 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

**122.**

(art. 272, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - In forza della loro concessione, e sotto condizione dell'esatta osservanza delle obbligazioni portate dagli atti relativi, e delle prescrizioni della presente legge, i concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati, per tutto il periodo di durata del loro privilegio, a riscuotere sia sulle intere linee concesse, sia su tronchi parziali, le tasse di trasporto e altre, in base delle tariffe stabilite negli atti di concessione.

L'applicazione delle tariffe è sempre fatta colle norme speciali fissate negli atti suddetti, od in difetto con quelle che vengano stabilite dal regolamento da emanarsi per decreto reale in esecuzione del presente T.U. di legge.

I prezzi delle tariffe sono considerati come prezzi massimi. I concessionari, tranne i casi contemplati dall'art. 127, hanno facoltà di ribassarli, come pure di far riscendere un oggetto portato in una classe di prezzo superiore ad un prezzo inferiore. Ma è loro vietato ogni aumento di detti prezzi, come altresì di rialzare di classe alcun oggetto, senza l'autorizzazione del Governo (70).

**123.**

(art. 16, II comma, L. 27-12-1896, n. 561; art. 13, L. 12-7-1908, n. 444) (71).

**124.**

(art. 273, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le tariffe primitive e i regolamenti che le concernono, non meno che le successive variazioni loro, debbono essere fatte note al pubblico e tenersi esposte continuamente nelle stazioni, in un luogo in cui possano essere facilmente vedute da chiunque vi abbia interesse (72).

**125.**

(art. 274, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Non possono dai concessionari essere accordati con convenzioni speciali ribassi di tariffa ed altre facilitazioni ad alcuni spedizionieri od appaltatori di trasporto per terra o per acqua che non siano in egual misura concesse a tutti gli altri spedizionieri od appaltatori del medesimo genere di trasporti che ne facciano richiesta, e che offrano alle ferrovie eguali vantaggi e si trovino in pari circostanze. Le dette convenzioni debbono essere notificate alla superiore Amministrazione nell'atto della loro stipulazione.

---

(70) Vedi art. 5 del R.D. 29 gennaio 1922, n. 40 (§ 203); art. 16 del R.D.L. 19 ottobre 1923, n. 2311 (§ 10); art. 18 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12); art. 6 del R.D.L. 14 ottobre 1932, n. 1496 (§ 14); artt. 1-3 del D.L.Lt. 25 maggio 1945, n. 344 (§ 168); art. 1 del D.L. 16 aprile 1948, n. 539 (§ 166).

(71) Soppresso dall'art. 5, IV comma della L. 8 giugno 1913, n. 631 (§ 167); vedi anche art. 17 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

(72) Vedi art. 18 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

**126.**

(art. 275, L.20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le spese accessorie, che non siano contemplate nelle tariffe di cui agli articoli precedenti, sono sempre fissate con regolamento speciale da sottoporsi all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici (5), e da mettersi a notizia del pubblico, come è prescritto per le tariffe all'art. 124.

Quanto ai rialzi o ribassi ed alle convenzioni speciali relative a queste spese valgono le disposizioni dei due articoli precedenti.

**127.**

(art. 276, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Nei casi in cui il Governo abbia con concessionari di ferrovie pubbliche pattuito o assicurazioni d'interesse o compartecipazioni negli utili o nei prodotti, le facilitazioni e ribassi di tariffa, di cui ai tre articoli precedenti, non possono senza il suo consenso accordarsi (73).

**128.**

(art. 277, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le contravvenzioni ai quattro articoli precedenti sono punite colle pene dal Codice penale comminate a chi con mezzi dolosi cagiona alterazione nei prezzi al di sopra o al di sotto di quanto sarebbe determinato dalla naturale e libera concorrenza (74).

**129.**

(art. 38, L. 7-7-1907, n.429 e art. 1 e 2, L. 25-6-1909, n. 372). - In attesa della revisione delle condizioni dei trasporti, di cui all'art. 38 della L. 7 luglio 1907 n. 429 (75), modificato dall'art. 1 della L. 25 giugno 1909, n. 372, gli indennizzi per ritardata consegna delle cose trasportate vengono corrisposti solamente quando il loro importo superi una lira per spedizione.

**130.**

(art. 45, L. 7-7-1907, n. 429 e art 8, L. 21-7-1911, n. 848). -Il disposto dell'art. 45 della L. 7 luglio 1907, n. 429 (75), è esteso alle ferrovie concesse alla industria privata in pubblico servizio cumulativo con quello delle ferrovie dello Stato.

**131.**

(art. 45, L.7-7-1907, n. 429 e art. 1 e 2, L. 25-6-1909, n. 372). - Quando le cause per inadempimento delle condizioni di trasporto o per la classificazione delle merci o per l'applicazione delle tariffe siano di competenza dei giudici conciliatori, le sentenze, anche per valore non eccedente le lire 50, sono appellabili in conformità degli artt. 17 della L. 16 giugno 1892, n. 261, e 2 della L. 28 luglio 1895, n. 455 (76).

**CAPO II: TRASPORTI PER CONTO DELLO STATO****132.**

(art. 45, L. 27-12-1896, n. 561). - I concessionari di ferrovie sono obbligati al trasporto e scambio gratuito delle corrispondenze postali ed a fare eseguire dai loro agenti, direttamente col personale dell'Amministrazione delle poste, il ricevimento e la consegna di esse nelle singole stazioni.

(73) Vedi art. 6 del R.D.L. 14 ottobre 1932, n. 196 (§ 14).

(74) Vedi art 18 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

(75) Sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie.

(76) In deroga all'art. 113. II comma e 339, III comma c.p.c., che ha sostituito le leggi citate sulla competenza dei conciliatori.

Lo stesso obbligo avranno per i pacchi postali mediante il corrispettivo di lire 21 per i pacchi di peso fino a 10 Kg.; di lire 24 per i pacchi di peso superiore a 10 Kg. fino a Kg. 15; di lire 28 per i pacchi di peso superiore a Kg. 15 fino a Kg. 20, senza pregiudizio delle speciali convenzioni esistenti con l'amministrazione delle poste (77).

---

(77) Il comma modificato dall'art. 1 della L. 13 maggio 1961, n. 430, che all'art. 3 stabilisce altresì: «Nessun compenso è dovuto ai concessionari di ferrovie secondarie e tramvie quando il servizio di scorta e di scambio degli effetti Postali (corrispondenze e pacchi) è affidato dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ai propri agenti, che hanno posto gratuito nelle vetture ». La materia è regolata anche dalle seguenti disposizioni:

R.D. 27 febbraio 1936, n. 645. - Approvazione del codice postale e delle telecomunicazioni (G.U. 29 aprile 1936):

ART. 37. - La disposizione dell'art. 35 (penalità per i trasporti postali abusivi) non si applica: ... e) al trasporto di corrispondenze eseguito dalle imprese di linee ferroviarie e tramviarie in servizio pubblico... sovvenzionate dallo Stato, concernenti esclusivamente l'amministrazione e l'esercizio delle rispettive linee, nei limiti stabiliti dal regolamento.

ART. 57. - Non sono soggetti alle disposizioni dell'art. 1 della presente legge (monopolio statale dei trasporti postali)... 3) il trasporto di pacchi e colli affidato dai mittenti : ..... b) alle società o imprese di trasporto su linee terrestri... in qualsiasi modo sovvenzionate o sussidiate dallo Stato o che eseguono il servizio postale su tutta la linea percorsa o su parte di essa.

ART. 69. - I concessionari e gli intraprenditori di trasporti terrestri.. in servizio pubblico, siano o no sovvenzionati dallo Stato, hanno l'obbligo di trasportare gli effetti postali. Il trasporto ha luogo senza compenso, salve le eccezioni stabilite dal regolamento.

ART. 70. - Gli obbligati al trasporto degli effetti postali, indipendentemente da quanto dispone il successivo art. 71, assumono verso l'amministrazione, anche per il fatto dei propri agenti, la stessa responsabilità che l'amministrazione assume verso i suoi utenti...

ART. 71. - Gli obbligati al trasporto degli effetti postali, i quali si rifiutino di accettarli, trasportarli, o consegnarli, o che non notifichino in tempo utile all'amministrazione gli itinerari e gli orari dei viaggi, sono puniti con l'ammenda estensibile a lire 3.000 (elevata a lire 120.000 dalla L. 12 luglio 1961, n. 603), salvo che il fatto costituisca reato punito con pena più grave.

R.D. 18 aprile 1940, n. 689. - Approvazione del regolamento di esecuzione dei titoli I e II del libro I del codice postale e delle telecomunicazioni (G.U. 1 luglio 1940, suppl.):

ART. 20. - Ai sensi dell'art. 37 del codice postale sono consentiti.. 6°) il trasporto eseguito dalle imprese di linee ferroviarie e tramviarie in servizio pubblico della corrispondenza riguardante esclusivamente l'amministrazione e l'esercizio delle rispettive linee, comprese quelle in corso di costruzione, che sia scambiata fra i loro uffici, situati lungo le linee medesime, e della corrispondenza della stessa natura, scambiata con altre imprese di linee ferroviarie, colle quali abbiano servizio cumulativo, o con uffici governativi.

ART. 24. - Ai fini degli artt. 619 e 620 c.p. e dell'art. 38 del codice postale, sono tenuti al segreto epistolare, oltre che i funzionari ed agenti

(art. 278, prima parte del II comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Deve essere accordato trasporto gratuito nelle vetture di qualsivoglia classe, a scelta del Governo, agli agenti delle dogane ed agli ufficiali del telegrafo governativi.

(art. 279, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). I concessionari delle ferrovie pubbliche sono pure obbligati a trasportare a prezzi ridotti, come viene fissato negli atti di concessione, i sali, i tabacchi ed altri generi di privativa demaniale; così pure i militari con armi e bagaglio, i doganieri e i marinai della (regia) marina sia che viaggino isolatamente muniti di regolare foglio di via, sia che viaggino in corpo; i prigionieri con la forza armata che loro serve di scorta, e finalmente quegli indigenti a cui tale riduzione sia accordata sulle ferrovie esercitate dallo Stato dai vigenti regolamenti (78).

Le vetture cellulari di proprietà del Governo, nelle quali si trasportano i prigionieri, godono del trasporto gratuito così nell'andata come nel ritorno, e vengono trasportate coi treni ordinari a seconda delle richieste dell'Amministrazione.

---

dell'amministrazione, tutti i concessionari, sotto qualsiasi forma, di servizi postali, nonché gli obbligati al trasporto degli effetti postali.

Ai medesimi fini, essi ed il personale dipendente sono considerati come addetti al servizio delle poste.

ART. 224. - Salvo il disposto del successivo art. 229, i detti ufficiali di polizia giudiziaria hanno facoltà di procedere a perquisizioni su tutti i mezzi di trasporto, terrestri, ....., adibiti a servizio pubblico, escluse le persone dei viaggiatori, e su tutti indistintamente gli addetti a tali servizi... e devono sequestrare gli oggetti trasportati in contravvenzione alla esclusività, fatta eccezione pei pacchi ai sensi del successivo art. 226.

ART. 226. - I pacchi trasportati in contravvenzione sono lasciati in possesso del vettore per l'ulteriore corso.

ART. 227. - Quando, in occasione dell'accertamento di una contravvenzione per il trasporto o recapito di corrispondenze o pacchi, si constati che anche anteriormente il contravventore abbia eseguito altri trasporti o recapiti simili, se ne fa speciale menzione nel verbale per l'applicazione delle ammende comminate dal codice postale.

ART. 229. - La vigilanza sulle corrispondenze, agli effetti doganali, spetta agli uffici postali.

Qualora i funzionari ed agenti della dogana, i militari della (regia) guardia di finanza, e gli agenti dell'imposta di consumo o gli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza abbiano ragione di sospettare che nei veicoli o nei dispacci postali, contenenti corrispondenze o pacchi, siano trasportati oggetti di furtiva provenienza o spediti in contravvenzione a qualsiasi disposizione di legge, hanno soltanto facoltà di accompagnare i veicoli e i dispacci stessi all'ufficio di posta e di esigere che siano aperti e verificati in loro presenza senza violare le dette corrispondenze.

Le stesse norme valgono per le bollette degli agenti rurali delle poste.

E' vietato ai detti impiegati doganali, agenti dell'imposta di consumo, ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza, salvo il caso di flagrante reato, ed a qualsiasi altra persona di introdursi, per procedere a perquisizioni o per altri motivi, ...nelle vetture delle ferrovie o negli scompartimenti destinati al servizio delle poste sulle vetture stesse, su quelle delle tramvie, ...senza

un'esplicita autorizzazione dell'amministrazione postale od una ordinanza dell'autorità giudiziaria.

E' riservata però agli impiegati doganali ed ai funzionari di pubblica sicurezza, la facoltà di visitare i veicoli della posta provenienti o diretti all'estero.

ART. 232. - I concessionari di ferrovie e di tramvie sono obbligati ad eseguire gratuitamente il trasporto e lo scambio delle corrispondenze postali e, col compenso stabilito dalle disposizioni legislative vigenti, anche dei pacchi postali.

ART. 233. - I concessionari dell'esercizio di funivie, funicolari ed ascensori in servizio pubblico sono tenuti ad eseguire gratuitamente il trasporto e lo scambio degli effetti postali nei limiti di peso stabiliti nel disciplinare di concessione.

**133.**

(art. 280, L.20-3-1865, n. 2248, all. F). - Ogni qualvolta il Governo abbia bisogno di spedire truppe o materiale militare di qualunque genere ad un punto qualsiasi di una ferrovia pubblica, il concessionario della medesima è tenuto a metter tosto a di lui disposizione, ed ai prezzi stabiliti dall'atto di concessione, tutti i mezzi di trasporto che gli siano richiesti, quand'anche la richiesta si estenda alla totalità di quelli di cui egli può disporre per l'esercizio della sua linea.

Pel materiale di trasporto pericoloso il concessionario può esigere che la spedizione sia fatta colle necessarie cautele a carico del Governo.

**134.**

(art. 24, L. 30-6-1906, n. 272). - L'esercente deve accordate tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al personale del (regio) esercito e della (regia) marina incaricati dalle rispettive Amministrazioni di studiare le condizioni di esercizio della ferrovia nell'interesse militare.

Compatibilmente con le esigenze del servizio ordinario, deve anche mettere a disposizione dell'autorità militare carrozze e carri per esercitare le truppe nelle operazioni di carico e scarico. L'epoca e la durata di tali esercitazioni sono stabilite d'accordo fra l'autorità militare e l'esercente.

Questi deve pure prestare all'autorità militare tutto il concorso che gli è richiesto al fine di predisporre gli orari e le norme per i trasporti in tempo di guerra e nel periodo di preparazione, nonché in qualunque altro caso di necessità pubblica a richiesta dell'autorità competente.

**135.**

(art. 25, L. 30-6-1906, n. 272). - Durante la mobilitazione e in tempo di guerra il comando supremo dell'esercito ha diritto di prescrivere che siano posti a sua disposizione tutti i mezzi che giudichi necessari per l'esecuzione di trasporti militari, di ordinare che questi siano eseguiti in conformità delle disposizioni date, di stabilire le norme da osservarsi nel servizio, ferroviario, e di limitare o sopprimere il servizio per il pubblico secondo le esigenze dei trasporti occorrenti nell'interesse militare.

Durante la mobilitazione dell'esercito e in tempo di guerra, l'esercente deve continuare la gestione delle strade ferrate con gli stessi organi come nei tempi ordinari, e la relativa responsabilità non ha altra limitazione, tranne quella che possa derivare dall'uso delle sopra indicate facoltà per parte dell'autorità militare.

---

(78) Vedi R.D.L. 20 maggio 1935, n. 1156 (§ 170, 9).



Nelle anzidette circostanze, il comando supremo dell'esercito ha anche il diritto di fare direttamente l'esercizio di quelle linee che, a suo giudizio, si trovino in condizioni da richiedere la sostituzione dell'esercizio militare a quello civile. In questo caso per tali linee viene tenuto un conto dei prodotti dei trasporti per servizio militare e un altro di quelli per servizio pubblico, ed i prodotti complessivi, sotto deduzione delle spese vive sostenute dall'autorità militare, sono versati mensilmente nelle casse dello Stato, che rimborsa l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non ha diritto ad altri compensi.

Per ragioni di ordine pubblico, le facoltà di cui nei commi precedenti, possono essere in qualunque tempo conferite all'autorità militare con decreto reale su proposta dei Ministri dell'interno, della guerra (56) e dei lavori pubblici (5).

Quando per misura di ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo o il comando supremo dell'esercito ordinino la temporanea sospensione dell'esercizio e facciano in qualunque modo interrompere una ferrovia, la spesa dei lavori per la interruzione e quella per il completo ristabilimento della linea è a carico dello Stato, senza che l'esercente possa pretendere risarcimento di danni.

### CAPO III: SERVIZI CUMULATIVI

#### **136.**

(art. 42, L. 7-7-1907, n. 429). - ... Deve essere dall'esercente istituito un servizio di corrispondenza.

L'obbligo dei servizi... di corrispondenza... deve essere iscritto in qualunque concessione nuova o rinnovata con imprese di trasporto terrestri, o di navigazione in qualunque modo sovvenute dallo Stato o da enti locali e investite di servizi pubblici remunerati.

#### **137. ...**

(art. 44, L. 7-7-1907, n. 429). - Le condizioni e le norme dei servizi...di corrispondenza, e per l'uso delle stazioni comuni con le ferrovie dello Stato, sono concordate dalle Amministrazioni interessate.

Se l'accordo non sia intervenuto nel termine di tre mesi dalla richiesta della parte più diligente, od entro sei mesi dal ricorso diretto da un interessato al direttore generale delle ferrovie dello Stato e all'altra Amministrazione, le condizioni e le norme del servizio sono stabilite da tre arbitri nominati d'accordo fra le Amministrazioni, o, in difetto, uno dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, uno dall'altra impresa di trasporti interessata e il terzo dal Presidente della Corte d'Appello di Roma. Nel caso che taluna delle Amministrazioni non elegga il proprio arbitro, il presidente della Corte d'Appello, sopra domanda della parte più diligente o di chi possa avervi interesse, nomina anche l'arbitro o gli arbitri mancanti.

Gli arbitri decidono come amichevoli compositori (79).

## CAPO IV: ESERCIZIO ECONOMICO

### Sezione I: Servizi economici parziali.

#### **139.**

(art. 15, L. 30-6-1906, n. 272). - Ai prodotti dei treni, esclusivamente composti di carrozze delle classi inferiori, organizzati con l'annuenza del Ministro dei lavori pubblici (5) per servizi suburbani delle grandi città e dei centri agricoli, per servizi locali od in occasione di mercati d'importanza o per trasporto di operai o lavoratori della terra, si applica, sui prezzi di trasporto, la tassa erariale per i trasporti a piccola velocità.

Uguale facilitazione è accordata per i biglietti di abbonamento settimanale o festivo pel trasporto degli operai e dei lavoratori della terra.

#### **140.**

(art. 17, L. 30-6-1906, n. 272). - I concessionari di ferrovie esistenti od in corso di costruzione al 30 giugno 1906, i quali intendano fruire dei benefici speciali accordati dal precedente articolo debbono applicare corrispondenti riduzioni di tariffe e facilitazioni nei trasporti fra le quali sono prescritte le seguenti:

a) istituzione di biglietti d'abbonamento settimanale e festivo per gli operai e per i lavoratori della terra, per zone, sulla base di quella massima riduzione delle tariffe normali che dal Governo sia riconosciuta possibile caso per caso all'atto dell'applicazione del presente T.U. di legge alle ferrovie esistenti od in corso di costruzione;

b) trasporto gratuito, nei modi che siano stabiliti dal regolamento, dei prodotti della campagna, della stalla e della pesca, che i campagnoli e pescatori portino con loro allo scopo di vendita diretta sul mercato o sul luogo del consumo, alla condizione che per ciascun viaggiatore il peso complessivo degli oggetti non superi i trenta chilogrammi; e trasporto pure gratuito dei recipienti vuoti di ritorno;

c) trasporto gratuito, nello stesso limite di peso, degli attrezzi rurali, che i coltivatori ed i braccianti portino seco per loro uso nella coltivazione della terra e degli arnesi che i pescatori portino con loro per la pesca.

Le norme per la istituzione dei biglietti di abbonamento e per i trasporti di cui si tratta nelle lettere b) e c), la natura ed il numero dei treni destinati a tali trasporti, la designazione dei prodotti e degli attrezzi rurali e da pesca ammessi al trasporto gratuito, nonché le relative condizioni per i recipienti vuoti di ritorno, sono stabilite per regolamento.

---

(79) Vedi art 5 della L. 8 giugno 1913, n. 631 (§ 167) e artt. 1, 2, 4 del D.Lvo 2 agosto 1946, n. 70.

I concessionari di nuove ferrovie i quali vogliono fruire sin dall'inizio dei benefici speciali qui disposti, debbono accettare le tariffe ridotte che saranno prescritte dagli atti di concessione. E se di questi benefici vogliono usufruire in seguito, valgono per essi le disposizioni come per le ferrovie esistenti od in corso di costruzione dopo la L. 30 giugno 1906, n. 272.

#### Sezione II: Regime economico completo.

##### **141**

(art. 2, L. 4-12-1902, n. 506; art. 1, lettera k), L. 15-7-1909, n. 524, art. 14 L. 21-7-1910, n. 580 ed. art. 10, L. 21-7-1911, n. 848).

Su tutte le ferrovie concesse all'industria privata può, con decreto reale (4) essere autorizzata l'applicazione del regime economico di esercizio.

##### **142.**

(art. 2, primi tre comma, L. 9-6-1901, n. 220). - Le modalità e le condizioni tecniche, secondo le quali è effettuato l'esercizio economico, vengono determinate con decreto del Ministro dei lavori pubblici (5), sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nel detto decreto sono stabiliti il tipo del materiale mobile, la velocità massima e quella minima commerciale e la composizione dei treni in rapporto con le condizioni della strada, e le prescrizioni vevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale, la composizione e la circolazione dei treni.

Nello stesso decreto può essere consentita, con speciali cautele, l'applicazione del telefono invece del telegrafo per la trasmissione dei dispacci necessari alla sicurezza e regolarità dell'esercizio. Il telefono deve installarsi anche nelle fermate nelle quali si effettua il servizio merci.

##### **143.**

(art. 3, L. 9-6-1901, n. 220; art. 1, lettera i), L. 15-7-1909, n. 524). - In tutti i casi in cui venga attuato l'esercizio economico di cui all'art. 141, il diritto di bollo di centesimi 5, stabilito dall'articolo 157, è sostituito da una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti per i viaggiatori e dei riscontri per le merci, nella misura dell'uno e mezzo per cento quando si tratti di trasporti a grande velocità e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità (80).

---

(80) L'imposta di bollo è stata unificata con le tasse erariali (artt. 6 e 7 del R.D.L. 29 gennaio 1922, n. 40, al § 203 e art. 11 del D.L. 7 maggio 1948, n. 1173, al § 215). Vedi anche nota 86.

**144.**

(art. 4, I comma, L. 9-6-1901 n. 220). - Il Governo, tenuto conto delle condizioni speciali di ciascuna linea o tratto di linea su cui sia attuato l'esercizio economico, può col decreto reale (4) di cui all'art. 141, ridurre fino al limite minimo del due per cento l'imposta erariale stabilita per i trasporti a grande velocità (81).

**145.**

(art. 5, L. 9-6-1901, n. 220). - In sostituzione delle tariffe generali e speciali approvate con la L. 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3a), sono adottate, per le linee o tratti di linea ad esercizio economico, tariffe generali e speciali, queste ultime ai sensi dell'art. 416 del Codice di commercio (82), semplificate e stabilite su basi mediamente ridotte, tenuto conto, per ciascuna linea, delle necessità speciali del traffico al quale essa serve (83).

La riduzione delle tariffe può arrivare:

fino al 30 % in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto superiore a L. 7.500 a chilometro;

fino al 35 % in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto da oltre L. 5.000 a L. 7.500 a chilometro;

fino al 40 %, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto non superiore a L. 5.000 a chilometro (84).

**146.**

(art. 18, II comma, L. 30-6-1906, n. 272; art. 14, L. 21-7-1910, n. 580 e art. 10, L. 21-7-1911, n. 848). - Quando le riduzioni disposte con l'articolo precedente riguardino soltanto le tariffe relative a viaggiatori, bagagli cani e biciclette, la riduzione di tali tariffe può essere portata, nella media dei ribassi unitari, fino al 30, al 35 e al 40 %, secondoché il prodotto lordo medio per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette è superiore a L. 5.500 al chilometro, ovvero sta fra le L. 5.500 e 4.000 od è inferiore a L. 4.000 (84).

**147.**

(art. 12, L. 12-7-1908, n. 444). - Le disposizioni dell'art. 146 sono applicabili purché:

a) l'esercente si obblighi a versare allo Stato, a titolo di speciale compartecipazione, il 10 % del maggior prodotto che si otterrà in confronto a quello medio di tre anni di più alto reddito nel quinquennio anteriore alla riduzione della tassa erariale aumentato del 25 %, oppure quella somma che per tale titolo sarà di biennio in biennio determinata d'accordo (85);

b) non sia diminuito il numero delle coppie di treni esistenti in base all'ultimo orario estivo ed invernale, anche se attuate in via di esperimento, oltre gli obblighi di concessione e di legge;

---

(81) Vedi artt. 4 e 5, lettera f, del R.D.L. 26 agosto 1937, n. 1668 (§ 16).

(82) Norma non riprodotta nel codice civile vigente.

(83) Vedi anche art. 1679, III e IV comma e art. 1680 del codice civile (§ 2).

(84) Oggi si può verificare solo l'ipotesi della riduzione nella misura del 30 % in quanto il prodotto supera sempre le L. 7.500 a chilometro, limite che non è stato modificato. Idem per i trasporti di cui all'art. 146 rispetto al limite di L. 5.500.

(85) Vedi art. 1 dei R.D.L. 26 agosto 1937, n. 1668 (§ 16).

c) non venga stabilita concorrenza a linee di Stato, che servano direttamente gli stessi centri e alle quali non sia stato applicato il servizio economico.

**148.**

(art. 19, ultimo comma, L. 30-6 -1906, n. 272). – E' in facoltà del Ministro dei lavori pubblici (5) d'accordo col Ministro del tesoro, a richiesta dell'esercente di una ferrovia secondaria, il cui prodotto sia compreso nei limiti dell'art. 146, di applicarne le disposizioni a quella ferrovia, anche quando taluna delle modalità del servizio economico non possa per esigenze militari esservi applicata.

## **TITOLO VII - DISPOSIZIONI TRIBUTARIE**

### **CAPO I: TASSA ERARIALE**

**149.**

(art. 1, L. 6-4-1862, n. 542 e art. 1, L. 14-6-1874, n. 1945). - I viaggiatori, nonché i bagagli e gli oggetti di ogni genere che vengano trasportati a grande velocità sulle ferrovie, pagano allo Stato una tassa calcolata al 13 % del prezzo del loro trasporto (86).

**150.**

(art. 2, L. 14-6-1874, n. 1945). - E' stabilita una tassa del 2 % sui prezzi dei trasporti a piccola velocità su tutte le strade ferrate del regno (86).

**151.**

(art. 3, L. 6-4-1862, n. 542). - Quando, dall'applicare alla distanza il prezzo unitario di trasporto accresciuto del decimo corrispondente alla tassa, risulti una somma con frazioni minori di un ventesimo di lira, sono queste calcolate per cinque centesimi (87).

---

(86) Oggi la tassa è comprensiva del bollo ed è calcolata nell'8 % sulle ferrovie per i viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità (oggi « resa accelerata »: All. 2 al D.P. 18 gennaio 1952, n. 12) e nel 3 % sulle tramvie e per le merci a piccola velocità (oggi « velocità ordinaria »); vedi artt. 6 e 7 del R.D.L. 29 gennaio 1922, n. 40 (§ 203); art. 1 del R.D.L. 12 novembre 1936, n. 2142 (§ 204); artt. 4 e 5, lettera f, del R.D.L. 26 agosto 1937, n. 1668 (§ 16); art. 11 del D.L. 7 maggio 1948, N. 1173 (§ 215). Il bollo è 1/8 dell'imposta.

(87) L'arrotondamento, per le aziende che in base all'atto di concessione devono applicare le condizioni delle ferrovie dello Stato, si fa oggi - per effetto dell'art. 19, n. 4 del D.M. 13 dicembre 1956, n. 2171 - alle 10 lire superiori se l'importo è inferiore a L. 2.500; alle 50 lire superiori se l'importo è inferiore a L. 5.000, alle 100 lire superiori se l'importo è superiore a L. 5.000. Per le aziende che non hanno tale obbligo concessionale, l'arrotondamento si effettua analogamente, anche se è necessaria un'autorizzazione caso per caso (un'autorizzazione generale è stata data dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ai concessionari di autolinee con circolare 7 dicembre 1956, n. 505).

**152.**

( art. 2, L. 6-4-1862, n. 542; art. 2, I comma, L. 23-8-1868, n. 4552; art. 3, L. 14-6-1874, n. 1945; art. 10, L. 21-7-1911, n. 848).

Le Amministrazioni delle ferrovie sono tenute a riscuotere per conto dello Stato, oltre ed insieme al prezzo di trasporto loro spettante, ed a versare nelle casse dello Stato, entro il termine di 45 giorni dalla scadenza di ogni mese, le somme riscosse a titolo di tasse, come agli articoli precedenti (88) .

**153.**

(art. 4, L. 14-6-1874, n. 1945). - Qualora per il rilascio di un biglietto di viaggio sulle ferrovie, gratuito od a prezzo ridotto, non giustificato da veri motivi del servizio ferroviario, o dalle disposizioni del presente T.U. di legge, o dagli atti di concessione, ovvero, per convenzioni particolari in contravvenzione all'art. 125, le quali concedono ribasso di tariffe pel trasporto di merci, ne venga danno allo Stato per perdita o diminuzione delle tasse di cui nei precedenti articoli, la società o il concessionario della strada ferrata che abbia rilasciato il biglietto o fatta la convenzione deve rifondere del proprio la tassa non percetta, e sottostà inoltre a una multa estensibile da 50 a 1000 lire (89).

Rimane salvo al Governo il diritto di computare il prezzo del trasporto nella liquidazione delle garanzie o sovvenzioni, alle quali fosse tenuto.

**154.**

(art. 5, L. 14-6-1874, n. 1945). - Tutti indistintamente i biglietti di circolazione gratuita o a prezzo ridotto debbono essere staccati da un registro a madre e figlia, e i concessionari, ad ogni richiesta, debbono esibire questo registro all'ufficio governativo di controllo per le opportune osservazioni nell'interesse dello Stato.

I concessionari debbono inoltre prestarsi a quelle altre misure o riscontri che il Governo prescriva a fine di prevenire o scoprire il rilascio abusivo di biglietti di favore.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo sono punite con un'ammenda estensibile da 50 a 1000 lire (89).

**155.**

(art. 6, L. 14-6-1874, n. 1945; ed art. 2, ultimo comma, L. 23-8-1868, n. 4552). - Decorsi i 45 giorni, di cui all'art. 152, si applica per la riscossione delle tasse dovute dai concessionari delle strade ferrate, la disposizione dell'art. 1 dell'allegato B della legge 19 aprile 1872, n. 759 (serie 2a) (88), ed il Tesoro si vale, per l'incasso di tali somme, nonché di quelle riscosse dalle società per la tassa del bollo sui biglietti dei viaggiatori e sui riscontri delle merci, della procedura

---

(88) Modificato dall'art. 1 del R.D.L. 12 novembre 1936, n. 2142 (§ 204).

(89) Trattandosi di disposizione tributaria, si applicano gli aumenti di cui al D.L. 5 ottobre 1947, n. 1208: aumento nel minimo di 5 volte e nel massimo di 10 volte.

stabilita dalla L. del 26 agosto 1868, n. 4548 (90) e del privilegio di cui all'art. 1957 del codice civile (91) (92).

**156.**

(art. 292, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Gli atti relativi all'acquisto e alla espropriazione delle ferrovie pubbliche concesse all'industria privata, e delle loro dipendenze ed accessori non sono soggetti che al pagamento di un diritto fisso da determinarsi in ciascun atto di concessione e vanno esenti da qualsivoglia diritto proporzionale di registro (93).

Essi possono sempre venire estesi nelle forme concesse per quelle espropriazioni che si fanno per opera di utilità pubblica nell'interesse dello Stato (41).

(art. 5, L. 29-6-1873, n. 1475). - Può essere accordata ai concessionari la esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto fisso di una lira (94) per i seguenti atti:

- a) l'atto con cui il Governo fa la concessione della strada ferrata;
- b) l'atto con cui i concessionari cedano ad altri l'avuta concessione;
- c) il contratto con cui una provincia, un comune o un consorzio stipuli un mutuo nel solo scopo della costruzione delle ferrovie concesse.

**157.**

(art. 20, n. 5, T.U. 4-7-1897, n. 414). - Sono soggetti alla tassa da centesimi 5, qualunque sia la dimensione della carta; i biglietti per il trasporto non gratuito di viaggiatori sulle ferrovie, e quelli di riscontro per il trasporto e per la consegna delle merci e dei bagagli a grande velocità (86).

**158.**

(art. 66, ultimo comma, T.U. 4-7-1897 n.414, ed art. 16, L. 30-6-1906, n. 272). - I biglietti o riscontri per l'abbonamento al trasporto a tempo determinato di viaggiatori o di merci sulle ferrovie pubbliche sono soggetti ad una tassa di bollo proporzionale all'im-

---

(90) Oggi artt. 5-29 e 31 del T.U. 14 aprile 1910, n. 639 e artt. 144-149 del R.D. 30 dicembre 1923, n. 3269 e successive modificazioni.

(91) Corrispondente all'art. 2752 del codice civile 1942: « Hanno privilegio generale sui mobili del debitore i crediti dello Stato per ogni tributo diretto, eccettuato quello fondiario, iscritti nel ruolo principale dell'anno in cui l'esattore procede o interviene nell'esecuzione e nel ruolo dell'anno precedente. Qualora si tratti di ruoli suppletivi, il privilegio non può esercitarsi per un importo superiore a quello dell'ultimo biennio». Vedi anche art. 1 del R.D.L. 12 novembre 1936, n. 2142 (§ 204).

(92) Possono interessare anche le circolari 15 marzo 1948, n. 1737; 12 marzo 1952, n. 2997; 17 luglio 1952, n. 6979; 13 marzo 1953, n. 2935, pubblicate, rispettivamente, nei Boll. aprile 1948, pag. 707; aprile 1952, pag. 438; luglio 1952, pag. 765; marzo 1953, pag. 501.

(93) Vedi n. 1 della tabella Allegato B ai R.D. 30 dicembre 1923, n. 3269 (§ 193).

(94) Elevato a lire 2.000 dall'art. 1 della L. 21 luglio 1961, n. 707 (§ 195).

porto dei biglietti o riscontri stessi, nella misura dell'1,50 %, quando si tratti di trasporti a grande velocità, e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità (95).

**159.**

(art. unico, L. 27-6-1909, n. 411 e art. 1, I comma, L. 28-7-1911, n. 842) (96).

**160.**

(art. 66, T.U. 4-7-1897, n. 414). - Le società concessionarie di ferrovie pubbliche o altri esercenti le medesime possono essere esonerati dall'obbligo di fare apporre il bollo ai biglietti o riscontri per trasporto dei viaggiatori o delle merci, quando si sottomettano al pagamento, in rate trimestrali scadute, di una somma annuale corrispondente all'ammontare delle tasse che sarebbero dovute in ragione del numero dei biglietti o riscontri emessi nell'anno precedente.

Al termine di ciascun anno si fa il computo, di concerto con gli agenti finanziari e sulle risultanze dei registri tenuti dalle società o altri esercenti, dei biglietti o riscontri realmente emessi, ed ha luogo il pagamento o la restituzione di ciò che sia stato in meno o in più pagato.

Anche per il primo anno di esercizio i rappresentanti delle società o i concessionari possono godere dell'indicata facilitazione, purché entro un mese dall'attivazione della linea o di parte di essa, dichiarino all'agente incaricato della riscossione della tassa, il numero approssimativo dei biglietti o riscontri che presumono potersi emettere dal giorno dell'attivazione fino al 31 dicembre dell'anno in corso, ed eseguiscano in base alla fatta dichiarazione il pagamento delle tasse in rate trimestrali scadute.

Per l'anno successivo a quello in cui ha avuto luogo l'attivazione della linea si osservano le norme ordinarie calcolando per l'anno intero il numero dei biglietti o riscontri in proporzione di quelli effettivamente emessi nella parte dell'anno precedente nella quale la ferrovia fu in esercizio (97).

### **CAPO III: TRIBUTI E VARIAZIONI FISCALI**

**161.**

(art. 283, L. 20-3-1865, n. 2248, All. F). - Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata sono soggette al pagamento di ogni sorta di tributo pubblico stabilito dalla legge a carico degli stabili nei paesi attraversati dalle loro linee.

Tali tributi, per quanto riguarda al suolo occupato dal corpo delle ferrovie o delle loro dipendenze, vengono fissati in ragione di superficie ed in somma non diversa da quella per cui il suolo medesimo veniva tassato nell'antecedente sua destinazione.

---

(95) Vedi art. 7, I comma del R.D.L. 29 gennaio 1922, n. 40 (§ 203), modificato dal D.Lvo. 7 maggio 1948, n. 1173 e dalla L. 22 agosto 1962, n. 1283 (§ 215).

(96). L'art. 159 conteneva disposizioni transitorie la cui validità è cessata il 31 dicembre 1923.

(97) Vedi artt. 10 e 11 del D.L. 7 maggio 1948, n. 1173 (§ 215).



Le fabbriche per uffici, alloggi sale di aspetto, tettoie, rimesse, magazzini, officine, case cantoniere ed altre, quantunque attinenti al servizio delle strade ferrate, sono censite per parificazione agli altri fabbricati delle località in cui si trovano situate.

**162.**

(art. 25 e 26, L. 6-7-1905, n. 323). - I Comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio.

Le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze sono considerate come poste fuori del recinto daziario dei comuni chiusi.

Nel regolamento approvato con R.D. 17 giugno 1909, n. 455 (98), sono determinate le dipendenze delle stazioni ed è disciplinata la sorveglianza nei riguardi del dazio consumo.

**163.**

(art. 294, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Non è mai ammesso alcun reclamo dei concessionari delle ferrovie pubbliche pel fatto di modificazioni che possano venire introdotte nei diritti di pedaggio, nei dazi pubblici e nelle tariffe doganali che si stabiliscano dopo le concessioni.

### **TITOLO VIII - DISPOSIZIONI DI POLIZIA (99)**

**164.**

(art. 301, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - L'ingresso, le fermate e la circolazione delle carrozze e carri destinati al trasporto di persone e merci nei cortili e piazze annessi alle stazioni ferroviarie pubbliche sono sottoposti a regolamenti di ordine pubblico, da approvarsi dal Ministero dei lavori pubblici (5).

(art. 35, L. 27-12-1896, n. 561, ed art 1, lettera f), L. 15-7-1909, n. 524). - Sulla sede propria, e nelle dipendenze delle ferrovie è proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di introdursi, di circolare o di fermarsi, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai treni o per la spedizione delle merci, i passaggi a livello nel tempo in cui per opera del personale delle strade ferrate sono tenuti aperti ed i passaggi privati e pedonali; e d'introdurvi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

Tale divieto non è applicabile ai funzionari amministrativi o politici, agli agenti della forza pubblica, della pubblica sicurezza e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato che verranno indicati dal Ministero dei lavori pubblici (5), il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure speciali di precauzione.

---

(98) Sostituito dal regolamento approvato con R.D. 30 aprile 1936, n. 1138 (§ 228).

(99) Vedi anche artt. 330-333; 430-432; 449-451; 658 del codice penale (§ 232) e il D.L. 22 gennaio 1948, n. 66 (§ 233).

**165.**

(art. 303, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - I cantonieri, i guardiani e gli altri agenti di una strada ferrata debbono far uscire immediatamente qualunque persona si sia introdotta nel recinto di essa strada e sue dipendenze, o nelle vetture in cui non abbia diritto di entrare.

In caso di resistenza, qualunque impiegato della ferrovia può chiedere l'assistenza della forza pubblica.

Gli animali abbandonati che si trovino nel suddetto recinto sono fermati e posti sotto sequestro.

**166.**

(art. 44, L. 27-12-1896, n. 561, ed art. 1, lettera f), L. 15-7-1909, n. 524). - Gli agenti delle ferrovie su strade ordinarie sono equiparati ad agenti di polizia stradale allo scopo di far osservare le prescrizioni di polizia stradale nei tratti di via ordinaria percorsi dalle ferrovie (100).

**167.**

(art. 309, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Chi si serve delle ferrovie pubbliche per viaggiare o per trasportare oggetti, deve osservare tutte le prescrizioni relative, ed uniformarsi alle avvertenze che a siffatto riguardo gli siano date dal personale applicato all'esercizio ed è responsabile delle infrazioni alle leggi e regolamenti daziari provenienti dal fatto suo (101).

**168.**

(art. 310, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F. ed art. 20, n. 3, R.D. 1-12-1889, n. 6509). - Le contravvenzioni alle disposizioni del capo IV del titolo III sono punite con l'arresto fino ai 5 giorni e con ammende fino a L. 300 (102), oltre al risarcimento dei danni ed a quelle maggiori pene in cui i contravventori possono essere incorsi a termine del codice penale, ed oltre all'obbligo di rimettere le cose in pristino nel termine che verrà prefisso, in mancanza di che sarà provveduto d'ufficio a loro maggiori spese.

Nei casi d'urgenza gli ufficiali addetti al servizio delle ferrovie possono, previo processo verbale, far togliere, anche prima della sentenza sulla contravvenzione, ogni opera ed oggetto dannoso al servizio.

L'Ispettorato compartimentale o l'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sentito, ove del caso, il concessionario delle ferrovie, può dispensare, per le vie amministrative, dalla restituzione delle cose in pristino coloro i quali, senza la, prescritta autorizzazione, non abbiano rispettato le distanze legali stabilite negli articoli 65, 66, 67, 68, 69 e 70 del presente T.U. (102 bis).

---

(100) Vedi artt. 136 e 137 del T.U. 15 giugno 1959, n. 393 (Codice della strada).

(101) Vedi R.D. 9 maggio 1926, n. 1059 (§ 231).

(102) Da moltiplicarsi per 40 a norma dell'art. 3 della L. 12 luglio 1961, n. 603 (§ 234).

(102-bis) Ultimo comma sostituito dall'art. 12 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

**169.**

(art. 311, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F, ed art. 20, n. 3, R.D. 1-12-1889, n. 6509). - Le contravvenzioni all'art. 165, nei casi di opposizione o resistenza sono punite con l'arresto fino a 5 giorni o con l'ammenda fino a L. 50 (102).

**170.**

(art. 312, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F; ed art. 22, n. 6, R.D. 1-12-1889, n. 6509). - Qualunque macchinista o conduttore guardafreno abbandoni il suo posto mentre un treno è in corsa, è punito con la detenzione da sei mesi a due anni.

**171.**

(art. 6, L. 25-6-1909, n. 372). - In occasione di un sinistro ferroviario non sono soggetti, purché immuni da dolo e purché non abbandonino il servizio, all'arresto preventivo comminato per la flagranza di reato dalle vigenti leggi, gli agenti ferroviari, che si trovino in servizio sulle locomotive e sui treni danneggiati, o siano addetti al movimento delle stazioni ove, o fra le quali il sinistro sia avvenuto o attendano alla sorveglianza della linea in località o per funzioni comunque involgenti una presunzione di colpa.

Tutti, indistintamente i detti agenti che, in presenza del sinistro o prima di riceverne ordine, abbandonino il servizio, incorrono per ciò solo nella pena di cui all'articolo precedente senza pregiudizio delle altre sanzioni dei regolamenti speciali dell'Amministrazione ferroviaria.

**172.**

(art. 7 e 11, L. 25-6-1909, n. 372). - Qualora, in seguito, ad un sinistro ferroviario o per qualsiasi altra causa ancorché ignota, si rinvenano lungo la sede ferroviaria, ed in giacitura tale da interessare la libera circolazione dei treni, dei cadaveri, questi potranno anche prima dell'intervento dell'autorità giudiziaria; venire rimossi, previo accertamento e descrizione delle precise condizioni in cui furono rinvenuti a cura dei delegati ed applicati di pubblica sicurezza, degli ufficiali e sottufficiali dei carabinieri (reali) o del sindaco del comune o di chi ne fa le veci.

Eguali facoltà, e sotto le stesse condizioni di urgenza, sono conferite al personale delle ferrovie designato dal regolamento, per la rimozione, previo accertamento e descrizione, del materiale rotabile, la cui permanenza sul luogo di un qualsiasi infortunio ostacoli la pronta riattivazione della circolazione dei treni.

Tale materiale sarà inviato alle officine per le occorrenti riparazioni, o rimesso senz'altro in circolazione salvo il divieto dell'autorità giudiziaria, che sarà però revocato appena compiuti con precedenza su ogni altra indagine, gli accertamenti ed i rilievi del caso.

**173.**

(art. 4 e 11, L. 25-6-1909, n. 372). - Salvo il disposto dell'art. 180 del codice penale (103), le Amministrazioni ferroviarie non sono tenute a comunicare all'autorità giudiziaria gli atti e le relazioni delle inchieste in ogni caso di sinistro che abbia recato danno alle persone o alle cose.

---

(103) Corrispondente all'art. 361 del codice penale 1930 (§ 232).

**174.**

(art. 314, II, III e IV comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera a), L. 15-7-1909, n. 524). - Alla osservanza di tutte le disposizioni del presente titolo sono in obbligo di sorvegliare gli agenti di polizia giudiziaria, i funzionari governativi d'ispezione, gli ingegneri e tutti gli altri agenti applicati all'esercizio, alla custodia ed alla manutenzione delle ferrovie.

Le infrazioni alle suddette disposizioni, costituiscano esse delitti o semplici contravvenzioni, possono essere accertate col mezzo di verbali stesi dai suddetti funzionari, impiegati ed agenti.

Per la legalità dei detti verbali, gli impiegati ed agenti di ogni grado, applicati alle ferrovie concesse all'industria privata, debbono essere giurati nelle forme volute dalla legge.

**175.**

(art. 315, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F; e art. L, lettera. a), L. 15-7-1909, n. 524). - I verbali stesi dagli agenti di polizia giudiziaria, e dai funzionari governativi d'ispezione o dagli ufficiali da essi dipendenti sono esenti dalla conferma; tutti gli altri devono essere confermati entro i tre giorni successivi a quello del reato, davanti al giudice del mandamento, in cui il medesimo sia stato commesso, o davanti a quello del mandamento di residenza dell'autore del verbale.

**176.**

(art. 316, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F; e art. 20, R.D. 1-12-1889, n. 6509). - I verbali, stesi e confermati a norma dei due articoli precedenti, fanno fede sino a prova contraria per fatti punibili con pene che non siano l'ergastolo, l'interdizione perpetua dai pubblici uffici e la reclusione e la detenzione per un tempo non inferiore nel minimo ai tre anni.

Quanto ai reati più gravi, i verbali sono trasmessi al magistrato acciocché si proceda nelle forme ordinarie.

**177.**

(art. 318, I comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le disposizioni del presente titolo, che concernono la sicurezza delle persone e delle cose, e la pubblica igiene nell'esercizio delle ferrovie, sono anche applicabili alle ferrovie private.

## **TITOLO IX - FINE DELLA CONCESSIONE**

### **CAPO I: DECADENZA (104)**

**178.**

(art. 250, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Se alla scadenza del termine accordato dagli atti di concessione per l'incominciamento

---

(104) Vedi anche artt. 5 e 6 del D.L. 10 luglio 1947, n. 787 (§ 75) e artt. 8, 14, 15 della L. 2 agosto 1952, n. 1221 (§ 149).

dei lavori di costruzione delle ferrovie pubbliche, e dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici (5) almeno un mese prima ai concessionari, questi non si siano messi in grado di cominciare e continuare i detti lavori, perdono la metà della somma di cui abbiano fatto materiale deposito o per cui abbiano prestato cauzione a termini dell'art. 24, la quale è devoluta al Governo, a meno che non facciano legalmente constare d'impedimenti provenuti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio.

Se il detto deposito definitivo non è stato fatto, o la cauzione prestata nel termine di tempo prescritto, i concessionari perdono l'importare dell'intera cauzione primordiale prestata alla stipulazione dell'atto di concessione.

**179.**

(art. 3, L. 30-4-1899, n. 168). - Indipendentemente dalle disposizioni dell'articolo precedente il concessionario di una ferrovia pubblica o sovvenzionata a termini del presente T.U. di legge, incorre di pieno diritto e senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e dalla sovvenzione se, nel termine di due anni, non abbia avviati i lavori ed eseguite le provviste in modo da rendere sicura l'apertura dell'esercizio nel termine stabilito dall'atto di concessione.

Se concorrono giustificati motivi, il termine suddetto può essere prorogato di un altro anno.

Le constatazioni all'uopo necessarie sono eseguite dal Governo in confronto del concessionario, e contro le dichiarazioni di decadenza non è ammesso alcun gravame.

**180.**

(art. 251, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Se, alla scadenza del termine fissato dagli atti di concessione pel compimento ed apertura al permanente e regolare esercizio delle linee concesse, i concessionari non abbiano dato prima esecuzione alle contratte obbligazioni senza aver fatto legalmente constare d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, incorrono, di pieno diritto e senza che occorra alcuna costituzione in mora, nella decadenza della concessione e nella perdita dell'intera cauzione definitiva.

**181.**

(art. 252, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Nel detto caso il Governo provvede alla continuazione ed ultimazione delle opere tutte rimaste imperfette, ed all'esecuzione di tutte le altre obbligazioni contratte dai concessionari, col mezzo di un'asta pubblica da aprirsi sulle basi dei capitoli annessi agli atti di concessione, e, per riguardo alle opere o parti di opere già eseguite, ai materiali utili provvisti, ai terreni acquistati ed ai tronchi di strada che si trovino già posti in esercizio, sul prezzo di stima che viene determinato da arbitri inappellabili, due dei quali da nominarsi uno da ciascuna delle parti, ed il terzo, in caso di disaccordo, dal tribunale (105).

---

(105) Vedi art. 14 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

**182.**

(art. 253, L. 20-3-1865, n.2248 all. F). - Le concessioni sono deliberate a chi, oltre ad assumersi tutte le obbligazioni dei concessionari decaduti, i quali in ogni caso non possono mai essere deliberatari, ed al prestare tutte le necessarie guarentigie d'idoneità e responsabilità, abbia offerto un maggiore aumento sul detto prezzo di stima.

Il prezzo del deliberamento viene, nel termine che verrà stabilito dagli atti d'incanto, corrisposto dai nuovi concessionari ai concessionari decaduti, prelevatone però prima ciò che è dovuto allo Stato in rimborso di quella parte da cauzione definitiva che sia già stata restituita (104).

**183.**

(art. 254, L. 20-3-1865, n.2248, all. F). - Se il primo incanto va deserto, si deve, dentro termine non minore di due mesi procedere ad un secondo, il quale può essere aperto con ribasso non maggiore di un quarto sul primitivo prezzo di stima delle opere eseguite, dei terreni acquistati e dei materiali provvisti.

Quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, i concessionari s'intendono definitivamente decaduti da tutti i diritti della concessione; le porzioni di strada già eseguite che si trovino in esercizio cadono immediatamente in proprietà assoluta dello Stato, il quale è libero di conservarle o di abbandonarle, come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti; né in qualsivoglia caso ha altra obbligazione che quella di corrispondere ai concessionari un corrispettivo eguale al prezzo delle opere eseguite e delle provviste fatte, stimate indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento od esercizio della strada ferrata, a giudizio degli arbitri inappellabili sopra mentovati (105) (106).

**184.**

(art. 255, L.20-3-1865, n. 2248, all. F) (107). - Qualora l'esercizio di una ferrovia pubblica venga interrotto sulla totalità o su parte del percorso senza che il concessionario provveda immediatamente a ripristinarlo, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, il Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie e automobili (5)) prefigge un termine perentorio al concessionario per il ristabilimento regolare del servizio. Scaduto tale termine il concessionario che non abbia adempiuto alla ingiunzione, senza che - a giudizio insindacabile dell'Amministrazione - risulti dimostrata l'esistenza di impedimenti dovuti a cause di forza maggiore o comunque indipendenti dal fatto proprio, decade dalla concessione e vengono applicate le disposizioni vigenti in materia.

Anche in pendenza del termine anzidetto il Ministero delle comunicazioni (5) potrà prendere d'ufficio a spese e rischio del concessionario, le misure necessarie per il ripristino e la continuazione del servizio assumendone eventualmente anche la gestione.

---

(106) Vedi art. 15 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

(107) Testo sostituito e integrato dagli artt. 1 e 2 del R.D.L. 4 giugno 1936, n. 1336; vedi anche art. 14 dei R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

In ogni caso la gestione governativa può essere effettuata fino a quando le condizioni per la riconsegna della linea al concessionario, e, quando questo sia stato dichiarato decaduto, per la consegna ad altro ente, siano tali da assicurare - a giudizio esclusivo dell'Amministrazione - la regolarità e continuità del servizio (108).

Può farsi luogo alla pronuncia di decadenza con le modalità di cui al precedente articolo anche in dipendenza di gravi e ripetute irregolarità di ordine amministrativo; a tali irregolarità è assimilata la sentenza dichiarativa di fallimento del concessionario, salvo che non intervenga il concordato in un termine e con modalità tali da assicurare - a giudizio esclusivo dell'Amministrazione - il riassetto dell'Azienda concessionaria (109).

Il rimborso delle spese che l'Amministrazione abbia erogato per effetto delle disposizioni precedenti è riscosso nelle forme e con i privilegi delle imposte fondiari (110).

#### **185.**

(art. 256, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le proroghe all'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie, alla loro ultimazione ed al ristabilimento dell'interrotto esercizio, a cui possono avere diritto i concessionari nei casi legalmente accertati di forza maggiore e dal fatto loro indipendente, sono determinate dal Ministero dei lavori pubblici (5) con prefiggimento di termini, l'osservanza dei quali è pei concessionari obbligatoria come quelli prefissi dagli atti di concessione.

In ogni circostanza in cui siano per invocare il caso di forza maggiore onde evitare le comminate penalità, sono i concessionari in obbligo di notificare al Ministero dei lavori pubblici (5) gli avvenimenti o le cause qualunque che abbiano impedito l'adempimento delle stipulate condizioni, e ciò entro il termine più breve possibile e tale da permettere quelle verificazioni che possano venire giudicate necessarie per provarne la realtà e valutare la portata delle loro conseguenze.

In difetto i concessionari sono considerati come decaduti di pieno diritto da ogni azione per siffatto riguardo.

## **CAPO II: SCADENZA**

#### **186.**

(art. 248, meno prime linee, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). -Alla scadenza del tempo di cui all'art. 22, e pel fatto solo di essa scadenza, lo Stato sottratta ai concessionari nell'esercizio di tutti gli utili e prodotti degli stabili ed opere costituenti le ferrovie concesse e le loro dipendenze.

---

(108) Vedi anche art. 18 della L. 2 agosto 1952, n. 1221 (§ 149).

(109) Vedi anche art l. ultimo comma del R.D.L. 12 novembre 1936, n. 2142 (§ 204) e artt. 5-7 del D.L. 10 luglio 1947, n. 787 (§ 75).

(110) T.U. 17 ottobre 1922, n. 1401 e regolamento 15 settembre 1923, n. 2090 e successive modificazioni coordinati dal T.U. 15 maggio 1963, n. 858; artt. 2771, I comma e 2778, n. 1 del codice civile.

Debbono all'anzidetta scadenza i concessionari consegnare al Governo in buono stato la strada ferrata, le opere componenti la medesima e le sue dipendenze, quali sono l'armamento della via, le stazioni con le fabbriche tutte che vi sono comprese, le rimesse, i magazzini, le officine, le tettoie ed i rilevati di caricamento e scaricamento, le case e casotti di guardia, gli uffici delle esazioni, le macchine fisse ed in generale qualunque altro immobile che non abbia per destinazione distinta e speciale il servizio dei trasporti.

Se, durante quel numero d'anni anteriori alla scadenza delle concessioni che è stabilito negli atti delle medesime, i concessionari non si pongano in grado di ridurre la loro ferrovia nella buona condizione nella quale deve essere consegnata al Governo, questo è in diritto di sequestrarne i prodotti e di valersene per fare eseguire d'ufficio i lavori che rimangono imperfetti (111).

**187.**

(art. 249, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Alla scadenza delle concessioni i concessionari conservano però, oltre le azioni reali la proprietà degli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carrozze e carri per trasporti, mobilie delle stazioni e fabbricati annessi, attrezzi ed utensili, materiali, combustibili e provviste di ogni genere.

Gli atti di concessione stabiliscono, in ogni caso particolare, se, mediante pagamento del giusto valore, i concessionari siano in diritto di esigere che lo Stato ne faccia acquisto, o questo in diritto di pretendere dai concessionari la cessione, ed i modi ed i limiti dell'esercizio di tali diritti (112).

### **CAPO III: RISCATTO (113)**

Sezione I: Ferrovie concesse prima della L. 12 luglio 1908, n. 444.

**188.**

(art. 284, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Se altro termine più o meno lungo non sia stato fissato dall'atto di concessione, dopo scaduti trent'anni dal giorno nel quale una ferrovia pubblica concessa all'industria privata sia stata aperta al permanente servizio sopra tutta la sua lunghezza, ha diritto il Governo di farne a qualsivoglia epoca il riscatto, previo diffidamento di un anno almeno da darsi al concessionario, ove pure diverso termine non sia stato nella concessione stabilito.

---

(111) Vedi art. 16 del R.D.L. 19 ottobre 1923, n. 2311 (§ 10): art. 1, III e IV comma e art. 3 del R.D.L. 14 ottobre 1932, n. 1496 (§ 14).

(112) Vedi artt. 16 e 18 della L. 2 agosto 1952, n. 1221 (§ 149). Vedi anche nota all'art. 194.

(113) Per quanto riguarda il trasporto a funi, il riscatto può effettuarsi solo per le funicolari terrestri concesse come ferrovie (vedi § 5).



In tal caso al detto concessionario, per tutto il tempo che rimanga ancora a trascorrere fino all'estinzione del suo privilegio, viene corrisposta una annualità eguale alla terza parte della somma dei prodotti netti ottenuti dalla ferrovia nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti al diffidamento che diedero prodotto maggiore. Oltre a ciò gli si paga, al momento del riscatto, od a quell'altra epoca che dalla concessione sia stata prestabilita, l'importare degli oggetti mobili e provviste indicate all'art. 187, di cui tanto il Governo è in diritto di esigere la cessione, quanto il concessionario di obbligarlo a fare l'acquisto al prezzo risultante da stima fissata d'accordo, ed in caso di dissenso, rimessa a giudizio di arbitri.

La suddetta annualità può essere, a scelta del concessionario, convertita in un capitale corrispondente all'annualità stessa col ragguaglio del 5 % da pagarsi all'atto del riscatto (114).

**189.**

(art. 8, ultimo comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Per le linee concesse prima della L. 12 luglio 1908, n. 444, è in facoltà del Governo di stipulare convenzioni con i concessionari per la proroga dei termini di riscatto nei casi d'importanti aumenti patrimoniali debitamente autorizzati.

Sezione II: Concessioni posteriori alla L. 12 luglio 1908, n. 444.

**190.**

(art. 8, primi cinque comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Nelle concessioni di costruzione e di esercizio posteriori alla L. 12 luglio 1908, n. 444, se altro termine più o meno lungo non sia stato fissato dall'atto di concessione, lo Stato ha facoltà di provvedere (115) prima del termine stabilito dall'art. 188, al riscatto delle linee principali e delle secondarie divenute principali, ritenute necessarie al completamento della propria rete, corrispondendo al concessionario un'indennità determinata in base:

a) al valore della linea, che in nessun caso può eccedere l'ammontare del capitale occorso per la costruzione e per i successivi aumenti patrimoniali debitamente autorizzati ed accertati, detratte le quote di ammortamento per gli anni già trascorsi; da tale valore si deducono le quote di sovvenzione riservate all'esercizio e non occorse per esso, e le offerte degli enti interessati;

b) al rimborso delle spese generali, valutate in misura non eccedente il 2 % del capitale di primo impianto o del capitale azionario, di cui all'art. 48;

---

(114) Vedi art. 2 del R.D. 8 marzo 1914, n. 428 (§ 66), artt. 31, 32, 34 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12); art. 16 della L. 2 agosto 1952, n. 1221 (§ 149).

(115) Vedi art. 6 del R.D.L. 8 luglio 1919, n. 1327 (§ 68).

c) al rimborso delle complessive perdite di esercizio eventualmente verificatesi sino all'epoca indicata per il riscatto in eccedenza della parte di sovvenzione riservata all'esercizio;

d) ad un premio per l'avviamento dell'industria che in nessun caso può eccedere il 5 % delle somme determinate a norma delle lettere a, b, c.

Le quote di ammortamento del capitale occorso per la costruzione e per aumenti patrimoniali si calcolano per un periodo corrispondente a quello della sovvenzione governativa, o sino al termine della concessione quando non vi è sovvenzione. Nelle quote di ammortamento per le linee sussidiate si comprendono le rate pagate sulla parte di sovvenzione destinata alla costruzione.

Il concessionario ha inoltre diritto all'importo degli oggetti mobili e provviste a norma dell'art. 188.

Sulla necessità che la linea da riscattare faccia parte della rete di Stato sono intesi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed i relativi pareri debbono essere presentati al Parlamento insieme all'atto di diffida, di cui all'art. 193.

#### **191.**

(art. 8, sesto comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Trascorsi trent'anni dal giorno in cui una ferrovia pubblica, concessa alla industria privata dopo la L. 12 luglio 1908, n. 444, è stata aperta ad permanente esercizio per tutta la sua lunghezza, o trascorso il termine stabilito nell'atto di concessione, è in facoltà dello Stato di farne in qualsiasi epoca il riscatto:

1° alle condizioni dell'art. 188, per le ferrovie non collegate ad altre linee ferroviarie o di navigazione;

.....

#### **192.**

(art. 8, settimo ed ottavo comma, L. 12-7-1908, n.444). - In mancanza di accordo l'indennità di riscatto è in ogni caso determinata da tre arbitri, nominati uno dal Ministero dei lavori pubblici (5), uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Tale indennità può, a scelta del Governo, essere convertita in annualità al saggio stabilito nell'atto di concessione.

(art. 9, ultimo comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Non procedendosi al riscatto, le spese dell'arbitrato sono a carico dello Stato (116).

### Sezione III: Procedure per riscatto.

#### **193.**

(art. 9, primi due comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Il riscatto deve sempre essere preceduto da un atto di diffida in nome dei Ministri del tesoro e dei lavori pubblici (5), notificato al concessionario od al subconcessionario almeno un anno prima della data indicata, per la sua effettuazione.

---

(116) Vedi art. 32 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

Nei casi di cui alla sezione II, la diffida non produce alcun effetto, se non è seguita dall'accordo sull'indennità di riscatto o se non viene confermata dai Ministri del tesoro e dei lavori pubblici (5) entro tre mesi dalla data della determinazione arbitraria di cui al precedente articolo.

(art. 2, tre ultimi comma, L. 7-7-1907, n. 429 e art. 1, lettera s, L.15-7-1909, n. 524).- In ogni caso l'efficacia della diffida è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, al quale il Governo deve presentare in tempo utile le proposte per il riscatto stesso.

Nel caso in cui il Governo non ritenga conveniente il riscatto, deve darne in tempo utile comunicazione al parlamento (117).

#### **194.**

(art. 10, L. 12-7-1908, n. 444). - Al personale delle ferrovie riscattate è conservato il trattamento stabilito nei propri regolamenti organici, fino a quando non siasi provveduto alla classificazione delle ferrovie e alla determinazione del trattamento del personale delle ferrovie secondarie dello Stato (118).

### **CAPO IV: ASSUNZIONE DELL'ESERCIZIO DA PARTE DELLO STATO**

#### **195.**

(art. 2, primo e secondo comma, L. 7-7-1907, n. 429). - L'assunzione dell'esercizio di ferrovie da parte dello Stato, che avvenga per decadenze di una concessione o di una convenzione di esercizio a termini di legge o di contratto, è autorizzata con decreto reale.

Il decreto reale è proposto dal Ministro dei lavori pubblici (5) d'accordo col Ministro del tesoro, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, e presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(art. 4, prima parte dell'ultimo comma, L. 12-7-1908, n. 444). -Si provvede con legge all'assunzione dell'esercizio, da parte dello Stato, di linee concesse all'industria privata, anche se a rimborso di spesa o per conto del concessionario (119).

### **CAPO V: PROROGA DELL'ESERCIZIO PRIVATO**

#### **196.**

(art. 2, III comma, L. 7-7-1907, n. 429). - La proroga dell'esercizio privato, se dipendente da concessione o convenzione, è autorizzata con legge speciale.

---

(117) Vedi art. 31 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

(118) Vedi art. 5 del R.D.L. 14 ottobre 1932, n. 1496 (§ 14).

(119) Art 1 della L. 7 luglio 1907, n. 429: « Lo Stato esercita direttamente, per mezzo di un'Amministrazione autonoma, le ferrovie... riscattate e quelle concesse all'industria privata che, per effetto di leggi precedenti, esso deve esercitare o di cui venga a scadere la concessione... ».

## TITOLO X - VIGILANZA E SINDACATO

### CAPO I: ORGANI GOVERNATIVI

#### 197.

(art. 287, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F; e art. 1 lettera a, L. 15-7-1909, n. 524). - Il Governo fa sorvegliare la buona esecuzione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, e l'andamento e gestione della loro manutenzione ed esercizio da propri funzionari.

Senza incagliare la libera azione dei concessionari, per riguardo alla scelta ed impiego degli agenti e dei mezzi di esecuzione, la sorveglianza dei funzionari anzidetti ha per scopo di riconoscere se vengano nell'interesse pubblico adempite le condizioni ed obblighi imposti dal presente T.U. di legge, come pure dai regolamenti emanati in esecuzione del medesimo e dagli atti di concessione e di esigere tale adempimento se i detti concessionari se ne discostassero.

Conseguentemente i funzionari governativi d'ispezione possono ordinare la riforma dei lavori che riconoscano non eseguiti giusta le buone regole dell'arte ed in conformità dei progetti approvati e delle stabilite condizioni, e farne sospendere la continuazione, ove alla detta riforma i concessionari non si prestassero; nel qual caso l'Amministrazione superiore, intese le osservazioni dei concessionari medesimi, può farvi dar opera d'ufficio, ove il caso lo richieda. Incombenza dei funzionari governativi d'ispezione, quando le ferrovie siano aperte all'esercizio, è di sorvegliare alla buona manutenzione loro e delle loro dipendenze ed accessori, come anche del materiale fisso e mobile, ed alla regolare condotta del detto esercizio.

Invigilano pure sulla esatta applicazione delle tariffe, sull'eseguimento delle convenzioni che siano state stipulate dai concessionari col Governo o con altri concessionari sotto l'approvazione del Governo e sulla osservanza delle leggi e dei regolamenti di polizia e d'ordine pubblico in vigore.

Le attribuzioni dei funzionari del Governo ed i loro rapporti coi concessionari sono determinati da uno speciale regolamento di ordine pubblico (120).

(art. 278, secondo comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F e art. 1, lettera a, L. 15-7-1909, n. 524). - I funzionari governativi d'ispezione hanno libera circolazione sulle linee concesse (121).

---

(120) Approvato con D.R. 7 agosto 1909, n. 711, in gran parte superato.

(121) Vedi D.M. 29 ottobre 1921 (§ 128); art. 4 del D.L.L. 25 maggio 1945, n. 344 (§ 168); art. 29 del D.L. 7 maggio 1948, n. 1173 (§ 215); circolari 10 novembre 1962, n. 79; 25 febbraio 1963, n. 23 e 14 marzo 1963, n. 34 (§ 33).

**198.**

(art. 3, penultimo comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Al personale di assistenza occorrente per la vigilanza sulla costruzione delle ferrovie concesse provvede il Ministro dei lavori pubblici (5) coi fondi stanziati nel bilancio dei lavori pubblici (5).

**199.**

(art. 288, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F e art. 1, lettera a, L. 15-7-1909, n. 524). - Le spese tutte di visite, di sorveglianza e di collaudazione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, non che quelle di sorveglianza sulla loro manutenzione od esercizio, sono sempre a carico dei concessionari, i quali le debbono pagare nel modo e tempi che vengano stabiliti negli atti di concessione (122).

## **CAPO II: VIGILANZA**

**200.**

(art. 289, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - I concessionari di ferrovie pubbliche sono sottoposti all'osservanza non solo delle prescrizioni del presente T.U. di legge e dei regolamenti di polizia e di sicurezza pubblica emanati in esecuzione del medesimo, ma anche di quelle misure e disposizioni speciali che l'Amministrazione superiore, sentite le loro osservazioni, può prescrivere per assicurare la polizia, il regolare esercizio e la conservazione delle ferrovie e delle loro dipendenze.

Sono sempre a carico dei concessionari le spese occorrenti o che avrà cagionate la esecuzione del T.U. di legge, regolamenti, misure e disposizioni anzidetti.

**201.**

(art. 298, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Ogni qualvolta l'Amministrazione superiore creda essere il caso di modificare qualche proposizione dei concessionari, essa deve, salvo i casi di urgenza, intendere questi nelle loro osservazioni prima di prescrivere le modificazioni.

**202.**

(art. 16, L. 16-6-1907, n. 540). - Per le ferrovie concesse all'industria privata il Ministero dei lavori pubblici (5), sentito il concessionario e previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha diritto di prescrivere:

a) la riforma dei lavori di costruzione, di consolidamento o di ripristino non eseguiti a regola d'arte né in conformità dei progetti approvati e delle condizioni stabilite negli atti di concessione e di autorizzazione;

b) i lavori occorrenti per assicurare la buona manutenzione delle linee, dipendenze, accessori e del materiale fisso, rotabile e di esercizio;

---

(122) Vedi L. 9 marzo 1949, n. 106, modificata dall'art. 13 della L. 1 febbraio 1960, n. 26 (§ 219); circ. 20 aprile 1957, n. 9439 (§ 130) e art. 2 della L. 24 dicembre 1951, n. 1595 (§ 129).

c) gli aumenti e le modificazioni degli impianti, dei tipi e della quantità del materiale rotabile e di esercizio, necessari per la regolarità e la sicurezza del servizio (123).

Non ottemperandosi dal concessionario nel termine fisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici (5) può anche provvedere d'ufficio, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, rivalendosi delle spese sulle sovvenzioni governative disponibili, o sui prodotti dell'esercizio con le forme e coi privilegi stabiliti per la riscossione delle imposte dirette (124).

Le note delle spese sono rese esecutive dal prefetto.

### **203.**

(art. 9, L. 16-6-1907, n. 540). - Il pagamento della sovvenzione per le ferrovie concesse all'industria privata può essere in tutto od in parte sospeso, fino a che non cessi la causa della sospensione.

a) quando per cause, non derivanti da forza maggiore debitamente accertate, è in tutto od in parte sospeso l'esercizio;

b) quando l'esercizio dà luogo a ripetute e gravi irregolarità debitamente accertate, o ne è compromessa la sicurezza;

c) quando non è dato adempimento alle prescrizioni degli articoli 202, 209 e 211 del presente T.U. di legge.

La sospensione di pagamento è limitata alla sola parte di sovvenzione disponibile, a norma degli articoli 36 e 37 del presente T.U. Con tale limitazione la sospensione di pagamento può aver luogo anche quando, aperta all'esercizio una parte della linea non vengono gli altri tronchi costruiti ed ultimati nei termini rispettivamente stabiliti negli atti di concessione.

### **204.**

(art. 291, primo comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Allorché i concessionari della costruzione o dell'esercizio di una strada ferrata pubblica contravvengano alle condizioni degli atti di concessione, oppure alle decisioni del Ministero dei lavori pubblici (5), pronunziate in esequimento delle dette condizioni, per tutto ciò che riguarda al servizio della navigazione e delle fluitazioni, al buon regime ed al libero deflusso delle acque pubbliche e private, alla buona conservazione ed alla facile praticabilità delle strade pubbliche, ne viene steso verbale per l'ulteriore procedimento presso i tribunali ordinari.

(art. 11, codice penale; art. 291, secondo comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F, e art. 1, lettera a, L. 15-7-1909, n. 524; art. 291, III comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Tali contravvenzioni sono punite con ammende da lire 300 a lire 2.000 (125).

---

(123) Vedi art. 30 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12) e art. del R.D.L. 14 ottobre 1932, n. 1496 (§ 14).

(124) T.U. 17 ottobre 1922, n. 1401, regolamento 15 settembre 1923, n. 2090 e successive modificazioni, coordinati dal T.U. 15 maggio 1963, n. 858, sulla riscossione delle imposte dirette.

(125) Aumentate rispettivamente a L. 12.000 e 80.000 dalla L. 12 luglio 1961, n. 603 (§ 234).

L'Amministrazione pubblica può inoltre prendere immediatamente tutte le misure provvisorie necessarie per far cessare il danno e la contravvenzione; e le spese che siano cagionate dalla esecuzione di queste misure vengono rimosse a carico dei concessionari, come in materia di contribuzioni pubbliche (124).

**205.**

(art. 314, I comma, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera a, L. 15-7-1909, n. 524). - I verbali di accertamento delle contravvenzioni contemplate nel precedente articolo debbono essere stesi dai funzionari governativi d'ispezione o dagli ufficiali da essi dipendenti.

**CAPO III: DISPOSIZIONI SPECIALI PEI RITARDI DEI TRENI**

**206.**

(art. 42 e 58, regolamento 31-10-1873, n. 1687; art. 1, L. 21-12-1899, n. 446; e art. 1, lettera g, L. 15-7-1909, n. 524). - Ogni ritardo nella corsa e nell'arrivo dei treni alle stazioni rispetto al tempo stabilito negli orari approvati dal Ministero, quando non provenga da cause di forza maggiore debitamente giustificate e quando ecceda i limiti di tolleranza accordati, costituisce contravvenzione ed è soggetto alle ammende seguenti:

1° per i treni diretti dei viaggiatori sono tollerati i ritardi non eccedenti i 20 minuti primi dopo l'ora stabilita negli orari approvati dal Ministero; per i ritardi:

dai 20 ai 30 minuti primi inclusivi l'ammenda è di lire 500;

dai 30 ai 40 minuti primi inclusivi l'ammenda è di lire 750;

maggiori di 40 minuti primi inclusivi l'ammenda è di lire 1.000;

2° per treni omnibus sono tollerati i ritardi non eccedenti i 25 minuti primi; per i ritardi:

dai 26 ai 30 minuti primi l'ammenda è di lire 200;

dai 30 ai 40 minuti primi l'ammenda è di lire 500;

dai 40 ai 50 minuti primi l'ammenda è di lire 700;

maggiori di 50 minuti primi l'ammenda è di lire 1.000;

3° per i treni misti di viaggiatori e merci è tollerato il ritardo di 45 minuti; per i ritardi:

dai 45 minuti primi ad un'ora l'ammenda è di lire 200;

maggiori di un'ora l'ammenda è di lire 500;

4° per le linee, il cui percorso totale è minore di chilometri 50 il limite di tolleranza per ciascun caso precedentemente dichiarato, è diminuito di un quarto (126).

**207.**

(art. 2, L. 21-12-1899, n. 446).- Di tali contravvenzioni sono responsabili i direttori generali o direttori d'esercizio che legalmente rappresentano le società esercenti, e sono puniti con le pene pecuniarie di cui al precedente articolo (127).

---

(126) Interessa i trasporti a fune il n. 4 dell'art. 206. Le pene devono essere moltiplicate per 40 a norma della L. 12 luglio 1961, n. 603 (§ 234).

(127) Vedi art. 19 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

**208.**

(art. 3, L. 21-12-1899, n. 446). - Elevato il verbale di contravvenzione, dieci giorni almeno prima di promuovere l'azione penale, vien dato amministrativamente notizia della contravvenzione al rappresentante della società esercente indicato nel precedente articolo. Egli può impedire che venga promossa l'azione penale o farne cessare il corso, pagando prima dell'apertura del dibattimento, la somma corrispondente alla pena stabilita per la contravvenzione oltre le spese del procedimento.

**CAPO IV: SINDACATO (128)****209.**

(art. 18, L. 16-6-1907, n. 540). - Dai concessionari di ferrovie debbono essere ogni anno comunicate al Ministero dei lavori pubblici (5) la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio, redatti secondo norme da stabilirsi dal Ministero dei lavori pubblici (5) d'accordo col Ministero dei tesoro, relativi ad ogni linea o gruppo di linee esercitate in base ad un solo atto di concessione, o per le quali sia stato consentito dal Governo di tenere riunite le contabilità.

La situazione patrimoniale ed il conto dell'esercizio debbono essere presentati al Ministero contemporaneamente al loro invio ai sindaci per l'approvazione dell'assemblea, quando si tratti di società per azioni, ed entro tre mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario dell'azienda, negli altri casi.

Al Ministero dei lavori pubblici (5) devono pure essere comunicati i verbali delle assemblee degli azionisti entro trenta giorni dalla loro data.

Le società estere debbono tenere presso la loro sede o rappresentanza in Italia una copia di tali verbali e di quelli dei consigli di amministrazione (129).

**210.**

(art. 19. L. 16-6-1907, n. 540) - Il Ministero dei lavori pubblici (5), d'accordo col Ministero del tesoro indipendentemente dalle azioni che loro competono e che possono esercitare ai termini delle vigenti leggi e degli atti di concessione, comunica al concessionario le osservazioni e riserve che ritenga di fare sul conto dell'esercizio.

Qualora, trattandosi di società per azioni, il Consiglio di amministrazione reputi di sottoporre il bilancio all'assemblea degli azionisti prima che le osservazioni e riserve siano state risolte, il testo di esse deve allegarsi al bilancio.

L'approvazione del bilancio da parte dell'assemblea degli azionisti non pregiudica i diritti dello Stato derivanti dalle leggi e dagli atti di concessione.

---

(128) Vedi art. 12 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

(129) Vedi circ. 19 marzo 1952, n. 3506 (§ 20).



**211.**

(art. 20, L. 16-6-1907, n. 540). Il concessionario di ferrovie non può opporsi a che il Ministero dei lavori pubblici (5) faccia ispezionare tutti gli atti e documenti contabili ed amministrativi concernenti l'azienda ferroviaria, ed è tenuto a fornire tutti i dati, notizie e chiarimenti, anche relativi alla sua azienda generale e che esso ritiene opportuno conoscere per l'esercizio delle sue funzioni di vigilanza e sindacato (130).

**212.**

(art. 21, L. 16-6-1907, n. 540). - Le contravvenzioni alle disposizioni degli articoli 209 e 211 del presente T.U. di legge sono punite con l'ammenda estensibile a lire 1.500 e, in caso di recidiva, fino a lire 3.000 (131).

Tali pene sono applicate al direttore, od a chi ne fa le veci, nei casi di società concessionarie di ferrovie.

**213.**

(art. 14, L. 12-7-1908, n. 444 e art. 1, lettera u, L. 15-7-1909, n. 524). I concessionari di ferrovie hanno l'obbligo di tenere regolarmente le contabilità dei lavori di costruzione e di trasmettere al Ministero dei lavori pubblici (5) il conto di liquidazione totale dei lavori stessi entro sei mesi dalla data del verbale d'ultimazione ferma rimanendo in ogni tempo l'applicazione dell'art. 211 (132).

Nelle concessioni posteriori alla L. 12 luglio 1908, n. 444, valgono le stesse disposizioni per i lavori in aumento patrimoniale.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo sono punite a norma dell'art. 212.

## **CAPO V: EQUO TRATTAMENTO DEL PERSONALE**

**214.**

(art. 21, L. 30-6-1906, n. 272) (133). - Ogni amministrazione deve stabilire e sottoporre alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici (5) le norme per un equo trattamento del personale nonché le pene disciplinari e le formalità per la loro applicazione (134), con disposizioni analoghe a quelle che valgono per l'Amministrazione

---

(130) Vedi D.L. 7 maggio 1948, n. 1042 (§ 76).

(131) Trattandosi di norma finanziaria, si applicano gli aumenti di cui al D.L. 5 ottobre 1947, n. 1208 (§ 230): aumento nel minimo di 5 volte e nel massimo di 10 volte.

(132) Vedi art. 7 della L. 14 giugno 1949, n. 410 (§ 147).

(133) Le disposizioni degli artt. 214 e 215 contrarie al D.L.Lt. 25 marzo 1919, n. 467 sono state abrogate dall'art. 19 dello stesso decreto, disposizioni sostituite dal R.D. 30 settembre 1920, n. 1538 (§ 354).

(134) Nei trasporti a fune l'«equo trattamento» si applica soltanto alle funicolari terrestri e alle funivie ed ascensori che formano parte integrante o che sono impiantati a complemento di ferrovie o tramvie extraurbane: vedi §§ 331-343. Vedi anche nota § 171.

delle ferrovie dello Stato, a norma dell'art. 18 della L. 22 aprile 1905, n. 137 (135), ferme restando le disposizioni delle vigenti leggi per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (136).

(137) Salvo il disposto dell'articolo seguente esse devono iscrivere alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai (138) il personale stabile ed in prova addetto all'esercizio, al quale possa applicarsi l'art. 13 del T.U. di legge 30 maggio 1907, n. 376 (139). Al personale stabile ed in prova rimanente dovrà essere assicurata una rendita vitalizia presso la Cassa nazionale medesima, in conformità delle norme da questa stabilite per le assicurazioni popolari di rendite vitalizie.

Per le iscrizioni a periodi abbreviati, per l'accertamento della invalidità, per la liquidazione della rendita vitalizia in caso di licenziamento per inabilità al lavoro, relativamente al personale a cui si applica l'art. 13 del predetto T.U. di legge, e per le assicurazioni del rimanente personale, sono stipulate apposite convenzioni fra le amministrazioni ferroviarie e la Cassa nazionale di previdenza (138).

Il contributo a carico delle amministrazioni nei versamenti da farsi alla Cassa nazionale (138) per conto degli iscritti nei ruoli degli operai e per conto degli assicurati, non può essere inferiore al 4 % delle paghe per i primi, ed al 6 % degli stipendi, assegni ed indennità per i secondi. Le ritenute a carico degli iscritti e degli assicurati da versarsi alla Cassa non possono essere rispettivamente superiori alle percentuali predette.

Gli iscritti alla Cassa nazionale (138) addetti ai servizi attivi possono chiedere la chiusura e la liquidazione del conto individuale appena abbiano compiuti i 55 anni di età.

## **215.**

(art. 22, L. 30-6-1906, n. 272) (123).- Sono esonerate dall'osservanza del disposto del primo capoverso dell'articolo precedente le amministrazioni ferroviarie, le quali, entro sei mesi dalla loro costituzione, istituiscano casse proprie d'invalidità e di vecchiaia con statuti formulati dalle amministrazioni stesse e chieggano di questi l'approvazione dal Governo (140).

---

(135) L. 22 aprile 1905, n. 137, per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private, art. 18: « tutti gli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato... qualunque sia il loro grado ed ufficio, sono considerati pubblici ufficiali ». Art. 27: « La prima parte dell'art. 18 si applica anche agli addetti alle ferrovie concesse ad imprese private ».

(136) Vedi § 188.

(137) Per il trattamento previdenziale e assistenziale degli addetti alle funicolari terrestri vedi §§ 352-381; per gli altri trasporti a fune vedi § 171 e §§ 181-192.

(138) Ora Istituto nazionale della previdenza sociale.

(139) Sostituito dal R.D.L. 4 ottobre 1935, n. 1827 e successive modificazioni (§§ 354 e 366).

(140) Vedi art. 5 della L. 14 maggio 1949, n. 269 (§ 361).

L'approvazione governativa è accordata mediante decreto reale promosso dal Ministro di agricoltura industria e commercio (141) sentito il Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali (142).

Gli statuti devono contenere, con le altre norme:

a) la determinazione delle ritenute a carico del personale e del contributo a carico delle amministrazioni ferroviarie, con la osservanza dei limiti stabiliti per la ritenuta e per il contributo dell'articolo precedente, secondoché si tratti di agenti considerati come operai o del rimanente personale;

b) l'obbligo di formare a periodi non superiori ad un quinquennio un bilancio tecnico e di modificare gli impegni o le entrate se ed in quanto sia necessario in base ai risultati del bilancio stesso;

c) le disposizioni relative agli eventuali assegni agli eredi degli agenti premorti in conformità alle disposizioni dell'art. 24 del T.U. di legge 30 maggio 1907, n. 376 (143).

## **TITOLO XI - DISPOSIZIONI FINALI**

### **CAPO I: DISPOSIZIONI GENERALI**

#### **216.**

(art. 26, L. 30-6-1906, n. 272). - Con regolamenti da approvarsi per decreto reale previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sono stabilite le norme da osservarsi per l'esercizio delle diverse categorie di ferrovie in armonia del presente T.U. di legge, le misure d'ordine concernenti i viaggiatori e le persone estranee al servizio, le norme per la riscossione delle tasse e delle spese accessorie, le disposizioni riflettenti la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, nonché i dati statistici che le diverse Amministrazioni ferroviarie e tramviarie devono fornire al Ministero dei lavori pubblici.

I regolamenti possono comminare ammende fino a lire 2.000 (144) per le contravvenzioni in essi contemplate (145).

---

(141) Oggi Ministeri dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale.

(142) Organo non più esistente. In alcune materie si richiede il parere, facoltativo, del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

(143) Abrogato dal R.D.L. 4 ottobre 1935, n. 1827.

(144) Aumentato di 40 volte a norma della L. 12 luglio 1961, n. 603 (§ 234). Per i regolamenti tributari e finanziari l'aumento è di 5 volte sul minimo e di 10 volte sul massimo a norma del D.L. 5 ottobre 1947, n. 1208 (§ 230).

(145) In base alla L. 18 gennaio 1932, n. 43 e al R.D.L. 1 dicembre 1934, n. 2040 il Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile ha la facoltà, di emanare, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, le norme da osservarsi, rispettivamente, sulle ferrovie e sulle tramvie in concessione in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio. Per le tramvie vige ancora il regolamento 17 giugno 1900, n. 306; per le ferrovie il regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687.

**217.**

(art. 20, L. 30-6-1906, n. 272). - Il Ministro dei lavori pubblici (5) provvede alla compilazione di un elenco di tutte le ferrovie pubbliche esistenti, in corso di costruzione e già concesse, classificandole secondo le disposizioni dell'art. 2 del presente T.U. di legge.

L'elenco è pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale coll'assegnazione di tre mesi di tempo agli interessati per le loro osservazioni. Dopodiché, sentito sulle medesime il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, la classificazione viene stabilita come decreto reale a cura del Ministro dei lavori pubblici (5).

Nell'atto di concessione di ciascuna nuova ferrovia si indica la categoria alla quale è assegnata.

Per variazione di classificazione che possa occorrere per qualche ferrovia, il Ministro dei lavori pubblici (5) provvede promuovendo il relativo decreto reale colla procedura prevista dai precedenti capoversi.

**218.**

(art. 3, L. 30-6-1889, n. 6183). - Il Governo (del Re) deve presentare annualmente al Parlamento un elenco delle strade ferrate richieste, negate e concesse, ed una relazione circa i motivi delle sue deliberazioni in proposito ed i risultati ottenuti dall'applicazione del presente T.U. di legge.

**219.**

(art. 1, penultimo comma, L. 15-7-1909, n. 524). - L'inclusione nel presente T.U. delle disposizioni in esso comprese non limita alle sole ferrovie concesse all'industria privata l'applicazione delle norme di legge aventi carattere generale.

## **CAPO II: DISPOSIZIONI SPECIALI**

Sezione I: Disposizioni per le ferrovie concesse in base a leggi speciali.

(Omissis).

Sezione II: Disposizioni per le ferrovie non concesse in base a leggi speciali.

**236.**

(art. 5, L. 4-12-1902, n. 506; e art. 5, IV comma, lettera a, L. 12-7-1908, n. 444). - Per le linee e tronchi che siano concessi a sezione ridotta nell'isola di Sicilia, nella Calabria e nella Basilicata possono essere accordate le sovvenzioni governative, anche se non risultino intervenute offerte legali di enti morali e di privati interessati a norma dell'art. 34.

**237.**

(art. 1, IV e V comma, L. 15-7-1906, n. 383). - Le provincie e i comuni meridionali, della Sicilia e della Sardegna, che abbiano già raggiunto il limite legale dei cinquanta centesimi dell'imposta erariale, non possono elevare la sovrainposta sui terreni oltre la media risultante dagli ultimi cinque anni, a partire dal 1° gennaio 1902, computando nella media anche gli anni in cui non abbiano ecceduto dal limite legale. Eguale divieto è fatto per qualsiasi aumento della sovrainposta sui terreni oltre i cinquanta centesimi dell'imposta erariale per le provincie e i comuni che non abbiano anteriormente alla L. 15 luglio 1906, n. 383 raggiunto il limite legale.

(art. 4, ultimo comma, L. 16-6-1907, n. 540). - A tale disposto può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità, per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato, per le deliberazioni delle provincie e dei comuni che stabiliscono sussidi per le costruzioni di ferrovie (146).

### **CAPO III: DISPOSIZIONI TRANSITORIE**

#### **238.**

(art. 299, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F). - Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata prima della promulgazione della L. 20 marzo 1865, n. 2248, all. F, continuano ad esser rette, fino alla estinzione del loro privilegio, dai loro atti di concessione e dalle disposizioni legislative o regolamentari a cui questi si riferiscono. Le prescrizioni della legge stessa sono applicabili soltanto per gli oggetti d'ordine pubblico o di polizia generale, e per quelli a cui detti atti non abbiano provveduto.

.....

#### **240.**

(art. 382, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F e art. 1, lettera p, L. 15-7-1909, n. 524). - Fino a che non siano emanati i regolamenti per la completa esecuzione del presente T.U. di legge, restano in vigore i regolamenti esistenti nelle parti che al medesimo non siano contrari.

## **PARTE II - DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE TRAMVIE (147)**

### **TITOLO I - TRAMVIE URBANE**

#### **CAPO I: CONCESSIONE DEL SUOLO STRADALE**

#### **241.**

(art. 1, I comma, L. 27-12-1896, n. 561). - La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tramvie è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non può mai avere durata maggiore di anni sessanta (148).

(art. 40, L. 27-12-1896, n. 561). - Gli enti proprietari della strada da occuparsi per l'impianto delle tramvie a trazione meccanica debbono esigere dai concessionari un deposito a garanzia degli obblighi assunti da costoro, e possono anche pretendere il pagamento d'un canone, od una compartecipazione ai prodotti (149).

---

(146) Vedi art. 33 e nota 28.

(147) Vedi § 5.

(148) Vedi art. 5 del D.L. 23 aprile 1918, n. 560 (§ 8, 5) e art 16, II comma, n. 5, III e IV comma del R.D.L. 19 ottobre 1923, n. 2311 (§ 10).

(149) Vedi art. 16, II comma, n. 3 del R.D.L. 19 ottobre 1923, n. 2311 (§ 10).

## CAPO II: AUTORIZZAZIONE ALL'ESERCIZIO

### 242.

(art. 1, II comma, L. 27-12-1896, n. 561). - Alla concessione dell'esercizio delle tramvie a trazione meccanica provvede prima dell'inizio dei lavori, l'Ispettorato compartimentale o l'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (150).

### 243.

(art. 38, I comma, L. 27-12-1896, n. 561). - Le domande per l'autorizzazione dell'esercizio delle tramvie a trazione meccanica debbono essere accompagnate dai documenti indicati nell'art. 18.

## CAPO III: COSTRUZIONE ED ESERCIZIO

### 244.

(art. 4, L. 27-12-1896, n. 561).- L'approvazione dei tipi di materiale mobile e degli impianti di locomozione telodinamica od elettrica è riservata all'Ispettorato compartimentale o all'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e deve ottenersi insieme all'autorizzazione dell'esercizio; ovvero prima di applicarli, se trattasi d'innovazioni durante l'esercizio stesso (151).

### 245.

(art. 3, L. 27-12-1896, n.561).- Ultimati i lavori, si procede al relativo collaudo in concorso d'un rappresentante dell'Ispettorato compartimentale o dell'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione prima dell'apertura al pubblico esercizio della tramvia o di qualche tronco di essa (152).

### 246.

(art. 11, L. 27-12-1896, n. 561). - La sorveglianza dell'esercizio, per quanto riguarda la pubblica sicurezza, spetta all'autorità governativa, e viene disciplinata con apposito regolamento.

(art. 375, L. 20-3-1865, n. 2248, all. F; art. 1, lettera i, L. 15-7-1909, 524; ed art. 20, n. 3, R.D. 1-12-1889, n. 6509).- Tale regolamento approvato con decreto reale previo il parere del Consiglio di Stato, può contenere la comminazione di pene dell'arresto per un tempo non superiore nel massimo di cinque giorni o dell'ammenda non eccedente le lire 300 (153).

### 247.

(art. 7, L. 27-12-1896, n. 561). - La composizione massima dei treni, la dotazione minima di personale di servizio per ogni treno e per la custodia e sicurezza della linea, il minimo intervallo fra i treni che si succedono, sono determinati dal prefetto, sentiti i funzionari governativi d'ispezione, tenendo conto delle condizioni d'andamento altimetrico e planimetrico della via.

---

(150) Art. 242 sostituito dall'art. 13 dei D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

(151) Art. 244 sostituito dall'art. 14 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

(152) Art 245 sostituito dall'art. 15 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

(153) Elevato a L. 12.000 per effetto della L. 12 luglio 1961, n. 603 (§ 234).

**248.**

(art. 8, I e II comma, L. 27-12-1896, n. 561). - L'approvazione degli orari è riservata al prefetto, tenuto conto degli obblighi risultanti dagli atti di concessione, nei quali possono pure essere determinati speciali punti di fermata.

Tale approvazione s'intende implicitamente data dopo trascorsi quindici giorni dalla comunicazione degli orari all'ufficio di prefettura, senza che il prefetto abbia fatto, pervenire al concessionario un provvedimento contrario.

**249.**

(art. 8, ultimo comma, L. 27-12-1896, n. 561). - Quanto ai treni speciali basta che se ne dia avviso in tempo utile, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, al prefetto, il cui silenzio equivale ad approvazione.

**250.**

(art. 10, L. 27-12-1896, n. 561). - Le tariffe massime dei trasporti sono fissate nell'atto di concessione dal proprietario della strada. Ogni successivo aumento deve pure essere approvato dal medesimo (154).

**251.**

(art. 11, II comma, L. 27-12-1896, n. 561). - E' in facoltà dell'Ispettorato compartimentale o dell'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per constatati e gravi motivi di sicurezza, di far sospendere l'esercizio della linea, sentito l'ente proprietario della strada; e, qualora non si provveda, può anche revocare ogni autorizzazione (155).

## **TITOLO II - TRAMVIE EXTRAURBANE**

### **CAPO I: OCCUPAZIONE DEL SUOLO STRADALE**

**252.**

(art. 17, I, II e III comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Quando le strade da occupare da una tramvia siano di spettanza di enti diversi, è necessaria la costituzione del consorzio, con le norme fissate dagli articoli 12 e seguenti, solo quando l'impresa sia assunta in comune dagli enti proprietari delle strade, o si stabiliscano in comune rapporti di gestione con l'assuntore.

Al consorzio possono partecipare altri enti interessati in ragione delle rispettive quote di concorso. Negli altri casi sono applicabili le disposizioni dell'art. 74, purché non vi siano opposizioni da parte degli enti proprietari di tratti di strada che nel loro complesso superino i due terzi della intera lunghezza della tramvia da costruire.

---

(154) Vedi art. 16, II comma, n. 1 del R.D.L. 19 ottobre 1923, n. 2311 (§ 10)

(155) Art. 251 sostituito dall'art. 16 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

**253.**

(art. 17, IV comma, L. 12-7-1908, n.444). - Le tramvie extraurbane sono considerate tali anche per i tratti nell'interno degli abitati (156).

**CAPO II: CONCESSIONE GOVERNATIVA**

**254.**

(art. 17, VI comma, L. 12-7-1908, n. 444). - La concessione ha una durata corrispondente a quella stabilita dagli enti proprietari della strada, quando sia previamente intervenuto il loro consenso o sia stato costituito il consorzio, ma non può mai eccedere il limite stabilito dall'art. 241 (157).

**255.**

(art. 15, L. 16-6-1907, n. 540). - Nei riguardi della costruzione e dell'esercizio delle tramvie extraurbane a trazione meccanica ed in servizio pubblico la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici (5) con le stesse norme stabilite per la sorveglianza delle ferrovie concesse all'industria privata.

**256.**

(art. 13, lettera c, L. 16-6-1907, n. 540). - Le concessioni di tramvie a trazione meccanica extraurbane sono accordate:

a) dall'Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, quando trattisi di tramvie il cui percorso si svolga integralmente nell'ambito di una stessa provincia, o che colleghino un comune con il proprio scalo ferroviario o con un aeroporto vicino, anche se situati in provincie diverse;

b) dal Ministero dei trasporti negli altri casi.

Negli atti di concessione è stabilito il modo col quale gli enti proprietari della strada possono provvedere per la tutela del patrimonio stradale e per la osservanza dei patti stabiliti a loro riguardo negli atti stessi, riservata esclusivamente al Ministero dei trasporti la sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio, di cui al precedente articolo (158).

---

(156) Secondo l'art. 2 della L. 24 maggio 1952, n. 628, che si ritiene abbia valore estensivo, «sono da considerarsi urbani i servizi.. che si svolgono per intero nell'ambito del centro abitato o colleghino con lo stesso o tra di loro frazioni con continuità di abitato ed allaccino i centri urbani con i sobborghi con i propri scali ferroviari e portuali, con i propri aeroporti, ovvero colleghino tra di loro centri urbani costituenti un unico complesso economico-sociale ». Ci si può riferire in materia anche all'art. 2 del T.U. 15 giugno 1959, n. 393, secondo il quale è centro abitato l'«insieme continuo di edifici, strade ed aree delimitato, lungo le vie di accesso, da apposito segnale » e al Regolamento 30 giugno 1959, n. 420 che, all'art. 1, precisa: «per insieme continuo di edifici è da intendere un raggruppamento di fabbricati in numero superiore a 25, che non presenti soluzione di continuità, tranne per le strade ed aree ad esso circostanti o adiacenti. Agli stessi fini è da considerare l'agglomerato costituito da non meno di 25 fabbricati ». Vedi anche il III comma dell'art. 5 della L. 8 giugno 1913, n. 631 (§ 167).

(157). Vedi nota 148 all'art. 241 e art. 9 della L. 2 agosto 1952, in 1221 (§ 149).

(158) Art. 256 sostituito dall'art. 17 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.



**257.**

(art. 16, L. 16-6-1907, n. 540; art. 6, L. 25-6-1909, n. 372). -Alle tramvie extraurbane a trazione meccanica sono applicabili le disposizioni degli articoli 171 e 202.

**CAPO III: SOVVENZIONE GOVERNATIVA (159)**

.....

**260.**

(art. 17, V comma, L. 12-7-1908, n. 444). - ... al termine della quale concessione le opere costituenti la tramvia e sue dipendenze divengono proprietà o degli enti ai quali appartiene la strada, se la linea è impiantata in tutto o in parte su strade provinciali o comunali, oppure del comune o dei comuni interessati riuniti in consorzio, se in sede propria o su strade nazionali.

.....

**TITOLO III - DISPOSIZIONI COMUNI ALLE TRAMVIE URBANE ED EXTRAURBANE**

**CAPO I: DISPOSIZIONI GENERALI**

**267.**

(art. 38, IV e V comma, L. 27-12-1896, n. 561). - Le provincie, i comuni e gli altri corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, possono accordare sussidi alle tramvie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui la linea sia aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'art. 303 del T.U. di legge 21 maggio 1908, n. 269 (28), al disposto del quale articolo può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

E' loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

**268.**

(art. 41, L. 27-12-1896, n. 561). - Alle tramvie a trazione meccanica, qualunque ne sia il tipo, è accordato il diritto della espropriazione a causa di pubblica utilità, da esercitarsi in conformità delle relative leggi (15).

**CAPO II: COSTRUZIONE ED ESERCIZIO**

**269.**

.....(art. 17, ultimo comma, L. 12-7-1908, n. 444). - Il presente articolo non è applicabile alle funicolari ed alle linee a cremagliera, quando sono concesse come tramvie.

---

(159) Per effetto dell'art. 1, ultimo comma del D.L. 2 agosto 1929,

6. C. TALICE

**270.**

(art. 5, L. 27-12- 1896, n. 561). - Tutte le stazioni delle tramvie a trazione meccanica e le fermate che siano indicate dall'Ispettorato compartimentale o ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione debbono essere collegate da apposito filo telegrafico o telefonico e fornite degli apparecchi necessari per il regolare servizio di corrispondenza.

Inoltre, nei punti della linea che siano determinati dall'ispettorato compartimentale o ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il concessionario deve applicare opportuni segnali ed apparati avvisatori, previamente approvati dall'autorità medesima (160).

**271.**

(art. 9, L. 4-12-1902, n. 506; art. 43, L. 27-12-1896, n. 561; art. 7, L. 30-6-1906, n. 272; art. 11, ultimo comma, L. 30-6-1906, n. 272; ed art. 11, ultimo comma, L. 12-7-1908, n. 444; art. 45, L. 27-12-1896, n. 561; ed art. 44, L. 27-12-1896, n. 561). - Sono applicabili alle tramvie a trazione meccanica gli artt. 11, 51 a 56, 118, ultimo comma, 132, I e II comma e 166.

(art. 42, L. 27-12-1896, n. 561). - Agli esercenti delle tramvie a trazione meccanica è applicabile l'art. 76. L'obbligo di cui al II comma dell'articolo stesso si estende fino a metri 0,50 dalla rotaia interna verso l'asse della strada.

**272.**

(art. 12, I comma, L. 27-12-1896, n. 561; art. 1 lettera f, L. 15-7-1909, n. 524). - Le tramvie sono soggette ad un annuo contributo chilometrico, da determinarsi nel decreto di autorizzazione dell'esercizio, o di concessione, in una misura non eccedente lire 20 al chilometro per le tramvie urbane, da versarsi nelle casse dello Stato quale corrispettivo delle spese di sorveglianza (122).

### **CAPO III: DISPOSIZIONI FINALI**

**273.**

(art. 47, L. 27-12-1896, n. 561). - Per le tramvie a trazione meccanica hanno vigore, per quanto siano ad esse applicabili e non derogate dai precedenti articoli, le disposizioni del presente T.U. di legge, parte prima (161).

Ai fini dell'applicazione di tali disposizioni, alla competenza dell'Amministrazione centrale dei trasporti s'intende sostituita la competenza dell'Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per i casi in cui a tali autorità è attribuito il potere di concessione (162).

---

n. 2150 (§ 12), le tramvie non sono più sovvenzionabili; sono quindi abrogati gli artt. 258-266 per le linee concesse dopo il D.L. 2 agosto 1929, n. 2150, eccetto l'art. 260 nella parte sopra riportata.

(160) Modificato secondo la norma dell'art. 18 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

(161) Vedi anche art. 10 del D.L.L. 23 febbraio 1919, n. 303 (§ 67).

(162) Secondo comma aggiunto dall'art. 18 del D.P. 28 giugno 1955, n. 771.

**274.**

(art. 46, I comma, L. 27-12-1896, n. 561). - Tutte le tramvie a trazione meccanica esistenti o concesse alla data del 27 dicembre 1896 cadono sotto la osservanza delle disposizioni contenute nei titoli I e III della parte II del presente T.U. di legge, in quanto non siano contrarie ai diritti esplicitamente acquisiti in forza dei patti contrattuali, o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni (163).

**§ 7. - D.Lt. 3 settembre 1916, n. 1126. - Provvedimenti a favore degli esercenti di ferrovie, di tramvie intercomunali e di servizi di navigazione lacuale, nonché del personale addetto ai suindicati mezzi di trasporto (G.U. 12 settembre 1916).**

7. Per le tramvie intercomunali, quando con i provvedimenti di cui all'art. 1 della L. 14 luglio 1912, n. 835 (1), non riesca possibile raggiungere l'ammontare dei compensi riconosciuti necessari in dipendenza degli oneri derivanti dalle norme di equo trattamento già approvate, il Ministro dei lavori pubblici (2), di concerto con il Ministro dell'interno può:

a) convertire i canoni di manutenzione delle strade nel solo rimborso delle spese effettive di manutenzione della sede occupata dalla tramvia;

b) ridurre o sospendere le partecipazioni degli enti locali ai prodotti lordi, purché non restino sensibilmente perturbati i bilanci degli enti stessi.

Il Ministro dei lavori pubblici (2) può altresì prorogare per il termine strettamente necessario, ed in ogni caso non oltre un decennio, le concessioni accordate dagli enti proprietari delle strade o dai rispettivi consorzi (3).

**8. - D.Lt. 23 aprile 1918, n. 560. - Concessione di un nuovo sussidio di caro-viveri al personale addetto ai pubblici servizi di trasporto (G.U. 4 maggio 1918).**

5. Il Ministro dei lavori pubblici (4) potrà accordare agli esercenti, secondo che risulterà necessario, caso per caso:..b) proroghe delle scadenze delle concessioni di tramvie extra-urbane; tali proroghe però, in nessun caso, potranno eccedere gli anni dieci (5).

---

(163) Vedi artt. 30-33 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150 (§ 12).

(1) Vedi § 65.

(2) Ora dei trasporti e dell'aviazione civile.

(3) Vedi artt. 241 e 250 del T.U. 9 maggio 1912, n. 1447 (§ 6).

(4) Ora dei trasporti e dell'aviazione civile.

(5) Vedi art. 241 del T.U. 9 maggio 1912, n. 1447 (§ 6).