

**R.D. 9 maggio 1912, n. 1447 <sup>(1)</sup>.**

**Approvazione del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili <sup>(2) (3)</sup>.**

---

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 28 febbraio 1913, n. 49.

(2) L'art. 156 del presente provvedimento è anche riportato, per coordinamento, in nota all'articolo unico, [L. 16 maggio 1956, n. 513](#).

(3) Emanato in virtù delle deleghe conferite al Governo coll'art. 23, [L. 12 luglio 1908, n. 444](#), colla [L. 15 luglio 1909, n. 524](#) con l'art. 10, [L. 21 luglio 1911, n. 848](#). Vedi, anche, la nota 2 all'epigrafe della voce nel Sommario.

---

**Articolo unico.** - È approvato l'annesso testo unico contenente le disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili.

---

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO I**

#### **Disposizioni preliminari**

#### **Capo I - Distinzione**

##### **1. Classificazione.**

(Art. 206, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Le strade ferrate sono pubbliche o private.

Sono pubbliche quelle destinate al servizio pubblico pel 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.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO I**

##### **Disposizioni preliminari**

##### **Capo II - Ferrovie pubbliche**

###### **2. Categorie di ferrovie pubbliche.**

(Art. 1, primi quattro commi, [legge 30 giugno 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. [Ferrovie pubbliche su strade ordinarie.

(Articolo 2, primo e secondo comma, [legge 30 giugno 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 della 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 sovrandicati, purché si rispettino le cautele stabilite nel regolamento di cui all'articolo 87 del presente testo unico;

(Art. 11, primo comma, [legge 12 luglio 1908](#), numero 444). - (Art. 32, [legge 27 dicembre 1896, n. 561.](#)) - (Art. 11, secondo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#))

2° 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] <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup>.

---

(4) Vedi, anche, l'art. 239 del presente T.U.

(5) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.](#)

---

## PARTE PRIMA

### Disposizioni relative alle ferrovie

#### TITOLO I

#### Disposizioni preliminari

### **Capo III - Ferrovie private**

#### **4. Categorie di ferrovie private.**

(Art. 207, primi tre commi, [legge 20 marzo 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, [legge 30 giugno 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. Servitù coattive di passaggio.**

(Art. 208, [legge 20 marzo 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.

(Art. 300, [legge 20 marzo 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 d'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. Congiunzioni ferroviarie e stradali.**

(Art. 212, primo comma, [legge 20 marzo 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. Servizio pubblico su ferrovie private.**

(Articolo 5, comma quinto e sesto, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#).) - Al Governo è data facoltà di concedere annue sovvenzioni chilometriche sino a L. 1200 a chilometro, e per un periodo non superiore a 20 anni, per l'esercizio di ferrovie private da autorizzare al servizio pubblico.

Le sovvenzioni sono accordate con decreto reale, su proposta dei Ministri dei lavori pubblici <sup>(6)</sup> e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato <sup>(7)</sup>.

---

(6) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile per effetto del [R.D.L. 26 giugno 1927, n. 1570](#), che ha trasferito l'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili dalle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici a quelle del Ministero delle comunicazioni, del [D.Lgt. 12 dicembre 1944, n. 413](#), che ha ripartito il Ministero delle comunicazioni in Ministero dei trasporti e Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, della [L. 30 gennaio 1963, n. 141](#), che ha modificato la denominazione del Ministero dei trasporti ed ha istituito l'Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il suddetto Ministero.

(7) Vedi, ora, anche la [L. 2 agosto 1952, n. 1221](#).

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO I**

#### **Disposizioni preliminari**

#### **Capo IV - Derivazioni d'acque e navigazione lacuale**

## **8. Derivazioni d'acque.**

(Art. 15, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Le derivazioni di acque pubbliche, posteriori alla [legge 12 luglio 1908, n. 444](#) <sup>(8)</sup>, 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 <sup>(9)</sup>.

---

(8) Recava norme sulla concessione e costruzione di ferrovie.

(9) Vedi, anche, l'art. 21, [R.D. 11 dicembre 1933, n. 1775](#), recante il T.U. delle disposizioni di legge sulle acque e sugli impianti elettrici.

---

## **9. Navigazione lacuale <sup>(10)</sup>.**

(Art. 16, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Nei riguardi dell'esercizio delle linee di navigazione lacuale in servizio pubblico ed in corrispondenza con le ferrovie la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici <sup>(11)</sup> con le norme stabilite per le ferrovie concesse all'industria privata.

---

(10) La materia è, ora, disciplinata dagli artt. 225-231 del codice della navigazione, emanato con [R.D. 30 marzo 1942, n. 327](#) e dagli artt. 99-128, [D.P.R. 28 giugno 1949, n. 631](#), contenente il regolamento per la navigazione interna.

(11) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile per effetto del [R.D.L. 26 giugno 1927, n. 1570](#), che ha trasferito l'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili dalle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici a quelle del Ministero delle comunicazioni, del [D.Lgt. 12 dicembre 1944, n. 413](#), che ha ripartito il Ministero delle comunicazioni in Ministero dei trasporti e Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, della [L. 30 gennaio 1963, n. 141](#), che ha modificato la denominazione del Ministero dei trasporti ed ha istituito l'Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il suddetto Ministero.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

## TITOLO II

### Concessioni

#### Capo I - Concessionari

*(giurisprudenza di legittimità)*

##### **10. Norma generale.**

(Art. 1, prima parte, legge 29 giugno 1873, n. 1475). - Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto Reale all'industria privata, a Province e Comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, concessioni per la costruzione e l'esercizio di strade ferrate pubbliche.

(Art. 4, parte seconda dell'ultimo comma, *legge 12 luglio 1908, n. 444.*) - Alla cessione dell'esercizio di linee secondarie appartenenti allo Stato si provvede con legge.

---

*(giurisprudenza di legittimità)*

##### **11. Concessioni ad enti pubblici.**

(Art. 9, legge 4 dicembre 1902, n. 506). - Le Province, i Comuni ed i Consorzi provinciali e comunali 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.

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. Costituzione del Consorzio.**

(Art. 7, legge 29 giugno 1873, n. 1475). - I Consorzi di Province e di Comuni, per la concessione di una ferrovia o l'acquisto di concessione fatta a terzi, sono costituiti con le forme seguenti <sup>(12)</sup>:

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 di concorso, la loro durata in ufficio e il modo di rinnovarli.

I rappresentanti del Consorzio compilano, conforme alle disposizioni del presente testo unico di legge, lo statuto consorziale da approvarsi per decreto Reale sulla proposta dei Ministri dei lavori pubblici <sup>(13)</sup> e dell'interno, sentito il Consiglio di Stato.

---

(12) Vedi, anche, l'art. 252 del presente T.U.

(13) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

### **13. Funzionamento e durata del Consorzio.**

(Art. 8, legge 29 giugno 1873, n. 1475). - I rappresentanti del Consorzio 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 gli 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 e amministrativi.

Il Comitato permanente comunica il bilancio annuo approvato dall'assemblea ai corpi morali del Consorzio ed ai prefetti delle loro Province.

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, né in via amministrativa, né in via giudiziaria, può sospendere il pagamento delle rispettive quote.



(Art. 10, legge 29 giugno 1873, n. 1475). - Il Consorzio s'intende continuativo per tutta la durata della concessione.

---

#### **14. Comitati per le concessioni a Province.**

(Art. 9, legge 29 giugno 1873, n. 1475). - I Consigli delle Province che ottengano concessioni di ferrovie devono formare un Comitato permanente di tre membri colle attribuzioni dell'articolo precedente.

---

#### **15. Cessione della concessione.**

(Art. 295, legge 20 marzo 1865, n. 224b, 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 <sup>(14)</sup> i diritti e le ragioni che gli competono, tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio e manutenzione.

In tale caso la società anonima <sup>(15)</sup> deve costituirsi con un capitale che è determinato dal Governo; ed è retta da uno statuto.

---

(14) Ora, società per azioni, per effetto del c.c. 1942.

(15) Ora, società per azioni, per effetto del c.c. 1942.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO II**

## Concessioni

### Capo II - Atto di concessione

#### Sezione I - Permesso di studi

##### **16.** *Domanda per studi.*

(Art. 242, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Chiunque voglia ottenere il permesso di fare sul terreno gli studi di un progetto di ferrovia pubblica deve presentare all'Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nella cui circoscrizione devono essere eseguiti gli studi, apposita 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 si propone di cominciarli e compierli.

Il permesso di cui al precedente comma è rilasciato direttamente dall'Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato presso cui è stata presentata la domanda <sup>(16)</sup>.

---

(16) Articolo così sostituito dall'art. 2, [D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771](#), recante norme sul decentramento dei servizi del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Per gli studi relativi a linee che rientrano nella circoscrizione di più Uffici della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, vedi l'art. 3 del citato decreto presidenziale.

---

##### **17.** *Permesso di studi.*

(Art. 243, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Il permesso, di cui all'articolo precedente, non conferisce al postulante né un diritto di prelazione, né 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.

---

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO II**

#### **Concessioni**

#### **Capo II - Atto di concessione**

#### **Sezione II**

#### **Domanda di concessione**

##### **18. Domanda.**

(Art. 244, [legge 20 marzo 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, dalla indicazione del modo col quale s'intenda 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 pronunziare 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.

---

---

##### **19. Istruttoria.**

(Art. 245, [legge 20 marzo 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.

---

---

## **PARTE PRIMA**

## **Disposizioni relative alle ferrovie**

### **TITOLO II**

#### **Concessioni**

#### **Capo II - Atto di concessione**

#### **Sezione III**

#### **Decreto di concessione**

##### **20. Decreto Reale di concessione.**

(Art. 13, [legge 27 dicembre 1896, n. 561](#). - Art. 246, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Le ferrovie vengono concesse per decreto Reale sopra proposta del Ministro dei lavori pubblici <sup>(17)</sup>.

L'atto di concessione è basato sopra un capitolato.

---

[\(17\)](#) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Vedi nota 4 all'art. 7.

---

##### **21. Dichiarazione di pubblica utilità.**

(Art. 4, legge 30 giugno 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 del Codice civile <sup>(18)</sup> e delle leggi 25 giugno 1865, n. 2359, 18 dicembre 1879, n. 5188, sulle espropriazioni per pubblica utilità.

---

[\(18\)](#) Vedi, ora, l'art. 834 c.c. 1942.

---

##### **22. Durata della concessione.**

(Art. 248, prime linee, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F. - Art. 14, [legge 27 dicembre 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 70 anni <sup>(19)</sup>.

---

(19) Per la possibilità di proroga di detto termine vedi, ora, gli artt. 16, 2° comma, n. 5, [R.D.L. 19 ottobre 1923, n. 2311](#), recante norme per l'equo trattamento del personale addetto alle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna concesse all'industria privata e ad enti pubblici; e 9, [L. 2 agosto 1952, n. 1221](#), recante provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione.

---

### **23. Determinazioni nell'atto di concessione.**

(Art. 2, secondo comma, legge 4 dicembre 1902, n. 5061. - 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, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 272). - 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 valedoli 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. Cauzione.**

(Art. 247, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Alla stipulazione dell'atto di concessione, il concessionario deve dare una primordiale cauzione <sup>(20)</sup> 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.

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.

---

(20) Vedi, anche, l'art. 178 del presente T.U.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO II**

#### **Concessioni**

#### **Capo III - Sovvenzione e sussidi**

#### **Sezione I - Sovvenzione governativa**

*(giurisprudenza di legittimità)*

#### **25. Ferrovie che possono essere sovvenzionate.**

(Art. 1, secondo comma, legge 30 giugno 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, sempreché 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, primo comma, *legge 30 giugno 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, nonché per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

(Art. 2, prime linee, R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183). - Non è accordata veruna sovvenzione se non siano presentati regolari progetti.

---

## **26. Forma della concessione.**

(Art. 5, sesto comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Le sovvenzioni sono accordate con decreto Reale, su proposta dei Ministri dei lavori pubblici <sup>(21)</sup> e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato <sup>(22)</sup>.

---

(21) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(22) Vedi, anche, l'art. 225 del presente T.U.

---

## **27. Limite massimo della sovvenzione.**

(Art. 2, legge 29 giugno 1873, n. 1475: art. 1, legge 30 aprile 1899, n. 168; e art. 1, lettere *b*), *h*), [legge 15 luglio 1909, n. 524.](#)) - Può essere accordata ai concessionari una sovvenzione annua non maggiore di L. 5000 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, primo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima delle sovvenzioni chilometriche, aumentandone da L. 5000 a 5700 il (Art. 13, legge 9 luglio 1905, n. 413, e artt. 1 e 5, legge 21 luglio 1911, n. 84). - Il massimo della sovvenzione chilometrica potrà essere portato fino a L. 10.000 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 L. 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 <sup>(23)</sup>.

---

(23) Per l'ammontare e la durata delle sovvenzioni vedi, ora, gli artt. 1, 2 e 7, [R.D.L. 23 maggio 1924, n. 998](#); 1, [R.D.L. 6 novembre 1924, n. 1829](#); 2, [R.D.L. 3 aprile 1926, n. 757](#); 1, [R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#); 2 e 3, [L. 2 agosto 1952, n. 1221](#).

---

## **28. Graduazione della sovvenzione.**

(Art. 4, R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 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 o spese di esercizio, alla condizione economico-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 e superficie della zona servita dalla nuova ferrovia e della produzione agricola ed industriale della medesima.

---

## **29. Utilizzazione delle strade e raccordi.**

(Articolo 15, comma terzo legge 9 luglio 1905, n. 413; art. 3, penultimo comma, [legge 30 giugno 1906, n. 272](#); ed art. 1, lettera o), [legge 15 luglio 1909, n. 524](#).) - (Art. 6, ultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#).) - 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.

---



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. Saggio di capitalizzazione.**

(Art. 5, terzo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Per la determinazione delle sovvenzioni, il saggio lordo di capitalizzazione è stabilito sulla base del saggio effettivo d'impiego in titoli del debito pubblico consolidato italiano 3,50 per cento, risultante dal prezzo medio dei listini ufficiali del trimestre, anteriore alla presentazione della domanda di concessione, aumentato dell'uno e mezzo

<sup>(24)</sup>.

---

(24) Vedi, ora, l'art. 1, [R.D.L. 5 luglio 1934, n. 1292.](#)

---

### **31. Decorrenza della sovvenzione e lunghezza sussidiata.**

(Art. 1, parte prima, legge 9 luglio 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.

---

### **32. Stanziamenti di bilancio.**

(Art. 5, due ultimi commi, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Le somme da pagarsi annualmente per sovvenzioni sono stanziare nel bilancio dei lavori

pubblici <sup>(25)</sup> 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 L. 500.000, il corrispondente stanziamento è fatto in un capitolo separato nel bilancio dei lavori pubblici <sup>(26)</sup>.

(Art. 2, penultimo comma, *legge 12 luglio 1908*, n. 444 e artt. 3 e 4, *legge 21 luglio 1911, n. 848*.) - A misura che verranno fatte le concessioni, di cui agli artt. 27 (comma 3), 222, 223 e 235, saranno impostati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici <sup>(27)</sup> i relativi stanziamenti.

(Art. 4, legge 30 aprile 1899, n. 168; art. 5, penultimo comma, *legge 12 luglio 1908, n. 444*; art. 1, lettera h), *legge 15 luglio 1909, n. 524* e art. 2, ultimo comma, legge 21 luglio 1910, n. 580). - Nella legge di approvazione del bilancio di previsione dei lavori pubblici <sup>(28)</sup> si determina il limite dei nuovi impegni che possono assumersi per le sovvenzioni nell'esercizio cui il bilancio si riferisce. Tale limite è aumentato dell'ammontare delle sovvenzioni per ferrovie complementari e per le linee di cui agli artt. 224 e 235.

---

(25) Ora, bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(26) Ora, bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(27) Ora, bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(28) Ora, bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO II**

#### **Concessioni**

#### **Capo III - Sovvenzione e sussidi**

#### **Sezione II**

## Sussidi ed offerte legali degli enti locali

### 33. *Sussidi da parte degli enti locali.*

(Art. 38, quarto e quinto comma, [legge 27 dicembre 1896, n. 561](#); e art. 1, lettera f), [legge 15 luglio 1909, n. 524](#).) - Le Province, 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'articolo 303 del testo unico di legge 21 maggio 1908, n. 269 <sup>(29)</sup>; al disposto del quale articolo può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico <sup>(30)</sup>.

---

(29) Recava il T.U. della legge comunale e provinciale. Vedi, ora, gli artt. 306, 332 e 336, [R.D. 3 marzo 1934, n. 383](#).

(30) Vedi, ora, l'art. 315 T.U. della legge comunale e provinciale, emanato con [R.D. 3 marzo 1934, n. 383](#).

---

### 34. *Offerte legali.*

(Art. 2, R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183). - (Art. 5, quarto comma, lettera b), [legge 12 luglio 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.

---

## PARTE PRIMA

### Disposizioni relative alle ferrovie

## TITOLO II

### Concessioni

#### Capo III - Sovvenzione e sussidi

#### Sezione III

#### Garanzia delle obbligazioni ed operazioni finanziarie

##### **35.** *Distinzione della sovvenzione.*

(Art. 7, primo e secondo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#); art. 8, lettera c), [legge 16 giugno 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.

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 né maggiore di due decimi <sup>(31)</sup>.

---

(31) Vedi, anche, l'art. 5, 2° comma, [R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#).

---

##### **36.** *Vincolo della sovvenzione per le obbligazioni.*

(Art. 3, [legge 9 luglio 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 <sup>(32)</sup>, obbligazioni garantite sulle sovvenzioni chilometriche.

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

(Art. 7, terzo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#); e art. 8, primo e secondo comma, [legge 16 giugno 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 <sup>(33)</sup>:

a) che lo statuto della società e le successive modificazioni siano approvati per decreto Reale, su proposta dei Ministri dei lavori pubblici <sup>(34)</sup>, del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

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 <sup>(35)</sup>, stabilisce caso per caso le norme opportune per regolare l'emissione delle obbligazioni stesse in rapporto alle condizioni del mercato e per assicurare alla costruzione della linea l'impiego delle somme ritratte dall'emissione <sup>(36)</sup>.

---

(32) Vedi, ora, l'art. 2410 c.c.

(33) Vedi anche, l'art. 5, 1° comma, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150*.

(34) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Vedi nota 4 all'art. 7.

(35) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Vedi nota 4 all'art. 7.

(36) Vedi, anche, il *D.Lgs.C.P.S. 10 luglio 1947, n. 787*.

---

### **37. Vincolo della sovvenzione per altre operazioni finanziarie.**

(Art. 7 commi terzo e quarto, *legge 12 luglio 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;

b) che la somministrazione dei capitali proceda secondo l'avanzamento dei lavori, in base a certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici <sup>(37)</sup>;

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 <sup>(38)</sup>. Ultimata la linea ed aperta all'esercizio, la sospensione di pagamento della sovvenzione nei casi previsti dall'art. 203 è limitata alla sola parte non vincolata <sup>(39)</sup>.

---

(37) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(38) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(39) Vedi, ora, gli artt. 2, 3 e 5, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150*.

---

### **38. *Suddivisione in tronchi.***

(Art. 7, comma quinto, *legge 12 luglio 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. *Agevolazione fiscale per le obbligazioni.***

(Art. 7, ultimo comma, *legge 12 luglio 1908*, numero 444). - Le obbligazioni, emesse esclusivamente per la costruzione delle nuove ferrovie concesse all'industria privata, sono soggette alla tassa di negoziazione, di cui all'art. 73 della legge 4 luglio 1897, n. 414 (testo unico), nella misura di una lira e centesimi venti per ogni mille lire (decimi compresi) <sup>(40)</sup>.

---

(40) L'imposta di negoziazione è stata soppressa per effetto della *L. 6 agosto 1954, n. 603* e sostituita con un'imposta sulle obbligazioni.

---

**40. Anticipazioni sopra le obbligazioni.**

(Articolo 19, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Gl'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 <sup>(41)</sup> e degli artt. 36 e 37 del presente testo unico, 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.

---

(41) Vedi, ora, l'art. 2410 c.c. 1942.

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

**TITOLO II**

**Concessioni**

**Capo IV - Concessione di sola costruzione**

**41-45. ...** <sup>(42)</sup>.

---

(42) Articoli abrogati dall'art. 29, [R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150.](#) Per le concessioni di sola costruzione vedi ora, gli artt. 24-29 del citato decreto.

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

**TITOLO II**

**Concessioni**

## Capo V - Compartecipazione ai prodotti <sup>(43)</sup>

### 46. Norma generale.

(Art. 285, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Ogni volta che dai conti del concessionario risulti che l'annuo prodotto netto di una ferrovia, ragguagliato sull'ultimo scorso quinquennio, eccede il 10 per cento, se altro minor limite non sia stato stabilito dall'atto di concessione, il Governo ha diritto ad una partecipazione negli utili eguale alla metà del sovrappiù.

Tale diritto può egli cominciare ad esercitare soltanto dopo scaduti quindici anni dal giorno dell'apertura della ferrovia al permanente esercizio sull'intera sua linea, se nell'atto di concessione non sia stata espressamente fissata epoca più lontana.

Si dichiara poi intendersi per prodotto netto quello che rimane del prodotto lordo, detratte le spese d'esercizio, di manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria, i canoni e i tributi pubblici, le spese di amministrazione, quelle di sorveglianza del Governo, ove ne sia il caso, il fondo di riserva e quello di estinzione del capitale di primo stabilimento.

Il Governo può rinunciare alla compartecipazione dei prodotti cui avrebbe il diritto, imponendo al concessionario un abbassamento corrispondente nelle tariffe.

---

(43) Le norme contenute nel presente capo devono ritenersi abrogate in virtù dell'art. 1, [R.D.L. 26 agosto 1937, n. 1668](#), che ha abolito, con effetto dal 1° gennaio 1936, ogni forma di partecipazione dello Stato ai prodotti lordi e netti delle ferrovie pubbliche, delle tramvie extraurbane e delle funicolari terrestri ed aeree concesse all'industria privata. Per il ripristino, con effetto dal 1° gennaio 1950, della partecipazione dello Stato ai prodotti netti delle ferrovie concesse, vedi, ora, l'art. 11, [L. 14 giugno 1949, n. 410](#).

---

### 47. Nuove ferrovie non sovvenzionate.

(Art. 12, legge 16 giugno 1907, n. 540). - Nelle concessioni di ferrovie all'industria privata senza sovvenzione governativa, posteriori alla legge 16 giugno 1907 n. 540 <sup>(44)</sup>, il diritto di compartecipazione dello Stato resta regolato dall'articolo precedente, ma si esercita sul prodotto netto eccedente l'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario o su quello di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio a norma dell'articolo seguente.



---

(44) Recava provvedimenti in materia di ferrovie concesse all'industria privata e di tramvie ed automobili in servizio pubblico.

---

**48. Nuove ferrovie sovvenzionate.**

(Art. 11, legge 16 giugno 1907, n. 540). - Lo Stato ha diritto di compartecipare ai prodotti lordi ultrainiziali di ferrovie sovvenzionate, concesse posteriormente alla legge 16 giugno 1907, n. 540 <sup>(45)</sup>, nella misura stabilita negli atti di concessione, tenuto conto delle speciali condizioni di esercizio di ciascuna ferrovia, quando la media dei prodotti lordi dell'ultimo quadriennio abbia raggiunto il prodotto lordo chilometrico indicato negli atti di concessione.

Lo Stato ha pure diritto alla compartecipazione ai prodotti netti, in misura non minore della metà dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario approvato dal Governo, quando sia concessionaria una società per azioni, o sul capitale di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio, negli altri casi.

---

(45) Recava provvedimenti in materia di ferrovie concesse all'industria privata e di tramvie ed automobili in servizio pubblico.

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

**TITOLO III**

**Diritti ed obblighi del concessionario**

**Capo I - Linee concorrenti e raccordi**

**49. Privilegio del concessionario.**

(Art. 269, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Il concessionario di una ferrovia pubblica ha il privilegio esclusivo di qualsivoglia altra concessione di ferrovia, parimente 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 <sup>(46)</sup>.

---

(46) Vedi, anche, l'art. 26, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150*.

---

## **50. Diritti dello Stato.**

(Art. 270, *legge 20 marzo 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, purché 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.

---

## **51. Uso promiscuo.**

(Art. 43, *legge 27 dicembre 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.

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

---

---

## **52. Allacciamenti.**

(Art. 3, secondo comma, [legge 30 giugno 1906, n. 272.](#)) - Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. 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 trasbordo diretto delle merci.

---

---

## **53. Diramazioni.**

(Art. 4, [legge 30 giugno 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 od a prossimi centri di popolazione, od altrimenti valgano ad allacciarla con porti od approdi marittimi, lacuali o fiuviali, 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 rendono 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 <sup>(47)</sup> 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.

---

(47) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi [nota n. 4](#) all'art. 7.

---

## **54. Raccordi.**

(Art. 5, [legge 30 giugno 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 capitolo-tipo, redatto dal Ministero dei lavori pubblici <sup>(48)</sup>, secondo speciali norme fissate dal regolamento di cui all'art. 216.

La stessa disposizione è applicabile anche agli stabilimenti governativi <sup>(49)</sup>.

---

(48) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi [nota n. 4](#) all'art. 7.

(49) Vedi, anche, l'art, 36, [R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#).

---

## **55. Norme per raccordi ed allacciamenti.**

(Articolo 6, [legge 30 giugno 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 [legge 25 giugno 1865, n. 2359](#) <sup>(50)</sup>.

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 testo unico, 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 sull'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 <sup>(51)</sup>.

---

(50) Vedi l'art. 2, *L. 12 novembre 1968, n. 1201*.

(51) Per la dichiarazione di pubblica utilità dei raccordi ferroviari destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali, vedi, ora, il D.Lgs. 12 aprile del 1948, n. 515.

---

**56. Raccordi ed opere non obbligatorie.**

(Articolo 6, primo comma, *legge 12 luglio 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.

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

**TITOLO III**

**Diritti ed obblighi del concessionario**

**Capo II - Espropriazioni ed occupazioni**

**57. Opere ferroviarie di pubblica utilità.**

(Articolo 225, *legge 20 marzo 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 colle siepi, muri od 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, 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.

---

### **58. Norme d'esproprio per le nuove ferrovie.**

(Art. 77, [legge 7 luglio 1907, n. 429](#).) - Alle espropriazioni occorrenti per la costruzione di ferrovie concesse all'industria privata dopo la [legge 7 luglio 1907, n. 429](#) <sup>(52)</sup>, sovvenzionate dallo Stato, si applicano le norme degli artt. 12 e 13 della [legge 15 gennaio 1885, n. 2892](#), per il risanamento della città di Napoli.

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

(Art. 9, [legge 21 luglio 1911, n. 848](#).) - Le disposizioni dei due precedenti commi si applicano alle ferrovie concesse all'industria privata dopo la [legge 21 luglio 1911, n. 848](#) <sup>(53)</sup>; anche se non sovvenzionate dallo Stato.

---

(52) Recante norme sull'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

(53) Disponeva l'aumento delle sovvenzioni chilometriche per le ferrovie da concedere all'industria privata.

---

### **59. Occupazione temporanea.**

(Art. 227, [legge 20 marzo 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 i materiali necessari a detti lavori, per farvi dei depositi di materiali ed oggetti qualunque, per stabilirvi dei magazzini ed officine per praticarvi dei

passaggi provvisori, 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 coll'esecuzione delle opere recassero difficoltà od impedimento <sup>(54)</sup>.

---

(54) Per la prescrizione di obblighi ai concessionari di ferrovie e tramvie che occupino suolo stradale vedi, anche, le norme contenute nell'art. 12, *R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740*, rimaste in vigore per effetto dell'art. 145, *D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393*, recante il T.U. delle disposizioni sulla circolazione stradale.

---

*(giurisprudenza di legittimità)*

#### **60. Occupazione di demanio improduttivo.**

(Art. 228, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F). - Non è dovuto alcun compenso o risarcimento per le occupazioni permanenti, provvisori 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.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO III**

#### **Diritti ed obblighi del concessionario**

#### **Capo III - Tutela delle proprietà ed opere coerenti**

#### **61. Comunicazioni e corsi d'acqua.**

(Art. 229, *legge 20 marzo 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.** *Manutenzione delle opere relative alle ferrovie.*

(Art. 230, *legge 20 marzo 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 colle 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 sua 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. Attraversamento della ferrovia già costruita.**

(Art. 231, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Quando, per nuova costruzione o per trasporto ordinato od autorizzato 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 lo 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. Opere di difesa.**

(Art. 232, [legge 20 marzo 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 ed alle fluitazioni.

---

## Disposizioni relative alle ferrovie

### TITOLO III

#### Diritti ed obblighi del concessionario

##### Capo IV - Servitù e distanze legali <sup>(55)</sup>

###### 65. *[Disposizioni per la manutenzione stradale.*

(Art. 233, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Le disposizioni della legge sui lavori pubblici <sup>(56)</sup> 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 ad accessori] <sup>(57)</sup>.

---

(55) Vedi, anche, l'art. 168 del presente T.U.

(56) Trattasi della [L. 20 marzo 1865, n. 2248](#), allegato F.

(57) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

###### 66. *[Servitù stradali.*

(Art. 234, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F)] <sup>(58)</sup> <sup>(59)</sup>.

---

(58) L'art. 3, [L. 12 novembre 1968, n. 1202](#), ha abrogato gli artt. 234 e 236, [L. 20 marzo 1865, n. 2248](#), allegato F, e gli artt. 66 e 68, [R.D. 9 maggio 1912, n. 1447](#), nei quali ultimi i primi due erano stati, rispettivamente, trasfusi.

(59) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

*(giurisprudenza di legittimità)*

###### 67. *[Distanze per edifici.*

(Art. 235, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - È proibito a chiunque costruire muri, case, capanne, tettoie ed altro qualsiasi edificio e di far crescere

piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina rotaia di una strada ferrata, la quale misura dovrà, occorrendo, essere aumentata in modo che le anzidette costruzioni non si trovino mai a minore distanza di metri due dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati.

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

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

Non sono applicabili ai tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie] <sup>(60)</sup> <sup>(61)</sup>.

---

(60) L'art. 4, *L. 12 novembre 1968, n. 1202*, ha così modificato l'art. 235, *L. 20 marzo 1865, n. 2248*, allegato F, e l'art. 67, *R.D. 9 maggio 1912, n. 1447*, nel quale ultimo il primo era stato trasfuso.

(61) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

## **68.** *[Distanze per scavi.*

(Art. 236, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F)] <sup>(62)</sup> <sup>(63)</sup>.

---

(62) L'art. 3, *L. 12 novembre 1968, n. 1202*, ha abrogato gli artt. 234 e 236, *L. 20 marzo 1865, n. 2248*, allegato F, e gli artt. 66 e 68, *R.D. 9 maggio 1912, n. 1447*, nei quali ultimi i primi due erano stati, rispettivamente, trasfusi.

(63) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

## **69.** *[Distanze per combustibili.*

(Art. 237, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F). - È proibito a chiunque di costruire a distanza minore di venti metri dalla più vicina rotaia di una strada

ferrata, la quale si eserciti con macchine a fuoco, delle case o capanne in legno od in paglia, o di fare cumuli di qualsivoglia materia combustibile.

Tale divieto non deve però intendersi esteso a depositi temporanei dei prodotti del suolo che si fanno al tempo del raccolto] <sup>(64)</sup>.

---

(64) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

## **70.** *[Distanze per materiale.*

(Art. 238, *legge 20 marzo 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 di sopra del livello delle rotaie, debbono essere tenuti alla distanza prescritta dall'art. 67] <sup>(65)</sup>.

---

(65) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

## **71.** *[Riduzioni delle distanze.*

(Art. 239, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F). - Quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie e le particolari circostanze locali lo consentano, possono essere autorizzate, dagli organi competenti della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per le ferrovie statali, e dalla competente Direzione compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per le ferrovie concesse, riduzioni alle distanze prescritte dagli articoli precedenti.

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

Trascorso tale termine, i predetti uffici possono autorizzare le riduzioni richieste] <sup>(66)</sup> <sup>(67)</sup>.

---

(66) L'art. 5, *L. 12 novembre 1968, n. 1202*, ha così, da ultimo, modificato l'art. 239, *L. 20 marzo 1865, n. 2248*, allegato F, e l'art. 71, *R.D. 9 maggio 1912, n. 1447*, nel quale ultimo il primo era stato trasfuso. Precedenti modifiche erano state disposte dal *R.D. 19 novembre 1921, n. 1684* e dall'art. 4, *D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771*.

(67) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

## **72.** [Demolizione.

(Art. 240, *legge 20 marzo 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 edificii, capanne, piantamenti, siepi, steccati, muriccioli 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 utilità pubblica.

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] <sup>(68)</sup>.

---

(68) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

## **73.** [Descrizione.

(Art. 241, *legge 20 marzo 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 di piani

definitivi, procedere a regolari descrizioni degli oggetti in esso articolo contemplati] <sup>(69)</sup>.

---

(69) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO III**

#### **Diritti ed obblighi del concessionario**

#### **Capo V - Passaggio sulle strade ordinarie**

#### **74. Imposizione della servitù.**

(Art. 2, *legge 30 giugno 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 in una ferrovia, in quanto servono all'ordinario carreggio, passano senz'altro in proprietà all'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 <sup>(70)</sup>.

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 <sup>(71)</sup>.

---

(70) Vedi, anche, gli artt. 53 e 55 del presente T.U.

(71) Vedi, anche, le norme contenute nell'art. 6, *R.D. 8 dicembre 1933*, n. 1740, rimaste in vigore per effetto dell'art. 145, *D.P.R. 15 giugno 1959*, n. 393, recante il T.U. delle disposizioni sulla circolazione stradale.

---

#### **75. Consenso degli enti proprietari delle strade.**

(Art. 11, quarto comma, *legge 12 luglio 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 <sup>(72)</sup>.

---

(72) Vedi, anche, l'art. 252 del presente T.U.

---

#### **76. Manutenzione delle strade.**

(Art. 42, *legge 27 dicembre 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 alla spesa per lo sgombrò della neve da entrambe le sedi stradali, salvo le convenzioni speciali.

---

**77. Obblighi in caso di riscatto, decadenza e scadenza.**

(Art. 29, [legge 27 dicembre 1896, n. 561.](#)) (Art. 11, quinto comma, [legge 12 luglio 1908, numero 444.](#)) - 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.

Le stesse disposizioni valgono nei casi di decadenza o di scadenza delle concessioni di ferrovie, stabilite in tutto o in parte del percorso su strade ordinarie.

---

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

**TITOLO III**

**Diritti ed obblighi del concessionario**

**Capo VI - Sequestri e responsabilità**

**78. Sequestri.**

(Art. 297, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Non sono ammessi sequestri a favore di terzi sugli averi di una società anonima <sup>(73)</sup> 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 prendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione. Debbono anzi, per l'esercizio dei loro diritti, riferirsi agl'inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

---

(73) Ora, società per azioni per effetto del c.c 1942.

---

**79. Danni e sospensione.**



(Art. 281, *legge 20 marzo 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.

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.

---

## **80. Responsabilità.**

(Art. 290, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F). - I concessionari dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, siano essi semplici individui o società riconosciute dalle leggi, sono civilmente responsabili, tanto verso lo Stato, quanto verso i corpi morali ed i privati, dei danni che i loro amministratori, preposti, impiegati ed agenti qualunque, applicati al servizio delle linee concesse, cagionino nell'esercizio delle proprie funzioni.

Pari responsabilità verso lo Stato pesa sugli anzidetti concessionari per ogni danno procedente dalla inesecuzione di alcune delle condizioni della concessione rispettiva, e dalla inosservanza dei propri regolamenti e statuti.

I risarcimenti, ai quali i concessionari sono tenuti in dipendenza di queste disposizioni, sono dovute pel fatto solo della inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati i casi di forza maggiore legalmente accertati.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO IV**

#### **Costruzione**

## Capo I - Norme di costruzione

### 81. [Chiusura.

(Art. 9, commi primo, secondo e quarto, [legge 30 giugno 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.

È 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 <sup>(74)</sup>.

Per le ferrovie pubbliche le chiusure sono stabilite nell'esclusivo interesse della ferrovia] <sup>(75)</sup>.

---

(74) Comma così sostituito dall'art. 5, [D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771](#), recante norme sul decentramento del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(75) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

*(giurisprudenza di legittimità)*

### 82. [Passaggi.

(Art. 10, [legge 30 giugno 1906, n. 272.](#)) - Le ferrovie principali, dove passano a livello di strade ordinarie pubbliche o private, debbono essere munite di cancelli, sbarre od altri mezzi di chiusure manovrati sul posto o a distanza.

Al 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 l'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 <sup>(76)</sup>.

È in facoltà dell'Ispettorato compartimentale o dell'Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di prescriverne la chiusura per ragioni speciali di sicurezza pubblica <sup>(77)</sup>.

(Art. 213, ultimo comma, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Le chiusure da manovrare sul posto debbono avere in attiguità case cantoniere e casotti di guardia, e i meccanismi necessari per conveniente loro esercizio e custodia.

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] <sup>(78)</sup> <sup>(79)</sup>.

---

(76) Comma così sostituito dall'art. 6, [D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771](#), recante norme sul decentramento del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(77) Comma così sostituito dall'art. 6, [D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771](#), recante norme sul decentramento del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(78) Vedi, anche gli artt. 15, [D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393](#), recante il T.U. delle norme sulla circolazione stradale e 40, 118, 112-130, [D.P.R. 30 giugno 1959, n. 393](#), recante il T.U. delle norme sulla circolazione stradale e 40, 118, 122-130, [D.P.R. 30 giugno 1959, n. 420](#), contenente il relativo regolamento.

(79) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

### **83. Passaggi a livello.**

(Art. 214, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Il numero dei passaggi a livello dev'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. Accessi.**

(Art. 215, [legge 20 marzo 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, nella disposizione planimetrica ed altimetrica, nella costituzione del suolo, ed in ogni altro accessorio riflettente alla permanente facilità e sicurezza del transito, in relazione all'importanza ed allo stato delle comunicazioni a cui debbono servire.

---

---

#### **85. Attraversamento di corsi d'acqua.**

(Art. 216, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - All'attraversamento dei corsi di 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 per 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. Modalità di esecuzione.**

(Art. 8, primo comma, [legge 30 giugno 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.** *[Norme di esecuzione.*

(Art. 8, secondo e terzo comma, [legge 30 giugno 1906, n. 272.](#)) - Con regolamento da approvarsi per decreto Reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, 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 soprastruttura, 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 <sup>(80)</sup>.

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] <sup>(81)</sup>.

---

(80) Vedi, anche, l'art. 3 del presente T.U.

(81) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.](#)

---

### **88.** *[Case di guardia.*

(Art. 217, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Lungo le ferrovie, per provvedere alla vigilanza ed alle cure di buona manutenzione e di sicuro esercizio, debbono erigersi casette per guardiani e cantonieri proporzionate per numero e per ampiezza alla importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni ed alle circostanze locali.

(Art. 12, [legge 30 giugno 1906, n. 272.](#)) - Lungo le ferrovie secondarie non è richiesta la costruzione di caselli per guardiani e cantonieri, quando il personale possa essere alloggiato in vicinanza della ferrovia.

In casi eccezionali può essere ammesso l'uso di edifici privati per i caselli, le stazioni e le fermate e per qualsiasi altro servizio ferroviario] <sup>(82)</sup>.

---

(82) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.](#)

---

### **89.** *[Stazioni e fermate.*

(Art. 219, [legge 20 marzo 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, [legge 27 dicembre 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] <sup>(83)</sup>.

---

(83) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

## 90. [Curve.

(Art. 220, [legge 20 marzo 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 proponga di applicare alla trazione dei treni] <sup>(84)</sup>.

---

(84) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

## 91. [Larghezza.

(Art. 221, [legge 20 marzo 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 queste, e tra i parapetti dei ponti e dei muri di sostegno, non deve essere mai minore di quanto è necessario non solo per 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 per libero scansamento dei treni al loro incontro] <sup>(85)</sup>.

---

(85) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**92.** [*Cavalcavia e gallerie.*]

(Art. 222, *legge 20 marzo 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 decimetri eccedere quella conveniente ai cavalcavia ed opportunamente aumentarsi, se siano di lunghezza considerevole] <sup>(86)</sup>.

---

(86) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**93.** [*Scarpate e fossi.*]

(Art. 223, *legge 20 marzo 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] <sup>(87)</sup>.

---

(87) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**94.** [*Armamento.*]

(Art. 224, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Il sistema d'armamento, che s'intenda adottare per una ferrovia pubblica, deve presentare la necessaria stabilità e resistenza, ed esser tale che i veicoli e macchine destinati a circolare nella detta ferrovia possano anche circolare nelle altre che da quella si diramano od a quella si congiungono.

(Art. 18, [legge 27 dicembre 1896, n. 561](#).) - Nelle ferrovie sccondarie, l'armamento dev'essere tale da permettere il passaggio ai veicoli destinati al servizio della linea che forma oggetto della concessione, e delle altre con cui s'intenda stabilire un servizio comune] <sup>(88)</sup>.

---

(88) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

## 95. [Telegrafo e telefono.

(Art. 13, [legge 30 giugno 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.

Sulle ferrovie secondarie a scartamento ridotto può il Ministro dei lavori pubblici <sup>(89)</sup> 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 <sup>(90)</sup> d'accordo col Ministro della guerra <sup>(91)</sup>, anche per le ferrovie a scartamento ordinario, e per stazioni o fermate delle ferrovie principali che non debbano provvedere al servizio di movimento dei treni] <sup>(92)</sup>.

---

(89) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(90) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(91) Ora, Ministro della difesa, per effetto del [D.C.P.S. 4 febbraio 1947, n. 17](#), che ha riunito in un unico ministero, denominato Ministero della difesa, i Ministeri della guerra, della marina militare e dell'aeronautica.

(92) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).



---

**96. Servizio telegrafico governativo.**

(Art. 267, *legge 20 marzo 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 per servizio dei privati.

---

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

**TITOLO IV**

**Costruzione**

**Capo II - Svolgimento dei lavori**

**97. Progetto esecutivo.**

(Art. 261, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F). - Se una concessione sia stata accordata sulla presentazione di piani, profili e disegni di semplice massima, il concessionario prima della esecuzione deve presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici <sup>(93)</sup> 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 a 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.

Al Ministero dei lavori pubblici <sup>(94)</sup> dev'essere sempre rimessa per proprio uso dal concessionario una copia autentica di tutti i piani, profili ed altri disegni approvati.

---

**(93)** Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(94) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

### **98. Varianti.**

(Art. 262, *legge 20 marzo 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 <sup>(95)</sup> 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.

È 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.

---

(95) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

### **99. Permessi e cautele.**

(Art. 263, *legge 20 marzo 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 fluttuazioni <sup>(96)</sup>, 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, all'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.

---

(96) Deve intendersi «fluitazioni».

---

**100.** *Misure per le comunicazioni e corsi di acqua.*

(Art. 264, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Sono parimente 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.** *[Apertura all'esercizio.*

(Art. 257, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Quando nulla sia espressamente stabilito in contrario negli atti di concessione, può il Ministero dei lavori pubblici <sup>(97)</sup>, 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] <sup>(98)</sup>.

---

(97) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(98) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

## **102. Collaudo.**

(Art. 258, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Compiuta perfettamente tutta la linea o linee comprese in una concessione, il Ministero dei lavori pubblici <sup>(99)</sup> 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 <sup>(100)</sup>.

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 testo unico 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.

---

(99) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(100) Vedi, anche, la [L. 24 dicembre 1951, n. 1585](#).

---

## **103. Delimitazione del suolo.**

(Art. 259, [legge 20 marzo 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 descrittivo sopra indicato è rimesso al Ministero dei lavori pubblici <sup>(101)</sup>.

---

(101) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO V**

#### **Esercizio**

#### **Capo I - Mezzi d'esercizio**

##### **104. Motore.**

(Art. 210, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F). - Le ferrovie pubbliche e le private di seconda categoria sono esercitate con forze animali o fisiche secondo il previsto nella rispettiva concessione.

È vietato di variare la specie di motore prevista, senza l'autorizzazione del Ministero.

---

##### **105. [Variazioni del sistema d'armamento.**

(Art. 265, comma secondo, ultimo periodo, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F; e art. 1, lettera a), *legge 15 luglio 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] <sup>(102)</sup>.

---

(102) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**106.** *Manutenzione.*

(Art. 260, [legge 20 marzo 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 regolare ingiunzione, a maggiori spese dei concessionari medesimi.

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

---

---

**107.** *[Mezzi d'esercizio e di riparazione.*

(Articolo 218, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Una ferrovia pubblica dev'essere provvoluta dei mezzi necessari per assicurare la continuità del regolare e sicuro esercizio, e per eseguire le ordinarie riparazioni dei veicoli, macchine, attrezzi e meccanismi] <sup>(103)</sup>.

---

(103) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

---

**108.** *Mezzi di soccorso.*

(Art. 304 [legge 20 marzo 1865 n. 2248](#) all. F). - Chi esercita una ferrovia pubblica deve tenersi provvisto dei mezzi di soccorso necessari nei casi di sinistri <sup>(104)</sup>.

---

(104) Articolo prima sostituito dall'art, 7, [D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771](#), e poi così modificato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

**109.** [*Provviste e accessori delle stazioni.*]

(Articolo 266, [legge 20 marzo 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 stadiere fisse e mobili, di macchine fisse e mobili per elevare e trasportar pesi, di pozzi o condotti d'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] <sup>(105)</sup>.

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.

---

(105) Articolo abrogato, fatta eccezione per l'ultimo comma, dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

**110.** [*Illuminazione.*]

(Art. 305, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Durante il servizio delle ore notturne, le stazioni e 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 <sup>(106)</sup>.

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 designate dall'Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione] <sup>(107)</sup> <sup>(108)</sup>.

---

(106) Comma così sostituito dall'art. 8, *D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771*, recante norme sul decentramento del Ministero dei trasporti.

(107) Comma così sostituito dall'art. 8, *D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771*, recante norme sul decentramento del Ministero dei trasporti.

(108) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

### **111.** [*Materiale mobile.*

(Art. 268, *legge 20 marzo 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.

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 <sup>(109)</sup>, 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 ispeciale 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, e 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 ogniqualvolta ne giudichi l'uso sconveniente e pericoloso] <sup>(110)</sup> <sup>(111)</sup>.

---

(109) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(110) Vedi, anche, gli artt. 5, 9, 10 e 11, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150*.



(111) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

### **112.** [*Combustibile.*

(Art. 23, *legge 30 giugno 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 <sup>(112)</sup>, d'accordo col Ministro della guerra <sup>(113)</sup>, ha facoltà per qualsiasi ferrovia di estendere nell'atto di concessione questo obbligo a quattro mesi.

Quando il Governo stimi di ordinare provviste maggiori l'esercente deve ottemperarvi, salvo gli eventuali compensi] <sup>(114)</sup>.

---

(112) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(113) Ora, Ministro della difesa. Vedi nota 57 all'articolo 95.

(114) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

### **113.** [*Personale.*

(Art. 14, *legge 30 giugno 1906, n. 272*.) - Le ferrovie debbono essere provvedute del personale necessario per assicurare un regolare servizio <sup>(115)</sup>.

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] <sup>(116)</sup>.

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

---

(115) Vedi, anche, l'art. 13, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150*.

(116) Articolo abrogato, fatta eccezione per l'ultimo comma, dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**114.** *[Uniforme del personale.*

(Art. 307, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F). - Qualsiasi agente od impiegato incaricato di funzioni di servizio pubblico, sopra una strada ferrata pubblica, deve essere vestito di uniforme o portare un segno distintivo] <sup>(117)</sup>.

---

(117) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**115.** *Qualità ed obblighi di pubblici ufficiali.*

(Artt. 18 e 27, *legge 22 aprile 1905, n. 137*; e art. 1, lettera n), *legge 15 luglio 1909, n. 524*.) - Tutti gli addetti alle ferrovie concesse all'industria privata, qualunque sia il loro grado ed ufficio, sono considerati pubblici ufficiali <sup>(118)</sup>.

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.

---

(118) Vedi, ora, gli artt. 357 e 358 c.p. 1930.

## Disposizioni relative alle ferrovie

### TITOLO V

#### Esercizio

#### Capo II - Modalità d'esercizio

##### **116.** [Orari.

(Art. 282, primo comma, [legge 20 marzo 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 gl'interessi e da ottenere quel bene ordinato sistema di velocità nelle dette corse, tanto pei treni ordinari o celeri di viaggiatori, quanto per quelli delle merci, che meglio soddisfaccia ai bisogni del servizio ed alle esigenze della pubblica sicurezza] <sup>(119)</sup>

<sup>(120)</sup>.

---

(119) Vedi, anche, il [R.D. 19 novembre 1921, n. 1686](#).

(120) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

##### **117.** [Corse.

(Art. 282, terzo, quarto e quinto comma, [legge 20 marzo 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 in 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 dell'Ispettorato compartimentale o dell'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Tanto le corse quanto i loro orari debbono essere in tempo congruo notificati con regolare pubblicazione <sup>(121)</sup>.

I concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati a stabilire sulle loro linee, o sopra una parte delle medesime, delle corse speciali o straordinarie, sia saltuariamente, sia per giorni o per tempi fissi determinati, mediante tempestiva partecipazione all'Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione <sup>(122)</sup>.

Sono eccettuati da questa disposizione i casi imprevidi 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 preso tutte le misure e precauzioni richieste dalla guarentigia della sicurezza pubblica e della regolarità del servizio ordinario] <sup>(123)</sup>.

---

(121) Comma così sostituito dall'art. 9, *D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771*, recante norme sul decentramento del Ministero dei trasporti.

(122) Comma così sostituito dall'art. 9, *D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771*, recante norme sul decentramento del Ministero dei trasporti.

(123) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

### **118.** [*Velocità massima.*

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

Nei tratti non muniti di chiusura o nei quali le condizioni della strada non bastano ad impedire l'accesso delle persone o degli animali, la velocità di corsa dev'essere limitata, tenendo conto delle speciali condizioni locali, e non può in nessun caso superare i 60 chilometri all'ora per i treni con freni continui, ed i 45 chilometri per gli altri.

Eguale limitazione di velocità è prescritta per i tratti con passaggi a livello permanentemente aperti.

(Art. 11, ultimo comma, *legge 12 luglio 1908, n. 444*; art. 1, lettera p), *legge 15 luglio 1909, n. 524.*) - Nei tratti di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordinarie, senza sede separata, la velocità massima di corsa per i treni muniti di freno continuo viene determinata dal Ministero dei lavori pubblici <sup>(124)</sup> secondo le speciali condizioni locali, ma in nessun caso può superare i 50 chilometri all'ora: per i treni non muniti di freno continuo non deve essere superiore a 25 chilometri] <sup>(125)</sup> <sup>(126)</sup>.

---

(124) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(125) Per i limiti di velocità massima di corsa che possono essere raggiunti dalle ferrovie e dalle tramvie concesse all'industria privata e ad enti pubblici vedi, ora, il [R.D.L. 4 dicembre 1933, n. 1860](#).

(126) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

### **119.** *Circolazione dei veicoli.*

(Art. 212, [legge 20 marzo 1865, 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 aver 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.** *[Regolamenti interni.*

(Art. 296, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Gli individui e le società concessionarie di ferrovie pubbliche sono autorizzati a fare quei 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] <sup>(127)</sup>.

---

(127) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO VI**

## Condizioni di trasporto

### Capo I - Tariffe

#### **121.** *[Obbligo dei trasporti.*

(Art. 271, [legge 20 marzo 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 che emanino in esecuzione del presente testo unico di legge <sup>(128)</sup>.

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 per il trasporto delle persone che si presentino agli uffici delle stazioni] <sup>(129) (130)</sup>.

---

(128) Vedi, anche, l'art. 1679 c.c. 1942.

(129) Comma così sostituito dall'art. 11, [D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771](#), recante norme sul decentramento del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(130) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

#### **122.** *Tariffe.*

(Art. 272, [legge 20 marzo 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 testo unico 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 discendere un soggetto 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 <sup>(131)</sup>.

---

(131) Vedi, anche, l'art. 18, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150*. Per la competenza a determinare le tariffe, vedi il *D.Lgs. 16 aprile 1948, n. 539*.

---

### **123. Tariffe massime.**

(Art. 16, secondo comma, *legge 27 dicembre 1896, n. 561*). - Nell'atto di concessione sono stabilite le tariffe massime pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del bestiame, le quali non possono essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie dello Stato, salvo il caso in cui le pendenze da superare richiedano sistemi speciali di trazione.

(Art. 13, *legge 12 luglio 1908, n. 444*.) - Nelle concessioni, posteriori alla *legge 12 luglio 1908, n. 444*, il Governo può consentire, per i percorsi locali, la temporanea applicazione di tariffe massime superiori a quelle delle ferrovie di Stato, ferma rimanendo l'applicazione di tariffe eguali a quelle delle ferrovie di Stato agli effetti dei servizi cumulativi e delle riduzioni derivanti dall'applicazione della base differenziale al cumulo delle distanze, a norma dell'art. 138 <sup>(132)</sup>.

---

(132) L'articolo, abrogato dall'art. 5, *L. 8 giugno 1913, n. 631*, è stato richiamato in vigore, limitatamente all'ultimo comma, per effetto dell'art. 17, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150*.

---

### **124. ... <sup>(133)</sup>.**

---

(133) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**125.** *Ribassi speciali di tariffe.*

(Art. 274, [legge 20 marzo 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.

---

---

**126.** *Spese accessorie.*

(Art. 275, [legge 20 marzo 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 <sup>(134)</sup>, 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.

---

(134) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

**127.** *Consenso governativo.*

(Art. 276, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Nei casi in cui il Governo abbia con concessionari di ferrovie pubbliche pattuito o assicurazioni d'interesse o compartecipazione negli utili o nei prodotti, le facilitazioni e ribassi di tariffa, di cui ai tre articoli precedenti, non possono senza il suo consenso accordarsi <sup>(135)</sup>.

---

(135) Vedi, ora, l'art. 18, [R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#).



---

**128. Contravvenzioni.**

(Art. 277, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Le contravvenzioni ai quattro articoli precedenti sono punite con le pene dal codice penale comminate a chi con mezzi dolosi cagiona alterazioni nei prezzi al di sopra o al di sotto di quanto sarebbe determinato dalla naturale e libera concorrenza <sup>(136)</sup>.

---

(136) Vedi, ora, l'art. 18, [R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#).

---

**129. Indennizzi per ritardata consegna.**

(Art. 38, [legge 7 luglio 1907, n. 429](#) e artt. 1 e 11, [legge 25 giugno 1909, n. 372](#).) - In attesa della revisione delle condizioni dei trasporti, di cui all'art. 38 della [legge 7 luglio 1907, n. 429](#) <sup>(137)</sup>, modificato dall'art. 10 della [legge 25 giugno 1909, n. 372](#) <sup>(138)</sup>, gli indennizzi per ritardata consegna delle cose trasportate vengono corrisposti solamente quando il loro importo superi una lira per spedizione.

---

(137) Recante norme sull'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

(138) Recante modificazioni ed aggiunte alla [L. 7 luglio 1907, n. 429](#).

---

**130. Precedenza del reclamo amministrativo all'azione giudiziaria.**

(Art. 45, [legge 7 luglio 1907, n. 429](#) ed art. 8, [legge 21 luglio 1911, n. 848](#).) - Il disposto dell'art. 45 della [legge 7 luglio 1907, n. 429](#) <sup>(139)</sup>, è esteso alle ferrovie concesse alla industria privata in pubblico servizio cumulativo con quello delle ferrovie dello Stato.

---

(139) Recante norme sull'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

---

**131. Cause di competenza dei conciliatori.**

(Art. 45, *legge 7 luglio 1907* e artt. 1 e 11, *legge 25 giugno 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 L. 50, sono appellabili in conformità degli artt. 17 della legge 16 giugno 1892, n. 261 <sup>(140)</sup>, e 2 della L. 28 luglio 1895, n. 455 <sup>(141)</sup>.

---

(140) Recante norme sulla competenza dei giudici conciliatori. Vedi, ora, l'art. 339 c.p.c. 1942.

(141) Recante norme sugli uffici di conciliazione. Vedi, ora, l'art. 339 c.p.c. 1942.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO VI**

#### **Condizioni di trasporto**

#### **Capo II - Trasporti per conto dello Stato**

**132. Trasporti gratuiti e a prezzo ridotto.**

(Art. 45, *legge 27 dicembre 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.

Lo stesso obbligo hanno per i pacchi postali verso corrispettivo di lire 190 per i pacchi di peso superiore a 10 chilogrammi, di lire 220 per i pacchi di peso superiore a 10 chilogrammi fino a chilogrammi 15 e di lire 260 per i pacchi di peso superiore a chilogrammi 15 fino a chilogrammi 20. Tali corrispettivi

possono essere aggiornati annualmente con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con i Ministri del tesoro e dei trasporti <sup>(142)</sup>.

Qualora l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni riconosca che il concessionario o l'esercente non è in grado di assicurare il trasporto e lo scambio degli effetti postali, l'Amministrazione stessa può assumere direttamente la gestione dei predetti servizi <sup>(143)</sup>.

(Art. 278, prima parte del secondo comma, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). (Art. 279, [legge 20 marzo 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.

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 R. 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.

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.

---

(142) L'originario secondo comma, già modificato con i RR.DD. 26 novembre 1925, n. 2337, 18 ottobre 1934, n. 1868, con il D.Lgs.Lgt. 12 aprile 1946, n. 427, e con la [L. 20 febbraio 1950, n. 101](#), è stato così sostituito prima dall'art. 1, [L. 13 maggio 1961, n. 430](#) e poi dall'art. 30, [L. 25 ottobre 1989, n. 355](#).

(143) Comma aggiunto dall'art. 30, [L. 25 ottobre 1989](#), 355.

---

### **133. Spedizioni militari.**

(Art. 280, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Ogniqualevolta 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, quando 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. Studi ed esercizi militari.**

(Art. 24, [legge 30 giugno 1906, n. 272.](#)) - L'esercente deve accordare tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al personale del R. esercito e della R. 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. Mobilitazione.**

(Art. 25, [legge 30 giugno 1906, n. 272.](#)) - Durante la mobilitazione e in tempo di guerra il comando supremo dell'esercito ha il 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 sopraindicate facoltà per parte dell'autorità militare.

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 <sup>(144)</sup> e dei lavori pubblici <sup>(145)</sup>.

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.

---

(144) Ora, Ministro della difesa. Vedi nota 57 all'art. 95.

(145) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

## PARTE PRIMA

### Disposizioni relative alle ferrovie

#### TITOLO VI

##### Condizioni di trasporto

##### Capo III - Servizi cumulativi

*(giurisprudenza di legittimità)*

**136.** *Obbligo dei servizi cumulativi e di corrispondenza.*

(Art. 42, *legge 7 luglio 1907, n. 429.*) - È obbligatoria, per le ferrovie allacciate tra di loro, l'istituzione dei servizi cumulativi.

Possono essere escluse da quest'obbligo le spedizioni in transito diretto e quelle con rispedizioni da stazioni intermedie.

Qualora non esista l'allacciamento fra la ferrovia ed altri mezzi di trasporto, o, per altre circostanze, si riconosca non conveniente, previo parere del Consiglio generale del traffico <sup>(146)</sup>, l'istituzione del servizio cumulativo, deve essere dall'esercente istituito un servizio di corrispondenza.

L'obbligo dei servizi cumulativi o di corrispondenza, secondo i casi, 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.

---

(146) Soppresso dall'art. 1, *R.D. 28 dicembre 1922, numero 1745*.

---

### **137. Condizioni e norme.**

(Art. 282, secondo comma, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F). - Il Governo ha facoltà di ordinare un servizio cumulativo sulle linee ferroviarie dipendenti da diverse società, a condizioni da concertarsi fra le medesime. In caso di dissenso, le questioni relative sono regolate da arbitri.

(Art. 44, *legge 7 luglio 1907 n. 429*.) \_ Le condizioni e le norme dei servizi cumulativi e di corrispondenza e per l'uso delle stazioni comuni con le ferrovie dello Stato sono concordate dall'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato con le altre 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.

---

---

**138. Istradamento.**

(Art. 41, primo comma, [legge 7 luglio 1907, n. 429](#).) - L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può istradare le merci anche per via diversa dalla più breve, quando, essendo in possesso delle spedizioni, sia in grado di farle giungere, sulle linee sue o da essa esercitate, a destinazione o al vettore successivo, applicando però in ogni caso la tassazione corrispondente alla via più breve, quando però questa sia costituita da una linea a scartamento uguale ed in servizio cumulativo colle ferrovie di Stato, e fermi restando i termini di resa, esclusa ogni partecipazione dei concessionari delle linee più brevi al prodotto per i tratti non percorsi.

(Art. 1, penultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#), e art. 10, [legge 21 luglio 1911, n. 848](#).) - Nell'applicazione delle disposizioni relative alla tassazione delle merci di cui al precedente comma, non viene tenuto conto degli abbreviamenti di percorso dipendenti da linee concesse all'industria privata dopo la legge 12 luglio 1908, numero 414 <sup>(147)</sup>, salvo eventuali accordi sugli istradamenti.

(Art. 41, secondo comma, [legge 7 luglio 1907, n. 429](#).) - Le riduzioni di tariffe derivanti dall'applicazione della base differenziale sono attuate anche nei servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata, purché i concessionari vi abbiano aderito, e sulle ferrovie stesse siano in vigore tariffe uguali a quelle delle ferrovie dello Stato. Nelle concessioni di ferrovie all'industria privata posteriori alla [legge 7 luglio 1907, n. 429](#) <sup>(148)</sup>, s'intende imposto al concessionario l'obbligo del cumulo delle distanze <sup>(149)</sup>.

---

(147) Recava norme sulla concessione e costruzione di ferrovie.

(148) Recante norme sull'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

(149) Il secondo periodo dell'ultimo comma dell'articolo è stato soppresso dall'art. 5, [L. 8 giugno 1913, n. 631](#), che recava provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica, concessi all'industria privata.

## Disposizioni relative alle ferrovie

### TITOLO VI

#### Condizioni di trasporto

#### Capo IV - Esercizio economico

#### Sezione I - Servizi economici parziali

##### **139.** *Applicazione della tassa erariale.*

(Art. 15, [legge 30 giugno 1906, n. 272.](#)) - Ai prodotti dei treni, esclusivamente composti di carrozze delle classi inferiori, organizzati con l'annuenza del Ministro dei lavori pubblici <sup>(150)</sup> per servizi suburbani delle grandi città e dei centri agricoli, per servizi locali od in occasione di mercati di 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.

---

(150) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

##### **140.** *Facilitazioni di tariffe per approfittare delle riduzioni fiscali.*

(Art. 17, [legge 30 giugno 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 testo unico 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 superiori 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.

I concessionari di nuove ferrovie i quali vogliono fruire sino dall'inizio dei benefici speciali qui disposti, debbono accettare le tariffe ridotte che saranno prescritte negli 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 [legge 30 giugno 1906, n. 272](#) <sup>(151)</sup>.

---

(151) Recante disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO VI**

##### **Condizioni di trasporto**

##### **Capo IV - Esercizio economico**

##### **Sezione II**

##### **Regime economico completo**

**141.** *Autorizzazione dell'esercizio economico.*

(Art. 11, legge 4 dicembre 1902, n. 506; art. 1, lettera *k*), [legge 15 luglio 1909, n. 524](#); art. 14, legge 21 luglio 1910, n. 580, e art. 10, [legge 21 luglio 1911, n. 848](#)); - Su tutte le ferrovie concesse all'industria privata può, con decreto Reale, essere autorizzata l'applicazione del regime economico di esercizio.

---

### **142. Modalità tecniche di esercizio economico.**

(Art. 2, primi tre commi, legge 9 giugno 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 <sup>(152)</sup>, 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.

---

(152) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

### **143. Riduzione del diritto di bollo.**

(Art. 3, legge 9 giugno 1901, n. 220; art. 1, lettera i), [legge 15 luglio 1909, n. 524.](#)) - In tutti i casi in cui venga attuato l'esercizio economico di cui all'articolo 141, il diritto di bollo di centesimi 5, stabilito dall'art. 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'1 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 <sup>(153)</sup>.

---

(153) La tassa di bollo di cui all'art. 157 è ora compresa nelle tasse erariali previste dagli artt. 149 e 150 del presente T.U., per effetto dell'art. 7, [R.D.L. 29 gennaio 1922, n. 40.](#)

---

**144. Riduzione dell'imposta erariale.**

(Art. 4, primo comma, legge 9 giugno 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 di cui all'art. 141, ridurre fino al limite minimo del 2 per cento l'imposta erariale stabilita per i trasporti a grande velocità.

---

---

**145. Riduzione di tariffe.**

(Art. 5, legge 9 giugno 1901, n. 220). - In sostituzione delle tariffe generali e speciali approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3<sup>a</sup>), 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 <sup>(154)</sup>, semplificate e stabilite su basi mediamente ridotte, tenuto conto, per ciascuna linea, delle necessità speciali del traffico al quale essa serve.

La riduzione delle tariffe può arrivare:

    fino al 30 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto superiore a L. 7500 a chilometro;

    fino al 35 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto da oltre L. 5000 a L. 7500 a chilometro;

    fino al 40 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto non superiore a L. 5000 a chilometro.

---

(154) L'articolo, che prevedeva la stipulazione da parte del vettore di una limitazione di responsabilità con corrispondente diminuzione del prezzo di trasporto fissato nelle tariffe ordinarie, non ha riscontro nel c.c 1942.

---

**146. Riduzioni parziali di tariffe.**

(Art. 18, comma secondo, [legge 30 giugno 1906, n. 272](#); art. 14, legge 21 luglio 1910, n. 580, e art. 10, [legge 21 luglio 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 per cento, secondoché il prodotto lordo medio per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, è superiore a L. 5500 al chilometro, ovvero sta fra le L. 5500 e 4000, od è inferiore a L. 4000.

---

---

#### **147. Condizioni di applicabilità dell'esercizio economico.**

(Art. 12, [legge 12 luglio 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 <sup>(155)</sup>, il 10 per cento del maggior prodotto che si otterrà in confronto a quello medio dei tre anni di più alto reddito nel quinquennio anteriore alla riduzione della tassa erariale aumentato del 25 per cento, oppure quella somma che per tale titolo sarà di biennio in biennio determinata d'accordo;

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;

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.

---

(155) Per la compartecipazione ai prodotti, vedi gli artt. 1 [R.D.L. 26 agosto 1937, n. 1668](#) e 11, [L. 14 giugno 1949, n. 410](#).

---

#### **148. Esigenze militari.**

(Art. 19, ultimo comma, [legge 30 giugno 1906, n. 272](#).) - È in facoltà del Ministro dei lavori pubblici <sup>(156)</sup>, 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.

---

(156) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO VII**

##### **Disposizioni tributarie <sup>(157)</sup>**

##### **Capo I - Tassa erariale**

##### **149. *Trasporti a grande velocità.***

(Art. 1, legge 6 aprile 1862, n. 542; ed art. 1, legge 14 giugno 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 per cento del prezzo del loro trasporto <sup>(158)</sup>.

---

(157) Il *D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633*, ha istituito, a decorrere dal 1° gennaio 1973, l'imposta sul valore aggiunto in sostituzione di varie precedenti imposte indirette. L'art. 90 del citato D.P.R. ha, in particolare, abrogato, tra l'altro, a partire dalla data sopra indicata, le tasse erariali sui trasporti di cui al *R.D. 9 maggio 1912, n. 1447* e successive modificazioni.

(158) Per le aliquote della tassa vedi l'art. 6, *R.D.L. 29 gennaio 1922*, n. 40.

---

##### **150. *Trasporti a piccola velocità.***

(Art. 2, legge 14 giugno 1874, n. 1945). - È stabilita una tassa del 2 per cento sui prezzi dei trasporti a piccola velocità su tutte le strade ferrate del Regno <sup>(159)</sup>.

---

(159) Per le aliquote della tassa vedi l'art. 6, [R.D.L. 29 gennaio 1922](#), n. 40.

---

**151.** *Frazioni di lira.*

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

---

**152.** *Riscossione e versamento da parte degli esercenti ferroviari.*

(Art. 2, legge 6 aprile 1862, n. 542; art. 2, primo comma, legge 23 agosto 1868, n. 4552; art. 3, legge 14 giugno 1874, n. 1945; art. 10, [legge 21 luglio 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 quarantacinque giorni dalla scadenza di ogni mese, le somme riscosse a titolo di tasse, come agli articoli precedenti <sup>(160)</sup>.

---

(160) Vedi, ora, il [R.D.L. 12 novembre 1936, n. 2142](#).

---

**153.** *Perdita della tassa erariale per lo Stato.*

(Art. 4, legge 14 giugno 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 testo unico di legge, o dagli atti di concessione, ovvero se, per convenzioni particolari in contravvenzione all'articolo 125, le quali concedono ribasso di tariffa per 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 sanzione amministrativa estensibile da lire 20.000 a lire 100.000 <sup>(161)</sup>.

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

---

(161) La sanzione originaria della multa è stata convertita in ammenda in virtù dell'art. 5, *R.D. 28 maggio 1931, n. 601*, recante disposizioni di coordinamento e transitorie per il codice penale, a sua volta sostituita, da ultimo, con la sanzione amministrativa dall'art. 39, *L. 24 novembre 1981, n. 689*. L'importo della sanzione è stato così elevato dall'art. 1, *D.Lgs.C.P.S. 5 ottobre 1947, n. 1208*, dall'art. 114, primo e terzo comma, della citata *L. 24 novembre 1981, n. 689*, in relazione all'art. 113, secondo e quinto comma (quest'ultimo con riguardo alla misura minima), della stessa legge, nonché dell'art. 8, comma 1, del *D.L. 30 settembre 1989, n. 332*.

---

#### **154. Norme pei biglietti di favore.**

(Art. 5, legge 14 giugno 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 una sanzione amministrativa estensibile da lire 20.000 a lire 100.000 <sup>(162)</sup>.

---

(162) La sanzione originaria dell'ammenda è stata sostituita, da ultimo, con la sanzione amministrativa dall'art. 39, *L. 24 novembre 1981, n. 689*. L'importo della sanzione è stato così elevato dall'art. 1, *D.Lgs.C.P.S. 5 ottobre 1947, n. 1208*, dall'art. 114, primo e terzo comma, della citata *L. 24 novembre 1981, n. 689*, in relazione all'art. 113, secondo e quinto comma (quest'ultimo con riguardo alla misura minima), della stessa legge, nonché dall'art. 8, primo comma, del *D.L. 30 settembre 1989, n. 332*.

---

#### **155. Procedura di esazione.**

(Art. 6, legge 14 giugno 1874, n. 1945; ed art. 2, ultimo comma, legge 23 agosto 1868, n. 4552). - Decorsi i quarantacinque giorni, di cui all'art. 152 <sup>(163)</sup>, si applica, per la riscossione delle tasse dovute dai concessionari delle strade ferrate, la disposizione dell'art. 1 dell'allegato *B* della legge del 19 aprile 1872, n. 759 (serie 2<sup>a</sup>) <sup>(164)</sup>, 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 stabilita dalla legge del 26 agosto 1868, n. 4548 <sup>(165)</sup>, e del privilegio di cui all'art. 1957 del codice civile <sup>(166)</sup>.

---

(163) Vedi, ora, il *R.D.L. 12 novembre 1936, n. 2142*.

(164) Recava provvedimenti finanziari. Vedi, ora, il *R.D.L. 12 novembre 1936, n. 2142*.

(165) Recava norme per la riscossione delle pene pecuniarie e delle spese di giustizia relative ai procedimenti contravvenzionali in materia di dazi di confine, di dazi di consumo e di monopoli fiscali. Vedi, ora, la *L. 25 settembre 1940, n. 1424*; gli artt. 20-100, *R.D. 14 settembre 1931, n. 1175*; e la *L. 17 luglio 1942, n. 907*.

(166) Ora, art. 2752 c.c. 1942.

---

## PARTE PRIMA

### Disposizioni relative alle ferrovie

#### TITOLO VII

#### Disposizioni tributarie

#### Capo II - Registro e bollo <sup>(167)</sup>

*(giurisprudenza di legittimità)*

#### **156.** *Tassa di registro.*

(Art. 292, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. *F*). - Gli atti relativi all'acquisto e alla espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione 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.



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

(Art. 5, legge 29 giugno 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 <sup>(168)</sup> 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.

---

(167) Vedi la nota 100/a al titolo VII.

(168) Ora lire 2.000, per effetto dell'art. 1, *L. 21 luglio 1961, n. 707*, recante modificazioni alle tasse fisse minime di registro ed ipotecarie.

---

### **157.** *Tassa di bollo sui biglietti e riscontri.*

(Art. 20, n. 5, testo unico di legge 4 luglio 1897, n. 414). - Sono soggetti alla tassa di centesimi cinque, qualunque sia la dimensione della carta, i biglietti per il trasporto non gratuito dei viaggiatori sulle ferrovie, e quelli di riscontro pel trasporto e per la consegna delle merci e dei bagagli a grande e piccola velocità <sup>(169)</sup>.

---

(169) La tassa di bollo è ora compresa nelle tasse erariali previste dai precedenti artt. 149 e 150, per effetto dell'art. 7, *R.D.L. 29 gennaio 1922, n. 40*.

---

### **158.** *Tassa di bollo per gli abbonamenti.*

(Art. 66, ultimo comma testo unico di legge 4 luglio 1897 n. 414, ed art. 16, *legge 30 giugno 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'importo dei biglietti o riscontri stessi, nella misura dell'1,50 per cento, quando si tratti di trasporti a grande velocità, e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità <sup>(170)</sup>.

---

(170) Vedi, ora, gli artt. 7, R.D.L. 9 gennaio 1922, n. 40 e 9 della tariffa allegata al *D.Lgs. 7 maggio 1948, n. 1173*.

---

### **159. Sovratassa.**

(Articolo unico, legge 27 giugno 1909, n. 411 e art. 1, primo comma, legge 28 luglio 1911, n. 842). - Allo scopo, di cui al primo comma dell'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 <sup>(171)</sup>, è stabilita, sino a tutto l'anno solare 1923, una sovratassa di centesimi cinque alla tassa di bollo dovuta sui biglietti per trasporto di viaggiatori sulle ferrovie e sui piroscafi, nonché sui riscontri, pel trasporto di bagagli e merci, sulle ferrovie, sulle polizze di carico e sulle lettere di vettura emesse nel Regno e provenienti dall'estero.

La stessa sovratassa di centesimi cinque è dovuta per i biglietti di abbonamento e pei biglietti e riscontri relativi a trasporti di viaggiatori e di merci sulle ferrovie in esercizio economico, di che agli artt. 143 e 158 del presente testo unico.

(Art. 1, secondo comma, legge 28 luglio 1911, n. 842). - Dal 10 gennaio 1912 i relativi proventi sono destinati anche agli scopi menzionati nella legge 28 luglio 1911, n. 842 <sup>(172)</sup>.

(Art. 2, terzo comma, legge 12 gennaio 1909, n. 12). - Sono esclusi dalla sovratassa tutti i biglietti semplici di 3<sup>a</sup> classe per le percorrenze non superiori a 10 Km. ed i biglietti di andata e ritorno di 3<sup>a</sup> classe per le percorrenze complessive fra andata e ritorno non superiori ai 20 Km.

---

(171) Recava provvedimenti a favore dei territori colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(172) Recava provvedimenti a favore dei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

---

## **160. Riscossione della tassa.**

(Art. 66, testo unico di legge 4 luglio 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 <sup>(173)</sup>.

---

(173) Vedi, anche, gli artt. 10 e 11, *D.Lgs. 7 maggio 1948, n. 1173*.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO VII**

#### **Disposizioni tributarie**

#### **Capo III - Tributi e variazioni fiscali <sup>(174)</sup>**

## **161. Tributi immobiliari.**

(Art. 283, [legge 20 marzo 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.

Le fabbriche per uffici, alloggi e 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.

---

(174) Vedi la nota 100/a al titolo VII.

---

### **162.** *Esenzione dal dazio consumo.*

(Artt. 25 e 26, [legge 6 luglio 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. decreto 17 giugno 1909, n. 455 <sup>(175)</sup>, sono determinate le dipendenze delle stazioni ed è disciplinata la sorveglianza nei riguardi del dazio consumo.

---

(175) Recava il regolamento per la riscossione dei dazi interni di consumo. Vedi, ora, il [R.D. 30 aprile 1936, n. 1138](#).

---

### **163.** *Variazioni fiscali successive.*

(Art. 294, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Non è mai ammesso alcun reclamo dei concessionari delle ferrovie pubbliche pel fatto di modificazioni che

possano venire introdotte ne' diritti di pedaggio, nei dazi pubblici o nelle tariffe doganali che si stabiliscano dopo le concessioni.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO VIII**

##### **Disposizioni di polizia**

###### **164. Ingresso nelle piazze delle stazioni.**

(Art. 301, [legge 20 marzo 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 annesse alle stazioni delle ferrovie pubbliche sono sottoposti a regolamenti di ordine pubblico, da approvarsi dal Ministero dei lavori pubblici

<sup>(176)</sup>.

(Art. 35, [L. 27 dicembre 1896, n. 561](#); ed art. 1, lettera f), [L. 15 luglio 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, gli agenti della forza pubblica, della pubblica sicurezza e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato che verranno indicati dal Ministero dei lavori pubblici, il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure speciali di precauzione] <sup>(177)</sup>.

---

<sup>(176)</sup> Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7. Vedi, anche, il [R.D.L. 18 gennaio 1932, n. 43](#), ed il R.D.L. 1° dicembre 1934, n. 2040.

<sup>(177)</sup> Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

**165.** *Allontanamento dalla ferrovia.*

(Art. 303, [L. 20 marzo 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] <sup>(178)</sup>.

---

(178) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

**166.** *Agenti ferroviari e polizia stradale.*

(Articolo 44, [L. 27 dicembre 1896, n. 561](#); ed art. 1, lettera f), [L. 15 luglio 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] <sup>(179)</sup>.

---

(179) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

**167.** *Obblighi dei viaggiatori.*

(Art. 309, [L. 20 marzo 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] <sup>(180) (181)</sup>.

---

(180) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

(181) Vedi, anche, il [R.D. 9 maggio 1926, n. 1059](#).

---

### **168. Contravvenzioni e pene.**

(Art. 310, [L. 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F; ed art. 20, n. 3, R.D. 1° dicembre 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. 12.000 <sup>(182)</sup>, 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 artt. 65, 66, 67, 68, 69 e 70 del presente testo unico] <sup>(183) (184)</sup>.

---

(182) L'originaria misura della sanzione pecuniaria, fissata in L. 300, deve ritenersi così aumentata per effetto dell'art. 3, [L. 12 luglio 1961, n. 603](#). Il presente articolo è stato abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#); pertanto le sanzioni indicate nello stesso articolo non hanno subito ulteriori modifiche.

(183) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

(184) Comma così sostituito dall'art. 12, [D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771](#), recante norme sul decentramento dei servizi del Ministero dei trasporti.

---

### **169. Opposizioni e resistenza.**

(Art. 311, [L. 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F; ed art. 20, n. 3, R.D. 1° dicembre 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 lire 2.000] <sup>(185)</sup> <sup>(186)</sup>.

---

(185) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

(186) L'originaria misura della sanzione pecuniaria, fissata in L. 50, deve ritenersi così aumentata per effetto dell'art. 3, *L. 12 luglio 1961, n. 603*. Il presente articolo è stato abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*; pertanto le sanzioni indicate nello stesso articolo non hanno subito ulteriori modifiche.

---

### **170.** *Abbandono del posto.*

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

---

### **171.** *Arresto preventivo.*

(Art. 6, *L. 25 giugno 1909 n. 372*.) - [In occasione di un sinistro ferroviario non sono soggetti, purché immuni dal dolo e purché non abbandonino il servizio, all'arresto preventivo, comminato per la flagranza del 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 e 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] <sup>(187)</sup>.

---

(187) Abrogato dal *D.P.R. 4 luglio 1980, n. 575*.



---

## **172. Rimozione di cadaveri.**

(Artt. 7 e 11, [L. 25 giugno 1909, n. 372.](#)) - [Qualora in seguito ad incidente ferroviario o per qualsiasi altra causa, anche ignota, si rinvenivano sulla sede ferroviaria, ed in posizione tale da interessare la libera circolazione dei treni, dei cadaveri, questi possono essere rimossi, anche prima dell'intervento dell'autorità giudiziaria, previo accertamento e descrizione delle precise condizioni in cui furono rinvenuti, a cura dei funzionari, ufficiali e sottufficiali di pubblica sicurezza, degli ufficiali e sottufficiali dei carabinieri o del sindaco del luogo o di chi ne fa le veci nell'esercizio delle funzioni di autorità locali di pubblica sicurezza <sup>(188)</sup>.

Uguale facoltà è attribuita ai graduati e agenti della polizia ferroviaria e dei carabinieri in servizio di polizia ferroviaria, qualora non sia possibile il tempestivo intervento di una delle predette autorità, in relazione alle necessità dell'esercizio <sup>(189)</sup>.

Eguali facoltà, e sotto la stessa condizione 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 divieto dell'autorità giudiziaria, che sarà però revocato appena compiuti, con precedenza su ogni altra indagine, gli accertamenti ed i rilievi del caso] <sup>(190)</sup>.

---

**(188)** L'articolo unico, [L. 4 marzo 1969, n. 89](#) (Gazz. Uff. 9 aprile 1969, n. 90) ha modificato l'originario primo comma con gli attuali commi primo e secondo.

**(189)** L'articolo unico, [L. 4 marzo 1969, n. 89](#) (Gazz. Uff. 9 aprile 1969, n. 90) ha modificato l'originario primo comma con gli attuali commi primo e secondo.

**(190)** Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

## **173. Atti d'inchiesta.**

(Artt. 4 e 11, [legge 25 giugno 1909, n. 372.](#)) - Salvo il disposto dell'articolo 180 del codice penale <sup>(191)</sup>, 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 <sup>(192)</sup>.

---

(191) Ora, art. 361 c.p. 1930.

(192) La Corte costituzionale, con [sentenza n. 53 del 3 giugno 1966](#), ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del presente articolo.

---

#### **174. Verballi di accertamento.**

(Art. 314, secondo, terzo e quarto comma, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F; e art. 1, lettera a), [legge 15 luglio 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, gl'ingegneri e tutti gli altri agenti applicati all'esercizio, alla custodia ed alla manutenzione delle ferrovie.

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

Per la legalità di detti verbali, gl'impiegati ed agenti di ogni grado, applicati alle ferrovie concesse all'industria privata, debbono essere giurati nelle forme volute dalla legge] <sup>(193)</sup> <sup>(194)</sup>.

---

(193) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

(194) Vedi, anche, il [D.Lgs.Lgt. 25 maggio 1945, n. 344](#).

---

#### **175. Conferma dei verbali.**

(Art. 315, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F; e art. 1, lettera a), [legge 15 luglio 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] <sup>(195)</sup>.

---

(195) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**176.** *Forza probante dei verbali.*

(Art. 316, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F; e art. 20, R. decreto 1° dicembre 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] <sup>(196)</sup>.

---

(196) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**177.** *Polizia delle ferrovie private.*

(Art. 318, primo comma, *legge 20 marzo 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] <sup>(197)</sup>.

---

(197) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

## TITOLO IX

### Fine della concessione

#### Capo I - Decadenza

**178.** *Ritardo nell'inizio dei lavori oltre il termine dell'atto di concessione.*

(Art. 250, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Se alla scadenza del termine accordato dagli atti di concessione per l'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie pubbliche, e, dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici <sup>(198)</sup> 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 metà è devoluta al Governo, a meno che non facciano legalmente constare d'impedimenti provenienti 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 della intiera cauzione primordiale prestata alla stipulazione dell'atto di concessione.

---

(198) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

**179.** *Ritardo oltre il biennio.*

(Art. 3, [legge 30 aprile 1899, n. 168](#)). - Indipendentemente dalle disposizioni dell'articolo precedente, il concessionario di una ferrovia pubblica, concessa e sovvenzionata a' termini del presente testo unico 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 all'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 la dichiarazione di decadenza non è ammesso alcun gravame <sup>(199)</sup>.

---

(199) Per altre ipotesi di decadenza vedi gli artt. 5, [D.Lgs.C.P.S. 10 luglio 1947, n. 787](#) e 8, [L. 2 agosto 1952, n. 1221](#).

---

**180.** *Ritardo per l'apertura dell'esercizio.*

(Articolo 251, [legge 20 marzo 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 piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto legalmente constare di 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.** *Asta pubblica.*

(Art. 252, [legge 20 marzo 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 capitolati 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 <sup>(200)</sup>.

---

(200) Vedi, ora, gli artt. 14 e 15, [R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#).

---

**182.** *Aggiudicazione e prezzo.*

(Art. 253, [legge 20 marzo 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 di cauzione definitiva che sia già stata restituita <sup>(201)</sup>.

---

(201) Vedi, ora, gli artt. 14 e 15, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150*.

---

### **183. Secondo incanto e decadenza.**

(Art. 254, *legge 20 marzo 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 <sup>(202)</sup>.

---

(202) Vedi, ora, gli artt. 14 e 15, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150*.

---

*(giurisprudenza di legittimità)*

### **184. Interruzione dell'esercizio.**

(Art. 255, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F). - 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 <sup>(203)</sup> (ispettorato generale ferrovie, tramvie e automobili) <sup>(204)</sup>, prefigge un termine perentorio al concessionario per il ristabilimento regolare del servizio. Scaduto tale termine il concessionario che non abbia adempiuto all'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 <sup>(205)</sup> 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.

In ogni caso la gestione governativa può essere effettuata fino a quando le condizioni per la riconsegna della linea al concessionario, o, 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 <sup>(206)</sup>.

---

(203) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, per effetto del *D.Lgt. 12 dicembre 1944, n. 413*, che ha ripartito il Ministero delle comunicazioni in Ministero dei trasporti e Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e della *L. 30 gennaio 1963, n. 141*, che ha modificato la denominazione del Ministero dei trasporti e istituito l'Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il suddetto ministero.

(204) Ora, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per effetto del *R.D. 5 maggio 1941, n. 370*, recante norme sul riordinamento dei servizi e dei ruoli del personale di detto ispettorato.

(205) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(206) Articolo così modificato e completato dall'art. 1, *R.D.L. 4 giugno 1936, n. 1336*.

---

## **185. Proroghe.**

(Art. 256, *legge 20 marzo 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 indipendenti, sono determinate dal Ministero dei lavori pubblici <sup>(207)</sup> 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 <sup>(208)</sup> gli avvenimenti o le cause qualunque che abbiano impedito l'adempimento delle stipulate condizioni, e ciò dentro 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.

---

(207) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(208) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO IX**

##### **Fine della concessione**

##### **Capo II - Scadenza**

**186.** *Obblighi del concessionario.*

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

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.

---

---

**187. Diritti del concessionario.**

(Art. 249, [legge 20 marzo 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 <sup>(209)</sup>.

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.

---

(209) Vedi, anche, l'art. 16, [L. 2 agosto 1952, n. 1221](#).

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

**TITOLO IX**

**Fine della concessione**

**Capo III - Riscatto**

**Sezione I - Ferrovie concesse prima della [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)**

*(giurisprudenza di legittimità)*

**188. Riscatto dopo il trentennio.**

(Art. 284, [legge 20 marzo 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 alla 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.

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 ragguglio del 5 per cento da pagarsi all'atto del riscatto <sup>(211)</sup>.

---

(210) Recava norme sulla concessione e costruzione di ferrovie.

(211) Vedi, anche, gli artt. 31-32 e 34, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150* e 16, *L. 2 agosto 1952, n. 1221*.

---

### **189.** *Proroghe di termine di riscatto.*

(Art. 8, ultimo comma, *legge 12 luglio 1908, n. 444*.) - Per le linee concesse prima della *legge 12 luglio 1908, n. 444* <sup>(212)</sup> 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.

---

(212) Recava norme sulla concessione e costruzione di ferrovie.

---

## Disposizioni relative alle ferrovie

### TITOLO IX

#### Fine della concessione

#### Capo III - Riscatto

#### Sezione II

#### Concessioni posteriori alla *legge 12 luglio 1908, n. 444* <sup>(213)</sup>

#### **190.** *Riscatto prima del trentennio.*

(Art. 8, primi cinque commi, *legge 12 luglio 1908, n. 444*.) - Nelle concessioni di costruzione e di esercizio posteriori alla *legge 12 luglio 1908, n. 444* <sup>(214)</sup>, se altro termine più o meno lungo non sia stato fissato dall'atto di concessione, lo Stato ha facoltà di provvedere, 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 per cento del capitale di primo impianto o del capitale azionario, di cui all'art. 48;

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 per cento delle somme determinate a norma delle lettere a), b), c).

Le quote d'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 d'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 di amministrazione delle ferrovie di Stato, ed i relativi pareri debbono essere presentati al Parlamento insieme all'atto di diffida, di cui all'articolo 193.

---

(213) Recava norme sulla concessione e costruzione di ferrovie.

(214) Recava norme sulla concessione e costruzione di ferrovie.

---

### **191. Riscatto dopo il trentennio.**

(Art. 8, sesto comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#).) - Trascorsi trent'anni dal giorno in cui una ferrovia pubblica, concessa all'industria privata dopo la [legge 12 luglio 1908, n. 444](#) <sup>(215)</sup>, è stata aperta al 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 o collegate da un solo capo ad altre linee ferroviarie o di navigazione;

2° alle condizioni dell'art. 188 o a quelle dell'art. 190, a scelta del Governo, per le ferrovie collegate da entrambi i capi ad altre linee ferroviarie o di navigazione.

---

(215) Recava norme sulla concessione e costruzione di ferrovie.

---

### **192. Arbitrato.**

(Art. 8, settimo ed ottavo comma, [legge 12 luglio 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 <sup>(216)</sup>, 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, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Non procedendosi al riscatto, le spese dell'arbitrato sono a carico dello Stato <sup>(217)</sup>.

---

(216) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(217) Vedi, anche, l'art. 32, [R.D.L. 2 agosto 1929, numero 2150.](#)

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO IX**

##### **Fine della concessione**

##### **Capo III - Riscatto**

##### **Sezione III**

##### **Procedure per il riscatto**

#### **193. Diffida.**

(Art. 9, primi due commi, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Il riscatto deve sempre essere preceduto da un atto di diffida in nome dei Ministri del tesoro e dei lavori pubblici <sup>(218)</sup>, notificato al concessionario od al subconcessionario almeno un anno prima della data indicata per la sua effettuazione.

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 <sup>(219)</sup> entro tre mesi dalla data della determinazione arbitrale, di cui al precedente articolo.

(Art. 2, tre ultimi commi, [legge 7 luglio 1907, n. 429](#); e art. 1, lettera s), [legge 15 luglio 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 <sup>(220)</sup>.

---

(218) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(219) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(220) Vedi, anche, l'art. 31, *R.D.L. 2 agosto 1929, numero 2150*.

---

**194. Personale delle ferrovie riscattate.**

(Articolo 10, *legge 12 luglio 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 esercitate dallo Stato.

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

**TITOLO IX**

**Fine della concessione**

**Capo IV - Assunzione dell'esercizio da parte dello Stato**

**195. Assunzione per decreto Reale e per legge.**

(Art. 2, primo e secondo comma, *legge 7 luglio 1907, n. 429*.) - L'assunzione dell'esercizio di ferrovie da parte dello Stato, che avvenga per decadenza 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 <sup>(221)</sup> 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, *legge 12 luglio 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 <sup>(222)</sup>.

---

(221) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(222) Vedi anche l'art. 184 del presente T.U.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO IX**

##### **Fine della concessione**

##### **Capo V - Proroga dell'esercizio privato**

###### **196. Proroga.**

(Art. 2, terzo comma, [legge 7 luglio 1907, n. 429](#).) - La proroga dell'esercizio privato, se dipendente da concessione o convenzione, è autorizzata con legge speciale.

---

## **PARTE PRIMA**

### **Disposizioni relative alle ferrovie**

#### **TITOLO X**

##### **Vigilanza e sindacato**

##### **Capo I - Organi governativi**

###### **197. Ispettori governativi.**

(Art. 287, legge 20 marzo 1895, n. 2248, all. *F*; e art. 1, lettera *a*), [legge 15 luglio 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 adempiute le condizioni ed obblighi imposti dal presente testo unico 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 di 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 d'ordine pubblico.

(Art. 278, secondo comma, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F; ed art. 1, lettera a), [legge 15 luglio 1909, n. 524](#).) - I funzionari governativi d'ispezione hanno libera circolazione sulle linee concesse.

---

### **198.** *Personale d'assistenza per le costruzioni.*

(Art. 3, penultimo comma, [legge 12 luglio 1908](#), n. 444). - Al personale di assistenza occorrente per la vigilanza sulla costruzione delle ferrovie concesse provvede il Ministro dei lavori pubblici <sup>(223)</sup> coi fondi stanziati nel bilancio dei lavori pubblici.

---



(223) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

**199.** *Spese di sorveglianza.*

(Art. 288, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F; e art. 1, lettera a), [legge 15 luglio 1909, n. 524](#).) - Le spese tutte di visite, di sorveglianza e di collaudazione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, [non ch ] 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 <sup>(224)</sup>.

---

(224) Per la misura dei contributi nelle spese di sorveglianza governativa vedi la [L. 9 marzo 1949, n. 106](#).

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

**TITOLO X**

**Vigilanza e sindacato**

**Capo II - Vigilanza**

**200.** *Disposizioni dell'Amministrazione.*

(Articolo 289, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - I concessionari di ferrovie pubbliche sono sottoposti all'osservanza non solo delle prescrizioni del presente testo unico 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, pu  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 avr  cagionate la esecuzione del testo unico di legge, regolamenti, misure e disposizioni anzidetti.

---

---

**201.** *Modificazioni alle proposte dei concessionari.*

(Art. 298, [legge 20 marzo 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 d'urgenza, intender questi nelle loro osservazioni prima di prescrivere le modificazioni.

---

---

**202.** *Prescrizioni al concessionario.*

(Art. 16, legge 16 giugno 1907, n. 540). - Per le ferrovie concesse all'industria privata il Ministero dei lavori pubblici <sup>(225)</sup>, 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;

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.

Non ottemperandosi dal concessionario nel termine fisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici <sup>(226)</sup> 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.

Le note delle spese sono rese esecutive dal prefetto <sup>(227)</sup>.

---

(225) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(226) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(227) Vedi, anche, l'art. 30, [R.D.L. 2 agosto 1929, numero 2150](#).

---

### **203. Sospensione della sovvenzione.**

(Art. 9, legge 16 giugno 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 artt. 202, 209 e 211 del presente testo unico di legge.

La sospensione di pagamento è limitata alla sola parte di sovvenzione disponibile, a norma degli artt. 36 e 37 del presente testo unico. 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. Contravvenzioni per la vigilanza.**

(Articolo 291 comma primo [legge 20 marzo 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 <sup>(228)</sup>, 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, non viene steso verbale per l'ulteriore procedimento presso i tribunali ordinari.

(Art. 11, codice penale; art. 291, comma secondo, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F; e art. 1, lettera a), [legge 15 luglio 1909, n. 524](#).) (Art. 291, comma terzo, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Tali contravvenzioni sono punite con sanzioni amministrative da lire 60.000 a lire 400.000 <sup>(229)</sup>.

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 che vengono rimosse a carico dei concessionari, come in materia di contribuzioni pubbliche.

---

(228) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(229) La sanzione originaria dell'ammenda è stata sostituita, da ultimo, con la sanzione amministrativa dall'art. 32, *L. 24 novembre 1981, n. 689*. L'importo della sanzione è stato così elevato dall'art. 3, *L. 12 luglio 1961, n. 603*, nonché dall'art. 114, primo comma, in relazione all'art. 113, primo comma, della citata *L. 24 novembre 1981, n. 689*.

---

## **205. Verbale di contravvenzione.**

(Art. 314, primo comma, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. F; e art. 1, lettera a), *legge 15 luglio 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.

---

# **PARTE PRIMA**

## **Disposizioni relative alle ferrovie**

### **TITOLO X**

#### **Vigilanza e sindacato**

#### **Capo III - Disposizioni speciali pei ritardi dei treni**

## **206. Contravvenzioni.**

(Artt. 42 e 58, regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687; art. 1, *legge 21 dicembre 1899, n. 446*; e art. 1, lettera g), *legge 15 luglio 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 sanzioni amministrative <sup>(230)</sup> 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 L. 20.000;

dai 30 ai 40 minuti primi inclusivi l'ammenda è di L. 30.000;

maggiori di 40 minuti primi inclusivi l'ammenda è di L. 40.000;

2° per i 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 L. 8.000;

dai 30 ai 40 minuti primi l'ammenda è di L. 20.000;

dai 40 ai 50 minuti primi l'ammenda è di L. 28.000;

maggiori di 50 minuti primi l'ammenda è di L. 40.000;

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 L. 8.000;

maggiori di un'ora l'ammenda è di L. 20.000;

4° per le linee, il cui percorso totale è minore di chilometri 50 il limite di tolleranza, per ciascun caso precedentemente dichiarato è diminuito del quarto] <sup>(231)</sup>.

---

(230) Le sanzioni riportate nell'articolo sono state così aumentate mediante elevazione di quaranta volte degli importi originari per effetto dell'art. 3, *L. 12 luglio 1961, n. 603*. La sanzione originaria dell'ammenda è stata sostituita con la sanzione amministrativa dall'art. 1, *L. 24 dicembre 1975, n. 706*, poi abrogata dall'art. 42, *L. 24 novembre 1981, n. 689*. Il presente articolo è stato abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*; pertanto le sanzioni indicate nell'articolo stesso non hanno subito ulteriori modifiche, né su di esse hanno influito le successive norme di depenalizzazione.

(231) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

(Art. 2, [legge 21 dicembre 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] <sup>(232)</sup>.

---

(232) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.](#)

---

## **208. Procedura amministrativa.**

(Art. 3, [legge 21 dicembre 1899, n. 446.](#)) - [Elevato il verbale di contravvenzione, dieci giorni almeno prima di promuovere l'azione penale, viene data 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] <sup>(233)</sup>.

---

(233) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.](#)

---

# **PARTE PRIMA**

## **Disposizioni relative alle ferrovie**

### **TITOLO X**

#### **Vigilanza e sindacato**

##### **Capo IV - Sindacato**

## **209. Comunicazione della situazione patrimoniale e del conto dell'esercizio.**

(Art. 18, [legge 16 giugno 1907, n. 540.](#)) - Dai concessionari di ferrovie debbono essere ogni anno comunicati al Ministero dei lavori pubblici <sup>(234)</sup> la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio, redatti secondo norme da stabilirsi dal Ministero dei lavori pubblici <sup>(235)</sup> d'accordo col Ministero del tesoro, relativi ad ogni linea e 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 <sup>(236)</sup> debbono 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 d'amministrazione.

---

(234) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(235) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(236) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

## **210. Osservazioni del Ministero.**

(Art. 19, legge 16 giugno 1097, n. 540). - Il Ministro dei lavori pubblici <sup>(237)</sup>, 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 d'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.

---

(237) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

### **211. Ispezione contabile.**

(Art. 20, legge 16 giugno 1907, n. 540). - Il concessionario di ferrovie non può opporsi a che il Ministero dei lavori pubblici <sup>(238)</sup> faccia ispezionare tutti gli atti, registri 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.

---

(238) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

### **212. Contravvenzioni.**

(Art. 21, legge 16 giugno 1907, n. 540). - Le contravvenzioni alle disposizioni degli artt. 209 e 211 del presente testo unico di legge sono punite con la sanzione amministrativa estensibile fino a L. 300.000 e, in caso di recidiva, fino a L. 600.000 <sup>(239)</sup>.

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

---

(239) La sanzione originaria dell'ammenda è stata sostituita, da ultimo, con la sanzione amministrativa dall'art. 32, L. 24 dicembre 1981, n. 689. L'importo della sanzione è stato così elevato dall'art. 3, [L. 12 luglio 1961](#), n. 603, nonché dall'art. 114, primo comma, in relazione all'art. 113, primo comma, della citata [L. 24 novembre 1981, n. 689](#).

---

### **213. Contabilità e liquidazione della costruzione.**

(Art. 14, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#); e art. 1, lettera u), [legge 15 luglio 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 <sup>(240)</sup> 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.



Nelle concessioni posteriori alla [legge 12 luglio 1908, n. 444](#) <sup>(241)</sup>, valgono le stesse disposizioni per i lavori in aumento patrimoniale.

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

---

(240) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(241) Recava norme sulla concessione e costruzione di ferrovie.

---

## PARTE PRIMA

### Disposizioni relative alle ferrovie

#### TITOLO X

#### Vigilanza e sindacato

#### Capo V - Equo trattamento del personale

##### **214.** *Obblighi dei concessionari.*

(Art. 21, [legge 30 giugno 1906, n. 272](#).) - Ogni amministrazione deve stabilire e sottoporre all'approvazione del Ministro dei lavori pubblici <sup>(242)</sup> le norme per un equo trattamento del personale, nonché le pene disciplinari e le formalità per la loro applicazione, con disposizioni analoghe a quelle che valgono per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a norma dell'art. 18 della legge 22 agosto 1905, n. 137 <sup>(243)</sup>, ferme restando le disposizioni delle vigenti leggi per l'assicurazione contro gl'infortuni sul lavoro.

Salvo il disposto dell'articolo seguente esse devono iscrivere alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai il personale stabile ed in prova addetto all'esercizio, al quale possa applicarsi l'art. 13 del testo unico di legge 30 maggio 1907, n. 376. 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 testo unico di legge, e per le assicurazioni del rimanente personale sono stipulate

apposite convenzioni fra le Amministrazioni ferroviarie e la Cassa nazionale di previdenza.

Il contributo a carico delle Amministrazioni, nei versamenti da farsi alla Cassa nazionale per conto degli iscritti nei ruoli degli operai e per conto degli assicurati, non può essere inferiore al 4 per cento delle paghe per i primi, e al 6 per cento 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 addetti ai servizi attivi possono chiedere la chiusura e la liquidazione del conto individuale appena abbiano compiuti i 55 anni di età <sup>(244)</sup>.

---

(242) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(243) Recava provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

(244) Per il trattamento giuridico ed economico del personale delle ferrovie concesse all'industria privata e ad enti pubblici vedi la voce Trasporto (personale addetto ai pubblici servizi di).

---

## **215. Approvazione governativa.**

(Art. 22, *legge 30 giugno 1906, n. 272.*) - 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.

L'approvazione governativa è accordata mediante decreto reale, promosso dal Ministro di agricoltura, industria e commercio <sup>(245)</sup>, sentito il Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali.

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 l'osservanza dei limiti stabiliti per la ritenuta e per il contributo dall'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 testo unico di legge 30 maggio 1907, n. 376 <sup>(246)</sup>.

---

(245) Ora, Ministro del lavoro e della previdenza sociale per effetto del *R.D. 5 luglio 1923, n. 1439* che ha riunito in un unico Ministero denominato Ministero dell'economia nazionale, i servizi e gli uffici dipendenti dai Ministeri dell'agricoltura e dell'industria, del commercio e del lavoro; del *R.D. 27 settembre 1929, n. 1663*, contenente la ripartizione dei servizi già di competenza del Ministero dell'economia nazionale fra il Ministero dell'agricoltura e delle foreste ed il Ministero delle corporazioni; del *R.D. 9 agosto 1943, n. 718*, che ha modificato la denominazione del Ministero delle corporazioni in quella di Ministero dell'industria, commercio e lavoro; del *D.Lgt. 21 giugno 1945, n. 377*, che ha ripartito quest'ultimo Ministero in Ministero dell'industria e del commercio e Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

(246) Vedi nota 156 all'art. 214.

---

## PARTE PRIMA

### Disposizioni relative alle ferrovie

#### TITOLO XI

#### Disposizioni finali

#### Capo I - Disposizioni generali

#### **216.** *Regolamenti governativi.*

(Art. 26, *legge 30 giugno 1906, n. 272.*) - [Con i 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 testo unico 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 <sup>(247)</sup>.

I regolamenti possono comminare sanzioni amministrative fino a L. 80.000 <sup>(248)</sup> per le contravvenzioni in essi contemplate] <sup>(249)</sup> <sup>(250)</sup>.

---

(247) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(248) L'originaria misura della pena, fissata in lire 2.000, deve ritenersi così aumentata per effetto dell'art. 3, *L. 12 luglio 1961, n. 603*. La sanzione originaria dell'ammenda è stata sostituita con la sanzione amministrativa dall'art. 1, *L. 24 dicembre 1975, n. 706*, poi abrogata dall'art. 42, *L. 24 novembre 1981, n. 689*. Il presente articolo è stato abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*; pertanto la sanzione indicata nell'articolo stesso non ha subito ulteriori modifiche, né su di essa hanno influito le successive norme di depenalizzazione.

(249) Vedi, ora, il *R.D.L. 18 gennaio 1932, n. 43*, il R.D.L. 1° dicembre 1934, n. 2040 e il *R.D. 9 maggio 1926, n. 1059*.

(250) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

## **217. Elenco delle ferrovie pubbliche.**

(Art. 20, *legge 30 giugno 1906, n. 272*.) - Il Ministro dei lavori pubblici <sup>(251)</sup>, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, 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 testo unico 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 con decreto Reale a cura del Ministro dei lavori pubblici <sup>(252)</sup>.

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 <sup>(253)</sup> provvede promuovendo il relativo decreto Reale colla procedura prevista dai precedenti capoversi.

---

(251) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(252) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(253) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

**218.** *Elenco e relazione annua.*

(Art. 3, legge 30 giugno 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 testo unico di legge.

---

**219.** *Norme di legge aventi carattere generale.*

(Art. 1, penultimo comma, *legge 15 luglio 1909*, n. 524). - L'inclusione nel presente testo unico delle disposizioni in esso comprese non limita alle sole ferrovie concesse all'industria privata l'applicazione delle norme di legge aventi carattere generale.

---

---

**PARTE PRIMA**

**Disposizioni relative alle ferrovie**

**TITOLO XI**

**Disposizioni finali**

**Capo II - Disposizioni speciali** <sup>(254)</sup>

**Sezione I - Disposizioni per le ferrovie concesse in base a leggi speciali**

**220.** *Ferrovie complementari: sussidio massimo.*

(Art. 7, primo comma, legge 4 dicembre 1902, n. 506; e art. 1 lettera k), [legge 15 luglio 1909, n. 524](#)), (Art. 5, primo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#).) - Per agevolare la costruzione delle linee complementari il sussidio dello Stato per chilometro di linea può essere elevato fino a L. 8000 per la durata e con le norme dell'art. 25 e seguenti.

Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima e ad aumentare a L. 9100 il limite massimo di cui al comma precedente.

---

(254) Le disposizioni del presente capo hanno subito numerose modificazioni attraverso i provvedimenti legislativi che hanno approvato gli atti di concessione delle linee o gruppi di linee.

---

### **221. Atti sociali.**

(Art. 4, legge 9 luglio 1905, n. 413). - Gli atti relativi alla formazione del capitale delle Società costituite o che si costituiscano per concessioni di ferrovie complementari sono soggetti alla tassa fissa di una lira.

---

### **222. Concessione di una rete o di singole ferrovie in Sicilia.**

(Art. 2, [legge 21 luglio 1911, n. 848](#).) - La concessione di linee nell'interno della Sicilia, a sezione ridotta con lo scartamento uguale a quello delle complementari sicule costruite per conto dello Stato, può essere fatta dal Governo in uno o più gruppi con una sovvenzione media chilometrica non superiore a L. 10.000 per anni 50, anche se per ciascuna linea non concorrano le condizioni prescritte dall'art. 27, comma terzo, del presente testo unico.

Indipendentemente dalle condizioni stesse può essere accordato il massimo della sovvenzione anche per linee singole in Sicilia, quando costituiscano raccordi o completamenti di linee in esercizio, od a queste colleghino regioni isolate.

Le linee concesse in base alle disposizioni del presente articolo non possono eccedere la complessiva lunghezza di chilometri 500 nel primo quinquennio dalla [legge 21 luglio 1911](#), p. 848, e di altri 300 nel secondo quinquennio.

Nel caso in cui, a rendere possibile la concessione in uno o più gruppi, dei primi 500 chilometri, fosse necessario includervi parte degli altri 300 chilometri, il Governo è autorizzato ad anticiparne la concessione, con che però, agli effetti della convenzione, questo supplemento di linea sia da considerarsi come costruito nel secondo quinquennio.

---

---

### **223. Ferrovie sarde.**

(Art. 55, legge 14 luglio 1907, n. 562; art. 5, secondo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#); art. 1, lettera r), legge 15 luglio 1908, n. 524, ed artt. 1, 4 e 10, [legge 21 luglio 1911, n. 848](#).) - Per la costruzione e l'esercizio di ferrovie in Sardegna, destinate a raccordare fra loro le due reti esistenti, a congiungere alle medesime regioni isolate e a completare i tronchi già in esercizio, il Governo del Re è autorizzato a concedere la sovvenzione chilometrica fino al limite massimo di L. 10.000 per 50 anni, indipendentemente dalle condizioni prescritte con l'articolo 27, comma terzo, del presente testo unico.

---

---

### **224. Nuove ferrovie in Basilicata e Calabria.**

(Art. 1, legge 21 luglio 1910, n. 580). - La concessione all'industria privata delle ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria comprende:

1° la costruzione e l'esercizio delle linee:

a) Bari - Grumo - Matera - Ferrandina - Pisticcivalle della Salandra-Valle del Suaro-Armento-Valle dell'Agri-Atena, escluso il primo e secondo lotto del tronco Altamura-Matera;

b) Potenza-Laurenzana-Valle del Sinni-Nova Siri, escluso il tronco Guardia Perticara-Armentosan Martino, comune alla linea precedente;

c) Gravina-Valle del Bradano-Acerenza-Avigliano;

d) Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, escluso il tronco Castrovillari-Spezzano;

e) Cosenza-Crotone per la Sila;

f) Porto Santa Venere-Monteleone-Serra Mongiana, con diramazione a Soverato;

g) Rogliano all'incontro della ferrovia Sant'Eufemia-Catanzaro;

h) Saline di Lungro alla ferrovia Jonica;

i) Gioiosa-Piana di Palmi a Gioia Tauro;

2° l'esercizio dei tronchi ora in costruzione a cura diretta dello Stato:

a) Altamura-Matera (primo e secondo lotto);

b) Castrovillari-Spezzano Albanese;

c) Pietrafitta-Rogliano;

3° l'esercizio delle seguenti linee e tronchi, previa interposizione del binario ridotto entro il normale:

a) Sicignano-Lagonegro;

b) Gravina-Altamura;

c) Pietragalla-Potenza;

d) Cosenza-Rende San Fili;

e) Rende San Fili-Sibari;

f) Soverato all'incontro della Rogliano con la Sant'Eufemia-Catanzaro;

g) Cosenza-Pietrafitta.

Per i tratti Bari-Grumo e Ferrandina-Pisticci è autorizzata la costruzione del binario ridotto indipendente, utilizzando in tutto od in parte la sede delle ferrovie di Stato <sup>(255)</sup>.

---

(255) Vedi, anche, l'art. 266 del presente T.U.

---

**225.** *Sovvenzioni.*



(Art. 2, legge 21 luglio 1910, n. 580). - Le sovvenzioni chilometriche per le linee di cui al precedente articolo, da accordarsi a norma dell'art. 26 del presente testo unico, su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sono determinate in misura che non può mai superare i limiti massimi medi indicati appresso:

a) per il periodo di tempo dal giorno successivo all'apertura all'esercizio di ogni linea o tronco sino al giorno dell'apertura all'esercizio dell'intera rete:

entro un massimo medio di L. 14.300 per la costruzione e l'esercizio delle linee indicate al n. 1 del precedente articolo;

di L. 1950 per la costruzione e l'esercizio dei tronchi indicati al n. 2;

di L. 3550 per l'utilizzazione e l'esercizio delle linee e dei tronchi indicati al n. 3;

b) entro un massimo medio di L. 10.500 per la costruzione, e di L. 1500 per l'esercizio, per il periodo di tempo che correrà dal giorno successivo all'apertura all'esercizio dell'intera rete sino al termine di 70 anni, computati dalla prima data di apertura all'esercizio di un tronco della rete stessa.

Il limite di L. 3550 e quelli di cui al comma b) del presente articolo possono essere dal Governo aumentati in corrispondenza della maggiore spesa occorrente per l'interposizione del binario ridotto entro il normale sulla Sicignano-Lagonegro e per l'esercizio promiscuo.

---

## **226.** *Prodotto lordo iniziale.*

(Art. 3, legge 21 luglio 1910, n. 580). - Il prodotto lordo iniziale medio per le linee medesime è determinato in misura non minore di L. 4000 a chilometro.

---

## **227.** *Compartecipazione dello Stato.*

(Art. 4, legge 21 luglio 1910, n. 580). - A parziale modificazione dell'art. 48 del presente testo unico ha luogo, per tali linee, la compartecipazione dello Stato:

a) ai prodotti lordi ultrainiziali, appena sia raggiunto il prodotto iniziale sui tronchi aperti all'esercizio;

b) ai prodotti netti, in misura non minore del 70 per cento, dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale, computato sul capitale azionario approvato dal Governo <sup>(256)</sup>.

---

(256) Vedi nota 34 al capo V del titolo II.

---

### **228.** *Ultimazione della rete e delle singole linee o tronchi.*

(Art. 5, legge 21 luglio 1910, n. 580). - Nell'atto di concessione sono stabiliti i termini entro i quali le singole linee o i singoli tronchi, di cui all'art. 224, dovranno essere costruiti e aperti all'esercizio, e sono stipulate opportune sanzioni per assicurare e garantire l'esatta osservanza dei termini prescritti.

L'intera rete dovrà essere compiuta e aperta all'esercizio non più tardi del 1924.

---

### **229.** *Riscatto.*

(Art. 6, legge 21 luglio 1910, n. 580). - Decorsi venti anni dal giorno fissato nell'atto di concessione, di cui all'art. 224, per l'apertura dell'intera rete all'esercizio, lo Stato avrà diritto al riscatto della rete stessa:

a) corrispondendo al concessionario la sovvenzione annua media chilometrica di sola costruzione per le rimanenti annualità;

b) acquistando il materiale mobile a prezzo di stima, depurato dalle quote di rinnovamento comprese nella sovvenzione per le rimanenti annualità.

Quando in ciascun anno del triennio precedente al riscatto l'esercizio sia stato attivo, indipendentemente dalla sovvenzione governativa, sarà inoltre corrisposta al concessionario, a titolo di premio, la somma corrispondente ad una metà del reddito netto ragguagliato al cento per cinque per la rimanente durata della concessione.

---

  

---

**230. Cauzione - Cessione.**

(Art. 7, legge 21 luglio 1910, n. 580). - La concessione, di cui all'articolo 224, non potrà aver luogo se il richiedente non avrà prestata la cauzione definitiva in misura non minore di 5.000.000 di lire e dimostrata la disponibilità dei mezzi finanziari necessari per l'intrapresa.

È vietata la concessione o subconcessione di sola costruzione.

Dopo decorsi dieci anni dall'apertura dell'intera rete al regolare servizio potranno essere ammesse, coll'autorizzazione governativa e con la garanzia dei due decimi della sovvenzione di costruzione, la cessione o subconcessione dell'impresa e la subconcessione dell'esercizio.

---

  

---

**231. Linee dello Stato concesse in solo esercizio.**

(Art. 8, legge 21 luglio 1910, n. 580). - Saranno date in consegna al concessionario le linee Sicignano-Lagonegro e Cosenza-Pietrafitta, conservando alla Sicignano-Lagonegro lo scartamento normale e l'esercizio di Stato che vi sarà mantenuto per i viaggiatori e per le merci.

Per il passaggio dei treni a scartamento ridotto sulle linee dello Stato e per quelli di Stato sulla Sicignano-Lagonegro non sarà corrisposto alcun pedaggio.

---

  

---

**232. Promiscuità dei ponti ferroviari per la viabilità ordinaria.**

(Art. 9, legge 21 luglio 1910, n. 580). - Nelle Calabrie, su domanda delle Province, il concessionario è obbligato di fare le opere necessarie per adattare i ponti delle linee ferroviarie al passaggio dei veicoli e dei pedoni.

In mancanza di accordi il maggior compenso per le opere occorrenti è determinato da arbitri.

---

---

### **233.** *Personale.*

(Art. 10, legge 21 luglio 1910, n. 580). - Per la costruzione e l'esercizio delle linee di cui all'art. 224, il concessionario deve impiegare esclusivamente italiani, con preferenza dell'elemento locale, salve le eccezioni autorizzate dal Governo per giustificati motivi.

---

---

### **234.** *Derivazioni di acque ad uso della rete.*

(Art. 11, legge 21 luglio 1910 n. 580). - Venendo richieste dal concessionario derivazioni idrauliche per adottare la trazione elettrica su alcune delle linee di cui all'art. 224, allo scopo di sopprimere tratti a dentiera, la riserva nei riguardi ferroviari può essere imposta dal Governo anche in misura maggiore di quella necessaria alla trazione, purché dal concessionario venga assunto l'obbligo di somministrare sull'eccedenza, a prezzo di costo ed in misura determinata dal Governo stesso, la quantità di energia occorrente per servizi pubblici locali.

---

---

### **235.** *Ferrovie concesse in sola costruzione.*

(Art. 2, tre ultimi commi, [legge 12 luglio 1908](#), n. 444). - Il Governo è autorizzato a concedere anche in sola costruzione le linee Asti-Chivasso, Belluno-Cadore, Borgo San Lorenzo-Pontassieve, San Vito-Motta-Portogruaro, e le relative sovvenzioni chilometriche non possono eccedere le annue L. 15.000 per la Belluno-Cadore e L. 8500 per le altre.

---

---

## PARTE PRIMA

### Disposizioni relative alle ferrovie

#### TITOLO XI

#### Disposizioni finali

#### Capo II - Disposizioni speciali

#### Sezione II

#### Disposizioni per le ferrovie non concesse in base a leggi speciali

**236.** *Ferrovie a sezione ridotta in Sicilia, Calabria e Basilicata.*

(Art. 5, legge 4 dicembre 1902, n. 506; e art. 5, quarto comma, lettera a), [legge 12 luglio 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 <sup>(257)</sup>.

---

(257) L'articolo è applicabile anche alle ferrovie complementari sarde per effetto del [R.D.L. 16 settembre 1926, n. 1702.](#)

---

**237.** *Sussidi degli enti interessati.*

(Art. 1, quarto e quinto comma, [legge 15 luglio 1906, n. 383.](#)) - Le Province 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 sovraimposta 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 sovraimposta sui terreni oltre i cinquanta centesimi dell'imposta erariale per le Province e i Comuni che non abbiano anteriormente alla [legge 15 luglio 1906, n. 383](#), raggiunto il limite legale.

(Art. 4, ultimo comma, legge 16 giugno 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 Province e dei Comuni che stabiliscono sussidi per le costruzioni di ferrovie.

---

## PARTE PRIMA

### Disposizioni relative alle ferrovie

#### TITOLO XI

#### Disposizioni finali

#### Capo III - Disposizioni transitorie

##### **238.** *Concessioni anteriori al 1865.*

(Art. 299, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F). - Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata prima della promulgazione della [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F <sup>(258)</sup>, continuano ad essere 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.

---

(258) Recante norme sui lavori pubblici.

---

##### **239.** *Separazione della sede ferroviaria dalla stradale.*

(Art. 11, terzo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#).) - Le prescrizioni dell'art. 3, relative alla separazione della sede ferroviaria da quella del carreggio, non sono applicabili alle ferrovie secondarie concesse e non ancora costruite, o non ancora concesse, ma i cui progetti e piani finanziari sono stati al 1° marzo 1908 già riconosciuti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici meritevoli d'approvazione per l'impianto su strade ordinarie senza sede separata dal carreggio.

---

**240.** *Validità dei regolamenti esistenti.*

(Art. 382, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F; e art. 1, lettera p), [legge 15 luglio 1909, n. 524](#).) - Fino a che non siano emanati i regolamenti per la completa esecuzione del presente testo unico di legge, restano in vigore i regolamenti esistenti nelle parti che al medesimo non siano contrari.

---

---

## **PARTE SECONDA**

### **Disposizioni relative alle tramvie**

#### **TITOLO I**

##### **Tramvie urbane**

###### **Capo I - Concessione del suolo stradale**

**241.** *Concessione del suolo stradale. Deposito.*

(Art. 1, primo comma, [legge 27 dicembre 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.

(Art. 40, [legge 27 dicembre 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.

---

---

## **PARTE SECONDA**

### **Disposizioni relative alle tramvie**

#### **TITOLO I**

##### **Tramvie urbane**

## Capo II - Autorizzazione dell'esercizio

### 242. *Autorizzazione dell'esercizio.*

(Art. I, secondo comma, [legge 27 dicembre 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 <sup>(259)</sup>.

---

(259) Articolo così sostituito dall'art. 13, [D.P.R. 28 giugno 1955](#), n. 771.

---

### 243. *Consenso degli enti stradali.*

(Art. 38, comma primo, [legge 27 dicembre 1896](#), n. 561.) - Le domande per l'autorizzazione <sup>(260)</sup> dell'esercizio delle tramvie a trazione meccanica debbono essere accompagnate dai documenti indicati nell'art. 18.

---

(260) Ora, deve intendersi «Concessione». Vedi nota 168 all'art. 242.

---

## PARTE SECONDA

### Disposizioni relative alle tramvie

#### TITOLO I

#### Tramvie urbane

### Capo III - Costruzione ed esercizio

### 244. *Materiale mobile ed impianto di locomozione.*

(Art. 4, [legge 27 dicembre 1896](#), n. 561.) - [L'approvazione dei tipi di materiale mobile e degli impianti di locomozione teledinamica ed elettrica è riservata all'Ispettorato compartimentale o all'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti di concessione, e deve ottenersi insieme con la concessione dell'esercizio; ovvero prima di applicarli, se trattasi di innovazioni durante l'esercizio stesso] <sup>(261) (262)</sup>.



---

(261) Articolo così sostituito dall'art. 14, *D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771*.

(262) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

#### **245. Collaudo.**

(Art. 3, *legge 27 dicembre 1896, n. 561*.) - [Ultimati i lavori si procede al relativo collaudo, col concorso di 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] <sup>(263)</sup> <sup>(264)</sup>.

---

(263) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

(264) Articolo così sostituito dall'art. 15, *D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771*.

---

#### **246. Sorveglianza governativa.**

(Art. 11, *legge 27 dicembre 1896, n. 561*.) (Art. 375, *legge 20 marzo 1865, n. 2248*, all. *F*; art. 1, lettera *f*), *legge 15 luglio 1909, n. 524*; ed art. 20, n. 3, R. decreto 1° dicembre 1889, n. 6509). - [La sorveglianza dell'esercizio, per quanto riguarda la pubblica sicurezza, spetta all'autorità governativa, e viene disciplinata con apposito regolamento.

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 ai cinque giorni o dell'ammenda non eccedente le L. 12.000] <sup>(265)</sup> <sup>(266)</sup>.

---

(265) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

(266) L'originaria misura dell'ammenda, fissata in lire 300, deve ritenersi così aumentata per effetto dell'art. 3, *L. 12 luglio 1961, n. 603*. Il presente articolo è stato abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*; pertanto le sanzioni indicate nell'articolo stesso non hanno subito ulteriori modifiche.

---

**247. Attribuzioni del prefetto.**

(Art. 7, [legge 27 dicembre 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] <sup>(267)</sup>.

---

(267) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.](#)

---

**248. Orari.**

(Art. 8, primo e secondo comma, [legge 27 dicembre 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] <sup>(268)</sup>.

---

(268) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.](#)

---

**249. Treni speciali.**

(Art. 8, ultimo comma, [legge 27 dicembre 1896, n. 561.](#)) - [Quanto ai treni speciali basta che ne sia dato avviso in tempo utile, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, al prefetto, il cui silenzio equivale ad approvazione] <sup>(269)</sup>.

---

(269) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**250. Tariffe massime.**

(Art. 10, *legge 27 dicembre 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.

---

**251. [Sospensione dell'esercizio e revoca dell'autorizzazione.**

(Art. 11, secondo comma, *legge 27 dicembre 1896, n. 561*). - È in facoltà dell'Ispettorato compartimentale o dell'ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di far sospendere, per constatati gravi motivi di sicurezza, l'esercizio della linea, sentito, ove nel caso, l'ente proprietario della strada.

Qualora il concessionario non ottemperi alla prescrizione impartitagli, l'autorità concedente può disporre la revoca della concessione] <sup>(270)</sup> <sup>(271)</sup>.

---

(270) Articolo così sostituito dall'art. 16, *D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771*.

(271) Abrogato dall'art. 104, *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

**PARTE SECONDA**

**Disposizioni relative alle tramvie**

**TITOLO II**

**Tramvie extraurbane**

**Capo I - Occupazione del suolo stradale**

**252. Consorzi e servitù coattiva.**

(Art. 17, commi primo, secondo e terzo, [legge 12 luglio 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 artt. 12 e seguenti, solo quando l'intrapresa 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 strade che nel loro complesso superino i due terzi della intera lunghezza della tramvia da costruire.

---

**253. Tratti urbani.**

(Art. 17, comma quarto, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Le tramvie extraurbane sono considerate tali anche per i tratti nell'interno degli abitati.

---

---

**PARTE SECONDA**

**Disposizioni relative alle tramvie**

**TITOLO II**

**Tramvie extraurbane**

**Capo II - Concessione governativa**

**254. Atto e durata della concessione.**

(Art. 17, comma sesto, [legge 12 luglio 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'articolo 241 <sup>(272)</sup>.

---

(272) Vedi, anche, l'art. 9, *L. 2 agosto 1952, n. 1221*.

---

**255. Sorveglianza governativa.**

(Art. 15, legge 16 giugno 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 <sup>(273)</sup> con le stesse norme stabilite per la sorveglianza delle ferrovie concesse alla industria privata.

---

(273) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

**256. Tutela del patrimonio stradale.**

(Art. 13, lettera c), legge 16 giugno 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 Province 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 riservati esclusivamente al Ministero dei trasporti la sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio, di cui al precedente articolo <sup>(274)</sup>.

---

(274) Articolo così sostituito dall'art. 17, *D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771*.

---

**257. Norme applicabili.**

(Art. 16, legge 16 giugno 1907, n. 540; art. 6, [legge 25 giugno 1909, n. 372.](#))  
- Alle tramvie extraurbane a trazione meccanica sono applicabili le disposizioni degli artt. 171 e 202.

---

---

**PARTE SECONDA**

**Disposizioni relative alle tramvie**

**TITOLO II**

**Tramvie extraurbane**

**Capo III - Sovvenzione governativa <sup>(275)</sup>**

**258. Sovvenzione.**

(Art. 18, primo e secondo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#); art. 1, ultima parte del secondo comma, legge 30 giugno 1889, n. 6183; art. 1, lettera *u*), [legge 15 luglio 1909, n. 524.](#)) - Per la costruzione e l'esercizio di tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico, il Governo è autorizzato a concedere sovvenzioni annue sino a L. 1500 a km. e per un termine non maggiore di 50 anni, sempreché le nuove tramvie non facciano concorrenza diretta e in notevole parte del loro percorso ad una linea ferroviaria delle reti principali, toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti.

Tali sovvenzioni possono essere elevate sino a L. 2000 a km. quando le tramvie:

a) attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di esercizio;

b) oppure siano destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto ad una stazione ferroviaria prossima o di più conveniente accesso, o ad un approdo marittimo, lacuale o fluviale, e richiedano una spesa d'impianto non inferiore a L. 45.000 a km. compresa la prima dotazione materiale mobile.

(Art. 1, lettera *u*), [legge 15 luglio 1909, n. 524.](#)) - Per le sovvenzioni alle tramvie extraurbane si applicano le disposizioni degli artt. 34 e 236.

---

(275) Vedi, anche, gli artt. 1, 30 e 35, *R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150* e la *L. 2 agosto 1952, n. 1221*.

---

**259.** *Atto di concessione della sovvenzione e garanzia delle obbligazioni.*

(Art. 18, terzo comma, e art. 19, *legge 12 luglio 1908, n. 444*.) - Le sovvenzioni sono accordate col decreto stesso di concessione della tramvia, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato tenendo distinta la parte attribuita alla costruzione da quella attribuita all'esercizio, secondo le disposizioni dell'art. 35; e possono essere vincolate a norma degli artt. 36, 37 e 38.

Sono pure ad esse applicabili le disposizioni degli artt. 39 e 40 del presente testo unico <sup>(276)</sup>.

---

(276) Vedi, anche, il *R.D.L. 11 novembre 1923, n. 2605*.

---

**260.** *Compartecipazione e scadenza.*

(Art. 17, comma quinto, *legge 12 luglio 1908, n. 444*.) - Nel decreto reale di concessione sono stabilite, nei casi di tramvie sovvenzionate, la misura per la compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi e la durata della concessione stessa, al termine della quale 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 <sup>(277)</sup>.

---

(277) Vedi, nota 34 al capo V del titolo II.

---

**261.** *Esenzione fiscale per le tramvie sovvenzionate.*

(Art. 21, *legge 12 luglio 1908, n. 444.*) - L'atto col quale il Governo accorda sovvenzioni a norma dell'art. 258, è soggetto alla sola tassa fissa di una lira <sup>(278)</sup>.

---

(278) Ora, lire 2.000 per effetto dell'art. 1, *L. 21 luglio 1961, n. 707.*

---

## **262. Stanziamento di bilancio.**

(Art. 18, ultimo comma, *legge 12 luglio 1908, n. 444.*) - Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici <sup>(279)</sup> i capitoli relativi alle sovvenzioni a tramvie extraurbane sono riuniti in un solo con la denominazione «sovvenzioni alle tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico» ed agli stanziamenti necessari si provvede d'anno in anno con la legge d'approvazione del bilancio stesso, nei limiti d'assegnazione stabiliti dall'art. 1 della legge 21 giugno 1906, n. 238 <sup>(280)</sup>.

---

(279) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

(280) Aumentava la spesa straordinaria consolidata da iscriversi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1905-1906 al 1920-1921.

---

## **263. Norme applicabili alle tramvie extraurbane sussidiate.**

(Artt. 9, 18, 19, 20 e 21, legge 16 giugno 1907, n. 540). - Alle tramvie extraurbane sussidiate sono applicabili gli artt. 203, 209, 210, 211 e 212.

---

## **264. Norme per la previdenza.**

(Art. 14, legge 16 giugno 1907, n. 540). - Le norme relative alla previdenza, stabilite negli artt. 214 e 215 sono estese a favore del personale delle tramvie sovvenzionate dallo Stato.



---

## PARTE SECONDA

### Disposizioni relative alle tramvie

#### TITOLO II

#### Tramvie extraurbane

#### Capo IV - Disposizioni speciali

##### **265.** *Preferenza.*

(Art. 48, *legge 15 luglio 1906, n. 383.*) - Fra due o più domande di sovvenzione riguardanti una stessa regione delle Province meridionali, della Sicilia e della Sardegna, è data la preferenza a quella avente per oggetto linee e tronchi che si completino fra loro formando una rete tramviaria, o che servano a congiungere o completare altre reti, o facciano capo a servizi esistenti.

---

##### **266.** *Sussidio massimo per l'allacciamento di abitati alla nuova rete ferroviaria calabro-lucana.*

(Art. 13, legge 21 luglio 1910, n. 580). - Il Governo è autorizzato a concedere il massimo del sussidio stabilito dall'art. 258, indipendentemente dalle condizioni di cui alle lettere *a)*, *b)* dell'articolo stesso, quando si tratti di collegare abitati alle stazioni delle nuove linee in Basilicata e Calabria, di cui all'art. 224.

---

---

## PARTE SECONDA

### Disposizioni relative alle tramvie

## TITOLO III

### Disposizioni comuni alle tramvie urbane ed extraurbane

#### Capo I - Disposizioni generali

##### **267.** *Sussidi degli enti morali.*

(Art. 38, quarto e quinto cumma, [legge 27 dicembre 1896, numero 561.](#)) - Le Province, 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'articolo 303 del testo unico di legge 21 maggio 1908, n. 269 <sup>(281)</sup>; al disposto del quale articolo può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto Reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

---

(281) Vedi, ora, gli artt. 306, 332 e 336, [R.D. 3 marzo 1934, n. 383](#), recante il T.U. della legge comunale e provinciale.

---

##### **268.** *Pubblica utilità.*

(Art. 41, [legge 27 dicembre 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.

---

## PARTE SECONDA

### Disposizioni relative alle tramvie

## TITOLO III

### Disposizioni comuni alle tramvie urbane ed extraurbane

#### Capo II - Costruzione ed esercizio

## **269.** *Sede tramviaria.*

(Art. 2, [legge 27 dicembre 1896, n. 561.](#)) - Le tramvie debbono avere la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna in brevi tratti del percorso qualche parziale deviazione.

Il binario deve essere collocato al livello del suolo stradale, in modo da recare il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio, al quale deve restare sempre riservata una zona di larghezza tale che, a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente nel caso di tramvia urbana e dell'autorità governativa nel caso di tramvia extraurbana, sia sufficiente alla libera circolazione ed al libero scambio dei veicoli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno.

Nel caso però che tale larghezza sia inferiore a quattro metri, si deve ottenere l'approvazione governativa.

La linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tramvia deve, salvo casi eccezionali riconosciuti dal Governo, distare non meno di ottanta centimetri da qualsiasi ostacolo fisso che superi metri 1,20 di altezza sul piano stradale.

(Art. 17, ultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Il presente articolo non è applicabile alle funicolari ed alle linee a cremagliera, quando sono concesse come tramvie] <sup>(282)</sup>.

---

(282) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.](#)

---

## **270.** *Comunicazioni telegrafiche e telefoniche.*

(Art. 5, [legge 27 dicembre 1896, n. 561.](#)) - Tutte le stazioni delle tramvie a trazione meccanica e le fermate che siano indicate dall'autorità governativa 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 dal Governo, il concessionario deve applicare opportuni segnali ed apparati avvisatori, previamente approvati dall'autorità governativa] <sup>(283)</sup>.

---

(283) Abrogato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.](#)

---

**271. Norme applicabili alle tramvie.**

(Art. 9, legge 4 dicembre 1902, n. 506; art. 43, [legge 27 dicembre 1896, n. 561](#); art. 7, [legge 30 giugno 1906, n. 272](#); art. 11, ultimo comma, [legge 30 giugno 1906, n. 272](#) ed art. 11, ultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#); art. 45, [legge 27 dicembre 1896, n. 561](#); ed art. 44, [legge 27 dicembre 1896, n. 561](#).) - Sono applicabili alle tramvie a trazione meccanica gli artt. 11, 51 a 56, 132, primo e secondo comma <sup>(284)</sup>.

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

---

(284) Comma così modificato dall'art. 104, [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#).

---

**272. Contributo per la sorveglianza.**

(Art. 12, primo comma, [legge 27 dicembre 1896, n. 561](#); art. 1, lettera f), [legge 15 luglio 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 venti al chilometro per le tramvie urbane, da versarsi nelle casse dello Stato quale corrispettivo delle spese di sorveglianza <sup>(285)</sup>.

---

(285) Per la determinazione dell'ammontare del contributo per la sorveglianza, vedi, ora, [L. 9 marzo 1949, numero 106](#).

---

**PARTE SECONDA**

**Disposizioni relative alle tramvie**

**TITOLO III**

## Disposizioni comuni alle tramvie urbane ed extraurbane

### Capo III - Disposizioni finali

#### **273.** *Applicabilità delle leggi sulle ferrovie.*

(Art. 47, [legge 27 dicembre 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 testo unico di legge parte prima. Ai fini dell'applicazione di tali disposizioni, alla competenza dell'Amininistrazione 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 è ad essi attribuito il potere di concessione <sup>(286)</sup>.

---

(286) Comma aggiunto dall'art. 18, [D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771.](#)

---

#### **274.** *Osservanza delle disposizioni anteriori.*

(Art. 46, primo comma, [legge 27 dicembre 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 seconda del presente testo unico di legge, in quanto non siano contrarie ai diritti esplicitamente acquisiti in forza dei patti contrattuali, o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni <sup>(287)</sup>.

---

(287) Vedi, anche, l'art. 33, [R.D.L. 2 agosto 1929, numero 2150.](#)

---

## PARTE TERZA

### Disposizioni relative agli automobili <sup>(288)</sup>

#### TITOLO I

#### Disposizioni generali

**275-277.** ... <sup>(289)</sup>.

---

(288) La parte terza è stata abrogata, per quanto riguarda gli automobili, dall'art. 37, [L. 28 settembre 1939, n. 1822](#), recante norme sugli autoservizi di linea per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione all'industria privata. Vengono riportati, pertanto, solo gli articoli ancora in vigore.

(289) La parte terza è stata abrogata, per quanto riguarda gli automobili, dall'art. 37, [L. 28 settembre 1939, n. 1822](#), recante norme sugli autoservizi di linea per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione all'industria privata. Vengono riportati, pertanto, solo gli articoli ancora in vigore.

---

## **278. Stanziamento di bilancio.**

(Art. 20, quarto comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444.](#)) - Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici <sup>(290)</sup>, i capitoli relativi ai sussidi per automobili ed altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie sono riuniti in un solo con la denominazione «sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie tra località non congiunte da ferrovie o tramvie» ed agli stanziamenti necessari si provvede di anno in anno a norma dell'art. 262.

---

(290) Ora, Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

## **279. Manutenzione stradale.**

(Art. 2, legge 12 luglio 1909, n. 524). - Allo Stato, alle Province ed ai Comuni è data facoltà di affidare agli assuntori di pubblici servizi di trasporti con automobili, o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie, la manutenzione delle strade ordinarie sulle quali debbono svolgersi i servizi; ma il corrispettivo annuo non può eccedere il limite massimo determinato di volta in volta dal Ministro dei lavori pubblici <sup>(291)</sup>, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

---

(291) Ora, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Vedi nota 4 all'art. 7.

---

**280.** ... <sup>(292)</sup>.

---

(292) La parte terza è stata abrogata, per quanto riguarda gli automobili, dall'art. 37, *L. 28 settembre 1939, n. 1822*, recante norme sugli autoservizi di linea per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione all'industria privata. Vengono riportati, pertanto, solo gli articoli ancora in vigore.

---

**281.** ... <sup>(293)</sup>.

---

(293) La parte terza è stata abrogata, per quanto riguarda gli automobili, dall'art. 37, *L. 28 settembre 1939, n. 1822*, recante norme sugli autoservizi di linea per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione all'industria privata. Vengono riportati, pertanto, solo gli articoli ancora in vigore.

---

**282.** ... <sup>(294)</sup>.

---

(294) La parte terza è stata abrogata, per quanto riguarda gli automobili, dall'art. 37, *L. 28 settembre 1939, n. 1822*, recante norme sugli autoservizi di linea per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione all'industria privata. Vengono riportati, pertanto, solo gli articoli ancora in vigore.

---

**283.** ... <sup>(295)</sup>.

---

(295) La parte terza è stata abrogata, per quanto riguarda gli automobili, dall'art. 37, *L. 28 settembre 1939, n. 1822*, recante norme sugli autoservizi di linea per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione all'industria privata. Vengono riportati, pertanto, solo gli articoli ancora in vigore.

---

## PARTE TERZA

### Disposizioni relative agli automobili

#### TITOLO II

#### Disposizioni speciali

**284.** *Manutenzione d'ufficio delle strade.*

(Articolo 52, *legge 15 luglio 1906, n. 383.*) - Nelle Province meridionali continentali ed in quelle della Sicilia e della Sardegna, nel caso che gli enti proprietari delle strade da percorrersi con le vetture automobili, i quali abbiano chiesta o consentita la concessione, non provvedano alla regolare manutenzione delle strade, il Governo può, nell'interesse del servizio pubblico, assumerla d'ufficio, salvo rivalsa a termini degli artt. 214 e 262 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto del 21 maggio 1908, n. 269 <sup>(296)</sup>.

---

(296) Vedi, ora, gli artt. 104 e 153, *R.D. 3 marzo 1934, n. 383*, recante il T.U. della legge comunale e provinciale.

---

**285-286.** ... <sup>(297)</sup>.

---

(297) Vedi nota 187 agli artt. 275-277.