

REGIO DECRETO 9 maggio 1912 , n. 1447

Col quale viene approvato il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili. (012U1447)

Vigente al : 29-6-2023

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volonta' della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'[art. 23 della legge 12 luglio 1908, n. 444](#), la [legge 15 luglio 1909, n. 524](#), [nonche' l'articolo 10 della legge 21 luglio 1911, n. 848](#), con i quali il Nostro Governo fu autorizzato a riunire in testo unico le disposizioni di legge, vigenti per le concessioni di ferrovie all'industria privata, per le tranvie e per gli automobili, coordinando tali disposizioni con le conseguenti modifiche di forma e raggruppandole organicamente in parti, titoli, capitoli e sezioni da denominarsi secondo gli argomenti;

Udito il parere del Consiglio di Stato in adunanza generale;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per l'interno, per la grazia e giustizia, per le finanze, per il tesoro, per la guerra, per l'agricoltura, industria e commercio e per le poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvato l'annesso testo unico contenente le disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addi' 9 maggio 1912.

VITTORIO EMANUELE.

Giolitti - Sacchi - Finocchiaro-Aprile -
Facta - Tedesco - Spingardi -
Nitti - Calissano.

Visto, Il guardasigilli: Finocchiaro-Aprile.

PARTE PRIMA

Disposizioni relative alle ferrovie

TITOLO I

Disposizioni preliminari

Capo I.

Distinzione

TESTO UNICO

delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili

Art. 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.

Capo II.

Ferrovie pubbliche

Art. 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.

Testo unico-art. 3

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal

precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Capo III.

Ferrovie private

Art. 4.

Categorie di ferrovie private.

(Art. 207, primi tre commi, [legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

(Art. 1, ultimo comma, [legge 30 giugno 1906, n. 272](#)).

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.

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.

Art. 5.

Servitu' coattive di passaggio.

([Art. 208, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

([Art. 300, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

Le proprietà private, che debbono intersecarsi con le ferrovie private della seconda categoria, sono soggette alla servitu' del passaggio coattivo, e coloro che costruiscono le dette strade ferrate debbono adempiere agli obblighi tutti dalla legge imposti per

l'acquisto della servitu' coattiva di acquedotto.

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'autorita' amministrativa locale e, ove d'uopo, presso chi esercita la ferrovia pubblica alla quale la ferrovia privata deve congiungersi, di avere compiuto tutto cio' che la legge prescrive per l'esercizio della servitu' attiva di passaggio nelle altrui proprieta'.

Art. 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, e' fatta con tali disposizioni da non nuocere alla liberta', sicurezza e regolarita' dei servizi ed usi pubblici relativi.

Art. 7.

Servizio pubblico su ferrovie private.

([Art. 5, comma quinto e sesto, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Al Governo e' data facolta' 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 e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Capo IV.

Derivazioni d'acque e navigazione lacuale

Art. 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](#), 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.

Art. 9.

Navigazione lacuale.

([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 e' esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le norme stabilite per le ferrovie concesse all'industria privata.

TITOLO II

Concessioni

Capo I.

Concessionari

Art. 10.

Norma generale.

(Art. 1, prima parte, [legge 29 giugno 1873, n. 1475](#)).

(Art. 4, parte seconda dell'ultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Il Governo del Re e' 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.

Alla cessione dell'esercizio di linee secondarie appartenenti allo

Stato si provvede con legge.

Art. 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.

Art. 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:

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 e dell'interno, sentito il Consiglio di Stato.

Art. 13.

Funzionamento e durata del Consorzio.

[\(Art. 8, legge 29 giugno 1873, n. 1475\).](#)

[\(Art. 10, legge 29 giugno 1873, n. 1475\).](#)

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, ne' in via amministrativa, ne' in via giudiziaria, puo' sospendere il pagamento delle rispettive quote.

Il Consorzio s'intende continuativo per tutta la durata della concessione.

Art. 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.

Art. 15.

Cessione della concessione.

([Art. 295, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

Quando la concessione della costruzione ed esercizio di una ferrovia pubblica sia stata fatta a favore di un individuo o di una società in nome collettivo, o di una società in accomandita, e' sempre in facoltà al concessionario di cedere ad una società anonima i diritti e le ragioni che gli competono, tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio e manutenzione.

In tale caso la società anonima deve costituirsi con un capitale che e' determinato dal Governo; ed e' retta da uno statuto.

Capo II.

Atto di concessione

Sezione I.

Permesso di studi

Art. 16.

((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 egli si propone di cominciarli e compierli.

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

Art. 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 ne' un diritto di prelazione, ne' alcuna altra ragione esclusiva per il conseguimento della concessione, ma solo la facolta' di eseguire nelle proprieta' private e pubbliche, osservando il disposto della legge, gli studi e le operazioni geodetiche necessarie alla compilazione del progetto. Il permesso puo' venire accordato contemporaneamente per la medesima linea a piu' postulanti, e s'intende estinto alla scadenza del tempo per cui fu concesso.

Sezione II.

Domanda di concessione

Art. 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 utilita', 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 regolarita' tecnica del progetto e sul grado di esattezza del calcolo suddetto.

Il Ministero, secondo le circostanze, puo' 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 e' fondato.

Art. 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.

Sezione III.

Decreto di concessione

Art. 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.

L'atto di concessione e' basato sopra un capitolato.

Art. 21.

Dichiarazione di pubblica utilita'.

(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 utilita', di che e per gli effetti dell'art. 438 del Codice civile e delle leggi 25 giugno 1865, n. 2359, 18 dicembre 1879, n. 5188, sulle espropriazioni per pubblica utilita'.

Art. 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.

Art. 23.

Determinazioni nell'atto di concessione.

([Art. 2, secondo comma, legge 4 dicembre 1902, n. 506](#)).

([Art. 16, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 272](#)).

Negli atti di concessione sono determinati il tipo di costruzione, i limiti di massima pendenza, il raggio minimo delle curve ed ogni altra modalita' della costruzione ed esercizio, nonche' il termine di tempo utile per la ultimazione dei lavori e per l'apertura all'esercizio delle singole linee.

Negli stessi atti di concessione sono determinati, sopra proposta del concessionario, la quantita' e il tipo di materiale mobile di cui deve essere provveduta la linea in relazione al servizio cui e' destinata. Nei capitolati vengono stabiliti per ciascun caso la velocita' 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.

Art. 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 per assicurare che entro il termine, da fissarsi nell'atto medesimo, egli fara' il deposito definitivo, che gli verra' nell'atto stesso prescritto a guarentigia dell'adempimento dell'assunta impresa.

Tale deposito definitivo e' 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.

((4))

AGGIORNAMENTO (4)

Il [Regio D.L. 8 luglio 1919, n. 1327](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 17 aprile 1925, n. 473](#), ha disposto (con

l'art. 2, comma 1) che "in deroga parziale al disposto dell'articolo 24 del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, approvato con [R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447](#), la cauzione, prestata dal concessionario per l'esecuzione del detto primo gruppo di opere in misura non inferiore ad un quindicesimo della spesa relativa, verra' mantenuta integralmente, e la sua restituzione potra' aver luogo con le norme del citato articolo 24 del testo unico solo in relazione al procedere dei lavori di armamento e completamento della linea".

Capo III.

Sovvenzione e sussidi

Sezione I.

Sovvenzione governativa

Art. 25.

Ferrovie che possono essere sovvenzionate.

([Art. 1, secondo comma, legge 30 giugno 1889, n. 6183](#)).

([Art. 3, primo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272](#)).

(Art. 2, prime linee, [R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-bis](#), convertito in [legge 30 giugno 1889, n. 6183](#)).

La sovvenzione e' 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 gia' esistenti, sempreche' le nuove ferrovie non facciano concorrenza diretta ed in notevole parte del loro percorso ad una linea delle reti principali, toccando piu' centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti.

Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re e' 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, nonche' per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

Non e' accordata veruna sovvenzione se non siano presentati regolari progetti.

Art. 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 e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 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).

(Art. 5, primo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

(Art. 13, legge 9 luglio 1905, n. 413, e articoli 1 e 5, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Puo' 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.

Il Governo e' autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima delle sovvenzioni chilometriche, aumentandone da L. 5000 a 5700 il limite massimo.

Il massimo della sovvenzione chilometrica potra' 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.

((2))

AGGIORNAMENTO (2)

Il [D.L. Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 17 aprile 1925, n. 473](#), ha disposto (con l'art. 1, comma 1) che "Per le ferrovie pubbliche, concesse all'industria privata entro due anni dalla data del presente decreto e per i tronchi di esse aperti all'esercizio entro il termine di sei anni dalla data medesima, i limiti della sovvenzione chilometrica, stabiliti dall'articolo 27 del testo unico approvato con [R. decreto 9 maggio 1912, num. 1447](#), in lire 5000, lire 5700 e lire 10,000, sono rispettivamente elevati a lire 7500, lire 8500 e lire 15,000".

Art. 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 e' riconosciuta la pubblica utilita', e' accordato in somma piu' 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 piu' delle seguenti condizioni:

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

b) della quantita' 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.

Art. 29.

Utilizzazione delle strade e raccordi.

([Art. 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 degl'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.

Art. 30.

Saggio di capitalizzazione.

([Art. 5, terzo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Per la determinazione delle sovvenzioni, il saggio lordo di capitalizzazione e' 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.

(5) ((9))

AGGIORNAMENTO (5)

Il [Regio D.L. 31 agosto 1921, n. 1222](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 17 aprile 1925, n. 473](#), ha disposto (con l'art. 3, comma 1) che "In deroga dell'articolo 30 del testo unico per le ferrovie concesse alla industria privata, le tramvie a trazione meccanica e automobili approvato con [R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447](#), il saggio lordo di capitalizzazione viene stabilito sulla base del saggio effettivo di impiego in titoli del debito pubblico consolidato italiano 3 e 50 per cento risultante dal prezzo

medio dei listini ufficiali del trimestre anteriore alla trasmissione degli atti al Consiglio superiore dei lavori pubblici per le nuove domande di concessione, e alla trasmissione degli atti alla Commissione per la revisione dei piani finanziari di ferrovie e tramvie per le domande di revisione di cui all'[art. 7 del decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303](#), fermo restando l'aumento dell'1 e mezzo ai sensi dell'art. 30 del succitato testo unico 9 maggio 1912".

AGGIORNAMENTO (9)

Il [Regio D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#), convertito con modificazioni dalla [L. 22 dicembre 1930, n. 1752](#), ha disposto (con l'art. 4, comma 1) che "In deroga dell'art. 30 del testo unico approvato con [R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447](#), il saggio lordo di capitalizzazione sara' stabilito sulla base della inedia del saggio effettivo d'impiego in titoli del debito pubblico consolidato 3.50 e 5 per cento, risultante dal prezzo medio dei listini ufficiali del semestre anteriore alla trasmissione degli atti al Consiglio superiore dei lavori pubblici od alla Commissione istituita con l'[art. 7 del decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303](#), con l'aumento dell'uno per cento, e l'arrotondamento di 0.25 in 0.25 per cento in eccesso o in difetto, secondo che la frazione superi o non superi i 125 millesimi".

Art. 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, e' 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'estremita' dei binari di servizio nelle stazioni capolinea.

Art. 32.

Stanziamenti di bilancio.

(Art. 5, due ultimi commi, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

(Art. 2, penultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444 e articoli 3 e 4, legge 21 luglio 1911, n. 848.](#))

([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](#)).

Le somme da pagarsi annualmente per sovvenzioni sono stanziare nel bilancio dei lavori pubblici 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 e' fatto in un capitolo separato nel bilancio dei lavori pubblici.

A misura che verranno fatte le concessioni, di cui agli articoli 27 (comma 3), 222, 223 e 235, saranno impostati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici i relativi stanziamenti.

Nella legge di approvazione del bilancio di previsione dei lavori pubblici si determina il limite dei nuovi impegni che possono assumersi per le sovvenzioni nell'esercizio cui il bilancio si riferisce. Tale limite e' aumentato dell'ammontare delle sovvenzioni per ferrovie complementari e per le linee di cui agli articoli 224 e 235.

Sezione II.

Sussidi ed offerte legali degli enti locali

Art. 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 e' aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'art. 303 del testo unico di [legge 21 maggio 1908, n. 269](#); al disposto del quale articolo puo' essere derogato in caso di evidente pubblica utilita' per decreto Reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

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

Art. 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 e' accordata veruna sovvenzione dello Stato se non risulti che siano intervenute, da parte di enti morali o di privati che vi abbiano uno speciale interesse, legali offerte di qualunque forma che assicurino la costruzione e l'esercizio della ferrovia, fatta eccezione quando l'eccedenza del limite legale della sovrimposta fondiaria degli enti interessati e gli oneri di bilancio per interessi di mutui passivi superiori al reddito delle entrate patrimoniali e dei servizi pubblici sieno in misura tale, a giudizio esclusivo del Governo, da non consentire nuovi aggravii.

Sezione III.

Garanzia delle obbligazioni ed operazioni finanziarie

Art. 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 puo' essere minore di un decimo ne' maggiore di due decimi.

Art. 36.

Vincolo della sovvenzione per le obbligazioni.

([Art. 3, legge 9 luglio 1905, n. 413](#)).

([Art. 7, terzo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444](#); e [art. 8, primo e secondo comma, legge 16 giugno 1907, n. 540](#)).

Il Governo puo' autorizzare le Societa' per azioni concessionarie di ferrovie ad emettere, agli effetti dell'art. 171 del Codice di commercio, obbligazioni garantite sulle sovvenzioni chilometriche.

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

La parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione puo' essere vincolata integralmente, in Italia o all'estero, al servizio delle obbligazioni, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che lo statuto della societa' e le successive modificazioni siano approvati per decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici, del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

b) che almeno una meta' 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, 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.

Art. 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 puo' 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;

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. Ultimata la linea ed aperta all'esercizio, la sospensione di pagamento della sovvenzione nei casi previsti dall'art. 203 e' limitata alla sola parte non vincolata.

Art. 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 e' suddivisa per tronchi. In tale caso, aperto un tronco all'esercizio e collaudato, la corrispondente quota di sovvenzione puo' 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.

Art. 39.

Agevolazione fiscale per le obbligazioni.

(Art. 7, ultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 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).

Art. 40.

Anticipazioni sopra le obbligazioni.

([Art. 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 e degli articoli 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.

Capo IV.

Concessione di sola costruzione

Art. 41.

Casi e norme di concessione di sola costruzione.

(Art. 2, meno i tre ultimi commi, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Per le ferrovie principali necessarie al completamento della rete di Stato, le concessioni all'industria privata col sistema delle sovvenzioni chilometriche e delle offerte degli enti interessati, secondo le disposizioni degli articoli 25, 28 e 34 del presente testo unico, possono essere limitate alla sola costruzione, riservando allo Stato l'esercizio col proprio materiale mobile.

In tali casi:

a) la differenza tra l'annualità necessaria per l'ammortamento in cinquant'anni del capitale occorrente alla costruzione e l'ammontare della sovvenzione governativa e delle offerte degli enti interessati è corrisposta al concessionario mediante compartecipazione ai prodotti della linea, quali risultano dalle

contabilita' dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, depurati dalle spese di esercizio da calcolarsi in base al coefficiente determinato nell'atto di concessione; tale compartecipazione fa carico al bilancio dell'Amministrazione stessa e non puo' eccedere in ciascun anno la somma stabilita nell'atto di concessione;

b) la concessione ha termine quando sono rimborsate le spese di costruzione, ma non puo' avere durata superiore a 70 anni;

c) la concessione puo' essere riscattata nel termine indicato nell'atto di concessione, pagando al concessionario il capitale corrispondente alle residue annualita' per sovvenzioni e compartecipazioni ai prodotti, depurate dall'ammontare delle imposte, e calcolato al saggio stabilito nell'atto di concessione.

Alle condizioni stesse e' obbligatorio per lo Stato il riscatto, a richiesta del concessionario, quando nel decennio precedente alla richiesta non siasi raggiunto in media il prodotto lordo iniziale previsto nell'atto di concessione.

La determinazione delle linee ferroviarie, alle quali e' applicabile il presente articolo, e della misura massima delle rispettive sovvenzioni chilometriche e' fatta per legge. Col relativo disegno di legge devono comunicarsi al Parlamento i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di amministrazione delle ferrovie di Stato sulla necessita' che le linee stesse facciano parte della rete di Stato.

((9))

AGGIORNAMENTO (9)

Il [Regio D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#), convertito con modificazioni dalla [L. 22 dicembre 1930, n. 1752](#), ha disposto (con l'art. 29, comma 2) che "Sono abrogate le disposizioni contenute nel capo IV del titolo II del testo unico di legge approvato con [R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447](#), che non siano riportate nel presente decreto".

Art. 42.

Asta o licitazione per le concessioni.

(Art. 3, primi cinque commi, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Ultimata l'istruttoria della domanda di concessione di sola costruzione, il Ministero dei lavori pubblici indice l'asta con unico esperimento, o la licitazione privata, in base al progetto di massima approvato o redatto dal Governo ed alle condizioni stabilite per la

concessione.

All'asta od alla licitazione privata sono ammesse soltanto ditte che, a giudizio insindacabile del Governo, siano ritenute idonee e di notoria solvibilita'.

L'aggiudicazione e' fatta a chi offre il maggior ribasso sulla sovvenzione chilometrica provvisoriamente determinata dal Governo.

Il richiedente la concessione, che non resti aggiudicatario ed al quale appartenga il progetto approvato, ha diritto solo al rimborso delle spese incontrate per la compilazione del progetto stesso, in misura non maggiore di L. 750 a chilometro.

Quando l'asta sia andata deserta o sia rimasta senza effetto la licitazione privata, il Governo ha facolta' di accordare la concessione a trattativa privata.

((9))

AGGIORNAMENTO (9)

Il [Regio D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#), convertito con modificazioni dalla [L. 22 dicembre 1930, n. 1752](#), ha disposto (con l'art. 29, comma 2) che "Sono abrogate le disposizioni contenute nel capo IV del titolo II del testo unico di legge approvato con [R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447](#), che non siano riportate nel presente decreto".

Art. 43.

Progetto.

([Art. 3, commi sesto e settimo, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Nel termine stabilito l'aggiudicatario provvede, sotto pena di decadenza, alla compilazione del progetto esecutivo in base al quale e' definitivamente stabilito dal Governo l'ammontare delle sovvenzioni chilometriche e della compartecipazione ai prodotti, a norma dell'art. 41.

L'approvazione del progetto esecutivo nei riguardi tecnici ed economici e quella delle varianti successivamente richieste dal concessionario sono riservate al giudizio esclusivo e insindacabile del ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

((9))

AGGIORNAMENTO (9)

Il [Regio D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#), convertito con modificazioni dalla [L. 22 dicembre 1930, n. 1752](#), ha disposto (con l'art. 29, comma 2) che "Sono abrogate le disposizioni contenute nel capo IV del titolo II del testo unico di legge approvato con [R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447](#), che non siano riportate nel presente decreto".

Art. 44.

Economie ed aumenti.

([Art. 3, commi ottavo e nono, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Le economie sulla spesa prevista, dipendenti da varianti proposte dal concessionario ed approvate dal Governo, sono divise per meta' fra concessionario e Stato, con una corrispondente diminuzione del corrispettivo della concessione.

Approvato il progetto esecutivo, se dal Governo siano richieste varianti ed aggiunte che importino maggiore spesa, l'ammontare della sovvenzione chilometrica o della compartecipazione ai prodotti e' aumentato in ragione del maggior costo delle opere, da determinarsi di accordo od a mezzo di tre arbitri, nominati uno dal ministro dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte d'appello di Roma. Oltre tale caso, nessun aumento di sovvenzione o di compartecipazione ai prodotti puo' essere accordato, e nessun compenso per qualsiasi titolo e' dovuto al concessionario, qualunque sia per risultare il costo effettivo della linea data in concessione.

((9))

AGGIORNAMENTO (9)

Il [Regio D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#), convertito con modificazioni dalla [L. 22 dicembre 1930, n. 1752](#), ha disposto (con l'art. 29, comma 2) che "Sono abrogate le disposizioni contenute nel capo IV del titolo II del testo unico di legge approvato con [R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447](#), che non siano riportate nel presente decreto".

Art. 45.

Vigilanza e danni.

(Art. 3, terzultimo ed ultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Per la vigilanza ed il sindacato dei lavori valgono le norme

vigenti nelle concessioni di ferrovie all'industria privata per la parte relativa alle costruzioni.

Durante la concessione lo Stato puo' sempre rivalersi, sulla sovvenzione che non risulta vincolata a norma degli articoli 36 e 37 del presente testo unico e sulle quote di compartecipazione ai prodotti, per i danni, di cui all'[art. 1639 del Codice civile](#), verificatisi nel decennio dall'approvazione del collaudo della linea.
(9)

AGGIORNAMENTO (9)

Il [Regio D.L. 2 agosto 1929, n. 2150](#), convertito con modificazioni dalla [L. 22 dicembre 1930, n. 1752](#), ha disposto (con l'art. 29, comma 2) che "Sono abrogate le disposizioni contenute nel capo IV del titolo II del testo unico di legge approvato con [R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447](#), che non siano riportate nel presente decreto".

Capo V.

Compartecipazione ai prodotti

Art. 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 meta' del sovrappiu'.

Tale diritto puo' 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 piu' 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 puo' rinunciare alla compartecipazione dei prodotti cui

avrebbe il diritto, imponendo al concessionario un abbassamento corrispondente nelle tariffe.

Art. 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](#), 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.

Art. 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](#), 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 meta' dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario approvato dal Governo, quando sia concessionaria una societa' per azioni, o sul capitale di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio, negli altri casi.

TITOLO III.

Diritti ed obblighi del concessionario

Capo I.

Art. 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 verra' determinato nell'atto di concessione.

Art. 50.

Diritti dello Stato.

([Art. 270, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

Resta pero' in facolta' 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 parita' di condizioni.

L'uso che l'Amministrazione dello Stato faccia di questa facolta' non conferisce al primo concessionario il diritto ad indennita' 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 puo' concernere ad un regolare e completo servizio cumulativo. In caso di divergenza la decisione e' rimessa a giudizio di arbitri.

Art. 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.

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

Art. 52.

Allacciamenti.

[\(Art. 3, secondo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272\)](#)).

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando e' 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.

Art. 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 fluviali, ogni qualvolta questi raccordi ed allacciamenti formino oggetto o siano condizione di una concessione del Governo.

L'esercente della ferrovia, alla quale e' 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 a tutela e garanzia della sicurezza e della regolarita' 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.

Art. 54.

Raccordi.

[\(Art. 5, legge 30 giugno 1906, n. 272\)](#).

L'esercente di una ferrovia pubblica, ogni volta che lo permettano la sicurezza e regolarita' dell'esercizio, e' 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, secondo speciali norme fissate dal regolamento di cui all'art. 216.

La stessa disposizione e' applicabile anche agli stabilimenti governativi.

Art. 55.

Norme per raccordi ed allacciamenti.

[\(Art. 6, legge 30 giugno 1906, n. 272\)](#).

I binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali, qualora debbano attraversare terreni di proprieta' 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 utilita' agli effetti della [legge 25 giugno 1865, n. 2359](#).

Nel caso che un binario di raccordo od allacciamento sia stato costruito con dichiarazione di pubblica utilita' agli effetti della

detta legge sulle espropriazioni, o con l'applicazione dell'art. 5 del presente testo unico, il Governo puo' 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 utilita' agli effetti della legge sull'espropriazioni puo' il Governo, in caso di necessita' 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 e' ammesso il ricorso in via gerarchica, sul quale devono sentirsi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Art. 56.

Raccordi ed opere non obbligatorie.

[\(Art. 6, primo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444\)](#).

Non possono essere imposti dal Governo:

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

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

Capo II.

Espropriazioni ed occupazioni

Art. 57.

Opere ferroviarie di pubblica utilita'.

[\(Art. 225, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F\)](#).

Le vie ferrate pubbliche sono opere di utilita' pubblica, e quindi sono a loro applicabili tutte le disposizioni delle leggi sulla espropriazione per causa di pubblica utilita'.

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.

Art. 58.

Norme d'esproprio per le nuove ferrovie.

([Art. 77, legge 7 luglio 1907, n. 429](#)).

([Art. 9, legge 21 luglio 1911, n. 848](#)).

Alle espropriazioni occorrenti per la costruzione di ferrovie concesse all'industria privata dopo la [legge 7 luglio 1907, n. 429](#), sovvenzionate dallo Stato, si applicano le norme degli [articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892](#), per il risanamento della citta' di Napoli.

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

Le disposizioni dei due precedenti commi si applicano alle ferrovie concesse all'industria privata dopo la [legge 21 luglio 1911, numero 848](#), anche se non sovvenzionate dallo Stato.

Art. 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 proprieta' private e pubbliche,

necessarie per lo stabilimento della ferrovia medesima, con tutte le sue dipendenze ed accessori, dichiarati all'art. 57, ma anche, mercede 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.

Art. 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.

Capo III.

Tutela delle proprietà ed opere coerenti

Art. 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 e' tenuto a garantire in ogni tempo la liberta', l'innocuita' e la regolarita' del corso ristabilito.

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

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

A malgrado di qualsivoglia rinunzia degli interessati, non si puo' 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'immunita' delle proprieta' e dei diritti dei terzi.

Art. 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, puo', 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 piu' gravosa di prima, nel qual caso egli e' tenuto ad un giusto compenso.

Art. 63.

Attraversamento della ferrovia gia' 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 puo' opporvisi, purché lo attraversamento non nuoccia alla regolarita' 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.

Art. 64.

Opera 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 proprieta' laterali, alle derivazioni, alla navigazione ed alle fluitazioni.

Capo IV.

Servitù e distanze legali

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-[art. 66](#)

(([IL D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#) HA CONFERMATO L'ABROGAZIONE DEL PRESENTE ARTICOLO)) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 67

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-[art. 68](#)

(([IL D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#) HA CONFERMATO L'ABROGAZIONE DEL PRESENTE ARTICOLO)) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 69

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 70

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 71

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di

legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 72

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 73

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Capo V.

Passaggio sulle strade ordinarie

Art. 74.

Imposizione della servitu'.

([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 servitu' 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 possono occorrere per la occupazione della sede stradale colla ferrovia, sono a carico del concessionario.

Gli allargamenti e le parziali deviazioni delle strade ordinarie, che possano occorrere per l'adattamento della sede di una ferrovia, in quanto servono all'ordinario carreggio, passano senz'altro in proprietà 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 e' determinato da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti e il terzo dal presidente della Corte d'appello territoriale.

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

Art. 75.

Consenso degli enti proprietari delle strade.

[\(Art. 11, quarto comma, legge 12 luglio 1908, n. 444\)](#).

La servitu' passiva, di cui all'articolo precedente, non puo' 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.

Art. 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.

Art. 77.

Obbligo in caso di riscatto, decadenza e scadenza.

(Art. 29, legge 27 dicembre 1896, n. 561). - (Art. 11, quinto comma legge 12 luglio 1908, n. 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 od in parte del percorso su strade ordinarie.

Capo VI.

Sequestri e responsabilità

Art. 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 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.

Art. 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 delle 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 ordina 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.

Art. 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 e di 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 della 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.

TITOLO IV.

Costruzione

Capo I.

Norme di costruzione

Testo unico-art. 81

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 82

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 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,

piu' strade ordinarie ad attraversare la ferrata nel medesimo punto e con lo stabilimento degli opportuni cavalcavia e sottovia, ovunque le condizioni della localita' lo rendano agevole.

Art. 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 facilita' e sicurezza del transito, in relazione all'importanza ed allo stato delle comunicazioni a cui debbono servire.

Art. 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 stabilita', richieste dalla importanza di dette vie e dall'azione dei veicoli che le percorrono.

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

Art. 86.

Modalita' 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.

Testo unico-art. 87

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 88

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 89

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 90

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 91

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 92

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 93

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di

legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 94

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 95

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 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, e' riservata al Governo la facolta' in ogni tempo di collocare e di esercitare, pero' a tutte sue spese, altri fili per la trasmissione dei suoi dispacci ufficiali e pel servizio dei privati.

Capo II.

Svolgimento dei lavori

Art. 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 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 piu' considerevole, i cavalcavia e sottovia ed i fabbricati delle stazioni, ed oltre a cio' 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 dev'essere sempre rimessa per proprio uso dal concessionario una copia autentica di tutti i piani, profili ed altri disegni approvati.

Art. 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 e' in facolta' del Ministero dei lavori pubblici di farvi introdurre quelle modificazioni che, sentito il concessionario nelle sue osservazioni, giudichi necessarie nell'interesse del servizio pubblico. Il concessionario non puo' scostarsi senza speciale autorizzazione, dai piani esecutivi definitivamente approvati, sotto pena del rifacimento delle opere.

E' pero' 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 puo' 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 regolarita' delle opere senza comprovata necessita'.

Art. 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 servitu' pubblica, per la costruzione di ponti od altre opere qualunque sui fiumi e sui canali navigabili od atti alle fluttuazioni, 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, acciocche' ne' il servizio della navigazione o dei trasporti a galla, ne' 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 servitu', ove cio' venga giudicato necessario, devono essere costrutte strade ed altre opere provvisionali, ne' possono le comunicazioni esistenti venire interrotte, se prima per parte del suddetto ingegnere capo l'idoneita' e sufficienza dei suddetti lavori provvisionali non sia stata accertata.

Un termine perentorio e' 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.

Art. 100.

Misure per le comunicazioni e corsi d'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, acciocche' non rimangano interrotte ne' le private comunicazioni, ne' i corsi d'acque pure private, a meno che non provino di esservi stati autorizzati da particolari convenzioni.

Testo unico-art. 101

((**ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#)**)) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 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 fa procedere alla loro generale collaudazione col mezzo di una Commissione o di un funzionario da lui delegato, in contraddittorio del concessionario o suoi legittimi rappresentanti, e con intervento del funzionario del Governo che ne abbia sorvegliato la costruzione.

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

Essa ha per oggetto di riconoscere se nella costruzione si siano osservate le disposizioni del presente testo unico di legge e del capitolato annesso all'atto di concessione, massimamente per tutto quanto concerne la guarentigia della sicurezza pubblica e la regolarita', perfezione e permanenza del servizio.

Se dai delegati per la collaudazione si riscontrino mancanze nelle opere eseguite, oppure inosservanze delle anzidette disposizioni, e' tosto ingiunto al concessionario di porvi riparo; ed ove egli non si presti compiutamente, puo' 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.

Art. 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.

TITOLO V.

Esercizio

Capo I.

Mezzi d'esercizio

Art. 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.

Testo unico-art. 105

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 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.

Testo unico-art. 107

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 108.

Chi esercita una ferrovia pubblica deve tenersi provvisto dei mezzi di soccorso necessari nei casi di sinistri, ((...)). ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione della dizione ", in quelle stazioni che vengano designate dal Ministero dei lavori pubblici" del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Inoltre, nel modificare l'[art. 7, comma 1 del D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771](#), ha conseguentemente disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione della dizione ", in quelle stazioni o fermate che vengano designate dal competente ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione" del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 109.

Provviste e accessori delle stazioni.

([Art. 266, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

((COMMA ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))). ((21))

((COMMA ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))). ((21))

((COMMA ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))). ((21))

((COMMA ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))). ((21))

((COMMA ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))). ((21))

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

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione dei presenti commi salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 110

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 111

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 112

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di

legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 113.

Personale.

([Art. 14, legge 30 giugno 1906, n. 272](#)).

((**COMMA ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#)**)). ((21))

((**COMMA ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#)**)). ((21))

((**COMMA ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#)**)). ((21))

((**COMMA ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#)**)). ((21))

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

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione dei presenti commi salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 114

((**ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#)**)) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 115.

Qualita' ed obblighi di pubblici ufficiali.

([Articoli 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.

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 continuita' e regolarita' del servizio sono considerati come dimissionari e quindi surrogati. Puo' pero' l'esercente, considerate le condizioni individuali e le speciali responsabilita', applicare invece un provvedimento disciplinare.

Capo II.

Modalità d'esercizio.

Testo unico-art. 116

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 117

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di

legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 118

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 119.

Circolazione dei veicoli.

([Art. 212, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), allegato F).

I veicoli delle strade ferrate private non possono ne' avere ingresso ne' circolare sulle ferrovie pubbliche, e quelli delle ferrovie pubbliche non possono aver ingresso ne' circolare sulle private, se le modalita' di costruzione di esse strade e veicoli non lo consentano sotto il rispetto della sicurezza pubblica.

Testo unico-art. 120

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

TITOLO VI.

Condizioni di trasporto

Capo I.

Tariffe

Testo unico-art. 121

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 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 e' 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 facolta' di ribassarli, come pure di far discendere un oggetto portato in una classe di prezzo superiore ad un prezzo inferiore. Ma e' loro vietato ogni aumento di detti prezzi, come altresì di rialzare di classe alcun oggetto, senza l'autorizzazione del Governo.

Testo unico-art. 123

((ARTICOLO SOPPRESSO DALLA [L. 8 GIUGNO 1913, N. 631](#)))

Testo unico-art. 124

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 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.

Art. 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, e da mettersi a notizia del pubblico, come e' 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.

Art. 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.

((10))

AGGIORNAMENTO (10)

Il [Regio D.L. 14 ottobre 1932, n. 1496](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 8 maggio 1933, n. 624](#), ha disposto (con l'art. 6, comma 1) che "A modifica delle prescrizioni contenute nell'art. 127 del testo unico approvato, con [R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e del 2° comma dell'art. 18 del R. decreto 2 agosto 1929, numero 2150](#), convertito nella [legge 22 dicembre 1930, n. 1752](#), le aziende sono autorizzate a concedere, per speciali trasporti ed in particolari circostanze, temporanee riduzioni di tariffe ed agevolazioni nelle condizioni di trasporto, quando cio' sia richiesto dall'urgenza di conservare, sviluppare od acquistare - con utile dell'Azienda - traffico viaggiatori o merci, con obbligo pero' di darne comunicazione, entro 15 giorni dall'attuazione, al Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili) per la ratifica, e ferma restando l'osservanza delle anzidette prescrizioni di legge per qualsiasi variazione di carattere definitivo alle tariffe e condizioni normali".

Art. 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 alterazione nei prezzi al di sopra o al di sotto di quanto sarebbe determinato dalla naturale e libera concorrenza.

Art. 129.

Indennizzi per ritardata consegna.

(Art. 38, legge 7 luglio 1907, n. 429 e articoli 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, modificato dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372, gli indennizzi per ritardata consegna delle cose trasportate vengono corrisposti solamente quando il loro importo superi una lira per spedizione.

Art. 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, e' esteso alle ferrovie concesse alla industria privata in pubblico servizio cumulativo con quello delle ferrovie dello Stato.

Art. 131.

Cause di competenza dei conciliatori.

(Art. 45, legge 7 luglio 1907 e articoli 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 conformita' degli articoli 17 della legge 16 giugno 1892, n. 261, e 2 della legge 28 luglio 1895, n. 455.

Capo II.

Trasporti per conto dello Stato

Art. 132.

Trasporti gratuiti e a prezzo ridotto.

[\(Art. 45, legge 27 dicembre 1896, n. 561\)](#)).

(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).

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 avranno per i pacchi postali, mediante il corrispettivo di lire 21 per i pacchi di peso fino a 10 chilogrammi; di lire 24 per i pacchi di peso superiore a 10 chilogrammi fino a chilogrammi 15; di lire 28 per i pacchi di peso superiore a chilogrammi 15 fino a chilogrammi 20, senza pregiudizio delle speciali convenzioni esistenti con l'Amministrazione delle poste)).
(13) (14) (16)

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

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; cosi' 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 proprieta' del Governo, nelle quali si trasportano i prigionieri, godono del trasporto gratuito cosi' nell'andata come nel ritorno, e vengono trasportate coi treni ordinari a seconda delle richieste dell'Amministrazione.

AGGIORNAMENTO (13)

Il [D.Lgs. Luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 427](#), nel modificare l'[art. 1, comma 1 del Regio D.L. 18 ottobre 1934, n. 1868](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 27 dicembre 1934, n. 2158](#), che a sua volta modifica l'[art. 1, comma 1 del Regio D.L. 26 novembre 1925, n. 2337](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 24 maggio 1926, n. 898](#), ha conseguentemente disposto (con l'art. 2, comma 2) che la presente modifica, nei territori non ancora restituiti all'Amministrazione italiana, avra' vigore dalla data di tale restituzione o da quella in cui il presente decreto divenga esecutivo con ordinanza del Governo Militare Alleato.

AGGIORNAMENTO (14)

La [L. 20 febbraio 1950, n. 101](#) ha disposto (con l'art. 2, comma 1) che "I compensi di cui al precedente articolo decorreranno dal 1 gennaio 1949".

AGGIORNAMENTO (16)

La [L. 13 maggio 1961, n. 430](#) ha disposto (con l'art. 2, comma 1) che "I compensi di cui al precedente articolo decorrono dal 1 luglio 1960".

Art. 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 e' 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 totalita' di quelli di cui egli puo' disporre per l'esercizio della sua linea.

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

Art. 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'autorita' 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'autorita' militare e l'esercente.

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

Art. 135.

Mobilizzazione.

[\(Art. 25, legge 30 giugno 1906, n. 272\)](#).

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 conformita' 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 responsabilita' non ha altra limitazione, tranne quella che possa derivare dall'uso delle sopraindicate facolta' per parte dell'autorita' militare.

Nelle anzidette circostanze, il comando supremo dell'esercito ha anche 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 e dei lavori pubblici.

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

Capo III.

Servizi cumulativi

Art. 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 riseduzioni 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, 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.

Art. 137.

Condizioni e norme.

([Art. 282, secondo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

([Art. 44, legge 7 luglio 1907, n. 429](#)).

Il Governo ha facolta' di ordinare un servizio cumulativo sulle linee ferroviarie dipendenti da diverse societa', a condizioni da concertarsi fra le medesime. In caso di dissenso, le questioni relative sono regolate da arbitri.

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 piu' 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 piu' diligente o di chi possa avervi interesse, nomina anche l'arbitro o gli arbitri mancanti.

Gli arbitri decidono come amichevoli compositori.

Art. 138.

Istradamento.

([Art. 41, primo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429](#)).

(Art. 1, penultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#), e [art. 10, legge 21 luglio 1911, n. 848](#)).

([Art. 41, secondo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429](#)).

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato puo' istradare le merci anche per via diversa dalla piu' 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 pero' in ogni caso la tassazione corrispondente alla via piu' breve, quando pero' 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 piu' brevi al prodotto per i tratti non percorsi.

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, n. 414](#), salvo eventuali accordi sugli istradamenti.

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. ((**PERIODO SOPPRESSO DALLA [L. 8 GIUGNO 1913, N. 631](#)**)).

Capo IV.

Esercizio economico

Sezione I.

Servizi economici parziali

Art. 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 per servizi suburbani delle grandi città e dei centri agricoli, per servizi locali od in occasione di mercati d'importanza o per trasporto di operai o lavoratori della terra, si applica, sui prezzi di trasporto, la tassa erariale per i trasporti a piccola velocità.

Uguale facilitazione e' accordata per i biglietti di abbonamento

settimanale o festivo pel trasporto degli operai e dei lavoratori della terra.

Art. 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 superi i trenta chilogrammi; e il 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, nonche' le relative condizioni per i recipienti vuoti di ritorno, sono stabilite per regolamento.

I concessionari di nuove ferrovie i quali vogliono fruire sin dall'inizio dei benefici speciali qui disposti, debbono accettare le tariffe ridotte che saranno prescritte 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](#).

Sezione II.

Regime economico completo

Art. 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 [articolo 10, legge 21 luglio 1911, n. 848](#)).

Su tutte le ferrovie concesse all'industria privata puo', con decreto Reale, essere autorizzata l'applicazione del regime economico di esercizio.

Art. 142.

Modalita' tecniche di esercizio economico.

(Art. 2, primi tre commi, [legge 9 giugno 1901, n. 220](#)).

Le modalita' e le condizioni tecniche, secondo le quali e' effettuato l'esercizio economico, vengono determinate con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nel detto decreto sono stabiliti il tipo di materiale mobile, la velocita' 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 puo' essere consentita, con speciali cautele l'applicazione del telefono invece del telegrafo per la trasmissione dei dispacci necessari alla sicurezza e regolarita' dell'esercizio. Il telefono deve installarsi anche nelle fermate nelle quali si effettua il servizio merci.

Art. 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'art. 141, il diritto di bollo di centesimi 5, stabilito dall'art. 157, e' 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 velocita' e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocita'.

Art. 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 si attuano l'esercizio economico, puo', 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 velocita'.

Art. 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^a), 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, semplificate e stabilite su basi mediamente ridotte, tenuto conto, per ciascuna linea, delle necessita' speciali del traffico al quale essa serve.

La riduzione delle tariffe puo' 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.

Art. 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 puo' essere portata, nella media dei ribassi unitari, fino al 30, al 35 e al 40 per cento, secondoche' il prodotto lordo medio per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, e' superiore a L. 5500 al chilometro, ovvero sta fra le L. 5500 e 4000, od e' inferiore a L. 4000.

Art. 147.

Condizioni di applicabilita' 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, il 10 per cento del maggior prodotto che si otterra' in confronto a quello medio dei tre anni di piu' alto reddito nel quinquennio anteriore alla riduzione della tassa erariale aumentato del 25 per cento, oppure quella somma che per tale titolo sara' 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.

Art. 148.

Esigenze militari.

(Art. 19, ultimo comma, [legge 30 giugno 1906, n. 272](#)).

E' in facolta' del ministro dei lavori pubblici, 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 modalita' del servizio economico non possa per esigenze militari esservi applicata.

TITOLO VII.

Disposizioni tributarie

Capo I.

Tassa erariale

Art. 149.

Trasporti a grande velocita'.

([Art. 1, legge 6 aprile 1862, n. 542](#); ed [art. 1, legge 14 giugno 1874, n. 1945](#)).

I viaggiatori, nonche' i bagagli e gli oggetti di ogni genere che vengano trasportati a grande velocita' sulle ferrovie, pagano allo Stato una tassa calcolata al 13 per cento del prezzo del loro trasporto.

Art. 150.

Trasporti a piccola velocita'.

([Art. 2, legge 14 giugno 1874, n. 1945](#)).

E' stabilita una tassa del 2 per cento sui prezzi dei trasporti a

piccola velocita' su tutte le strade ferrate del Regno.

Art. 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, risulti una somma con frazioni minori di un ventesimo di lira, sono queste calcolate per cinque centesimi.

Art. 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.

Art. 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'art. 125, le quali concedono ribasso di tariffa pel trasporto di merci, ne venga danno allo Stato per perdita o diminuzione delle tasse di cui nei precedenti articoli, la societa' o il concessionario della strada ferrata che abbia rilasciato il biglietto o fatta la convenzione deve rifondere del

proprio la tassa non percetta, e sottosta' inoltre a una multa estensibile da 50 a 1000 lire.

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

Art. 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 un'ammenda estensibile da 50 a 1000 lire.

Art. 155.

Procedura di esazione.

([Art. 6, legge 14 giugno 1874, n. 1945](#); ed art. 2, ultimo comma, [legge 23 agosto 1868, n. 452](#)).

Decorsi i quarantacinque giorni, di cui all'art. 152, si applica, per la riscossione delle tasse dovute dai concessionari delle strade ferrate, la disposizione dell'art. 1 dell'allegato B della [legge del 19 aprile 1872, n. 759](#) (serie 2^a), ed il tesoro si vale, per l'incasso di tali somme, nonche' di quelle riscosse dalle societa' 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](#), e del privilegio di cui all'[art. 1957 del Codice civile](#).

Capo II.

Registro e bollo

Art. 156.

Tassa di registro.

([Art. 292, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

([Art. 5, legge 29 giugno 1873, n. 1475](#)).

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 utilita' pubblica nell'interesse dello Stato.

Puo' essere accordata ai concessionari la esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto fisso di una lira 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.

(2) ((7))

AGGIORNAMENTO (2)

Il [D.L. Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 17 aprile 1925, n. 473](#), ha disposto (con l'art. 10, comma 1) che "Sono estese alle tranvie extraurbane le disposizioni dell'art. 156 del testo unico approvato con [R. decreto 12 maggio 1912, n. 1447](#)".

AGGIORNAMENTO (7)

Il [Regio D.L. 23 maggio 1924, n. 998](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 17 aprile 1925, n. 473](#), ha disposto (con l'art. 8, comma 1) che "Le disposizioni di cui agli [articoli 156 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447](#), e 10 del [decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303](#), sono estese a tutti gli atti riguardanti l'elettrificazione delle ferrovie e delle tramvie a norma del presente decreto, compresi gli atti riguardanti le provviste di materiali, nonche' gli appalti per l'impianto elettrico, esclusi gli atti riguardanti la provvista dell'energia elettrica".

Art. 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 per il trasporto e per la consegna delle merci e dei bagagli a grande e piccola velocita'.

Art. 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 velocita', e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocita'.

Art. 159.

Sovratassa.

(Articolo unico, [legge 27 giugno 1909, n. 411 e art. 1, primo comma, legge 28 luglio 1911, n. 842](#)).

[\(Art. 1, secondo comma, legge 28 luglio 1911, n. 842\)](#)).

[\(Art. 2, terzo comma, legge 12 gennaio 1909, n. 12\)](#)).

Allo scopo, di cui al [primo comma dell'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12](#), e' 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, nonche' 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 e' 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 articoli 143 e 158 del presente testo unico.

Dal 1 gennaio 1912 i relativi proventi sono destinati anche agli scopi menzionati nella [legge 28 luglio 1911, n. 842](#).

Sono esclusi dalla sovratassa tutti i biglietti semplici di 3^a classe per le percorrenze non superiori a 10 km. ed i biglietti di andata e ritorno di 3^a classe per le percorrenze complessive fra andata e ritorno non superiori ai 20 km.

Art. 160.

Riscossione della tassa.

(Art. 66, testo unico di [legge 4 luglio 1897, n. 414](#)).

Le societa' 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 societa' o altri esercenti, dei biglietti o riscontri realmente emessi, ed ha luogo il pagamento o la restituzione di cio' che sia stato in meno o in piu' 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.

Capo III.

Tributi e variazioni fiscali

Art. 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'anteriore 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.

Art. 162.

Esenzione dal dazio consumo.

([Articoli 25 e 26, legge 6 luglio 1905, n. 323](#)).

I Comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sopra i materiali e sopra tutto cio' che e' 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](#), sono determinate le dipendenze delle stazioni ed e' disciplinata la sorveglianza nei riguardi del dazio consumo.

Art. 163.

Variazioni fiscali successive.

([Art. 294, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

Non e' mai ammesso alcun reclamo dei concessionari delle ferrovie pubbliche pel fatto di modificazioni che possono venire introdotte ne' diritti di pedaggio, nei dazi pubblici o nelle tariffe doganali che si stabiliscano dopo le concessioni.

TITOLO VIII.

Disposizioni di polizia

Testo unico-art. 164

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 165

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 166

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 167

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 168

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino

all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 169

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 170.

Abbandono del posto.

([Art. 312, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F; ed [art. 22, n. 6, R. decreto 1° dicembre 1889, n. 6509](#)).

Qualunque macchinista o conduttore guarda-freno abbandoni il suo posto mentre un treno e' in corsa, e' punito con la detenzione da sei mesi a due anni.

Art. 171.

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 4 LUGLIO 1980, N. 575](#)))

Testo unico-art. 172

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel

titolo medesimo".

Art. 173.

Atti d'inchiesta.

([Articoli 4 e 11, legge 25 giugno 1909, n. 372](#)).

Salvo il disposto dell'[art. 180 del Codice penale](#), 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.

((17))

AGGIORNAMENTO (17)

La Corte Costituzionale, con sentenza 17 maggio - 3 giugno 1966, n. 53 (in G.U. 1a s.s. 11/6/1966, n. 143), ha dichiarato l'illegittimità costituzionale "dell'art. 173 del T.U. 9 maggio 1912, n. 1447, sulle ferrovie concesse all'industria privata".

Testo unico-art. 174

((**ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#)**)) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 175

((**ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#)**)) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di

legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 176

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 177

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

TITOLO IX.

Fine della concessione

Capo I.

Decadenza

Art. 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 almeno un mese prima ai concessionari, questi non si siano messi in grado di cominciare e continuare i detti lavori, perdono la meta' della somma di cui abbiano fatto materiale deposito o per cui abbiano prestato cauzione a termini dell'art. 24, la quale meta' e' 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 e' 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.

Art. 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 puo' 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 e' ammesso alcun gravame.

Art. 180.

Ritardo per l'apertura dell'esercizio.

[\(Art. 251, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F\)](#).

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.

Art. 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.

Art. 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 cioè che è dovuto allo Stato in rimborso di quella parte di cauzione definitiva che sia già stata restituita.

Art. 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 puo' 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 gia' eseguite che si trovino in esercizio cadono immediatamente in proprieta' assoluta dello Stato, il quale e' libero di conservarle o di abbandonarle, come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti; ne' 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.

Art. 184.

((Qualora l'esercizio di una ferrovia pubblica venga interrotta sulla totalita' o su parte del percorso senza che il concessionario provveda immediatamente a ripristinarlo, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarita', il Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie e automobili) 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 potra' 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 puo' 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)).

Art. 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 con prefiggimento di termini, l'osservanza dei quali è per i 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 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.

Capo II.

Scadenza

Art. 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 od opere costituenti 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 e' 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 e' in diritto di sequestrarne i prodotti e di valersene per fare eseguire d'ufficio i lavori che rimangono imperfetti.

Art. 187.

Diritti del concessionario.

([Art. 249, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

Alla scadenza delle concessioni i concessionari conservano pero', oltre le azioni reali, la proprieta' degli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carrozze e carri per trasporti, mobilie delle stazioni e fabbricati annessi, attrezzi ed utensili, materiali, combustibili, e provviste di ogni genere.

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

Capo III.

Riscatto

Sezione I.

Ferrovie concesse prima della legge 12 luglio 1908, n. 444

Art. 188.

Riscatto dopo il trentennio.

([Art. 284, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

Se altro termine piu' o meno luogo 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 annualita' 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 cio' 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 e' 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 annualita' puo' essere, a scelta del concessionario, convertita in un capitale corrispondente all'annualita' stessa col ragguglio del 5 per cento da pagarsi all'atto del riscatto.

Art. 189.

Proroghe di termini di riscatto.

(Art. 8, ultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Per le linee concesse prima della [legge 12 luglio 1908, n. 444](#), e' in facolta' del Governo di stipulare convenzioni con i concessionari per la proroga dei termini di riscatto nei casi d'importanti aumenti patrimoniali debitamente autorizzati.

Sezione II.

Concessioni posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444

Art. 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](#), se altro termine piu' o meno luogo non sia stato fissato dall'atto di concessione, lo Stato ha facolta' 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'indennita' determinata in base:

a) al valore della linea, che in nessun caso puo' eccedere lo 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 gia' 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 puo' 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 e' 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 necessita' che la linea da riscattare faccia parte della rete di Stato sono intesi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie di Stato, ed i relativi pareri debbono essere presentati al Parlamento insieme all'atto di diffida, di cui all'art. 193.

Art. 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](#), e' stata aperta al permanente esercizio per tutta la sua lunghezza, o trascorso il termine stabilito nell'atto di concessione, e' in facolta' 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.

Art. 192.

Arbitrato.

([Art. 8, settimo ed ottavo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

(Art. 9, ultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

In mancanza di accordo l'indennita' di riscatto e' in ogni caso determinata da tre arbitri, nominati uno dal Ministero dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Tale indennita' puo', a scelta del Governo, essere convertita in annualita' al saggio stabilito nell'atto di concessione.

Non procedendosi al riscatto, le spese dell'arbitrato sono a carico dello Stato.

Sezione III.

Procedure pel riscatto

Art. 193.

Diffida.

(Art. 9, primi due commi, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

(Art. 2, tre ultimi commi, [legge 7 luglio 1907, n. 429](#); e art. 1, [lettera s](#)), [legge 15 luglio 1909, n. 524](#)).

Il riscatto deve sempre essere preceduto da un atto di diffida in nome dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, 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 e' seguita dall'accordo sull'indennita' di riscatto o se non viene confermata dai ministri del tesoro e dei lavori pubblici entro tre mesi dalla data della determinazione arbitrale, di cui al precedente articolo.

In ogni caso l'efficacia della diffida e' subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, al quale il Governo deve presentare in tempo utile le proposte per riscatto stesso.

Nel caso in cui il Governo non ritenga conveniente il riscatto, deve darne in tempo utile comunicazione al Parlamento.

Art. 194.

Personale delle ferrovie riscattate.

([Art. 10, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Al personale delle ferrovie riscattate e' 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.

Capo IV.

Assunzione dell'esercizio da parte dello Stato

Art. 195.

Assunzione per decreto Reale e per legge.

([Art. 2, primo e secondo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429](#)).

(Art. 4, prima parte dell'ultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

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, e' autorizzata con decreto Reale.

Il decreto Reale e' proposto dal ministro dei lavori pubblici d'accordo col ministro del tesoro, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, e presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

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.

Capo V.

Proroga dell'esercizio privato.

Art. 196.

Proroga.

([Art. 2, terzo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429](#)).

La proroga dell'esercizio privato, se dipendente da concessione o convenzione, e' autorizzata con legge speciale.

TITOLO X.

Vigilanza e sindacato

Capo I.

Organi governativi

Art. 197.

Ispettori governativi.

(Art. 287, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera a), legge 15 luglio 1909, n. 524).

(Art. 278, secondo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; ed 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 adempite le condizioni ed obblighi imposti dal presente testo unico di legge, come pure dai regolamenti emanati in esecuzione del medesimo e degli atti di concessione, e di esigere tale adempimento se i detti concessionari se ne discostassero.

Conseguentemente i funzionari governativi d'ispezione possono ordinare la riforma dei lavori che riconoscano non eseguiti giusta le buone regole dell'arte ed in conformita' 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, puo' farvi dar opera d'ufficio, ove il caso lo richieda. Incombenza dei funzionari governativi d'ispezione, quando le ferrovie siano aperte all'esercizio, e' 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.

I funzionari governativi d'ispezione hanno libera circolazione sulle linee concesse.

Art. 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 coi fondi stanziati nel bilancio dei lavori pubblici.

Art. 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 che quelle di sorveglianza sulla loro manutenzione od esercizio, sono sempre a carico dei concessionari, i quali le debbono pagare nel modo e tempi che vengano stabiliti negli atti di concessione.

Capo II.

Vigilanza.

Art. 200.

Disposizioni dell'amministrazione.

([Art. 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, puo' 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 avra' cagionate la esecuzione del testo unico di legge, regolamenti, misure e disposizioni anzidetti.

Art. 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.

Art. 202.

Prescrizioni al concessionario.

([Art. 16, legge 16 giugno 1907, n. 540](#)).

Per le ferrovie concesse all'industria privata il Ministero dei lavori pubblici, 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 ne' in conformita' 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 degl'impianti, dei tipi e della quantita' del materiale rotabile e di esercizio, necessari per la regolarita' e la sicurezza del servizio.

Non ottemperandosi dal concessionario nel termine fisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici puo' 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.

Art. 203.

Sospensione della sovvenzione.

([Art. 9, legge 16 giugno 1907, n. 540](#)).

Il pagamento della sovvenzione per le ferrovie concesse all'industria privata puo' 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, e' in tutto od in parte sospeso l'esercizio;

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

c) quando non e' dato adempimento alle prescrizioni degli articoli 202, 209 e 211 del presente testo unico di legge.

La sospensione di pagamento e' limitata alla sola parte di sovvenzione disponibile, a norma degli articoli 36 e 37 del presente testo unico. Con tale limitazione la sospensione di pagamento puo' 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.

Art. 204.

Contravvenzioni per la vigilanza.

([Art. 291, comma primo, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

([Art. 11, Codice penale](#); [art. 291, comma secondo, legge 20 marzo 1865, n. 224](#), all. F; e [art. 1, lett. a\), legge 15 luglio 1909, n. 524](#)). - ([Art. 291, comma terzo, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F).

Allorche' 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, pronunziate in esequimento delle dette condizioni, per tutto cio' 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 praticabilita' delle strade pubbliche, ne viene steso verbale per l'ulteriore procedimento presso i tribunali ordinari.

Tali contravvenzioni sono punite con ammende da L. 300 a L. 2000.

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

Art. 205.

Verbale di contravvenzione.

([Art. 314, primo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248](#), all. F; e [art. 1, lett. 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.

Capo III.

Disposizioni speciali pei ritardi dei treni

Testo unico-art. 206

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 207

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 208

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Capo IV.

Sindacato

Art. 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 comunicate al Ministero dei lavori pubblici la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio, redatti secondo norme da stabilirsi dal Ministero dei lavori pubblici d'accordo col Ministero del tesoro, relativi ad ogni linea o gruppo di linee esercitate in base ad un solo atto di concessione, o per le quali sia stato consentito dal Governo di tenere riunite le contabilita'.

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 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.

Art. 210.

Osservazioni del Ministero.

[\(Art. 19, legge 16 giugno 1907, n. 540\)](#).

Il Ministero dei lavori pubblici, 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.

Art. 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 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.

Art. 212.

Contravvenzioni.

([Art. 21, legge 16 giugno 1907, n. 540](#)).

Le contravvenzioni alle disposizioni degli articoli 209 e 211 del presente testo unico di legge sono punite con l'ammenda estensibile fino a L. 1500 e in caso di recidiva, fino a L. 3000.

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

Art. 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 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](#), valgono le stesse disposizioni per i lavori in aumento patrimoniale.

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

Capo V.

Equo trattamento del personale

Art. 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 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 aprile 1905, n. 137](#), ferme restando le disposizioni delle vigenti leggi per l'assicurazione contro gli 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.

Gl'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'.

((3))

AGGIORNAMENTO (3)

Il [D.L. Luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 17 aprile 1925, n. 473](#), ha disposto (con l'art. 19, comma 1) che "Le disposizioni degli articoli 214 e 215 del testo unico di [leggi 9 maggio 1912, n. 1447](#), e quelle della [legge 14](#)

[luglio 1912, n. 835](#), contrarie al presente decreto, sono abrogate".

Art. 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'invalidita' e di vecchiaia con statuti formulati dalle Amministrazioni stesse e chieggano di questi l'approvazione del Governo.

L'approvazione governativa e' accordata mediante decreto Reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, 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, secondoche' 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 conformita' alle disposizioni dell'art. 24 del testo unico di [legge 30 maggio 1907, n. 376](#).

((3))

AGGIORNAMENTO (3)

Il [D.L. Luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 17 aprile 1925, n. 473](#), ha disposto (con l'art. 19, comma 1) che "Le disposizioni degli articoli 214 e 215 del testo unico di [leggi 9 maggio 1912, n. 1447](#), e quelle della [legge 14 luglio 1912, n. 835](#), contrarie al presente decreto, sono abrogate".

TITOLO XI.

Disposizioni finali

Capo I.

Disposizioni generali

Testo unico-art. 216

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 217.

Elenco delle ferrovie pubbliche.

[\(Art. 20, legge 30 giugno 1906, n. 272\)](#).

Il ministro dei lavori pubblici, 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.

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

Per variazioni di classificazione che possa occorrere per qualche ferrovia, il ministro dei lavori pubblici provvede promuovendo il relativo decreto Reale colla procedura prevista dai precedenti capoversi.

Art. 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.

Art. 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.

Capo II.

Disposizioni speciali

Sezione I.

Disposizioni per le ferrovie concesse in base a leggi speciali.

Art. 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 puo' essere elevato fino a lire 8000 per la durata e con le norme dell'articolo 25 e seguenti.

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

Art. 221.

Atti sociali.

([Art. 4, legge 9 luglio 1905, n. 413](#)).

Gli atti relativi alla formazione e alla modificazione dello statuto e alla costituzione del capitale delle Società costituite o che si costituiscano per concessioni di ferrovie complementari sono soggetti alla tassa fissa di una lira.

Art. 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 le 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, n. 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 linee sia da considerarsi come costruito nel secondo quinquennio.

Art. 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 1909, n. 524, ed articoli 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'art. 27, comma terzo, del presente testo unico.

Art. 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-Pisticci-Valle 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-Armento-San Martino, comune alla linea precedente;

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

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

e) Cosenza-Cotrone 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 e' autorizzata la costruzione del binario ridotto indipendente, utilizzando in tutto od in parte la sede delle ferrovie di Stato.

Art. 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 puo' 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.

Art. 226.

Prodotto lordo iniziale.

([Art. 3, legge 21 luglio 1910, n. 580](#)).

Il prodotto lordo iniziale medio per le linee medesime e' determinato in misura non minore di L. 4000 a chilometro.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 230.

Cauzione - Cessione.

[\(Art. 7, legge 21 luglio 1910, n. 580\)](#).

La concessione, di cui all'art. 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.

E' 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.

Art. 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.

Art. 232.

Promiscuità dei ponti ferroviari per la viabilità ordinaria.

[\(Art. 9, legge 21 luglio 1910, n. 580\)](#).

Nelle Calabrie, su domanda delle provincie, il concessionario e' 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 e' determinato da arbitri.

Art. 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.

Art. 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 puo' 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 quantita' di energia occorrente per servizi pubblici locali.

Art. 235.

Ferrovie concesse in sola costruzione.

(Art. 2, tre ultimi commi, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Il Governo e' 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.

Sezione II.

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

Art. 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.

Art. 237.

Sussidi degli enti interessati.

([Art. 1, quarto e quinto comma, legge 15 luglio 1906, n. 383](#)).

(Art. 4, ultimo comma, [legge 16 giugno 1907, n. 540](#)).

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 sovrainposta sui terreni oltre la media risultante dagli ultimi cinque anni, a partire dal 1° gennaio 1902, computando nella media anche gli anni in cui non abbiano ecceduto dal limite legale. Eguale divieto è fatto per qualsiasi aumento della sovrainposta sui terreni oltre i cinquanta centesimi dell'imposta erariale per le Province e i Comuni che non abbiano anteriormente alla [legge 15 luglio 1906, numero 383](#), raggiunto il limite legale.

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.

Capo III.

Disposizioni transitorie.

Art. 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, 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.

Art. 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.

Art. 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 tranvie.

TITOLO I.

Tranvie urbane.

Capo I.

Concessione del suolo stradale.

Art. 241.

Concessione del suolo stradale. Deposito.

[\(Art. 1, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561\)](#)).

[\(Art. 40, legge 27 dicembre 1896, n. 561\)](#)).

La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tranvie e' di competenza dell'ente proprietario della strada, e non puo' mai avere durata maggiore di anni sessanta.

Gli enti proprietari della strada da occuparsi per l'impianto delle tranvie 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.

Capo II.

Autorizzazione dell'esercizio

Art. 242.

((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)).

Art. 243.

Consenso degli enti stradali.

(Art. 38, comma primo, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le domande per l'autorizzazione dell'esercizio delle tranvie a trazione meccanica debbono essere accompagnate dai documenti indicati nell'art. 18.

Capo III.

Costruzione ed esercizio

Testo unico-art. 244

((ARTICOLO ABROGATO DAL D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753)) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 245

((ARTICOLO ABROGATO DAL D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753)) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 246

((ARTICOLO ABROGATO DAL D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753)) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 247

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 248

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 249

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di

legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 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.

Testo unico-art. 251

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

TITOLO II.

Tranvie extraurbane

Capo I.

Occupazione del suolo stradale

Art. 252.

Consorzi e servitu' coattiva.

([Art. 17, commi primo, secondo e terzo, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Quando le strade da occupare da una tranvia siano di spettanza di enti diversi, e' necessaria la costituzione del Consorzio, con le norme fissate dagli articoli 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 tratte di strade che nel loro complesso superino i due terzi della intera lunghezza della tranvia da costruire.

Art. 253.

Tratti urbani.

[\(Art. 17, comma quarto, legge 12 luglio 1908, n. 444\)](#).

Le tranvie extraurbane sono considerate tali anche per i tratti nell'interno degli abitati.

Capo II.

Concessione governativa

Art. 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'art. 241.

Art. 255.

Sorveglianza governativa.

[\(Art. 15, legge 16 giugno 1907, n. 540\)](#).

Nei riguardi della costruzione e dell'esercizio delle tranvie extraurbane a trazione meccanica ed in servizio pubblico la sorveglianza

e' esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le stesse norme stabilite per la sorveglianza delle ferrovie concesse alla industria privata.

Art. 256.

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

Art. 257.

Norme applicabili.

(Art. 16, legge 16 giugno 1907, n. 540; art. 6, legge 25 giugno 1909, n. 372).

Alle tranvie extraurbane a trazione meccanica sono applicabili le disposizioni degli articoli 171 e 202.

Capo III.

Sovvenzione governativa

Art. 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](#)).

([Art. 1, lettera u\), legge 15 luglio 1909, n. 524](#)).

Per la costruzione e l'esercizio di tranvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico, il Governo e' autorizzato a concedere sovvenzioni annue sino a L. 1500 a km. e per un termine non maggiore di 50 anni, sempreche' le nuove tranvie non facciano concorrenza diretta e in notevole parte del loro percorso ad una linea ferroviaria delle reti principali, toccando piu' centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti.

Tali sovvenzioni possono essere elevate sino a L. 2000 a km. quando le tranvie:

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 piu' 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 di materiale mobile.

Per le sovvenzioni alle tranvie extraurbane si applicano le disposizioni degli articoli 34 e 236.

((2))

AGGIORNAMENTO (2)

Il [D.L. Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303](#), convertito senza modificazioni dalla [L. 17 aprile 1925, n. 473](#), ha disposto (con l'art. 3, comma 1) che "Per le tranvie extraurbane, concesse alla industria privata entro due anni dalla data del presente decreto e per i tronchi di esse aperti all'esercizio entro il termine di sei anni dalla data medesima, i limiti della sovvenzione chilometrica stabiliti dallo art. 258 del testo unico approvato con [R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447](#), in L. 1500 e L. 2000, per 50 anni, sono rispettivamente elevati a L. 4500 e 7500, per 35 anni".

Art. 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 tranvia, 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 articoli 36, 37 e 38.

Sono pure ad esse applicabili le disposizioni degli articoli 39 e 40 del presente testo unico.

Art. 260.

Compartecipazione e scadenza.

([Art. 17, comma quinto, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Nel decreto Reale di concessione sono stabilite, nei casi di tranvie 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 tranvia e sue dipendenze divengono proprieta' o degli enti ai quali appartiene la strada, se la linea e' 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.

Art. 261.

Esenzione fiscale per le tranvie sovvenzionate.

([Art. 21, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

L'atto col quale il Governo accorda sovvenzioni a norma dell'art. 258, e' soggetto alla sola tassa fissa di una lira.

Art. 262.

Stanziamiento di bilancio.

(Art. 18, ultimo comma, [legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici i capitoli relativi alle sovvenzioni a tranvie extraurbane sono riuniti in un solo con la denominazione «sovvenzioni alle tranvie 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](#).

Art. 263.

Norme applicabili alle tranvie extraurbane sussidiate.

([Articoli 9, 18, 19, 20 e 21, legge 16 giugno 1907, n. 540](#)).

Alle tranvie extraurbane sussidiate sono applicabili gli articoli 203, 209, 210, 211 e 212.

Art. 264.

Norme per la previdenza.

([Art. 14, legge 16 giugno 1907, n. 540](#)).

Le norme relative alla previdenza, stabilite negli articoli 214 e 215, sono estese a favore del personale delle tranvie sovvenzionate dallo Stato.

Capo IV.

Disposizioni speciali

Art. 265.

Preferenza.

([Art. 48, legge 15 luglio 1906, n. 383](#)).

Fra due o piu' domande di sovvenzione riguardanti una stessa regione delle provincie meridionali, della Sicilia e della Sardegna, e' data la preferenza a quella avente per oggetto linee e tronchi che si completino fra loro formando una rete tranviaria, o che servano a congiungere o completare altre reti, o facciano capo a servizi

esistenti.

Art. 266.

Sussidio massimo per l'allacciamento di abitati alla nuova rete ferroviaria calabro-lucana.

([Art. 13, legge 21 luglio 1910, n. 580](#)).

Il Governo e' 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.

TITOLO III.

Disposizioni comuni alle tranvie urbane ed extraurbane

Capo I.

Disposizioni generali

Art. 267.

Sussidi degli enti morali.

([Art. 38, quarto e quinto comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561](#)).

Le Provincie, i Comuni e gli altri corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, possono accordare sussidi alle tranvie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui la linea sia aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'art. 303 del testo unico di [legge 21 maggio 1908, n. 269](#); al disposto del quale articolo puo' essere derogato in caso di evidente pubblica utilita' per decreto Reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

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

Art. 268.

Pubblica utilita'.

([Art. 41, legge 27 dicembre 1896, n. 561](#)).

Alle tranvie a trazione meccanica, qualunque ne sia il tipo, e' accordato il diritto della espropriazione a causa di pubblica utilita', da esercitarsi in conformita' delle relative leggi.

Capo II.

Costruzione ed esercizio

Testo unico-art. 269

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Testo unico-art. 270

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753](#))) ((21))

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione del presente articolo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 271.

Norme applicabili alle tranvie.

([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 11 luglio 1908, n. 444; art. 45, legge 27 dicembre 1896, n. 561; ed art. 44, legge 27 dicembre 1896, n. 561](#)).

[\(Art. 42, legge 27 dicembre 1896, n. 561\)](#)).

Sono applicabili alle tranvie a trazione meccanica gli articoli 11, 51 a 56, ((...)) 132, primo e secondo comma, ((...)). ((21))

Agli esercenti delle tranvie a trazione meccanica e' 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.

AGGIORNAMENTO (21)

Il [D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753](#) ha disposto (con l'art. 104, comma 1) l'abrogazione della dizione "118, ultimo comma," e "e 166" dell'art. 271, comma primo salvo quanto previsto dal precedente art. 103. Si riporta il testo del suddetto articolo: "Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX, restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo".

Art. 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 tranvie 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 tranvie urbane, da versarsi nelle casse dello Stato quale corrispettivo delle spese di sorveglianza.

Capo III.

Disposizioni finali

Art. 273.

Applicabilita' delle leggi sulle ferrovie.

[\(Art. 47, legge 27 dicembre 1896, n. 561\)](#)).

Per le tranvie 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'Amministrazione centrale dei trasporti s'intende sostituita la competenza dell'Ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per i casi in cui e' ad essi attribuito il potere di concessione)).

Art. 274.

Osservanza delle disposizioni anteriori.

[\(Art. 46, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561\)](#)).

Tutte le tranvie 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.

PARTE TERZA.

Disposizioni relative agli automobili

TITOLO I.

Disposizioni generali

Art. 275.

Sussidi ad automobili in servizio pubblico.

[\(Art. 5, legge 30 giugno 1904, n. 293\)](#)).

[\(Art. 7, legge 16 giugno 1907, n. 540; e art. 1, lettera l\), legge 15 luglio 1909, n. 524\)](#)).

Per l'impianto e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra localita' non congiunte da ferrovie o da tramvie, lo Stato puo' accordare sussidi alle Provincie, ai Comuni ed ai privati

concessionari secondo norme da stabilirsi con speciale regolamento da approvarsi per decreto Reale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Tali disposizioni sono applicabili ad altre forme di trazione meccanica, senza rotaie, su strade ordinarie per servizio di viaggiatori o di merci.

Art. 276.

Limite massimo, durata e riconferma.

([Art. 20, primo e secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

I sussidi dello Stato pei servizi pubblici di trasporto con automobili, o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie su strade ordinarie, sono accordati sino ad annue L. 600 a chilometro, e per un termine non maggiore di 9 anni, salvo riconferma.

La riconferma e' di diritto per un altro novennio, quando le localita' servite non vengano congiunte da ferrovie o tranvie ed il servizio abbia proceduto con costante regolarita' nell'ultimo triennio.

Art. 277.

Casi speciali.

([Art. 20, terzo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

Sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, i sussidi possono:

a) essere elevati sino ad annue L. 800 a chilometro, quando occorrano notevoli spese di esercizio, e sino ad annue L. 1000 quando si tratta di filovie;

b) essere concessi a servizi pubblici di trasporto stabiliti in via di esperimento o per determinati periodi dell'anno.

Art. 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, 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 localita' non congiunte da ferrovie o tramvie» ed agli stanziamenti necessari si provvede di anno in anno a norma dell'art. 262.

Art. 279.

Manutenzione stradale.

[\(Art. 2, legge 15 luglio 1909, n. 524\)](#)).

Allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni e' data facolta' 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 puo' eccedere il limite massimo determinato di volta in volta dal ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 280.

Prescrizioni e sorveglianza.

[\(Art. 17, legge 16 giugno 1907, n. 540\)](#)).

Per i pubblici servizi di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie, sono date dal Ministero dei lavori pubblici le disposizioni occorrenti per garantire la sicurezza dell'esercizio.

Non ottemperandosi dall'assuntore nel termine prefisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici puo' escludere dalla circolazione le vetture che, a suo esclusivo giudizio, non presentino garanzie di sicurezza, ed anche sospendere l'esercizio.

Art. 281.

Sospensione dei sussidi.

([Art. 10, legge 16 giugno 1907, n. 540](#)).

Il pagamento dei sussidi dello Stato per i pubblici servizi di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie puo' essere sospeso nei casi di cui all'articolo precedente e alle lettere a) e b) dell'art. 203.

Art. 282.

Esenzione fiscale.

([Art. 21, legge 12 luglio 1908, n. 444](#)).

L'atto col quale il Governo accorda sovvenzioni a norma degli articoli 276 e 277 e' soggetto alla sola tassa fissa di una lira.

Art. 283.

Contravvenzioni.

([Art. 3, legge 15 luglio 1909, n. 524](#)).

Le contravvenzioni alle disposizioni del regolamento, approvato con decreto Reale, previo parere del Consiglio di Stato, per le automobili in servizio pubblico o privato o per altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, sono punibili con ammende, oltre al risarcimento dei danni ed alle maggiori pene cui sieno tenuti i contravventori a termine del [Codice penale](#).

Le ammende sono:

a) da L. 1000 a L. 2000, a carico dei fabbricanti d'automobili o di altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, nei casi di abusivo od irregolare rilascio del certificato di conformita' al tipo approvato;

b) da L. 100 a L. 500, pagabili in solido dal guidatore e dal proprietario del veicolo, nei casi d'eccesso di velocita';

c) da L. 50 a L. 300 negli altri casi.

E' da applicarsi sempre il massimo dell'ammenda quando vi sia recidiva.

TITOLO II.

Disposizioni speciali

Art. 284.

Manutenzione d'ufficio delle strade.

([Art. 52, legge 15 luglio 1906, n. 383](#)).

Nelle Provincie 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 puo', nell'interesse del servizio pubblico, assumerla d'ufficio, salvo rivalsa a termini degli articoli 214 e 262 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con [R. decreto del 21 maggio 1908, n. 269](#).

Art. 285.

Sussidi e servizi postali.

([Art. 51, legge 15 luglio 1906, n. 383](#)).

Nelle Provincie meridionali continentali ed in quelle della Sicilia e della Sardegna, la concessione ed il pagamento dei sussidi, in corrispettivo dei quali l'esercente deve, all'occorrenza, assumere anche i servizi postali, sono determinati caso per caso, con decreto Reale udito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 286.

Sussidio massimo per l'allacciamento di abitati alla nuova rete ferroviaria calabro-lucana.

([Art. 13, legge 21 luglio 1910, n. 580](#)).

Il Governo e' autorizzato a concedere il massimo dei sussidi, di cui all'art. 277, indipendentemente dalla condizione di cui alla lettera a) dell'articolo stesso, quando si tratti di collegare abitati alle stazioni delle nuove linee, di cui all'art. 224.

Visto, d'ordine di Sua Maesta':

Il ministro dell'interno
GIOLITTI.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Il ministro di grazia e giustizia
FINOCCHIARO-APRILE.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
NITTI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro della guerra
SPINGARDI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CALISSANO.