

1

TESTO UNICO

DELLE DISPOSIZIONI DI LEGGE

PER LE

**Ferrovie concesse all'industria privata,
le tranvie a trazione meccanica
e gli automobili**



ROMA

TIPOGRAFIA DELL'UNIONE EDITRICE

Via Federico Cesi, 45

1913



Corporate Heritage
& Historical Archive

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'articolo 23 della legge 12 luglio 1908, n. 444, la legge 15 luglio 1909, n. 524, nonchè 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 tramvie e per gli automobili coordinando tali disposizioni con le conseguenti modifiche di forma e raggruppandole organicamente in parti, titoli, capitoli e sezioni da denominarsi secondo gli argomenti;

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 Segretario 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 ed i Telegrafi:

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Articolo unico.

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

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, addì 9 maggio 1912.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
SACCHI
FINOCCHIARO APRILE
FACTA
TEDESCO
SPINGARDI
NITTI
CALISSANO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 49 del 28 febbraio 1913.

INDICE

PARTE PRIMA. — FERROVIE.

TITOLO I. Disposizioni preliminari.

CAPO 1°. <i>Distinzione</i>	<i>pag.</i> 3
CAPO 2°. <i>Ferrovie pubbliche</i>	» 3
CAPO 3°. <i>Ferrovie private</i>	» 4
CAPO 4°. <i>Derivazioni d'acque e navigazione lacuale</i>	» 6

TITOLO II. Concessioni.

CAPO 1°. <i>Concessionari</i>	<i>pag.</i> 6
CAPO 2°. <i>Atto di concessione</i> - SEZ. 1°. <i>Permesso di studi</i>	» 8
SEZ. 2°. <i>Domanda di concessione</i>	» 9
SEZ. 3°. <i>Decreto di concessione</i>	» 9
CAPO 3°. <i>Sovvenzioni e sussidi</i> - SEZ. 1°. <i>Sovvenzione governativa</i>	» 10
SEZ. 2°. <i>Sussidi ed offerte legali degli enti locali</i>	» 13
SEZ. 3°. <i>Garanzia delle obbligazioni ed operaz. finanziarie</i>	» 14
CAPO 4°. <i>Concessione di sola costruzione</i>	» 16
CAPO 5°. <i>Compartecipazione ai prodotti</i>	» 19

TITOLO III. Diritti ed obblighi del concessionario.

CAPO 1°. <i>Linee concorrenti e raccordi</i>	<i>pag.</i> 20
CAPO 2°. <i>Espropriazioni ed occupazioni</i>	» 23
CAPO 3°. <i>Tutela delle proprietà ed opere coerenti</i>	» 24
CAPO 4°. <i>Servitù e distanze legali</i>	» 26
CAPO 5°. <i>Passaggio sulle strade ordinarie</i>	» 28
CAPO 6°. <i>Sequestri e responsabilità</i>	» 30

TITOLO IV. Costruzione.

CAPO 1°. <i>Norme di costruzione</i>	<i>pag.</i> 31
CAPO 2°. <i>Svolgimento dei lavori</i>	» 36

TITOLO V. Esercizio.

CAPO 1°. <i>Mezzi d'esercizio</i>	<i>pag.</i> 39
CAPO 2°. <i>Modalità d'esercizio</i>	» 42

TITOLO VI. Condizioni di trasporto.

CAPO 1°. <i>Tariffe</i>	<i>pag.</i> 44
CAPO 2°. <i>Trasporti per conto dello Stato</i>	» 47
CAPO 3°. <i>Servizi cumulativi</i>	» 50
CAPO 4°. <i>Esercizio economico</i> - SEZ. 1°. <i>Servizi economici parziali</i>	» 51
SEZ. 2°. <i>Regime economico completo</i>	» 53

TITOLO VII. Disposizioni tributarie

CAPO 1°. <i>Tassa erariale</i>	<i>pag.</i> 55
CAPO 2°. <i>Registro e bollo</i>	» 57
CAPO 3°. <i>Tributi e variazioni fiscali</i>	» 59

TITOLO VIII. Disposizioni di polizia. pag. 60

TITOLO IX. Fine della concessione.

CAPO 1°.	<i>Decadenza.</i>	pag. 63
CAPO 2°.	<i>Scadenza.</i>	» 67
CAPO 3°.	<i>Riscatto</i> - SEZ. 1ª. Ferrovie concesse prima della Legge 12 luglio 1908, n. 444	» 68
	SEZ. 2ª. Concessioni posteriori alla Legge 12 luglio 1908, n. 444.	» 69
	SEZ. 3ª. Procedura pel riscatto	» 70
CAPO 4°.	<i>Assunzione dell'esercizio da parte dello Stato</i>	» 71
CAPO 5°.	<i>Proroga dell'esercizio privato.</i>	» 71

TITOLO X. Vigilanza e sindacato.

CAPO 1°.	<i>Organi governativi</i>	pag. 72
CAPO 2°.	<i>Vigilanza.</i>	» 73
CAPO 3°.	<i>Disposizioni speciali pei ritardi dei treni</i>	» 75
CAPO 4°.	<i>Sindacato.</i>	» 76
CAPO 5°.	<i>Equo trattamento del personale.</i>	» 78

TITOLO XI. Disposizioni finali.

CAPO 1°.	<i>Disposizioni generali.</i>	pag. 79
CAPO 2°.	<i>Disposizioni speciali</i> - SEZ. 1ª. Disposizioni per le ferrovie concesse in base a leggi speciali.	» 81
	SEZ. 2ª. Disposizioni per le ferrovie non concesse in base a leggi speciali.	» 86
CAPO 3°.	<i>Disposizioni transitorie</i>	» 86

PARTE SECONDA. — **TRANVIE.**

TITOLO I. Tranvie urbane.

CAPO 1°.	<i>Concessione del suolo stradale</i>	pag. 88
CAPO 2°.	<i>Autorizzazione dell'esercizio</i>	» 88
CAPO 3°.	<i>Costruzione ed esercizio.</i>	» 89

TITOLO II. Tranvie extraurbane.

CAPO 1°.	<i>Occupazione del suolo stradale</i>	pag. 90
CAPO 2°.	<i>Concessione governativa.</i>	» 91
CAPO 3°.	<i>Sovvenzione governativa.</i>	» 91
CAPO 4°.	<i>Disposizioni speciali</i>	» 93

TITOLO III. Disposizioni comuni alle tranvie urbane ed extraurbane.

CAPO 1°.	<i>Disposizioni generali.</i>	pag. 94
CAPO 2°.	<i>Costruzione ed esercizio.</i>	» 94
CAPO 3°.	<i>Disposizioni finali.</i>	» 96

PARTE TERZA. — **AUTOMOBILI.**

TITOLO I.	<i>Disposizioni generali.</i>	pag. 97
TITOLO II.	<i>Disposizioni speciali.</i>	pag. 99

TESTO UNICO



PARTE PRIMA

Disposizioni relative alle ferrovie

TITOLO I.

Disposizioni preliminari

CAPO I.

Distinzione.

Art. 1.

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.

Classificazione.

(Art. 206, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

CAPO II.

Ferrovie pubbliche.

Art. 2.

Le ferrovie pubbliche si dividono in principali e secondarie.

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

l'estensione attraverso il Regno;

l'entità di traffico;

Categorie di ferrovie pubbliche.

(Art. 1, primi quattro commi, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

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.

Art. 3.

Ferrovie pubbliche su strade ordinarie.

(Art. 2, primo e secondo comma, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

(Art. 11, primo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

(Art. 32, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

(Art. 11, secondo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le ferrovie principali hanno sede propria.

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

1° si lasci una zona sufficiente per il carreggio, ed in ogni modo non mai inferiore a quattro metri dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile. Detta zona può, in caso di ostacoli speciali, come ponti, brevi traverse di abitato e simili, ridursi anche ad una larghezza minore dei limiti sovrandicati, purchè si rispettino le cautele stabilite nel regolamento di cui all'articolo 87 del presente Testo Unico;

2° abbiano sede separata dal carreggio. La zona per carreggio deve essere separata da quella riservata alla ferrovia nei modi determinati nell'atto di concessione (siepe, steccato, mura) tenendo conto delle condizioni speciali della località attraversata. In casi eccezionali, e su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, può prescindersi dall'obbligo della separazione di sede su saltuari tratti, che nel loro complesso non superino un terzo dell'intera lunghezza della linea da costruire.

CAPO III.

Ferrovie private.

Art. 4.

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.

Categorie di ferrovie private.

(Art. 207, primi tre commi, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.)

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. 1, ultimo comma, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

Art. 5.

Le proprietà private, che debbono intersecarsi con le ferrovie private della seconda categoria, sono soggette alla servitù del passaggio coattivo, e coloro che costruiscono le dette strade ferrate debbono adempiere gli obblighi tutti dalla legge imposti per l'acquisto della servitù coattiva di acquedotto.

Servitù coattive di passaggio.

(Art. 208, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.)-

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

(Art. 300, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.);

Art. 6.

Le congiunzioni e le intersezioni delle ferrovie private con le pubbliche e la loro immissione nelle strade pubbliche ordinarie, nelle piazze, negli abitati od altri siti pubblici, è fatta con tali disposizioni da non nuocere alla libertà, sicurezza e regolarità dei servizi ed usi pubblici relativi.

Congiunzioni ferroviarie e stradali.

(Art. 212, primo comma, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 7.

Al Governo è data facoltà di concedere annue sovvenzioni chilometriche sino a L. 1200 a chilometro, e per un periodo non superiore a 20 anni, per l'esercizio di ferrovie private da autorizzare al servizio pubblico.

Servizio pubblico su ferrovie private.

(Art. 5, comma quinto e sesto, 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.

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 è 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).

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto reale all'industria privata, a Province e Comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, concessioni per la costruzione e l'esercizio di strade ferrate pubbliche.

(Art. 4, parte seconda dell'ultimo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Alla cessione dell'esercizio di linee secondarie appartenenti allo Stato si provvede con legge.

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.

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.

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 gl'interessi ed atti dell'azienda consortile.

Il comitato permanente, per la durata di tempo fissata dallo statuto, elegge un presidente che rappresenta il consorzio a tutti gli effetti civili 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, nè in via amministrativa, nè in via giudiziaria, può sospendere il pagamento delle rispettive quote.

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

Costituzione del consorzio.

(Art. 7, Legge 29 giugno 1873, n. 1475).

Funzionamento e durata del consorzio.

(Art. 8, Legge 29 giugno 1873, n. 1475)

(Art. 10, Legge 29 giugno 1873, n. 1475).

Comitati per le concessioni a province.

(Art. 9, Legge 29 giugno 1873, n. 1475).

Cessione della concessione.

(Art. 295, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Domanda per studi.

(Art. 242, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Permesso di studi.

(Art. 243, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 14.

I Consigli delle province che ottengano concessioni di ferrovie devono formare un comitato permanente di tre membri colle attribuzioni dell'articolo precedente.

Art. 15.

Quando la concessione della costruzione ed esercizio di una ferrovia pubblica sia stata fatta a favore di un individuo o di una società in nome collettivo, o di una società in accomandita, è sempre in facoltà al concessionario di cedere ad una società anonima 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 è determinato dal Governo; ed è 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 rivolgersi al Ministero dei lavori pubblici con apposita domanda, accompagnata da un piano od abbozzo di massima della linea sulla quale intende di fare i detti studi, ed indicare il tempo entro il quale egli si propone di cominciarli e compierli.

Art. 17.

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

SEZIONE II.

Domanda di concessione.

Art. 18.

Le domande di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia pubblica debbono essere accompagnate da una dimostrazione della sua pubblica utilità, dalla indicazione del modo col quale s'intenda provvedere alle occorrenti spese, dal calcolo presuntivo dell'importare di sua costruzione e primo stabilimento, e finalmente da quei piani, profili e disegni che sono necessari per pronunziare giudizio sulla regolarità tecnica del progetto e sul grado di esattezza del calcolo suddetto.

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

Art. 19.

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.

Le ferrovie vengono concesse per decreto reale sopra proposta del ministro dei lavori pubblici.

L'atto di concessione è basato sopra un capitolato.

Art. 21.

Col decreto di concessione delle ferrovie pubbliche alla industria privata s'intende implicitamente emessa la dichiarazione che tali opere sono di pubblica utilità, di che e per gli effetti dell'art. 438 del codice civile e delle leggi 25 giugno 1865, n. 2359, 18 dicembre 1879, n. 5188, sulle espropriazioni per pubblica utilità.

Domanda.

(Art. 244, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Istruttoria.

(Art. 245, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Decreto reale di concessione.

(Art. 13, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

(Art. 246, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Dichiarazione di pubblica utilità.

(Art. 4, Legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Durata della concessione.

(Art. 248, prime linee, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.; artic. 14, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

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).

Cauzione.

(Art. 247, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Ferrovie che possono essere sovvenzionate.

(Art. 1, secondo comma, Legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Art. 22.

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.

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

Negli stessi atti di concessione sono determinati, sopra proposta del concessionario, la quantità e il tipo di materiale mobile di cui deve essere provveduta la linea in relazione al servizio cui è destinata. Nei capitolati vengono stabiliti per ciascun caso la velocità massima e la composizione dei treni in rapporto colle condizioni della strada e le prescrizioni valevoli 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.

Alla stipulazione dell'atto di concessione, il concessionario deve dare una primordiale cauzione per assicurare che entro il termine, da fissarsi nell'atto medesimo, egli farà il deposito definitivo, che gli verrà nell'atto stesso prescritto a guarentigia dell'adempimento dell'assunta impresa.

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

CAPO III.**Sovvenzione e sussidi.****SEZIONE I.***Sovvenzione governativa.***Art. 25.**

La sovvenzione è accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale od a sezione ridotta, che congiungano tra loro o alle reti principali ed ai porti del Regno: ampi e popolati territori; centri cospicui per industria e per ric-

chezza di prodotti agricoli; bacini minerari; regioni ancora prive di ferrovie; capoluoghi di circondario e di mandamento; comuni di frontiera; od allaccino altre ferrovie già esistenti, semprechè le nuove ferrovie non facciano concorrenza diretta ed in notevole parte del loro percorso ad una linea delle reti principali, toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti.

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

Non è accordata veruna sovvenzione se non siano presentati regolari progetti.

Art. 26.

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.

Può essere accordata ai concessionari una sovvenzione annua non maggiore di L. 5000 per ogni chilometro e per un periodo di tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche che in avvenire saranno concesse.

Il Governo è 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 potrà essere portato fino a L. 10,000 per 50 anni, in favore di quelle ferrovie che:

- a) attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di costruzione;
- b) ovvero richiedano una spesa, debitamente accertata, di costruzione superiore a L. 150,000 per chilometro, e inoltre siano destinate a congiungere i capoluoghi di provincia, i capoluoghi di circondario o importanti ca-

(Art. 3, primo comma, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

(Art. 2, prime linee, R. D. 25 dicembre 1887, n. 5162 bis, convertito in Legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Forma della concessione.

(Art. 5, sesto comma, Legge 12 luglio 1908, numero 444).

Limite massimo della sovvenzione.

(Art. 2, Legge 29 giugno 1873, n. 1475; art. 1, Legge 30 aprile 1893, n. 168; e art. 1, lett. b, h, Legge 15 luglio 1909, numero 524).

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

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

poluoghi 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.

Art. 28.

Graduazione della sovvenzione.

(Art. 4, R. D. 25 dicembre 1887, n. 5162-bis, convertito in Legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Il sussidio chilometrico in favore delle ferrovie, delle quali si è riconosciuta la pubblica utilità, è accordato in somma più o meno elevata e per un numero di anni maggiore o minore fino a raggiungere i limiti stabiliti nell'articolo precedente, tenuto conto specialmente di una o più delle seguenti condizioni:

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

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

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

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

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 degli impianti ferroviari esistenti.

Le spese per i raccordi, allacciamenti ed uso comune di stazioni, di cui all'art. 56, debbono essere comprese nei progetti di massima delle linee da concedere all'industria privata anche agli effetti della determinazione delle sovvenzioni chilometriche.

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 è stabilito sulla base del saggio effettivo d'impiego in titoli del Debito pubblico consolidato italiano 3.50 per cento, risultante dal prezzo medio dei listini ufficiali del trimestre anteriore alla presentazione della domanda di concessione, aumentato dell'uno e mezzo.

Art. 31.

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

Decorrenza della sovvenzione e lunghezza sussidiata.

(Art. 1, parte prima, Legge 9 luglio 1905, n. 413).

Art. 32.

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 è 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 è aumentato dell'ammontare delle sovvenzioni per ferrovie complementari e per le linee di cui agli art. 224 e 235.

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 art. 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).

SEZIONE II.

Sussidi ed offerte legali degli enti locali.

Art. 33.

Le province, i comuni e gli altri corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, possono accordare sussidi alle ferrovie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui la linea è aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'art. 303 del testo unico di legge 21 maggio 1908, n. 269; al disposto del quale

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).

articolo può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

Art. 34.

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

SEZIONE III.

Garanzia delle obbligazioni ed operazioni finanziarie.

Art. 35.

Negli atti di concessione di costruzione e di esercizio dev'essere dichiarato quale parte della sovvenzione chilometrica governativa sia attribuita alla costruzione e quale all'esercizio.

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

Art. 36.

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

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

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

Offerte legali.

(Art. 2, R. D. 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).

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).

Vincolo della sovvenzione per le obbligazioni.

(Art. 8, 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).

a) che lo statuto della società 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 metà della linea sia aperta all'esercizio e collaudata;

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

Il ministro del tesoro, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, 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.

La parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione può essere vincolata integralmente, in Italia o all'estero, anche a garanzia di operazioni finanziarie con banche e con istituti di credito per la provvista dei capitali necessari alla costruzione della linea concessa ed all'acquisto del materiale rotabile, quando concorrano le seguenti condizioni:

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

b) che la somministrazione dei capitali proceda secondo l'avanzamento dei lavori, in base a certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici;

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 è limitata alla sola parte non vincolata.

Art. 38.

Quando nell'atto di concessione sia prevista l'apertura della linea all'esercizio per tronchi, la parte di sovvenzione attribuita alla costruzione è suddivisa per tronchi. In tale caso, aperto un tronco all'esercizio e collaudato, la corri-

Vincolo della sovvenzione per altre operazioni finanziarie.

(Art. 7, commi terzo e quarto, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Suddivisione in tronchi.

(Art. 7, comma quinto, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

spondente quota di sovvenzione può essere vincolata al servizio delle obbligazioni od a garanzia delle suindicate operazioni finanziarie, senza osservanza delle condizioni rispettivamente stabilite dall'art. 36, lettera *b*), e dalla lettera *b*) del precedente articolo.

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, ai 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 contabilità 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 può 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 può avere durata superiore a 70 anni;

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

Alle condizioni stesse è 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 è applicabile il presente articolo, e della misura massima delle rispettive sovvenzioni chilometriche è 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 necessità che le linee stesse facciano parte della rete di Stato.

Art. 42.

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 solvibilità.

L'aggiudicazione è 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 facoltà di accordare la concessione a trattativa privata.

Asta o licitazione per le concessioni.

(Art. 3, primi cinque commi, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

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 è 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.

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 metà 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 è 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 può essere accordato, e nessun compenso per qualsiasi titolo è dovuto al concessionario, qualunque sia per risultare il costo effettivo della linea data in concessione.

Art. 45.

Vigilanza e danni.

(Art. 3, terz'ultimo 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 può 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'articolo 1639 del Codice civile, verificatisi nel decennio dall'approvazione del collaudo della linea.

CAPO V.

Compartecipazione ai prodotti.

Art. 46.

Ogni volta che dai conti del concessionario risulti che l'annuo prodotto netto di una ferrovia, ragguagliato sull'ultimo scorso quinquennio, eccede il 10 per cento, se altro minor limite non sia stato stabilito dall'atto di concessione, il Governo ha diritto ad una partecipazione negli utili eguale alla metà del sovrappiù.

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

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

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

Art. 47.

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.

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

Norma generale.

(Art. 285, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Nuove ferrovie non sovvenzionate.

(Art. 12, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

Nuove ferrovie sovvenzionate.

(Art. 11, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

condizioni di esercizio di ciascuna ferrovia, quando la media dei prodotti lordi dell'ultimo quadriennio abbia raggiunto il prodotto lordo chilometrico indicato negli atti di concessione.

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

TITOLO III.

Diritti ed obblighi del concessionario.

CAPO I.

Linee concorrenti e raccordi.

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, parimenti pubblica, che congiunga due punti della sua linea, o che le corra lateralmente, entro quel limite di distanza che verrà determinato nell'atto di concessione.

Art. 50.

Diritti dello Stato.

(Art. 270, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Resta però in facoltà dell'Amministrazione dello Stato, ove nulla sia statuito in contrario nell'atto di concessione, di costruire ed esercitare essa stessa ferrovie che dalle concesse si diramino o le intersechino o ne costituiscano un prolungamento, e di accordarne ad altri la concessione, salva la preferenza al primo concessionario a parità di condizioni.

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

I rapporti che occorra di stabilire tra il concessionario primitivo e la detta Amministrazione, o nuovi concessio-

nari, fanno oggetto di convenzioni da stipularsi in via amichevole per tutto quanto può concernere ad un regolare e completo servizio cumulativo. In caso di divergenza la decisione è rimessa a giudizio di arbitri.

Art. 51.

In caso che altri concessionari di ferrovie non concorrenti intendano valersi di qualche tratto di linea già concessa o costruita, può il Governo rendere obbligatorio l'uso promiscuo di quel tratto, fissandone le relative norme e compensi.

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

Art. 52.

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

Art. 53.

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

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

Uso promiscuo.

(Art. 43, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Allacciamenti.

(Art. 3, secondo comma, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

Diramazioni.

(Art. 4, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

ministro dei lavori pubblici a tutela e garanzia della sicurezza e della regolarità dell'esercizio.

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

Art. 54.

L'esercente di una ferrovia pubblica, ogni volta che lo permettano la sicurezza e regolarità dell'esercizio, è tenuto a consentire, alle stesse condizioni di cui all'articolo precedente, al raccordo con tramvie a trazione meccanica e con stabilimenti commerciali ed industriali, i cui concessionari, proprietari o esercenti ne facciano domanda e dichiarino di sottomettersi alle condizioni di uno speciale capitolato-tipo, redatto dal Ministero dei lavori pubblici, secondo speciali norme fissate dal regolamento di cui all'art. 216.

La stessa disposizione è applicabile anche agli stabilimenti governativi.

Art. 55.

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

Nel caso che un binario di raccordo od allacciamento sia stato costruito con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della detta legge sulle espropriazioni, o con l'applicazione dell'art. 5 del presente testo unico, il Governo può renderne promiscuo l'uso con altri stabilimenti, in mancanza d'accordo, da tre arbitri inappellabili, nominati ai termini dell'art. 74.

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

I binari di raccordo possono essere stabiliti su strade ordinarie col consenso degli enti proprietari. In caso di dissenso decide il ministro dei lavori pubblici per le strade provinciali, comunali e vicinali; per le strade nazionali è

Raccordi.

(Art. 5, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

Norme per raccordi ed allacciamenti.

(Art. 6, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

ammesso il ricorso in via gerarchica, sul quale devono sentirsi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Art. 56.

Non possono essere imposti dal Governo:

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

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

Raccordi ed opere non obbligatorie.

(Art. 6, primo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

CAPO II.

Espropriazioni ed occupazioni.

Art. 57.

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

In cosiffatta applicazione s'intendono far parte delle ferrovie i fossi laterali, i terreni da occuparsi colle siepi, muri od altre chiusure stabili qualunque, comprese le loro distanze legali, dai fondi vicini, i terreni pure da occuparsi pei trasporti dei corsi d'acqua, o di pubbliche o private comunicazioni, e per stabilimento di vie d'accesso, e finalmente i terreni necessari per la erezione delle stazioni, e per qualsivoglia altra fabbrica od opera stabile, destinata all'esercizio od alla conservazione delle dette ferrovie.

Opere ferroviarie di pubblica utilità.

(Art. 225, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 58.

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 città di Napoli.

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

Norme d'esproprio per le nuove ferrovie.

(Art. 77, Legge 7 luglio 1907, n. 429).

(Art. 9, Legge 21 luglio 1911, n. 848).

Le disposizioni dei due precedenti commi si applicano alle ferrovie concesse all'industria privata dopo la legge 21 luglio 1911, n. 848, 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 proprietà private e pubbliche, necessarie per lo stabilimento della ferrovia medesima, con tutte le sue dipendenze ed accessori, dichiarati all'art. 57, ma anche, mercè i giusti risarcimenti, quello della occupazione temporanea dei luoghi occorrenti, durante la esecuzione dei lavori di costruzione o di riparazione, per estrarne i materiali necessari a detti lavori, per farvi dei depositi di materiali ed oggetti qualunque, per instabilirvi dei magazzini ed officine, per praticarvi dei passaggi provvisionali, così ad uso proprio, come ad uso del pubblico e dei privati, a cui i lavori medesimi avessero interrotte, o rese impraticabili le comunicazioni esistenti, e per aprirvi dei canali di diversione delle acque private e pubbliche che coll'eseguimento 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, provvisionali o temporanee degli alvei delle acque pubbliche, delle spiagge lacuali o marittime, nè 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 è tenuto a garantire in ogni tempo la libertà, l'innocuità e la regolarità del corso ristabilito.

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

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

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

Art. 62.

Le opere di arte costruite nel corpo d'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 costrutte fuori del corpo della ferrovia ed indipendenti dalla sussistenza e dalla buona conservazione di questa, può, chi ha l'onere anzidetto, mediante speciale convenzione colle pubbliche amministrazioni o coi privati interessati, esonerarsi dall'obbligo di loro manutenzione.

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

Manutenzione delle opere relative alle ferrovie.

(Art. 230, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 63.

Attraversamento della ferrovia già costruita.

(Art. 231, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.)

Quando, per nuova costruzione o per trasporto ordinato od autorizzato dal Governo, una strada ordinaria nazionale, provinciale o comunale, un canale o un condotto d'acqua debbano attraversare una ferrovia pubblica che prima non intersecavano, od attraversarla in punto diverso da quello in cui la intersecavano precedentemente, chi ha costruito od esercita la strada ferrata non può opporvisi, purchè lo attraversamento non nuoccia alla regolarità e sicurezza dell'esercizio.

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

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

Art. 64.

Opere di difesa.

(Art. 232, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Le opere che servono all'attraversamento dei corsi d'acqua, od a difendere le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria, devono essere innocue al buon regime dei corsi medesimi, alle proprietà laterali, alle derivazioni, alla navigazione ed alle fluitazioni.

CAPO IV.

Servitù e distanze legali.

Art. 65.

Disposizioni per la manutenzione stradale.

(Art. 233, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Le disposizioni della legge sui lavori pubblici concernenti la conservazione del suolo delle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, e delle loro dipendenze, sono applicabili alle strade ferrate pubbliche e loro dipendenze ed accessori.

Art. 66.

Servitù stradali.

(Art. 234, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi imposti dalla legge sui lavori pubblici alle proprietà coerenti alle strade nazionali, provinciali e comunali, colle modificazioni risultanti dagli articoli seguenti.

Art. 67.

E proibito a chiunque costruire muri, case, capanne, tettoie od altro qualsiasi edificio, e di allevare piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina rotaia di una strada ferrata, la quale misura deve, occorrendo, aumentarsi in guisa che le anzidette costruzioni non riescano mai a minore distanza di metri due dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati.

Tali distanze possono essere diminuite di un metro per le siepi, muriccioli di cinta e steccati, di altezza non maggiore di metri 1.50.

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

Non sono applicabili ai tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie.

Distanze per edifici.

(Art. 235, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

(Art. 34, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Art. 68.

Laddove le strade ferrate sono in rilevato non minore di tre metri i proprietari dei beni laterali non possono praticare alcuno scavamento a distanza minore di tre metri dal piede del rilevato medesimo.

Distanze per scavi.

(Art. 236 Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 69.

È proibito a chiunque di costruire a distanza minore di venti metri dalla più vicina rotaia di una strada ferrata, la quale si eserciti con macchine a fuoco, delle case o capanne in legno od in paglia, o di fare cumuli di qualsivoglia materia combustibile.

Tale divieto non deve però intendersi esteso a depositi temporanei dei prodotti del suolo che si fanno al tempo del raccolto.

Distanze per combustibili.

(Art. 237, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 70.

I depositi di pietre o di qualunque altro materiale incombustibile nei terreni laterali ad una ferrovia, quando si elevino al disopra del livello delle rotaie, debbono essere tenuti alla distanza prescritta dall'art. 67.

Distanze per materiale.

(Art. 238, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Riduzioni delle distanze.

(Art. 239, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 71.

Quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie e le particolari circostanze locali lo consentano, con decreto ministeriale, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, possono essere autorizzate delle riduzioni alle distanze prescritte agli articoli precedenti.

In tali casi, però, devono sempre intendersi le osservazioni dei concessionari dell'esercizio.

Demolizione.

(Art. 240, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 72.

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

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

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

Descrizione.

(Art. 241, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 73.

Per la esecuzione delle disposizioni dell'articolo precedente chi costruisce le ferrovie deve, entro il termine non maggiore di un mese dalla data della pubblicazione dei piani definitivi, procedere a regolari descrizioni degli oggetti in esso articolo contemplati.

CAPO V.**Passaggio sulle strade ordinarie.****Imposizione della servitù.**

(Art. 2, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

Art. 74.

Gli enti proprietari della strada ordinaria, sulla quale lo Stato conceda di stabilire una ferrovia, non possono opporsi alla imposizione di quella servitù passiva: ma essi

hanno diritto al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria.

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

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

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

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

Art. 75.

La servitù passiva, di cui all'articolo precedente, non può essere imposta senza il consenso dei singoli enti proprietari delle strade o dei tratti di strada nei quali la ferrovia deve avere sede separata dal carreggio.

Consenso degli enti proprietari delle strade.

(Art. 11, quarto comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Art. 76.

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

Manutenzione delle strade.

(Art. 42, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

contribuire proporzionalmente alla spesa per lo sgombrò della neve da entrambe le sedi stradali, salvo le convenzioni speciali.

Art. 77.

Obblighi in caso di riscatto, decadenza e scadenza.

(Art. 29, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

(Art. 11, quinto comma, Legge 12 luglio 1908, 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, nè 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 della loro concessione, e senza acquistare diritto a speciali compensi che non fossero espressamente pattuiti negli atti di concessione.

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

Art. 80.

I concessionari dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, siano essi semplici individui o società riconosciute dalle leggi, sono civilmente responsabili, tanto verso lo Stato, quanto verso i corpi morali ed i privati, dei danni che i loro amministratori, preposti, impiegati ed agenti qualunque, applicati al servizio delle linee concesse, cagionino nell'esercizio delle proprie funzioni.

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

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

Responsabilità.

(Art. 290, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

TITOLO IV.

Costruzione.

CAPO I.

Norme di costruzione.

Art. 81.

Le ferrovie principali sono separate dalle proprietà laterali e dalle strade ordinarie con siepi vive, muri od altre specie di chiusura stabile e permanente, dove le condizioni della ferrovia non siano tali da impedire l'accesso delle persone e degli animali.

È però in facoltà del ministro dei lavori pubblici di concedere, secondo le norme da stabilirsi nel regolamento, la soppressione totale o parziale delle chiusure in quei tratti nei quali ciò sia compatibile con la sicurezza dell'esercizio.

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

Chiusura.

(Art. 9, commi primo secondo e quarto, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

Art. 82.

Le ferrovie principali, dove passano a livello di strade ordinarie pubbliche o private, debbono essere munite di cancelli, sbarre od altri mezzi di chiusure manovrati sul posto o a distanza.

Passaggi.

(Art. 10, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

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

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

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

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

Anche sulle ferrovie principali, secondo norme da stabilirsi nel regolamento, il ministro dei lavori pubblici può autorizzare che siano lasciati aperti i passaggi a livello in corrispondenza a strade poco frequentate od a strade private.

I passaggi a livello non muniti di chiusura devono essere messi in evidenza con qualche indicazione fissa; ed è sempre in facoltà del ministro dei lavori pubblici di prescrivere la chiusura per ragioni speciali di sicurezza pubblica.

Le chiusure da manovrare sul posto debbono avere in attiguità case cantoniere e casotti di guardia, e i meccanismi necessari pel conveniente loro esercizio e custodia.

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

Art. 83.

Il numero dei passaggi a livello dev'essere ridotto al minimo possibile, col portare, ove sia compatibile con l'interesse pubblico, più strade ordinarie ad attraversare la ferrata nel medesimo punto, e con lo stabilimento degli opportuni cavalcavia e sottovia, ovunque le condizioni della località lo rendano agevole.

Art. 84.

Le salite e le chine degli accessi, tanto ai passaggi a livello quanto ai cavalcavia e sottovia, devono essere regolate nella forma, nella disposizione planimetrica ed altimetrica, nella costituzione del suolo, ed in ogni altro accessorio riflettente alla permanente facilità e sicurezza del transito, in relazione all'importanza ed allo stato delle comunicazioni a cui debbono servire.

(Art. 213, ultimo comma, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Passaggi a livello.

(Art. 214, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Accessi.

(Art. 215, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 85.

All'attraversamento dei corsi di acqua ed alla difesa dai danni che essi possono arrecare alle vie ferrate deve provvedersi con opere che abbiano le condizioni di maggiore stabilità, richieste dalla importanza di dette vie e dall'azione dei veicoli che le percorrono.

I ponti, bisognevoli 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.

Attraversamento di corsi d'acqua.

(Art. 216, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 86.

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.

Modalità di esecuzione.

(Art. 8, primo comma, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

Art. 87.

Con regolamento da approvarsi per decreto reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sono stabiliti la sagoma della luce della strada e la sagoma limite del materiale rotabile, i limiti delle pendenze, i raggi minimi delle curve, le condizioni tecniche dell'armamento e della soprastruttura, ed in genere le principali modalità del corpo stradale e delle opere d'arte, secondo la categoria della strada ferrata ed il sistema di trazione.

Norme di esecuzione.

(Art. 8, secondo e terzo comma, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

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

Art. 88.

Lungo le ferrovie, per provvedere alla vigilanza ed alle cure di buona manutenzione e di sicuro esercizio, debbono erigersi casette per guardiani e cantonieri, proporzionate per numero e per ampiezza alla importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni ed alle circostanze locali.

Case di guardia.

Art. 217, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Lungo le ferrovie secondarie non è richiesta la costruzione di caselli per guardiani e cantonieri, quando il personale possa essere alloggiato in vicinanza della ferrovia.

(Art. 12, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

In casi eccezionali può essere ammesso l'uso di edifici privati per i caselli, le stazioni e le fermate e per qualsiasi altro servizio ferroviario.

Art. 89.

Stazioni e fermate.

(Art. 219, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Le ferrovie pubbliche fanno il servizio del paese che traversano col mezzo degli scali o stazioni, il numero ed ubicazione dei quali viene determinato negli atti di concessione, avuti i debiti riguardi al servizio del pubblico.

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

(Art. 17, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Nelle ferrovie secondarie, compatibilmente con la sicurezza dell'esercizio si possono ammettere le fermate in binario corrente, anche senza fabbricati, raddoppi di binari, scambi, meccanismi, od altro apparecchio, e consentire l'utilizzazione ad uso stazione di fabbricati privati.

Art. 90.

Curve.

(Art. 220, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Le pendenze ed i raggi delle curve delle ferrovie, così pubbliche come private di seconda categoria, devono essere contenuti nei limiti che si richiedono per il sicuro e regolare esercizio della strada, coi motori che si propongono di applicare alla trazione dei treni.

Art. 91.

Larghezza.

(Art. 221, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

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

Art. 92.

Cavalcavia e gallerie.

(Art. 222, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

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

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

Art. 93.

Le scarpe degli sterri, e quelle dei rilevati, devono essere regolate con la inclinazione conveniente alla natura del terreno, in modo da premunire la via contro ogni scoscendimento che la ingombri, o che privi l'armamento di stabile sostegno.

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

Art. 94.

Il sistema d'armamento, che s'intenda adottare per una ferrovia pubblica, deve presentare la necessaria stabilità e resistenza, ed esser tale che i veicoli e macchine destinati a circolare nella detta ferrovia possano anche circolare nelle altre che da quella si diramano od a quella si congiungono.

Nelle ferrovie secondarie, l'armamento dev'essere tale da permettere il passaggio ai veicoli destinati al servizio della linea che forma oggetto della concessione, e delle altre con cui s'intenda stabilire un servizio comune.

Art. 95.

Le ferrovie debbono essere munite di telegrafo o di telefono o di altri simili mezzi di comunicazione fra le stazioni, e di segnali che per numero e per natura corrispondano alle esigenze dell'esercizio; le condutture relative sono per gli effetti fiscali considerate come mezzi d'opera.

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

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

Scarpe e fossi.

(Art. 223, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Armamento.

(Art. 224, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

(Art. 18, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Telegrafo e telefono

(Art. 13, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

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

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 dell'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 più considerevole, i cavalcavia e sottovia ed i fabbricati delle stazioni, ed oltre a ciò i moduli dei passaggi a livello, delle case cantoniere, dei minori ponticelli, acquedotti e sifoni, dei materiali di armamento, e, quando vengano richiesti, anche quelli degli oggetti di materiale fisso e di materiale mobile per l'esercizio.

Al Ministero dei lavori pubblici 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 è in facoltà 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 può scostarsi, senza speciale autorizzazione, dai piani esecutivi definitivamente approvati, sotto pena del rifacimento delle opere.

È però tanto al Ministero facoltativo di ordinare, quanto al concessionario di proporre, anche durante l'eseguimento dei lavori, quelle modificazioni dei progetti approvati che siano giudicate necessarie od utili, ma il concessionario non può venire obbligato ad eseguire una modificazione

che gli cagioni notabili maggiori spese di costruzione o di esercizio, quando abbia per solo scopo una maggiore tecnica regolarità delle opere senza comprovata necessità.

Art. 99.

I concessionari non possono intraprendere i lavori approvati per la costruzione di cavalcavia o di sottovia, pel trasporto di strade pubbliche o gravate di servitù pubblica, per la costruzione di ponti od altre opere qualunque sui fiumi e sui canali navigabili od atti alle fluttuazioni, se prima il prefetto della provincia, inteso il parere dell'ingegnere capo del genio civile, non acconsenta all'esecuzione delle indicate opere.

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

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

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

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

Art. 100.

Sono parimenti obbligati i concessionari, durante l'esecuzione dei lavori di costruzione delle ferrovie, a provvedere, acciocchè non rimangano interrotte nè le private comunicazioni, nè i corsi d'acque pure private, a meno che non provino di esservi stati autorizzati da particolari convenzioni.

Art. 101.

Quando nulla sia espressamente stabilito in contrario negli atti di concessione, può il Ministero dei lavori pubblici, per ragione d'interesse pubblico, permettere ad un concessionario, sotto quelle condizioni che trovi conveniente

Permessi e cautele.

(Art. 263, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Misure per le comunicazioni e corsi d'acqua.

(Art. 264, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Apertura all'esercizio.

(Art. 257, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

di prescrivere, di aprire, anteriormente all'intera linea, l'esercizio di parziali tronchi; come può permettere l'apertura di essi tronchi, o dell'intera linea all'esercizio libero per ogni genere di trasporti, o limitato a qualche solo genere particolare, quando i lavori di costruzione non siano peranco pienamente ultimati, ma portati a segno da potersi esso esercizio effettuare con piena sicurezza.

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 regolarità, perfezione e permanenza del servizio.

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

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.

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.

Motore.

(Art. 210, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 105.

Può essere ammesso, sia all'atto di concessione, sia in seguito, un sistema d'armamento diverso da quelli generalmente adottati, quando sia dimostrato che riunisca tutti i voluti requisiti di permanente stabilità.

Variazioni del sistema d'armamento.

(Art. 265, comma secondo, ultimo periodo, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera a, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Art. 106.

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.

Manutenzione.

(Art. 260, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

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

Art. 107.

Mezzi d'esercizio e di riparazione.

(Art. 218, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Una ferrovia pubblica dev'essere provveduta dei mezzi necessari per assicurare la continuità del regolare e sicuro esercizio, e per eseguire le ordinarie riparazioni dei veicoli, macchine, attrezzi e meccanismi.

Art. 108.

Mezzi di soccorso.

(Art. 304, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Chi esercita una ferrovia pubblica deve tenersi provvisto di quei mezzi di soccorso che sono i più necessari nei casi di sinistri, in quelle stazioni che vengano designate dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 109.

Provviste e accessori delle stazioni.

(Art. 266, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Le stazioni debbono essere provviste di tutte le fabbriche e stabilimenti accessori richiesti dalla prontezza del servizio e regolarità, e corredate dei necessari binari di percorso, di recesso e di deposito.

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

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

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

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

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

Art. 110.

Illuminazione.

(Art. 305, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Durante il servizio delle ore notturne, le stazioni ed i loro accessi debbono essere illuminati.

Lo debbono essere eziandio quei passaggi a livello per

i quali la superiore Amministrazione giudichi ciò necessario per motivi di pubblica sicurezza.

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

Le vetture dei viaggiatori debbono parimente essere illuminate nel loro interno durante la notte, e nel passaggio di quei sotterranei che vengano designati dal Ministero.

Art. 111.

Il concessionario di una strada ferrata è obbligato ad essere sempre provvisto di ogni genere di materiale mobile, necessario per un completo servizio, e così di veicoli per il trasporto dei viaggiatori, animali, merci e materiali, di locomotive a vapore, o di ogni altro valido corredo di mezzi con cui fosse autorizzata la locomozione.

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

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

Art. 112.

L'esercente deve avere in ogni tempo, lungo la linea, una provvista di combustibile, sufficiente almeno per quattro mesi sulle linee principali, e per due mesi sulle linee secondarie. Il ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro della guerra, ha facoltà per qualsiasi ferrovia di estendere nell'atto di concessione quest'obbligo a quattro mesi.

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

Materiale mobile.

(Art. 268, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Combustibile.

(Art. 23, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

Personale.

(Art. 14, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

Uniforme del personale.

(Art. 307, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Qualità ed obblighi di pubblici ufficiali.

(Art. 18 e 27, Legge 22 aprile 1905, n. 137; e art. 1, lettera n, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Orari.

(Art. 282, primo comma, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Art. 113.

Le ferrovie debbono essere provvedute del personale necessario per assicurare un regolare servizio.

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

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

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

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

Art. 114.

Qualsiasi agente od impiegato incaricato di funzioni di servizio pubblico, sopra una strada ferrata pubblica, deve essere vestito di uniforme o portare un segno distintivo.

Art. 115.

Tutti gli addetti alle ferrovie concesse all'industria privata, qualunque sia il loro grado ed ufficio, sono considerati pubblici ufficiali.

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

CAPO II.**Modalità d'esercizio.****Art. 116.**

L'Amministrazione superiore è in diritto di fissare, sentiti i concessionari, gli orari delle corse delle ferrovie pubbliche, in modo da conciliarne gl'interessi e da ottenere

quel bene ordinato sistema di velocità nelle dette corse, tanto pei treni ordinari o celeri di viaggiatori, quanto per quelli delle merci, che meglio soddisfaccia ai bisogni del servizio ed alle esigenze della pubblica sicurezza.

Art. 117.

Quando il numero delle corse ordinarie giornaliere di una ferrovia pubblica non sia già fissato e reso obbligatorio dagli atti di concessione, deve venire prestabilito dal concessionario; ma tanto il primitivo numero delle corse quanto le variazioni che ad ogni tempo gl'interessi del concessionario medesimo richiedessero di apportarvi, debbono essere sempre tali da provvedere a quel servizio pubblico che l'accordata concessione ebbe per iscopo, e sotto questo riguardo sono soggette alla preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici. Tanto le corse quanto i loro orari debbono essere in tempo congruo notificati con regolare pubblicazione.

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

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

Art. 118.

La velocità dei treni può giungere al limite massimo compatibile con le condizioni tecniche della linea, col tipo del materiale rotabile e coi mezzi di frenatura.

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

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

Corse.

Art. 282, terzo, quarto e quinto comma, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Velocità massima.

(Art. 11, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

(Art. 11, ultimo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 1, lettera p, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Nei tratti di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordinarie, senza sede separata, la velocità massima di corsa per i treni muniti di freno continuo viene determinata dal Ministero dei lavori pubblici secondo le speciali condizioni locali, ma in nessun caso può superare i 50 chilometri all'ora: per i treni non muniti di freno continuo non deve essere superiore a 25 chilometri.

Art. 119.

Circolazione dei veicoli.

(Art. 212, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

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

Art. 120.

Regolamenti interni.

(Art. 296, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Gli individui e le società concessionarie di ferrovie pubbliche sono autorizzati a fare quei regolamenti che credano opportuni per la loro amministrazione interna.

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

TITOLO VI.

Condizioni di trasporto.

CAPO I.

Tariffe.

Art. 121.

Obbligo dei trasporti.

(Art. 271, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Ogni concessionario di ferrovie pubbliche ha l'obbligo di eseguire costantemente, con diligenza, esattezza e prontezza, e senza concedere preferenza a chicchessia, il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che gli siano consegnate, colle sole eccezioni stabilite per alcuni oggetti speciali dagli

atti di concessione, o dai decreti reali che emanino in esecuzione del presente testo unico di legge.

Salvo una speciale autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, la quale è sempre revocabile, e salvo il caso di impossibilità dipendente da avvenimenti impreveduti o difficilmente prevedibili, ogni treno ordinario di viaggiatori deve esser provvisto di un numero di vetture sufficiente pel trasporto delle persone che si presentino agli uffici delle stazioni.

Art. 122.

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

L'applicazione delle tariffe è sempre fatta colle norme speciali fissate negli atti suddetti, od in difetto con quelle che vengano stabilite dal regolamento da emanarsi per decreto reale in esecuzione del presente testo unico di legge.

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

Art. 123.

Nell'atto di concessione sono stabilite le tariffe massime pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del bestiame, le quali non possono essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie dello Stato, salvo il caso in cui le pendenze da superare richiedano sistemi speciali di trazione.

Nelle concessioni, posteriori alla legge 12 luglio 1903, n. 444, il Governo può consentire, per i percorsi locali, la temporanea applicazione di tariffe massime superiori a quelle delle ferrovie di Stato, ferma rimanendo l'applicazione di tariffe eguali a quelle delle ferrovie di Stato, agli effetti dei servizi cumulativi e delle riduzioni derivanti dall'applicazione della base differenziale al cumulo delle distanze, a norma dell'art. 138.

Tariffe.

(Art. 272, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Tariffe massime.

(Art. 16, secondo comma, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

(Art. 13, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Art. 124.

Esposizione delle tariffe.
(Art. 273, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Le tariffe primitive e i regolamenti che le concernono, non meno che le successive variazioni loro, debbono essere fatte note al pubblico e tenersi esposte continuamente nelle stazioni, in un luogo in cui possano essere facilmente vedute da chiunque vi abbia interesse.

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 è prescritto per le tariffe all'art. 124.

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

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.

Art. 128.

Contravvenzioni.
(Art. 277, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Le contravvenzioni ai quattro articoli precedenti sono punite colle pene dal Codice penale comminate a chi con mezzi dolosi cagiona alterazione nei prezzi al di sopra o al di sotto di quanto sarebbe determinato dalla naturale e libera concorrenza.

Art. 129.

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.

Indennizzi per ritardata consegna.

(Art. 38, Legge 7 luglio 1907, n. 429 e art. 1 e 11, Legge 25 giugno 1909, n. 372).

Art. 130.

Il disposto dell'art. 45 della legge 7 luglio 1907, n. 429, è esteso alle ferrovie concesse alla industria privata in pubblico servizio cumulativo con quello delle ferrovie dello Stato.

Precedenza del reclamo amministrativo all'azione giudiziaria.

(Art. 45, Legge 7 luglio 1907, n. 429 ed art. 8, Legge 21 luglio 1911, n. 848).

Art. 131.

Quando le cause per inadempimento delle condizioni di trasporto o per la classificazione delle merci o per l'applicazione delle tariffe siano di competenza dei giudici conciliatori, le sentenze, anche per valore non eccedente le L. 50, sono appellabili in conformità degli articoli 17 della legge 16 giugno 1892, n. 261, e 2 della legge 28 luglio 1895, n. 455.

Cause di competenza dei Conciliatori.

(Art. 45, Legge 7 luglio 1907 e art. 1 e 11, Legge 25 giugno 1909, n. 372).

CAPO II.

Trasporti per conto dello Stato.

Art. 132.

I concessionari di ferrovie sono obbligati al trasporto e scambio gratuito delle corrispondenze postali, ed a fare eseguire dai loro agenti, direttamente col personale dell'Amministrazione delle poste, il ricevimento e la consegna di esse nelle singole stazioni.

Lo stesso obbligo hanno per i pacchi postali, mediante il corrispettivo di centesimi otto per pacco fino a tre chilogrammi, e di centesimi dodici per pacco da tre a cinque chilogrammi. Quando sia aumentato il limite massimo del peso attualmente ammesso per i pacchi postali, detto corrispettivo è aumentato di centesimi due per ogni chilogrammo in più, senza pregiudizio delle speciali convenzioni attualmente esistenti.

Trasporti gratuiti ed 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.).

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, tabacchi ed altri generi di privata demaniale; così pure i militari con armi e bagaglio, i doganieri e i marinai della regia marina, sia che viaggino isolatamente muniti di regolare foglio di via, sia che viaggino in corpo; i prigionieri con la forza armata che loro serve di scorta, e finalmente quegli indigenti a cui tale riduzione sia accordata sulle ferrovie esercitate dallo Stato dai vigenti regolamenti.

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

Art. 133.

Spedizioni militari.

(Art. 280, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Ogniquale volta il Governo abbia bisogno di spedire truppe o materiale militare di qualunque genere ad un punto qualsiasi di una ferrovia pubblica, il concessionario della medesima è tenuto a metter tosto a di lui disposizione, ed ai prezzi stabiliti dall'atto di concessione, tutti i mezzi di trasporto che gli siano richiesti, quand'anche la richiesta si estenda alla totalità di quelli di cui egli può disporre per l'esercizio della sua linea.

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

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 regio esercito e della regia marina incaricati dalle rispettive Amministrazioni di studiare le condizioni di esercizio della ferrovia nell'interesse militare.

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

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

Art. 135.

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

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

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

Per ragioni di ordine pubblico, le facoltà, di cui nei commi precedenti, possono essere in qualunque tempo conferite all'autorità militare con decreto reale su proposta dei ministri dell'interno, della guerra 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.

Mobilitazione.

(Art. 25, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

CAPO III.

Servizi cumulativi.

Art. 136.

Obbligo dei servizi cumulativi e di corrispondenza.

(Art. 42, Legge 7 luglio 1907, n. 429).

E obbligatoria, per le ferrovie allacciate tra di loro, la istituzione dei servizi cumulativi.

Possono essere escluse da quest'obbligo le spedizioni in transito diretto e quelle con rispeditizioni 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 facoltà di ordinare un servizio cumulativo sulle linee ferroviarie dipendenti da diverse società, a condizioni da concertarsi fra le medesime. In caso di dissenso, le questioni relative sono regolate da arbitri.

Le condizioni e le norme dei servizi cumulativi e di corrispondenza, e per l'uso delle stazioni comuni con le ferrovie dello Stato, sono concordate dall'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato con le altre Amministrazioni interessate.

Se l'accordo non sia intervenuto nel termine di tre mesi dalla richiesta della parte più diligente, od entro sei mesi dal ricorso diretto da un interessato al direttore generale delle ferrovie dello Stato e all'altra Amministrazione, le condizioni e le norme del servizio sono stabilite da tre arbitri nominati d'accordo fra le Amministrazioni, o, in difetto, uno dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, uno dall'altra impresa di trasporti interessata e il terzo dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Nel caso che taluna delle Amministrazioni non elegga il proprio arbitro, il presidente della Corte d'appello, sopra

domanda della parte più diligente o di c'vi possa avervi interesse, nomina anche l'arbitro o gli arbitri mancanti.

Gli arbitri decidono come amichevoli compositori.

Art. 138.

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

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. 444, 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, purchè i concessionari vi abbiano aderito, e sulle ferrovie stesse siano in vigore tariffe uguali a quelle delle ferrovie dello Stato. Nelle concessioni di ferrovie all'industria privata posteriori alla legge 7 luglio 1907, n. 429, s'intende imposto al concessionario l'obbligo del cumulo delle distanze.

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).

CAPO IV.

Esercizio economico.

SEZIONE I.

Servizi economici parziali.

Art. 139.

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 lavo-

Applicazione della tassa erariale.

(Art. 15, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

ratori della terra, si applica, sui prezzi di trasporto, la tassa erariale per i trasporti a piccola velocità.

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

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 campagnuoli e pescatori portino con loro allo scopo di vendita diretta sul mercato o sul luogo del consumo, alla condizione che per ciascun viaggiatore il peso complessivo degli oggetti non superi i trenta chilogrammi; e trasporto pure gratuito dei recipienti vuoti di ritorno;

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

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

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.

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

Art. 142.

Le modalità e le condizioni tecniche, secondo le quali è 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 del materiale mobile, la velocità massima e quella minima commerciale e la composizione dei treni in rapporto con le condizioni della strada, e le prescrizioni vevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale, la composizione e la circolazione dei treni.

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

Art. 143.

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, è sostituito da una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti per i viaggiatori e dei riscontri per le merci, nella misura dell'1 e mezzo per cento quando si tratti di trasporti a grande velocità e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità.

Art. 144.

Il Governo, tenuto conto delle condizioni speciali di ciascuna linea o tratto di linea su cui sia attuato l'esercizio economico, può, col decreto reale di cui all'art. 141, ridurre fino al limite minimo del 2 per cento l'imposta erariale stabilita per i trasporti a grande velocità.

Autorizzazione dell'esercizio economico.

(Art. 11, Legge 4 dicembre 1902, n. 506; art. 1, lettera k, Legge 15 luglio 1909, n. 524; art. 14, Legge 21 luglio 1910, n. 580 e art. 10, Legge 21 luglio 1911, n. 848).

Modalità tecniche di esercizio economico.

(Art. 2, primitre commi, Legge 9 giugno 1901, n. 220).

Riduzione del diritto di bollo.

(Art. 3, Legge 9 giugno 1901, n. 220; art. 1, lettera i, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Riduzione dell'imposta erariale.

(Art. 4, primo comma, Legge 9 giugno 1901, n. 220).

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 necessità speciali del traffico al quale essa serve.

La riduzione delle tariffe può arrivare:

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

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

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

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

Art. 147.

Condizioni di applicabilità dell'esercizio economico.

(Art. 12, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le disposizioni dell'articolo 146 sono applicabili purchè:

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

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

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

Art. 148.

È in facoltà 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 modalità del servizio economico non possa per esigenze militari esservi applicata.

Esigenze militari.

(Art. 19, ultimo comma, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

TITOLO VII.

Disposizioni tributarie.

CAPO I.

Tassa erariale.

Art. 149.

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

Trasporti a grande velocità.

(Art. 1, Legge 6 aprile 1862, n. 542; ed art. 1, Legge 14 giugno 1874, n. 1945).

Art. 150.

È stabilita una tassa del 2 per cento sui prezzi dei trasporti a piccola velocità su tutte le strade ferrate del Regno.

Trasporti a piccola velocità.

(Art. 2, Legge 14 giugno 1874, n. 1945).

Art. 151.

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.

Frazioni di lira.

(Art. 3, Legge 6 aprile 1862, n. 542).

Art. 152.

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.

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).

Perdita della tassa erariale per lo Stato.

(Art. 4, Legge 14 giugno 1874, n. 1945).

Art. 153.

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 società o il concessionario della strada ferrata che abbia rilasciato il biglietto o fatta la convenzione deve rifondere del proprio la tassa non percetta, e sottostà inoltre a una multa estensibile da 50 a 1000 lire.

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. 4552).

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, nonchè di quelle riscosse dalle società per la tassa del bollo sui biglietti dei viaggiatori e sui riscontri delle merci, della procedura stabilita dalla legge del 26 agosto 1868, n. 4548, e del privilegio di cui all'art. 1957 del codice civile.

CAPO II.

Registro e bollo.

Art. 156.

Gli atti relativi all'acquisto e alla espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione delle ferrovie pubbliche concesse all'industria privata, e delle loro dipendenze ed accessori, non sono soggetti che al pagamento di un diritto fisso da determinarsi in ciascun atto di concessione e vanno esenti da qualsivoglia diritto proporzionale di registro.

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

Può 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.

Art. 157.

Sono soggetti alla tassa di centesimi 5, qualunque sia la dimensione della carta, i biglietti per il trasporto non gratuito dei viaggiatori sulle ferrovie, e quelli di riscontro pel trasporto e per la consegna delle merci e dei bagagli a grande e piccola velocità.

Art. 158.

I biglietti o riscontri per l'abbonamento al trasporto a tempo determinato di viaggiatori o di merci sulle ferrovie pubbliche sono soggetti ad una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti o riscontri stessi, nella misura dell'1.50 per cento, quando si tratti di trasporti a grande velocità, e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità.

Tassa di registro.

(Art. 292, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.)

(Art. 5, Legge 29 giugno 1873, n. 1475).

Tassa di bollo sui biglietti e riscontri.

(Art. 20, numero 5, testo unico di Legge 4 luglio 1897, n. 414).

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).

Art. 159.

Sovratassa.

(Art. unico, Legge 27 giugno 1909, n. 411 e art. 1, primo comma, Legge 28 luglio 1911, n. 842).

Allo scopo, di cui al primo comma dell'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, è stabilita, sino a tutto l'anno solare 1923, una sovratassa di centesimi cinque alla tassa di bollo dovuta sui biglietti per trasporto di viaggiatori sulle ferrovie e sui piroscafi, nonché sui riscontri pel trasporto di bagagli e merci, sulle ferrovie, sulle polizze di carico e sulle lettere di vettura emesse nel Regno e provenienti dall'estero.

La stessa sovratassa di centesimi cinque è dovuta per i biglietti di abbonamento e per i 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.

(Art. 1, secondo comma, Legge 28 luglio 1911, n. 842).

Dal 1° gennaio 1912 i relativi proventi sono destinati anche agli scopi menzionati nella legge 28 luglio 1911, n. 842.

(Art. 2, terzo comma, Legge 12 gennaio 1909, n. 12).

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 società concessionarie di ferrovie pubbliche o altri esercenti le medesime possono essere esonerati dall'obbligo di fare apporre il bollo ai biglietti o riscontri per trasporto dei viaggiatori o delle merci, quando si sottomettano al pagamento, in rate trimestrali scadute, di una somma annuale corrispondente all'ammontare delle tasse, che sarebbero dovute in ragione del numero dei biglietti o riscontri emessi nell'anno precedente.

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

Anche per il primo anno di esercizio i rappresentanti delle società o i concessionari possono godere dell'indicata facilitazione, purchè 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.

Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata sono soggette al pagamento di ogni sorta di tributo pubblico stabilito dalla legge a carico degli stabili nei paesi attraversati dalle loro linee.

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

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

Art. 162.

I Comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio.

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

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

Art. 163.

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

Tributi immobiliari.

(Art. 283, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Esenzione dal dazio consumo.

(Art. 25 e 26, Legge 6 luglio 1905 n. 323).

Variazioni fiscali successive.

(Art. 294, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

TITOLO VIII.

Disposizioni di polizia.

Art. 164.

Ingresso nelle piazze delle stazioni.

(Art. 301, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

(Art. 35, Legge 27 dicembre 1896, n. 561; ed art. 1, lettera f, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

L'ingresso, le fermate e la circolazione delle carrozze e carri destinati al trasporto di persone e merci nei cortili e piazze annesse alle stazioni delle ferrovie pubbliche sono sottoposti a regolamenti di ordine pubblico, da approvarsi dal Ministero dei lavori pubblici.

Sulla sede propria, e nelle dipendenze delle ferrovie è proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di introdursi, di circolare o di fermarsi, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai treni o per la spedizione delle merci, i passaggi a livello nel tempo in cui per opera del personale delle strade ferrate sono tenuti aperti ed i passaggi privati e pedonali; e d'introdurvi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

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

Art. 165.

Allontanamento dalla ferrovia.

(Art. 303, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

I cantonieri, i guardiani e gli altri agenti di una strada ferrata debbono far uscire immediatamente qualunque persona si sia introdotta nel recinto di essa strada e sue dipendenze, o nelle vetture in cui non abbia diritto di entrare.

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

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

Art. 166.

Agenti ferroviari e polizia stradale.

(Art. 44, Legge 27 dicembre 1896, n. 561; ed art. 1, lettera f, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Gli agenti delle ferrovie su strade ordinarie sono equiparati ad agenti di polizia stradale allo scopo di far osservare le prescrizioni di polizia stradale nei tratti di via ordinaria percorsi dalle ferrovie.

Art. 167.

Chi si serve delle ferrovie pubbliche per viaggiare o per trasportare oggetti deve osservare tutte le prescrizioni relative, ed uniformarsi alle avvertenze che a siffatto riguardo gli siano date dal personale applicato all'esercizio ed è responsabile delle infrazioni alle leggi e regolamenti daziari provenienti dal fatto suo.

Art. 168.

Le contravvenzioni alle disposizioni del capo IV del tit. III sono punite con l'arresto fino ai 5 giorni, e con ammende fino a L. 300, oltre al risarcimento dei danni ed a quelle maggiori pene in cui i contravventori possono essere incorsi a termine del codice penale, ed oltre all'obbligo di rimettere le cose in pristino nel termine che verrà prefisso, in mancanza di che sarà provveduto d'ufficio a loro maggiori spese.

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

I contravventori possono venire per le vie amministrative assolti dall'obbligo della restituzione delle cose in pristino nei casi contemplati nell'art. 71, se il Ministero dei lavori pubblici, in seguito a relativa domanda, legittimi il loro operato.

Art. 169.

Le contravvenzioni all'art. 165, nei casi di opposizione o resistenza, sono punite con l'arresto fino a 5 giorni o con l'ammenda fino a lire cinquanta.

Art. 170.

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

Art. 171.

In occasione di un sinistro ferroviario non sono soggetti, purchè immuni dal dolo e purchè non abbandonino il servizio, all'arresto preventivo, comminato per la flagranza di reato dalle vigenti leggi, gli agenti ferroviari, che si trovino in servizio sulle locomotive e sui treni danneggiati,

Obblighi dei viaggiatori.

(Art. 309, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Contravvenzioni e pene.

(Art. 310, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.; ed art. 20, n. 3, R. D. 1° dicembre 1889, n. 6509).

Opposizioni e resistenza

(Art. 311, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.; ed art. 20, n. 3, R. D. 1° dicembre 1889, n. 6509).

Abbandono del posto.

(Art. 312, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.; ed art. 22, n. 6, R. D. 1° dicembre 1889, n. 6509).

Arresto preventivo.

(Art. 6, Legge 25 giugno 1909, n. 372).

o siano addetti al movimento delle stazioni ove, o fra le quali, il sinistro sia avvenuto, o attendano alla sorveglianza della linea in località e per funzioni comunque involgenti una presunzione di colpa.

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

Art. 172.

Remozione di cadaveri.
(Art. 7 e 11, Legge 25 giugno 1909, n. 372).

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

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

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

Art. 173.

Atti d'inchiesta.

(Art. 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.

Art. 174.

Verbali di accertamento
(Art. 314, secondo, terzo e quarto comma, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.; e art. 1, lettera a, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Alla osservanza di tutte le disposizioni del presente titolo sono in obbligo di sorvegliare gli agenti di polizia giudiziaria, i funzionari governativi d'ispezione, gli ingegneri e tutti gli altri agenti applicati all'esercizio, alla custodia ed alla manutenzione delle ferrovie.

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

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

Art. 175.

I verbali stesi dagli agenti di polizia giudiziaria, e dai funzionari governativi d'ispezione o dagli ufficiali da essi dipendenti sono esenti dalla conferma; tutti gli altri devono essere confermati entro i tre giorni successivi a quello del reato, davanti al giudice del mandamento, in cui il medesimo sia stato commesso, o davanti a quello del mandamento di residenza dell'autore del verbale.

Art. 176.

I verbali, stesi e confermati a norma dei due articoli precedenti, fanno fede sino a prova contraria per fatti punibili con pene che non siano l'ergastolo, l'interdizione perpetua dai pubblici uffici e la reclusione e la detenzione per un tempo non inferiore nel minimo ai tre anni.

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

Art. 177.

Le disposizioni del presente titolo, che concernono la sicurezza delle persone e delle cose, e la pubblica igiene nell'esercizio delle ferrovie, sono anche applicabili alle ferrovie private.

Conferma dei verbali.

(Art. 315, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.; e art. 1, lettera a, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Forza probante dei verbali.

(Art. 316, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.; e art. 20, R. D. 1° dicembre 1889, n. 6509).

Polizia delle ferrovie private.

(Art. 318, primo comma, Legge 20 marzo 1865 n. 2248, all. F.).

TITOLO IX.

Fine della concessione.

CAPO I.

Decadenza.

Art. 178.

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 al-

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

(Art. 250, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

meno un mese prima ai concessionari, questi non si siano messi in grado di cominciare e continuare i detti lavori, perdono la metà della somma di cui abbiano fatto materiale deposito o per cui abbiano prestato cauzione a termini dell'art. 24, la quale metà è devoluta al Governo, a meno che non facciano legalmente constare d'impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio.

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

Art. 179.

Indipendentemente dalle disposizioni dell'articolo precedente, il concessionario di una ferrovia pubblica, concessa e sovvenzionata a' termini del presente testo unico di legge, incorre di pieno diritto, e senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e dalla sovvenzione se, nel termine di due anni, non abbia avviati i lavori ed eseguite le provviste in modo da rendere sicura l'apertura all'esercizio nel termine stabilito dall'atto di concessione.

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

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

Art. 180.

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 d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, incorrono, di pieno diritto e senza che occorra alcuna costituzione in mora, nella decadenza della concessione e nella perdita dell'intiera cauzione definitiva.

Art. 181.

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 con-

Ritardo oltre il biennio.

(Art. 3, Legge 30 aprile 1899, n. 168).

Ritardo per l'apertura dell'esercizio.

(Art. 251, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Asta pubblica.

(Art. 252, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

cessionari, 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.

Le concessioni sono deliberate a chi, oltre ad assumersi tutte le obbligazioni dei concessionari decaduti, i quali in ogni caso non possono mai essere deliberatari, ed al prestare tutte le necessarie guarentigie d'idoneità e responsabilità, abbia offerto un maggiore aumento sul detto prezzo di stima.

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

Art. 183.

Se il primo incanto va deserto, si deve, dentro termine non minore di due mesi, procedere ad un secondo, il quale può essere aperto con ribasso non maggiore di un quarto sul primitivo prezzo di stima delle opere eseguite, dei terreni acquistati e dei materiali provvisti.

Quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, i concessionari s'intendono definitivamente decaduti da tutti i diritti della concessione; le porzioni di strada già eseguite che si trovino in esercizio cadono immediatamente in proprietà assoluta dello Stato, il quale è libero di conservarle o di abbandonarle, come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti; nè 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.

Se, compiuta ed aperta al pubblico una strada terrata concessa all'industria privata, l'esercizio di essa venga ad interrompersi su tutta o su una parte della linea, senza

Aggiudicazione e prezzo.

(Art. 253, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Secondo incanto e decadenza.

(Art. 254, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Interruzione dell'esercizio.

(Art. 255, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

che il concessionario vi provveda immediatamente, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministrazione superiore prende, a spese e rischio di esso concessionario, le misure necessarie per assicurare provvisoriamente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio pubblico, e prefigge un termine perentorio dentro il quale deve il detto concessionario eseguire tutto il necessario pel ristabilimento del servizio definitivo.

Scaduto questo termine, il concessionario che non abbia soddisfatto alle intimategli ingiunzioni, senza che possa far constare d'impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio, decade dalla concessione; e si provvede nel modo prescritto ai quattro articoli precedenti.

Il rimborso delle spese che il Governo abbia anticipato per effetto del presente articolo è riscosso colle forme e coi privilegi delle imposte prediali.

Art. 185.

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 pei concessionari obbligatoria come quelli prefissi dagli atti di concessione.

In ogni circostanza in cui siano per invocare il caso di forza maggiore onde evitare le comminate penalità, sono i concessionari in obbligo di notificare al Ministero dei lavori pubblici 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.

Proroghe.

(Art. 256, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

CAPO II.

Scadenza.

Art. 186.

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 le ferrovie concesse e le loro dipendenze.

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

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

Art. 187.

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

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

Obblighi del concessionario.

(Art. 248, meno prime linee, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Diritti del concessionario.

(Art. 249, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

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 più o meno lungo non sia stato fissato dall'atto di concessione, dopo scaduti trent'anni dal giorno nel quale una ferrovia pubblica concessa alla industria privata sia stata aperta al permanente servizio sopra tutta la sua lunghezza, ha diritto il Governo di farne a qualsivoglia epoca il riscatto, previo diffidamento di un anno almeno da darsi al concessionario, ove pure diverso termine non sia stato nella concessione stabilito.

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

La suddetta annualità può essere, a scelta del concessionario, convertita in un capitale corrispondente all'annualità stessa col ragguglio del 5 per cento da pagarsi all'atto del riscatto.

Art. 189.

Proroghe di termine di riscatto.

(Art. 8, ultimo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

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

SEZIONE II.

Concessioni posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444.

Art. 190.

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

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

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

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

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

Le quote d'ammortamento del capitale occorso per la costruzione e per aumenti patrimoniali si calcolano per un periodo corrispondente a quello della sovvenzione governativa, o sino al termine della concessione quando non vi è sovvenzione.

Nelle quote d'ammortamento per le linee sussidiate si comprendono le rate pagate sulla parte di sovvenzione destinata alla costruzione.

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

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

Riscatto prima del trentennio.

(Art. 8, primi cinque commi, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

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, è stata aperta al permanente esercizio per tutta la sua lunghezza, o trascorso il termine stabilito nell'atto di concessione, è in facoltà dello Stato di farne in qualsiasi epoca il riscatto:

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

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

Art. 192.

Arbitrato.

(Art. 8, settimo ed ottavo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

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

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

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

(Art. 9, ultimo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

SEZIONE III

Procedure pel riscatto.

Art. 193.

Diffida.

(Art. 9, primi due commi, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Il riscatto deve sempre essere preceduto da un atto di diffida in nome dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, notificato al concessionario od al subconcessionario almeno un anno prima della data indicata per la sua effettuazione.

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

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

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

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

Art. 194.

Al personale delle ferrovie riscattate è conservato il trattamento stabilito nei propri regolamenti organici, fino a quando non siasi provveduto alla classificazione delle ferrovie e alla determinazione del trattamento del personale delle ferrovie secondarie esercitate dallo Stato.

Personale delle ferrovie riscattate.

(Art. 10, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

CAPO IV.

Assunzione dell'esercizio da parte dello Stato.

Art. 195.

L'assunzione dell'esercizio di ferrovie da parte dello Stato, che avvenga per decadenza di una concessione o di una convenzione di esercizio a termini di legge o di contratto, è autorizzata con decreto reale.

Assunzione per decreto reale e per legge.

(Art. 2, primo e secondo comma, Legge 7 luglio 1907, n. 429).

Il decreto reale è 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.

(Art. 4, prima parte dell'ultimo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

CAPO V.

Proroga dell'esercizio privato.

Art. 196.

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

Proroga.

(Art. 2, terzo comma, Legge 7 luglio 1907, n. 429).

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).

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 dagli atti di concessione, e di esigere tale adempimento se i detti concessionari se ne discostassero.

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

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

Le attribuzioni dei funzionari del Governo ed i loro rapporti coi concessionari sono determinati da uno speciale regolamento d'ordine pubblico.

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

Art. 198.

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.

Le spese tutte di visite, di sorveglianza e di collaudazione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse alla 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.

I concessionari di ferrovie pubbliche sono sottoposti alla 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, può prescrivere per assicurare la polizia, il regolare esercizio e la conservazione delle ferrovie e delle loro dipendenze.

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

Art. 201.

Ogniqualevolta 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.

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:

(Art. 278, secondo comma, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera a, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Personale d'assistenza per le costruzioni.

(Art. 3, penultimo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Spese di sorveglianza.

(Art. 288, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera a, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Disposizioni dell'Amministrazione.

(Art. 289, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Modificazioni alle proposte dei concessionari.

(Art. 298, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Prescrizioni al concessionario.

(Art. 16, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

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

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

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

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

Le note delle spese sono rese esecutive dal prefetto.

Art. 203.

Il pagamento della sovvenzione per le ferrovie concesse all'industria privata può essere in tutto od in parte sospeso, fino a che non cessi la causa della sospensione:

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

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

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

La sospensione di pagamento è limitata alla sola parte di sovvenzione disponibile, a norma degli art. 36 e 37 del presente testo unico. Con tale limitazione la sospensione di pagamento può aver luogo anche quando, aperta all'esercizio una parte della linea, non vengono gli altri tronchi costruiti ed ultimati nei termini rispettivamente stabiliti negli atti di concessione.

Art. 204.

Allorchè 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

Sospensione della sovvenzione.

(Art. 9, Legge 16 giugno 1907, n. 540)

Contravvenzioni per la vigilanza.

(Art. 291, comma primo, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

delle dette condizioni, per tutto ciò che riguarda al servizio della navigazione e delle fluitazioni, al buon regime ed al libero deflusso delle acque pubbliche e private, alla buona conservazione ed alla facile praticabilità delle strade pubbliche, ne viene steso verbale per l'ulteriore procedimento presso i tribunali ordinari.

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

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

Art. 205.

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.

Art. 206.

Ogni ritardo nella corsa e nell'arrivo dei treni alle stazioni rispetto al tempo stabilito negli orari approvati dal Ministero, quando non provenga da cause di forza maggiore debitamente giustificate e quando ecceda i limiti di tolleranza accordati, costituisce contravvenzione ed è soggetto alle ammende seguenti:

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

dai 20 ai 30 minuti primi inclusivi	l'ammenda è di L.	500
dai 30 ai 40	"	750
maggiori di 40	"	1000

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

dai 26 ai 30 minuti primi	l'ammenda è di L.	200
dai 30 ai 40	"	500
dai 40 ai 50	"	700
maggiori di 50	"	1000

(Art. 11, Codice penale, Art. 291, comma secondo, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, 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).

Verbale di contravvenzione.

(Art. 314, primo comma, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera a, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Contravvenzioni.

(Art. 42 e 58, regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687; art. 1, Legge 21 dicembre 1899, n. 446; e art. 1, lettera g, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

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

dai 45 minuti primi ad un'ora l'ammenda è di L. 200
 maggiori di un'ora " " " 500

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

Art. 207.

Responsabilità dei direttori.

(Art. 2, Legge 21 dicembre 1899, n. 446).

Di tali contravvenzioni sono responsabili i direttori generali o direttori d'esercizio che legalmente rappresentano le società esercenti, e sono puniti con le pene pecuniarie di cui al precedente articolo.

Art. 208.

Procedura amministrativa.

(Art. 3, Legge 21 dicembre 1899, n. 446).

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

CAPO IV.

Sindacato.

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 contabilità.

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

Al Ministero dei lavori pubblici 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.

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.

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.

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.

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

Osservazioni del Ministero.

(Art. 19, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

Ispezione contabile.

(Art. 20, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

Contravvenzioni.

(Art. 21, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

Contabilità e liquidazione della costruzione.

(Art. 14, Legge 12 luglio 1908, n. 444; e art. 1, lettera u, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

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 alla 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 gl'infortuni sul lavoro.

Salvo il disposto dell'articolo seguente esse devono iscrivere alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai il personale stabile ed in prova addetto all'esercizio, al quale possa applicarsi l'art. 13 del testo unico di legge 30 maggio 1907, n. 376. Al personale stabile ed in prova rimanente dovrà essere assicurata una rendita vitalizia presso la Cassa nazionale medesima, in conformità delle norme da questa stabilita 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 degl'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.

Art. 215.

Sono esonerate dall'osservanza del disposto del primo capoverso dell'articolo precedente le Amministrazioni ferroviarie le quali, entro sei mesi dalla loro costituzione, istituiscano casse proprie d'invalidità e di vecchiaia con statuti formulati dalle Amministrazioni stesse e chieggano di questi l'approvazione dal Governo.

L'approvazione governativa è accordata mediante decreto reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, 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, secondochè si tratti di agenti considerati come operai o del rimanente personale;

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

c) le disposizioni relative agli eventuali assegni agli eredi degli agenti premorti, in conformità alle disposizioni dell'art. 24 del testo unico di legge 30 maggio 1907, n. 376.

TITOLO XI.

Disposizioni finali.

CAPO I.

Disposizioni generali.

Art. 216.

Con regolamenti da approvarsi per decreto reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sono stabilite le norme da osservarsi

Approvazione governativa.

(Art. 22, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

Regolamenti governativi.

(Art. 26, Legge 30 giugno 1906, n. 272).

per l'esercizio delle diverse categorie di ferrovie in armonia del presente testo unico di legge, le misure d'ordine concernenti i viaggiatori e le persone estranee al servizio, le norme per la riscossione delle tasse e delle spese accessorie, le disposizioni riflettenti la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, nonché i dati statistici che le diverse Amministrazioni ferroviarie e tranviarie devono fornire al Ministero dei lavori pubblici.

I regolamenti possono comminare ammende fino a L. 2000 per le contravvenzioni in essi contemplate.

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. Dopodichè, 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 variazione 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.

Per agevolare la costruzione delle linee complementari il sussidio dello Stato per chilometro di linea può essere elevato fino a L. 8,000 per la durata e con le norme dell'art. 25 e seguenti.

Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima e ad aumentare a L. 9,100 il limite massimo di cui al comma precedente.

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).

Art. 221.

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.

Atti sociali.

(Art. 4, Legge 9 luglio 1905, n. 413).

Art. 222.

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.

Concessione di una rete o di singole ferrovie in Sicilia.

(Art. 2, Legge 21 luglio 1911, n. 848).

Indipendentemente dalle condizioni stesse può essere accordato il massimo della sovvenzione anche per le linee singole in Sicilia, quando costituiscano raccordi o complementamenti 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 art. 1, 4 e 10, Legge 21 luglio 1911, numero 843).

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 è autorizzata la costruzione del binario ridotto indipendente, utilizzando in tutto od in parte la sede delle ferrovie di Stato.

Art. 225.

Le sovvenzioni chilometriche per le linee di cui al precedente articolo, da accordarsi a norma dell'art. 26 del presente testo unico, su conforme parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sono determinate in misura che non può mai superare i limiti massimi medi indicati appresso:

a) per il periodo di tempo dal giorno successivo all'apertura all'esercizio di ogni linea o tronco sino al giorno dell'apertura all'esercizio dell'intera rete:

entro un massimo medio di L. 14,300 per la costruzione e l'esercizio delle linee indicate al n. 1 del precedente articolo;

di L. 1950 per la costruzione e l'esercizio dei tronchi indicati al n. 2;

di L. 3550 per l'utilizzazione e l'esercizio delle linee e dei tronchi indicati al n. 3;

b) entro un massimo medio di L. 10,500 per la costruzione, e di L. 1500 per l'esercizio, per il periodo di tempo che correrà dal giorno successivo all'apertura all'esercizio dell'intera rete sino al termine di 70 anni, computati dalla prima data di apertura all'esercizio di un tronco della rete stessa.

Il limite di L. 3550 e quelli di cui al comma b) del presente articolo possono essere dal Governo aumentati in corrispondenza della maggiore spesa occorrente per l'interposizione del binario ridotto entro il normale sulla Sicignano-Lagonegro e per l'esercizio promiscuo.

Art. 226.

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

Sovvenzioni.

(Art. 2, Legge 21 luglio 1910, n. 589).

Prodotto lordo iniziale.

(Art. 3, Legge 21 luglio 1910, n. 589).

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 garentire 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 attualità;

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.

È vietata la concessione o subconcessione di sola costruzione.

Dopo decorsi dieci anni dall'apertura dell'intera rete al regolare servizio potranno essere ammesse, coll'autorizzazione governativa e con la garanzia dei due decimi della sovvenzione di costruzione, la cessione o subconcessione dell'impresa e la subconcessione dell'esercizio.

Art. 231.

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.

Linee dello Stato concesse in solo esercizio.
(Art. 8, Legge 21 luglio 1910, n. 580).

Art. 232.

Nelle Calabrie, su domanda delle provincie, il concessionario è obbligato di fare le opere necessarie per adattare i ponti delle linee ferroviarie al passaggio dei veicoli e dei pedoni.

In mancanza di accordi il maggior compenso per le opere occorrenti è determinato da arbitri.

Promiscuità dei ponti ferroviari per la viabilità ordinaria.
(Art. 9, Legge 21 luglio 1910, n. 580).

Art. 233.

Per la costruzione e l'esercizio delle linee di cui all'articolo 224, il concessionario deve impiegare esclusivamente italiani, con preferenza dell'elemento locale, salve le eccezioni autorizzate dal Governo per giustificati motivi.

Personale.
(Art. 10, Legge 21 luglio 1910, n. 580).

Art. 234.

Venendo richieste dal concessionario derivazioni idrauliche per adottare la trazione elettrica su alcune delle linee di cui all'art. 224, allo scopo di sopprimere tratti a dentiera, la riserva nei riguardi ferroviari può essere imposta dal Governo anche in misura maggiore di quella necessaria alla trazione, purchè dal concessionario venga assunto l'obbligo di somministrare sull'eccedenza, a prezzo di costo ed in misura determinata dal Governo stesso, la quantità di energia occorrente per servizi pubblici locali.

Derivazioni di acque ad uso della rete.
(Art. 11, Legge 21 luglio 1910, n. 580).

Ferrovie concesse in sola costruzione.

(Art. 2, tre ultimi commi, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Art. 235.

Il Governo è autorizzato a concedere anche in sola costruzione le linee Asti-Chivasso, Belluno-Cadore, Borgo San Lorenzo-Pontassieve, San Vito-Motta-Portogruaro, e le relative sovvenzioni chilometriche non possono eccedere le annue L. 15,000 per la Belluno-Cadore e L. 8500 per le altre.

SEZIONE II.

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

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).

Art. 236.

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.

Sussidi degli enti interessati.

(Art. 1, quarto e quinto comma, Legge 15 luglio 1906, n. 383).

Art. 237.

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, n. 383, raggiunto il limite legale.

(Art. 4, ultimo comma, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

A tale disposto può essere derogato, in caso di evidente pubblica utilità, per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato, per le deliberazioni delle province e 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 esser rette, fino alla estin-

zione 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.

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.

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.

Separazione della sede ferroviaria dalla stradale.

(Art. 11, terzo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

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).

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 è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non può 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.

Autorizzazione dell'esercizio.

(Art. 1, secondo comma, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

All'autorizzazione dell'esercizio delle tranvie a trazione meccanica si provvede con decreto reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, prima dell'inizio dei lavori.

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.

Art. 244.

L'approvazione dei tipi di materiale mobile e degli impianti di locomozione telodinamica od elettrica è riservata al Governo, e deve ottenersi insieme all'autorizzazione dell'esercizio; ovvero prima di applicarli, se trattasi d'innovazioni durante l'esercizio stesso.

Materiale mobile ed impianto di locomozione.

(Art. 4, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Art. 245.

Ultimati i lavori, si procede al relativo collaudo in concorso d'un rappresentante del Governo prima dell'apertura al pubblico esercizio della tranvia o di qualche tronco di essa.

Collaudo.

(Art. 3, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Art. 246.

La sorveglianza dell'esercizio, per quanto riguarda la pubblica sicurezza, spetta all'autorità governativa, e viene disciplinata con apposito regolamento.

Sorveglianza governativa.

(Art. 11, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Tale regolamento, approvato con decreto reale, previo il parere del Consiglio di Stato, può contenere la comminazione di pene dell'arresto per un tempo non superiore nel massimo ai cinque giorni o dell'ammenda non eccedente le L. 300.

(Art. 375, Legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; art. 1, lettera f, Legge 15 luglio 1909, n. 524; ed art. 20, n. 3, R. D. 1° dicembre 1889, n. 6509).

Art. 247.

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

Attribuzioni del prefetto.

(Art. 7, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Art. 248.

L'approvazione degli orari è riservata al prefetto, tenuto conto degli obblighi risultanti dagli atti di concessione, nei quali possono pure essere determinati speciali punti di fermata.

Orari.

(Art. 8, primo e secondo comma, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

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

Treni speciali.

(Art. 8, ultimo comma, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Art. 249.
 Quanto ai treni speciali basta che ne sia dato avviso in tempo utile, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, al prefetto, il cui silenzio equivale ad approvazione.

Tariffe massime.

(Art. 10, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Art. 250.
 Le tariffe massime dei trasporti sono fissate nell'atto di concessione dal proprietario della strada. Ogni successivo aumento deve pure essere approvato dal medesimo.

Sospensione dell'esercizio e revoca dell'autorizzazione.

(Art. 11, secondo comma, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Art. 251.
 È in facoltà del Governo, per constatati e gravi motivi di sicurezza, di far sospendere l'esercizio della linea, sentito l'ente proprietario della strada; e, qualora non si provveda, può anche revocare ogni autorizzazione.

TITOLO II.**Tranvie extraurbane.****CAPO I.****Occupazione del suolo stradale.****ConSORZI e servitù coattiva.**

(Art. 17, comma primo, secondo e terzo, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Art. 252.
 Quando le strade da occupare da una tranvia siano di spettanza di enti diversi, è 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'articolo 74, purchè 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.

Tratti urbani.

(Art. 17, comma quarto, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Art. 253.
 Le tranvie extraurbane sono considerate tali anche per i tratti nell'interno degli abitati.

CAPO II.

Concessione governativa.

Art. 254.

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.

Atto e durata della concessione.

(Art. 17, comma sesto, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Art. 255.

Nei riguardi della costruzione e dell'esercizio delle tranvie extraurbane a trazione meccanica ed in servizio pubblico la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le stesse norme stabilite per la sorveglianza delle ferrovie concesse alla industria privata.

Sorveglianza governativa.

(Art. 15, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

Art. 256.

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

Tutela del patrimonio stradale.

(Art. 13, lettera c, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

Art. 257.

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

Norme applicabili.

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

CAPO III.

Sovvenzione governativa.

Art. 258.

Per la costruzione e l'esercizio di tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico, il Governo è autorizzato a concedere sovvenzioni annue sino a L. 1500 a km. e per un termine non maggiore di 50 anni, semprechè le nuove tramvie non facciano concorrenza diretta e in notevole parte del loro percorso ad una linea ferro-

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).

viaria delle reti principali, toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti.

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

a) attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di esercizio;

b) oppure siano destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto ad una stazione ferroviaria prossima, o di più conveniente accesso, o ad un approdo marittimo, lacuale o fluviale, e richiedano una spesa d'impianto non inferiore a L. 45,000 a km. compresa la prima dotazione di materiale mobile.

Per le sovvenzioni alle tramvie extraurbane si applicano le disposizioni degli articoli 24 e 236.

(Art. 1, lettera *u*, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

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 tramvia, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, tenendo distinta la parte attribuita alla costruzione da quella attribuita all'esercizio, secondo le disposizioni dell'art. 35; e possono essere vincolate a norma degli art. 36, 37, 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 tramvie sovvenzionate, la misura per la compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi e la durata della concessione stessa, al termine della quale le opere costituenti la tramvia e sue dipendenze divengono proprietà o degli enti ai quali appartiene la strada, se la linea è impiantata in tutto o in parte su strade provinciali o comunali, oppure del comune o dei comuni interessati riuniti in consorzio, se in sede propria o su strade nazionali.

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 è 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 tramvie extraurbane sono riuniti in un solo con la

denominazione " sovvenzioni alle tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico „ ed agli stanziamenti necessari si provvede d'anno in anno con la legge d'approvazione del bilancio stesso, nei limiti d'assegnazione stabiliti dall'art. 1 della legge 21 giugno 1906, n. 238.

Art. 263.

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

Norme applicabili alle tramvie extraurbane sussidiate.

(Art. 9, 18, 19, 20 e 21, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

Art. 264.

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

Norme per la previdenza.

(Art. 14, Legge 16 giugno 1907, n. 540).

CAPO IV.

Disposizioni speciali.

Art. 265.

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

Preferenza.

(Art. 48, Legge 15 luglio 1906, n. 383).

Art. 266.

Il Governo è autorizzato a concedere il massimo del sussidio stabilito dall'art. 258, indipendentemente dalle condizioni di cui alle lettere a) b) dell'articolo stesso, quando si tratti di collegare abitati alle stazioni delle nuove linee in Basilicata e Calabria, di cui all'art. 224.

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

(Art. 13, Legge 21 luglio 1910, n. 580).

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 province, 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 può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

Art. 268.

Pubblica utilità.

(Art. 41, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Alle tranvie a trazione meccanica, qualunque ne sia il tipo, è accordato il diritto della espropriazione a causa di pubblica utilità, da esercitarsi in conformità delle relative leggi.

CAPO II.

Costruzione ed esercizio.

Art. 269.

Sede tranviaria.

(Art. 2, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le tranvie debbono avere la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna in brevi tratti del percorso qualche parziale deviazione.

Il binario deve essere collocato al livello del suolo stradale, in modo da recare il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio, al quale deve restare sempre riservata una zona di larghezza tale che, a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente nel caso di tranvia urbana e dell'autorità governativa nel caso di tranvia extraurbana,

sia sufficiente alla libera circolazione ed al libero scambio dei veicoli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno.

Nel caso però che tale larghezza sia inferiore a quattro metri, si deve sempre ottenere l'approvazione governativa.

La linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tranvia deve, salvo casi eccezionali riconosciuti dal Governo, distare non meno di ottanta centimetri da qualsiasi ostacolo fisso che superi metri 1.20 di altezza sul piano stradale.

Il presente articolo non è applicabile alle funicolari ed alle linee a cremagliera, quando sono concesse come tranvie.

(Art. 17, ultimo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Art. 270.

Tutte le stazioni delle tranvie a trazione meccanica le fermate che siano indicate dall'autorità governativa debbono essere collegate da apposito filo telegrafico o telefonico e fornite degli apparecchi necessari per il regolare servizio di corrispondenza.

Inoltre, nei punti della linea che siano determinati dal Governo, il concessionario deve applicare opportuni segnali ed apparati avvisatori, previamente approvati dall'autorità governativa.

Comunicazioni telegrafiche e telefoniche.

(Art. 5, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Art. 271.

Sono applicabili alle tranvie a trazione meccanica gli articoli 11, 51 a 56, 118 ultimo comma, 132 primo e secondo comma, e 166.

Norme applicabili alle tranvie.

(Art. 9, Legge 4 dicembre 1902, n. 506; articolo 43, Legge 27 dicembre 1896, n. 561; art. 7, Legge 30 giugno 1906, n. 272; art. 11, ultimo comma, Legge 30 giugno 1906, n. 272 ed art. 11, ultimo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 45, Legge 27 dicembre 1896, n. 561; ed art. 44, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

(Art. 42, Legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Agli esercenti delle tranvie a trazione meccanica è applicabile l'art. 76. L'obbligo di cui al secondo comma dell'articolo stesso si estende fino a metri 0,50 dalla rotaia interna verso l'asse della strada.

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.

Applicabilità 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.

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.

Per l'impianto e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie, lo Stato può accordare sussidi alle province, 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.

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 lire 600 a chilometro, e per un termine non maggiore di 9 anni, salvo riconferma.

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

Art. 277.

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

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

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).

Limite massimo, durata e riconferma.

(Art. 20, primo e secondo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Casi speciali.

(Art. 20, terzo comma, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

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

Art. 278.

Stanziamiento 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 località 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 è data facoltà di affidare agli assuntori di pubblici servizi di trasporti con automobili, o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie, la manutenzione delle strade ordinarie sulle quali debbono svolgersi i servizi; ma il corrispettivo annuo non può eccedere il limite massimo determinato di volta in volta dal Ministro dei lavori pubblici, 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 può 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 può essere sospeso nei casi di cui all'articolo precedente e alle lettere *a* e *b* dell'art. 203.

Art. 282.

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

Esenzione fiscale.

(Art. 21, Legge 12 luglio 1908, n. 444).

Art. 283.

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.

Contravvenzioni.

(Art. 3, Legge 15 luglio 1909, n. 524).

Le ammende sono:

a) da lire 1000 a lire 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 conformità al tipo approvato;

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

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

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

TITOLO II.

Disposizioni speciali.

Art. 284.

Nelle province meridionali continentali ed in quelle della Sicilia e della Sardegna, nel caso che gli enti proprietari delle strade da percorrersi con le vetture automobili, i quali abbiano chiesta o consentita la concessione, non provvedano alla regolare manutenzione delle strade, il Governo può, nell'interesse del servizio pubblico, assumerla d'ufficio, salvo rivalsa a termini degli articoli 214 e 262 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con Regio Decreto del 21 maggio 1908, n. 269.

Manutenzione d'ufficio delle strade.

(Art. 52, Legge 15 luglio 1906, n. 383)

Art. 285.

Sussidi e servizi postali.
(Art. 51, Legge 15 luglio 1906, n. 383.)

Nelle province 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 è 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.

QUADRO DI RICHIAMO dei singoli articoli delle leggi originarie con
gli articoli del Testo Unico delle disposizioni di legge per le fer-
rovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione mec-
meccanica e gli automobili.



Quadro di richiamo dei singoli articoli delle leggi originarie con gli articoli del Testo Unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili.

Articolo	LEGGI ORIGINARIE	Articolo	TESTO UNICO
	Legge 6 aprile 1862, n. 542.		
1	Fuso con l'articolo 1 della legge 14 giugno 1874, n. 1945.	149	
2	. . .	152	
3	. . .	151	
	Legge 20 marzo 1865, n. 2248, All. F.		
	TITOLO V. Delle strade ferrate.		
	CAPO II. <i>Disposizioni preliminari.</i>		
206	. . .	1	
207	(L'ultimo comma è abrogato)	4	
208	. . .	5	Primo comma.
209	Abrogato.		
	CAPO II. <i>Norme della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie.</i>		
210	. . .	104	
211	Abrogato.		
212	Primo comma	6	
	Secondo comma	119	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
213	(Abrogato il primo comma)		
213	Ultimo comma	82	Due ultimi commi.
214	. . . . .	83	
215	. . . . .	84	
216	. . . . .	85	
217	. . . . .	88	Primo comma.
218	. . . . .	107	
219	. . . . .	89	Due primi commi.
220	. . . . .	90	
221	. . . . .	91	
222	. . . . .	92	
223	. . . . .	93	
224	. . . . .	94	Primo comma.
225	. . . . .	57	
226	Abrogato.		
CAPO III.			
<i>Diritti ed abbligazioni di chi costruisce ed esercita le ferrovie verso le proprietà ed opere pubbliche e private.</i>			
227	. . . . .	59	
228	. . . . .	60	
229	. . . . .	61	
230	. . . . .	62	
231	. . . . .	63	
232	. . . . .	64	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
CAPO IV.			
<i>Servitù legali delle ferrovie pubbliche e delle proprietà coerenti.</i>			
233	. . .	65	
234	. . .	66	
235	. . .	67	Tre primi commi.
236	. . .	68	
237	. . .	69	
238	. . .	70	
239	. . .	71	
240	. . .	72	
241	. . .	73	
CAPO V.			
<i>Delle concessioni delle ferrovie all'industria privata.</i>			
242	. . .	16	
243	. . .	17	
244	. . .	18	
245	. . .	19	
246	Prima parte sino alla parola «capitolato».	20	Secondo comma.
	Seconda parte: abrogata.		
247	. . .	24	
248	Prime linee del primo comma.	22	
	Rimanente	186	
249	. . .	187	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
250	. . . .	178	
251	. . . .	180	
252	. . . .	181	
253	. . . .	182	
254	. . . .	183	
255	. . . .	184	
256	. . . .	185	
257	. . . .	101	
258	. . . .	102	
259	. . . .	103	
260	. . . .	106	
261	. . . .	97	
262	. . . .	98	
263	. . . .	99	
264	. . . .	100	
265	Secondo comma, ultimo periodo	105	
	Rimanente: abrogato.		
266	. . . .	109	
267	. . . .	96	
268	. . . .	111	
269	. . . .	49	
270	. . . .	50	
271	. . . .	121	
272	. . . .	122	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
273	. . .	124	
274	. . .	125	
275	. . .	126	
276	. . .	127	
277	. . .	128	
	Primo comma: abrogato.		
278	Prima parte del secondo comma	132	Terzo comma con le modificazioni di cui alla legge 15 luglio 1909, n. 524, (art. 1, lett. a).
	Seconda parte del secondo comma	197	
279	. . .	132	Due ultimi commi.
280	. . .	133	
281	. . .	79	
	Primo comma	116	
282	Secondo comma	137	Primo comma.
	Terzo, quarto e quinto comma.	117	
283	. . .	161	
284	. . .	188	
285	. . .	46	
286	Abrogato.		
287	. . .	197	Con modifiche in relazione agli attuali ordinamenti.
288	. . .	199	Id. id.
289	. . .	200	
290	. . .	80	
291	. . .	204	Con le modifiche richieste dall'art. 15 del Codice penale.
292	. . .	156	Primo e secondo comma.

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
293	Abrogato.		
294	. . .	163	
295	. . .	15	Meno la parte del secondo comma dopo la parola: «statuto» che è abrogato.
296	. . .	120	
297	. . .	78	
298	. . .	201	
299	. . .	238	
300	. . .	5	Secondo comma.
CAPO VI.			
<i>Polizia delle strade ferrate.</i>			
301	. . .	164	Primo comma.
302	Primo comma con le modificazioni di cui all'art. 35 della legge 27 dicembre 1896, n. 561	164	Secondo e terzo comma.
	Secondo comma		
303	. . .	165	
304	. . .	108	
305	. . .	110	
306	Abrogato.		
307	. . .	114	
308	Abrogato.		
309	. . .	167	
310	. . .	168	Con le modifiche richieste dall'art. 20, n. 3, R. D. 1° dicembre 1889, n. 6509, per l'attuazione del Codice penale.
311	. . .	169	Id. id.
312	. . .	170	Con le modifiche richieste dall'art. 22, n. 6, R. D. 1° dicembre 1889, n. 6509, per l'attuazione del Codice penale.

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
313	Abrogato.		
314	Primo comma	205	
	Secondo, terzo e quarto comma, meno l'ultimo periodo.	174	Con le modifiche relative agli attuali ordinamenti.
315	. . . . .	175	Id. id.
316	. . . . .	176	Con le modifiche richieste dall'art. 20 del R. D. 1° dicembre 1889, n. 6509, per l'attuazione del Codice penale.
317	Abrogato.		
318	Primo comma	177	
	Secondo comma: abrogato.		
TITOLO VIII.			
Disposizioni generali e transitorie.			
375	. . . . .	246	Secondo comma.
382	. . . . .	240	
Legge 23 agosto 1868, n. 4552.			
2	Primo comma	152	
	Ultimo comma.	155	
Legge 29 giugno 1873, n. 1475.			
1	Parte prima, meno le parole « delle seguenti linee ».	10	Primo comma.
	Altra parte: abrogata.		
2	Completato e modificato a norma dell'art. 1, lett. b, della legge 15 luglio 1909, n. 524.	27	
3	Abrogato.		
4	Abrogato.		
5	. . . . .	156	Terzo comma

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
6	Abrogato.		
7	. . . .	12	
8	. . . .	13	Primi otto commi.
9	. . . .	14	
10	. . . .	13	Ultimo comma.
Regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687.			
42 e 58	. . . .	206	
Legge 14 giugno 1874, n. 1945.			
1	Fuso con l'art. 1 della legge 6 aprile 1862, n. 542.	149	
2	. . . .	150	
3	Fuso con gli articoli 2, legge 6 aprile 1862, n. 542; e 2, primo comma, legge 23 agosto 1868, n. 4552.	152	
4	. . . .	153	
5	. . . .	154	
6	. . . .	155	
R. Decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 bis.			
1	Abrogato.		
2	Prima parte.	25	Terzo comma.
	Ultima parte, completata con l'art. 5, quarto comma della legge 12 luglio 1908, n. 444.	34	
3	Modificato dall'art. 1, legge 30 luglio 1889, n. 6183.	25	Primo comma.
4	. . . .	28	
5	Abrogato.		

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
Legge 30 giugno 1889, n. 6183.			
	Primo comma: abrogato.		
1	Secondo comma	25	Primo comma.
	Ultima parte del secondo comma (per le tramvie).	258	Primo comma.
2	Abrogato.		
3	. . . . .	218	
4	. . . . .	21	
Legge 27 dicembre 1896, n. 561.			
TITOLO I.			
Tramvie.			
1	Primo comma	241	Primo comma.
	Secondo comma	242	
2	. . . . .	269	Primi quattro commi.
3	. . . . .	245	
4	. . . . .	244	
5	. . . . .	270	
6	Abrogato.		
7	. . . . .	247	
8	Primo e secondo comma	248	
	Ultimo comma	249	
10	. . . . .	250	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
11	Primo comma	246	Primo comma.
	Secondo comma	251	
12	. . . . .	272	
TITOLO II.			
Ferrovie economiche.			
13	Primo comma	20	Primo comma.
	Altri commi: abrogati.		
14	Combinato con l'art. 248, legge 20 marzo 1865, n. 2248, alleg. F.	22	
15	Abrogato.		
16	Primo comma	23	Secondo comma.
	Secondo comma	123	Primo comma.
17	. . . . .	89	Terzo comma.
18	. . . . .	94	Secondo comma.
19 a 28	Abrogati.		
29	. . . . .	77	Primo comma.
30 e 31	Abrogati.		
32	. . . . .	3	Secondo comma (prima parte del n. 2).
33	Abrogato.		
34	. . . . .	67	Ultimo comma.
35	. . . . .	163	
36 e 37	Abrogati.		

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
TITOLO III.			
Disposizioni comuni e transitorie.			
38	Primo comma . . .	{ per le ferrovie: compreso nell'articolo . . .	18
		{ per le tramvie . . .	243
38	Secondo e terzo comma: abrogati.		
39	Quarto e quinto comma	{ per le ferrovie . . .	33
		{ per le tramvie . . .	257
39	Abrogato.		
40	Abrogato per le ferrovie e tramvie extra-urbane.		
	Per le tramvie urbane.	241	Secondo comma.
41	Abrogato per le ferrovie.		
	Per le tramvie.	268	
42	Per le ferrovie	76	
	Per le tramvie.	271	Secondo comma.
43	Per le ferrovie	51	
	Per le tramvie	271	Primo comma.
44	Per le ferrovie	166	
	Per le tramvie	271	Primo comma.
45	Per le ferrovie	132	Primo e secondo comma.
	Per le tramvie	271	Primo comma.
46	Primo comma		274
	Altri commi: abrogati.		
47	. . . . .		273

Articolo	LEGGI ORIGINARIE	Articolo	TESTO UNICO
Legge 4 luglio 1897, n. 414.			
20	N. 5.	157	
66	. . . . .	158	
		160	
Legge 30 aprile 1899, n. 168.			
1	Primo comma, con le modifiche di cui alle leggi posteriori	27	
	Secondo comma: abrogato.		
2	Abrogato.		
3	. . . . .	179	
4	Con le modifiche di cui alle leggi posteriori.	82	Ultimo comma.
5	Abrogato.		
6	Abrogato.		
Legge 21 dicembre 1899, n. 446.			
1	Combinato con gli articoli 42 e 58 del regolamento 31 ottobre 1873.	206	
2	. . . . .	207	
3	. . . . .	208	
Legge 9 giugno 1901, n. 220.			
1	Abrogato.		
2	Primi tre commi.	142	
	Due ultimi commi: abrogati.		

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
3	Abrogato, meno la parte relativa agli abbonamenti.	143	
4	Primo comma	144	
5	. . . . .	145	
6 a 8	Abrogati.		
Legge 4 dicembre 1902, n. 506.			
1	Abrogato.		
2	Primo comma: abrogato.		
	Secondo comma	23	Primo comma.
5	Primo comma, fuso con l'art. 5, quarto comma lett. a, della legge 12 luglio 1908, n. 444.	236	
	Secondo comma: abrogato.		
7	Primo comma, con le modificazioni di cui all'art. 1, lett. k, della legge 15 luglio 1909, n. 524.	220	Primo comma.
	Altri commi: abrogati.		
9	Per le ferrovie	11	
	Per le tramvie	271	
11	Con le modificazioni di cui all'art. 1, lett. k, della legge 15 luglio 1909, n. 524.	141	
Legge 30 giugno 1904, n. 293.			
5	Con le modificazioni di cui all'art. 1, lett. l, della legge 15 luglio 1909, n. 524.	275	
Legge 22 aprile 1905, n. 137.			
18 e 27	Con le modifiche di cui all'art. 1, lett. n, della legge 15 luglio 1909, n. 524.	115	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
Legge 6 luglio 1905, n. 323.			
25 e 26	. . . . .	162	
Legge 9 luglio 1905, n. 413.			
1	Parte prima	81	
2	Abrogato.		
3	. . . . .	36	Primo e secondo comma.
4	. . . . .	221	
5 a 12	Abrogati.		
13	. . . . .	27	
14	Abrogato.		
15	Primo comma (corrisponde all'art. 3, primo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).	25	Secondo comma.
	Secondo comma (corrisponde all'art. 3, secondo comma, legge suddetta).	52	
	Terzo comma (corrisponde all'art. 3, terzo comma, legge suddetta).	29	Primo comma.
	Quarto comma: abrogato.		
16 e 17	Abrogati.		
Legge 30 giugno 1906, n. 272.			
1	Primi quattro commi	2	
	Ultimo comma	4	Ultimi commi
2	Primo e secondo comma	3	
	Altri commi	74	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
	Primo comma	25	Secondo comma.
3	Secondo comma	52	
	Penultimo comma	29	Primo comma.
	Ultimo comma: abrogato.		
4	. . . . .	53	
5	. . . . .	54	
6	. . . . .	55	
7	. . . . .	271	
8	Primo comma	86	
	Secondo e terzo comma	87	
9	Comma primo, secondo e quarto.	81	
	Comma terzo: abrogato.		
10	. . . . .	82	Sette primi commi.
11	Per le ferrovie	118	
	Per le tramvie (ultimo comma)	271	
12	. . . . .	88	Secondo comma.
13	. . . . .	95	
14	. . . . .	113	
15	Primo e secondo comma	139	
	Comma ultimo: riguarda soltanto le ferrovie esercitate dallo Stato.		
16	. . . . .	158	
17	Primi tre commi.	140	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
18	Primo comma: abrogato.		
	Secondo comma, con le modificazioni di cui alla legge 21 luglio 1910, n. 580.	146	
19	Primo e secondo comma: abrogati.		
	Ultimo comma	148	
20	. . . . .	217	
21	. . . . .	214	
22	Primi tre commi.	215	
	Altri commi: abrogati.		
23	. . . . .	112	
24	. . . . .	134	
25	. . . . .	135	
26	. . . . .	216	
27	Abrogato.		
Legge 15 luglio 1906, n. 383.			
1	Quarto e quinto comma	237	Primo comma.
45 a 47	Abrogati.		
48	. . . . .	265	
49 e 50	Abrogati.		
51	. . . . .	285	
52	. . . . .	284	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
Legge 16 giugno 1907, n. 540.			
1 a 3	Abrogati.		
	Primi due commi: abrogati.		
4	Ultimo comma	237	Ultimo comma.
		275	Secondo comma.
5 e 6	Abrogati.		
7	. . . . .	275	
	Primo e secondo comma	36	Terzo e quarto comma.
8	Lettera c del primo comma	35	
	Terzo comma, vedi art.	246	
9	Ferrovie	208	
	Tramvie	263	
10	. . . . .	261	
11	. . . . .	48	
12	. . . . .	47	
	Lettere a e b abrogate.		
13	Lettera c.	256	
14	. . . . .	264	
15	. . . . .	255	
	Per le ferrovie	202	
16	Per le tramvie.	257	
17	. . . . .	280	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
18	Per le ferrovie.	209	
	Per le tramvie	263	
19	Per le ferrovie	210	
	Per le tramvie.	263	
20	Per le ferrovie.	211	
	Per le tramvie.	263	
21	Per le ferrovie.	212	
	Per le tramvie.	263	
Legge 7 luglio 1907, n. 429.			
2	Primi due commi	195	Due primi commi.
	Terzo comma (parte relativa esercizio privato)	196	
	Tre ultimi commi, con la modifica di cui all'art. 1, lett. s della legge 15 luglio 1909, n. 524.	193	Terzo e quarto comma.
38	Con le modificazioni di cui all'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372.	129	
41	. . . . .	138	Primo e terzo comma.
42	. . . . .	136	
44	. . . . .	137	Quattro ultimi commi.
45	. . . . .	130 e 131	
	. . . . .	58	
77	. . . . .	
Legge 14 luglio 1907, n. 562.			
55	Modificato in relazione all'art. 5, secondo comma, della legge 12 luglio 1908, n. 444.	223	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
Legge 12 luglio 1908, n. 444.			
1	Penultimo comma	138	Secondo comma.
	Sesto comma: abrogato.		
2	Tre primi commi.	41	
	Quarto comma.	235	
	Quinto comma.	82	Terzo comma.
3	Primi cinque commi	42	
	Sesto e settimo comma	43	
	Ottavo e nono comma.	44	
	Terzultimo ed ultimo comma	45	
	Penultimo comma	198	
4	Prima parte dell'ultimo comma	195	Terzo comma.
	Seconda parte dell'ultimo comma	10	Secondo comma.
5	Primo comma (parte)	27	Secondo comma.
	Primo comma (parte)	220	Secondo comma.
	Secondo comma	223	
	Terzo comma	30	
	Quarto comma.	34-236	
	Quinto e sesto comma.	7	
	Sesto comma	26	
	Due ultimi commi	32	
6	Primo comma	56	
	Ultimo comma	29	Secondo comma.

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
7	Primo e secondo comma	35	
	Terzo comma (prima parte)	36	Terzo comma.
	Terzo comma (seconda parte) e quarto comma.	37	
	Quinto comma	38	
	Ultimo comma	39	
8	Primi cinque commi	190	
	Sesto comma	191	
	Settimo ed ottavo comma	192	Primo e secondo comma.
	Ultimo comma	189	
9	Primi due commi	193	Primo e secondo comma.
	Ultimo comma	192	Ultimo comma.;
10	. . . . .	194	
11	Primo comma	3	Secondo comma, n. 2.
	Terzo comma	239	
	Quarto comma	75	
	Quinto comma	77	Secondo comma.
	Ultimo comma	118	Ultimo comma.
	{ per le ferrovie	118	
	{ per le tramvie	271	
12	. . . . .	147	
13	. . . . .	123	Secondo comma.
14	. . . . .	213	
15	. . . . .	8	
16	. . . . .	9	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
17	Primo, secondo e terzo comma	252	
	Quarto comma.	253	
	Quinto comma.	260	
	Sesto comma	254	
	Ultimo comma.	269	Ultimo comma.
18	Primo e secondo comma	258	Primo e secondo comma.
	Terzo comma	259	
	Ultimo comma.	262	
19	Per le ferrovie	40	
	Per le tramvie	259	
20	Primo e secondo comma.	276	
	Terzo comma	277	
	Quarto comma.	278	
	Quinto comma (sostituito dall'art. 2 della legge 15 luglio 1909, n. 524.	279	
21	Per le tramvie	261	
	Per le linee automobilistiche	282	
Legge 12 gennaio 1909, n. 12.			
2	Secondo comma	159	Due primi commi con le modificazioni di cui alla legge 27 giugno 1909, n. 411, ed all'art. 1 (1° comma) della legge 28 luglio 1911, n. 842.
	Terzo comma	159	Terzo comma.

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
Legge 25 giugno 1909, n. 372.			
1 e 11	Comma quinto dell'art. 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429.	129	
1 e 11	Comma quinto dell'art. 45 della legge 7 luglio 1907, n. 429.	131	
4 e 11	. . . . .	173	
6	Per le ferrovie	171	
	Per le tramvie	257	
7 e 11	. . . . .	172	
Legge 27 giugno 1909, n. 411.			
Unico	. . . . .	159	Due primi commi con le modificazioni di cui all'art. 1 (1° comma) della legge 28 luglio 1911, n. 842.
Legge 15 luglio 1909, n. 524.			
1	Penultima comma	219	
2	. . . . .	279	
3	. . . . .	283	
Legge 21 luglio 1910, n. 580.			
1	. . . . .	224	
2	Due primi commi	225	
	Ultimo comma.	32	Ultimo comma.
3	. . . . .	226	
4	. . . . .	227	

LEGGI ORIGINARIE		TESTO UNICO	
Articolo		Articolo	
5	. . .	228	
6	. . .	229	
7	. . .	230	
8	. . .	231	
9	. . .	232	
10	. . .	233	
11	. . .	234	
13	Per le tramvie	266	
	Per le filovie e linee automobilistiche. . .	286	
14	Modificati in relazione gli articoli	141	
		146	
Legge 21 luglio 1911, n. 848.			
1 e 4	. . .	223	
1 e 5	. . .	27	Terzo comma.
2	. . .	222	
3 e 4	. . .	32	Terzo comma.
8	. . .	130	
9	. . .	58	Ultimo comma.
Legge 28 luglio 1911, n. 842.			
1	Primo comma	159	Primo e secondo comma.
	Secondo comma	159	Terzo comma.