

(Introduzione di persone nel recinto delle ferrovie.)

2321. Divieto d'introdursi nel recinto delle ferrovie: colpisce tutti i cittadini ed anche gli agenti della forza pubblica non esclusi dal Ministero dei lavori pubblici espressamente da tal divieto; guardia campestre; permesso ottenuto da un precedente capo-stazione; invalidità ad eliminare la contravvenzione.
2322. Regolamento 31 ottobre 1873 che stabilisce pene di polizia per il transito nel perimetro delle ferrovie: è costituzionale.
2323. Art. 311 della legge sui lavori pubblici che stabilisce pene di polizia contro chi, introdottosi nel recinto della ferrovia senza permesso, si oppone all'invito degli agenti di uscirne: art. 52 del regolamento 31 ottobre 1873; non è contrario a quello.
2324. Persona addetta al servizio ferroviario: introduzione abusiva nel recinto della ferrovia; costituisce infrazione disciplinare, non reato di contravvenzione.
2325. Volontà deliberata del contravventore di violare le disposizioni dell'articolo 302 della legge sui lavori pubblici: cessa la ragione equitativa di valutare la momentaneità della contravvenzione.

(Introduzione di animali nel recinto delle ferrovie¹.)

2326. Proprietari di terreni limitrofi alla ferrovia: debbono tenere guardiani a custodia del bestiame pascolante.
2327. Che cosa si comprende sotto la denominazione di strada adoperata dall'art. 64 del regolamento ferroviario.
2328. Che cosa si intende per vicinanze delle ferrovie, nelle quali è proibito di far pascolare il bestiame.
2329. Trasgressione all'art. 55 del Regolamento ferroviario: costituisce contravvenzione e non delitto agli effetti dell'appaltabilità.
2330. Pascolo del bestiame in vicinanza delle ferrovie: i custodi o guardiani ne sono pei primi responsabili; e in via di estensione si fa risalire ai proprietari o conduttori dei fondi una speciale responsabilità, se non abbiano provveduto a che il bestiame sia attentamente custodito; proprietario del bestiame dato a soccida; che cosa s'intende per conduttore.
2331. Animale non lasciato a pascolare in vicinanza della ferrovia e tenuto in un fondo non limitrofo alla ferrovia: introduzione sul binario; contravvenzione.
2332. Introduzione del bestiame nelle scarpate o cunette: contravvenzione al secondo alinea dell'art. 64 del Regolamento ferroviario.
2333. Quando deve intendersi il bestiame *inoltrato sulla strada ferrata*.
2334. Bestiame che ha oltrepassato la siepe di un fondo limitrofo alla strada ferrata: questo semplice fatto non costituisce contravvenzione all'art. 55 del Regolamento ferroviario.
2335. Introduzione del bestiame sul piazzale di una stazione: pena.

¹ Fra le centinaia di decisioni su questa materia abbiamo spogliato le seguenti per non dilungarci troppo.

2336. Che cosa indica la parola bestiame nel senso del regolamento 31 ottobre 1873: art. 303 e 374 della legge sui lavori pubblici e 55 e 64 del regolamento suddetto; non vi esiste antinomia.
- 2337 e 2340. Bestiame mansuefatto e bestiame selvatico: obbligo assunto dalla società concessionaria di una ferrovia di costruire dei ripari; non esime i proprietari o conduttori frontisti dalla vigilanza del loro bestiame.
2338. Art. 55 del regolamento ferroviario: non è applicabile al caso del bestiame che, uscito da una stalla in prossimità della ferrovia, s'introduca su questa.
2339. Per gli art. 54 e 55 del regolamento ferroviario basta per la contravvenzione il solo fatto dell'introduzione del bestiame sul binario: non vale la prova che questo fatto sia imputabile al caso, a meno che questo, malgrado ogni diligenza, non fosse stato possibile prevedere; pecore che quantunque chiuse nello stazzo riescano ad uscirne per forza maggiore o per caso imprevedibile.
- 2340 e 2337. Provato il fatto della introduzione del bestiame sulle ferrovie, la contravvenzione è imputabile al conduttore e al guardiano, eccettuato il caso di forza maggiore: spavento cagionato al bestiame dai fischi-segnali del vapore; non è un caso di forza maggiore, ecc.
2341. Proprietario di animali, i quali rompendo lo stecconato posto a solida difesa del binario di una ferrovia, siano cagione di deviamiento del convoglio: responsabilità a meno che non provi che fece quanto era in lui per organizzare la custodia dei suoi animali.
2342. Barriere collocate ai lati delle strade ferrate dove queste intersecano una strada ordinaria: non è necessario che costituiscano un impedimento assoluto al transito; sono piuttosto un segnale per avvertire che un treno sta per giungere; non responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria nel caso che un animale, urtando la barriera, l'apra e sia investito dal treno; quando è richiesta la chiusura a chiave della barriera.

2273. Una società ferroviaria è bene citata nel luogo dove abbia un rappresentante, a norma dell'art. 90 del Cod. di Procedura civile, e la sentenza, che dichiara il concorso di queste circostanze di fatto, è incensurabile in cassazione (*La Legge* 1876, I, 27, Corte di C. di Napoli, 13 ottobre 1875, Ferrovie Romane c. Monza).

2274. Di fronte alla cosa giudicata è inammissibile l'eccezione di incompetenza per materia (Cod. civ., art. 1350).

I nuovi servizii cumulativi fra le società ferroviarie, come pure le modificazioni dei patti dei servizii cumulativi esistenti, non possono introdursi senza l'approvazione del Governo. Questa approvazione può intervenire anche tacitamente, ma devono concorrere tali fatti che chiaramente e necessariamente la facciano ritenere, e che col difetto di essa non possano conciliarsi.

Non induce l'approvazione tacita il fatto di essersi lasciati per qualche tempo affissi degli avvisi con le nuove condizioni del

servizio cumulativo, nè il fatto dell'approvazione dei conti di una delle amministrazioni ferroviarie per parte del Governo.

Il fatto che una delle società ferroviarie, revocando il proprio consenso ai nuovi accordi, abbia esposto al Governo le ragioni per le quali li ritiene pregiudizievoli e che il Governo abbia negato la sua approvazione, non conferisce per questo all'altra società il diritto di tenere per adempiuta la condizione ai termini e per gli effetti dell'ar. 1169 del Cod. civ.

L'intervento dell'approvazione governativa costituisce una condizione sospensiva per l'eseguibilità dei nuovi accordi, condizione sospensiva risultante dalla legge del 27 aprile 1885 (convenzioni ferroviarie), che le parti non possono ignorare e alla quale non possono derogare.

La vigilanza ed il sindacato sulle strade ferrate spettano pel Governo al Ministero dei lavori pubblici, rappresentato in forza del R. D. 22 ottobre 1885, n. 3460, da una amministrazione distinta, retta da un ispettore generale, il quale, quando agisce e dispone nella cerchia dei poteri che per quella vigilanza e per quel sindacato gli spettano, legittimamente lo fa in nome del Ministero e del Governo (Sentenza della Corte d'Appello di Milano 1° agosto 1888; Ferrovie mediterranee c. Ferrovie Nord-Milano).

OSSERVAZIONI.

Quanto alla prima parte della soprariassunta sentenza notiamo che decise in senso conforme la Corte di Cassazione di Napoli il 10 agosto 1886 (*Foro it.*, 1886, I, 1222).

Per la giurisprudenza posteriore vedansi i *Rep.* dello stesso Foro, voce *Cosa giudicata civile*.

Quanto poi al resto di questa stessa sentenza giova ricordare col *Foro it.*, 1888, I, p. 1104, che pel nuovo ordinamento dato in Italia all'esercizio ferroviario con la legge del 27 aprile 1885 si è stabilito nei capitoli con le Società della rete adriatica, mediterranea e sicula che, salvo, nuove disposizioni da stabilirsi coll'*approvazione del Governo* d'accordo fra le amministrazioni ferroviarie, si osservino intanto pel servizio cumulativo le norme attualmente in vigore.

Ora per questa chiara disposizione è impossibile ammettere che le società ferroviarie regolate da detta legge possano stabilire a lor talento le condizioni del servizio cumulativo, sia fra loro, sia con le altre società. Deve sempre intervenire il Governo, il quale, tanto per prevenire indebite concorrenze, quanto per ovviare a danni che altrimenti potrebbe egli stesso risentire, vuole che si riporti la sua approvazione.

Siccome poi i criteri, ai quali il Governo si ispira per concedere o negare la sua approvazione sono di indole interamente amministrativa, e l'approvazione è un atto che tiene all'alta funzione dello Stato come tale, così è che nessun diritto hanno su di essa i privati o le società.

Per questa stessa ragione non possiamo neppure ammettere che innanzi all'Autorità giudiziaria si possa discutere di un diritto al servizio cumulativo, indipendentemente dall'approvazione governativa; e nel caso tutto fa supporre che questa incompetenza sarebbe stata proclamata dalla Corte d'appello di Milano, se sopra di essa non fosse già intervenuta la cosa giudicata.

2275. Nel comune linguaggio le *obbligazioni* emesse dalle società di strade ferrate vengono comprese sotto la denominazione di *valori industriali* e non si considerano propriamente quali *crediti* (*La Legge* 430, III, C. C. di Milano, 28 febbraio 1863; fratelli Finalli c. Finalli).

2276. L'operato degli agenti ferroviari fuori dei limiti del regolamento non obbliga l'Amministrazione (Sentenza della Corte di Appello di Trani 19 dicembre 1883; Società delle ferrovie meridionale Finanze c. Cacace; *R. Giur.* Trani 1884, 189).

2277. Il diritto spettante ad una società di ferrovie, di servirsi, in caso di guasti avvenuti sulla propria linea, delle strade pubbliche ordinarie per il trasporto di viaggiatori e merci, non va soggetto ad alcun peso o condizione speciale (Cod. civ., articolo 432, 1151; L. sulle op. pubbl., art. 9).

Consequentemente è infondata in diritto la domanda proposta contro una società ferroviaria dall'appaltatore della manutenzione di una strada provinciale, per le maggiori spese incontrate nella detta manutenzione in causa del trasbordo di viaggiatori e merci, derivante da forza maggiore ed eseguito con veicoli ordinari sulla strada stessa (Sentenza della Corte di Cassazione di Napoli 4 febbraio 1885; Ferrovie Meridionali c. Comella).

2278. Qualora per la costruzione di una ferrovia siasi surrogata all'antica strada pubblica una nuova, non costituisce deprezzamento dei fondi l'essersi reso alquanto più lungo il tragitto (Sentenza della Corte d'Appello di Genova 22 gennaio 1877; Mareri c. Comune di S. Lorenzo; *Eco Gen.* 1877, 175).

2279. Se il legislatore coll'articolo 195 della legge 20 novembre 1859 se è determinato a collocare le vie ferrate, nell'interesse di questo importantissimo ramo di servizio pubblico, sotto la speciale salvaguardia di una misura restrittiva del pieno esercizio del diritto di proprietà, ciò fece solo tassativamente riguardo ai possessi laterali a dette strade, senza estendere lo stesso provvedimento anche agli argini più o meno separati che servono di difesa alle strade medesime (*La Legge* 9, V, Cons. di Stato, 27 dicembre 1864, ric. Levi).

2280. L'impresa costruttrice di una ferrovia che attraversa una strada provinciale, deve prima di tutto sciogliere ogni difficoltà e definire ogni rapporto di diritto con la provincia interessata, salvo ad ottenere poi dal Ministero dei lavori pubblici l'approvazione dei piani o disegni concordati.

Non vale a scusare l'impresa costruttrice, che abbia altrimenti proceduto, la di lei asserita ignoranza che si trattasse di strada provinciale, o la previa approvazione dei progetti ottenuta da parte del Ministero dei lavori pubblici.

Chiesta dall'impresa costruttrice la tardiva approvazione, deve sottomettersi alle condizioni cui venne allegata dalla Deputazione provinciale, e se questo non fa, bene può ordinarlielo il Prefetto con apposito decreto.

Tale decreto costituisce un atto amministrativo, dal quale si può solo reclamare in via amministrativa alla superiore autorità, senzachè possa derivarne il diritto ad un'azione di rivalsa verso la provincia.

Qualora l'impresa sia incorsa nel lamentato equivoco sulla proprietà della strada per il fatto di aver dovuto trattare col Comune in riguardo a detta strada, non può pretendere azione d'indennizzo verso il Comune; nessuno infatti può essere obbligato in più di quanto ha stipulato (Sentenza della Corte di Cassazione di Torino 1° luglio 1882; Impresa Guastalla c. Provincia di Alessandria e Comune di Acqui; *Cass. Tor.* 1882, II, 302; *Giur. Tor.* 1882, 628).

2281. *A priori* non possono dirsi *facoltative* le spese di concorsi, di sussidi, di opere, le quali i Comuni s'impongono per avere sul loro territorio o in prossimità, o in determinate condizioni d'esercizio, le strade ferrate, le loro stazioni, i tramvia, e tutti quegli altri modi di rapida e sicura comunicazione, i quali più che un desiderio di comodo, sono, nello stadio attuale, una necessità della convivenza sociale, una condizione essenziale per i traffici industriali ed agricoli.

Se la legge 14 giugno 1874 ha voluto restringere la facoltà ai Comuni gravati da imposte di gettarsi a spese inconsulte e non necessarie, non ha neppure escluso quelle che tali divengono per necessità del momento o per leggi successive (*La Legge* 1883. II, 753, Cons. di Stato, 11 agosto 1883; *Foro it.*, III, 125).

OSSERVAZIONI.

Questo parere si riferisce al caso in cui si ritenne obbligatorio il concorso del Comune nella costruzione di una stazione ferroviaria.

2282. La disposizione dell'art. 2 della legge sul contenzioso amministrativo, che sottopone alla competenza dell'autorità giudiziaria le questioni riguardanti un diritto civile anche quando siano emanati atti dall'autorità amministrativa non può dunque applicarsi alle questioni a risolvere le quali sia competente l'autorità amministrativa.

Essendo di questa classe le questioni risguardanti opere pubbliche è per esse incompetente l'autorità giudiziaria.

Non può dunque un Comune tradurre avanti ai tribunali ordinari l'amministrazione delle ferrovie per costringerla a ristabilire le comunicazioni stradali interrotte dalla costruzione di una via ferrata (*La Legge* 227, IX, Corte d'Appello di Genova, 5 febbraio 1869; Comune di Nervi c. Amministrazione delle ferrovie liguri).

2283. Il privilegio accordato dall'art. 269 della legge sui lavori pubblici esclude fra i punti estremi di una linea ferroviaria la concessione di altra ferrovia pubblica, ma non l'impianto di tramvie ancorchè a vapore (*Legge sulle opere pubbliche*, art. 269) (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 1° giugno 1888; Società della ferrovia Nord-Milano c. Società tramways Roma-Milano-Bologna, Ministero dei lavori pubblici e provincia di Milano; *La Legge* 1888, II, pag. 654)

OSSERVAZIONI.

Per convenzione approvata con legge del 21 maggio 1876 fu accordato dallo Stato la concessione e l'esercizio di una ferrovia da Milano a Saronno, che fu poi apportata dai concessionari alla Società delle ferrovie Nord-Milano. Coll'art. 47 del capitolato di concessione, in coerenza all'art. 269 della legge sui lavori pubblici, venne stabilito il privilegio esclusivo di qualunque altra concessione di ferrovia pubblica per congiungere gli stessi punti estremi.

Intanto la Società dei tramway Roma-Milano-Bologna otteneva dalla provincia di Milano la concessione per l'impianto di una tramvia a cavallo sulla strada provinciale di Milano a Saronno. La provincia acconsentì in seguito alla sostituzione nella trazione a vapore per la quale il ministero dei lavori pubblici accordò la chiestagli autorizzazione con decreto del 3 marzo 1878.

La Società Nord-Milano iniziò giudizio contro quella del tramway e contro il Ministero e la provincia, sostenendo che l'impianto della tramvia a vapore era lesivo al privilegio accordatole.

Il tribunale di Roma con sentenza del 17 febbraio 1879 (*Foro it.*, 1879, I, 262) rigettava le domande della Società Nord-Milano. La Corte d'appello con sentenza del 23 marzo 1887 (*Temi rom.*, 1887, 113) confermava il giudicato di primo grado. La Corte suprema ha ora rigettato il ricorso, ritenendo: « che non contemplando nè potendo contemplare la legge del 1865 i tramways, il

privilegio stabilito dall'art. 269 non si potrebbe mai riferire a siffatto nuovo sistema di viabilità. Oltre di che, è da considerare che, concedendosi la ferrovia pubblica dal Governo, non avrebbe potuto estendere il privilegio a concessione diversa, che altri enti, quali sono le provincie e i Comuni, hanno potere di concedere. Hanno di mira le ferrovie, di cui nel suddetto art. 269 gli interessi nazionali, ne è quindi per legge concessa la costruzione e l'esercizio, a differenza delle economiche (*tramways*), che riflettono solo gli interessi delle provincie e dei Comuni, ai quali interessi non potrebbe il Governo porre ostacolo negando la richiesta licenza, quando ragioni d'igiene e di sicurezza pubblica non vi si oppongano. »

2284. L'autorità giudiziaria è incompetente a conoscere e giudicare su tutto quanto attiene alle disposizioni e al tracciamento delle ferrovie, nonchè alla determinazione degli orari.

Le convenzioni private non possono efficacemente derogare alla esclusiva e insindacabile attribuzione del Governo nelle suddette materie. (Legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, articoli 262, 266, 282, 287).

Resta quindi la incompetenza giudiziaria anche quando si pretenda di agire in ordine a contratto e si domandi la semplice attribuzione dei danni, e ad onta che si sostenga che le censurate disposizioni furono date dal Governo a suggerimento della Società esercente (Sentenza della Corte d'Appello di Firenze 27 luglio 1889; Comune di Castellammare c. Ferrovie meridionali).

2285. Quando non si agisca in nome e conto altrui per incarico espresso o tacito, ovvero non si agisca, in mancanza d'incarico espresso o tacito, con l'intendimento di assumere un negozio altrui, non hanno luogo nè il mandato, nè l'utile gestione.

Nella formazione del Codice Napoleone non s'intese col regolare solamente l'utile gestione e la restituzione dell'indebito, dar bando ad ogni altro quasi-contratto.

Come nella gestione e nell'indebito così in ogni altro quasi-contratto debbono verificarsi da una parte un arricchimento e dall'altra un danno derivante dall'arricchimento medesimo.

Chi a solo fine di concorrere ad una concessione ferroviaria governativa formi un progetto della strada posta in concorso, perde opera e spese ove non ottenga la concessione, e non ha diritto a compenso alcuno, anche se il Governo nel formare esso il progetto della strada si giovi del progetto di colui al quale questa non venne concessa (Sentenza della Corte d'Appello di Napoli 31 ottobre 1888; causa Gargiulo e Ministro de' lavori pubblici; *Gazzetta del Procuratore*, 1889, p. 150).

2286. Quando il doppio incanto, per la concessione dell'esercizio di un tronco di ferrovia, al seguito di fallimento di una società appaltatrice, sia riuscito infruttuoso, il Governo può legittimamente chiamarsi a fare il deposito del relativo prezzo d'acquisto a vantaggio della massa dei creditori.

Quando al Governo sia ordinato che un tal deposito venga fatto nella cassa dei depositi e prestiti, siccome questa sta sotto la sorveglianza e la dipendenza di esso stesso, così è in facoltà di non versarlo effettivamente e di corrispondere invece gli interessi (*La Legge*, 1875, I, 848, Corte d'Appello di Torino, 4 giugno 1875, Amministrazione generale dei lavori pubblici c. Società ferroviaria d'Orte).

2287. Il contraente non può esimersi degli effetti dell'inadempimento delle sue obbligazioni, sebbene questo dipenda dal fatto di un terzo, quando ciò era prevedibile al momento della convenzione.

Così, la Società ferroviaria che accettò il concorso pecuniario da un Comune alla condizione da questo imposta che venisse stabilita in una località di esso una stazione completa, e così anche col servizio a piccola velocità, deve rispondere dell'inadempimento di tale condizione, sebbene questo sia derivato dal fatto del Governo.

È incensurabile in cassazione siccome giudizio di puro apprezzamento il decidere se colla condizione dello stabilimento di una stazione intendessero le parti una stazione col semplice servizio dei viaggiatori e della grande velocità od una stazione completa col servizio eziandio a piccola velocità (*La Legge*, 1877, I, 297, C. C. di Torino 16 giugno 1876, Società ferroviaria di Monferrato c. Comune di Portacomaro).

2288. Se nella sottoscrizione di azioni per la costruzione di una ferrovia, un Comune ha apposto come condizione di avere una stazione nel proprio territorio, tale condizione vale, e il Comune ne può chiedere l'adempimento dinanzi l'autorità giudiziaria.

Ove non sia stata determinata la forma della stazione, si presume che le parti si siano riferite alle norme stabilite dall'atto di concessione per la forma ed il fornimento delle stazioni delle diverse categorie (*La Legge*, 1875, I, 452, Corte d'Appello di Torino 18 dicembre 1874, Comune di Castellalfero c. Guastalla).

2289. Non può determinarsi *a priori* e in modo assoluto la striscia d'isolamento richiesta fra il posto della ferrovia e la proprietà privata.

Non può farsi luogo alla concessione di una strada ferrata, se non sono prima stabiliti i mezzi di far fronte all'intera spesa per la sua costruzione.

Affinchè la domanda per la concessione di una ferrovia, che dovrà essere sussidiata dai Comuni, possa essere presa in considerazione dal Governo, fa d'uopo che le deliberazioni comunali relative ai sussidi siano debitamente approvate dall'autorità tutoria (*La Legge* 1876, II, 34, Cons. di Stato, 9 giugno 1875).

2290. Di un decreto reale che concede una ferrovia in virtù delle speciali facoltà accordate al Governo colla legge 28 agosto 1870, non si può opporre la invalidità davanti all'autorità giudiziaria.

Quando il concessionario della ferrovia è decaduto della concessione per la decorrenza del termine stabilito e indi prorogato, l'espropriato dei terreni a ciò occupati ha diritto di domandare all'autorità giudiziaria la reintegrazione in possesso.

Se la decadenza del concessionario della ferrovia non toglie al Governo il diritto di eseguirla per conto proprio e di concederla ad altri, di questo diritto non può profittare il concessionario decaduto contro l'espropriato che domanda la reintegrazione nel possesso (*La Legge*, 1875, I, 884, C. d'App. di Roma, 5 novembre 1875, Società della ferrovia di Monte Mario c. Cahen).

2291. In nessun caso una ferrovia può dichiararsi privata, se è aperta al pubblico servizio.

Anche un breve tronco di ferrovia, che dipartendosi dalla linea aperta al pubblico, mette ai luoghi di prima produzione di uno stabilimento industriale, può essere considerato di interesse pubblico, e aversi per compreso nella concessione della linea principale (*La Legge*, 1876, II, 34, Cons. di Stato 16 giugno 1875).

2292. Secondo il sistema vigente per la concessione delle strade ferrate del Regno, le società concessionarie hanno la proprietà delle strade da loro costrutte, perchè, pei principii della vendita, hanno acquistata e conservano la proprietà del suolo che costituisce il piano stradale, e pei principii dell'accessione diventano proprietarie di tutte le superedificazioni.

La circostanza che un immobile sia destinato al pubblico servizio non basta imprimergli il carattere demaniale.

L'intervento dello Stato nella concessione e nell'esercizio delle strade ferrate ha per oggetto la tutela e la guarentigia del pubblico interesse; ma non ha influenza alcuna sulla essenza dei di-

ritti che nascono dalla costruzione, dalla proprietà e dall'esercizio delle strade medesime, le quali rimangono proprietà privata.

Si possono costituire anche sulle strade ferrate dei vincoli ipotecari, soggetti alle stesse eventualità cui soggiace il diritto di proprietà sulle strade ferrate medesime (*La Legge* 589, X. C. C. di Firenze 11 aprile 1870; Strade ferrate romane c. quelle Meridionali).

2293. Chi, avendo ottenuto per proprio conto la concessione di una ferrovia con facoltà di costituire a tal uopo una società, contrae con un terzo degli impegni che si riferiscono alla impresa, rimane verso di lui obbligato in proprio, benchè nella scrittura siasi firmato quale concessionario con esplicito richiamo all'atto di concessione (*La Legge*, 329, IV, C. C. di Milano 5 febbraio 1864; Adami c. Parodi).

2294. In tema di concessione di ferrovie fatta nelle forme e secondo l'ipotesi dell'articolo 261 della legge sulle opere pubbliche, il progetto di dettaglio dovendo esplicarsi nei suoi più minuti particolari posteriormente alla concessione, e prima di intraprendersi i lavori, la mancanza di tali particolari, vale a dire del tracciato, dei piani e profili circostanziati, e di quanto altro si richiede al completamento del progetto, come non può impedire il fatto della concessione, così non può nemmeno creare un ostacolo alla osservanza e al mantenimento dei patti imposti colle stipulazioni tra il concedente ed il concessionario.

Ond'è che se tra questi patti siavi quello di fare entro un dato termine il deposito della cauzione definitiva, questa deve prestarsi nel termine stabilito senza che possa addursi dal concessionario il non essersi ancora determinati il tracciato, i piani e i profili, per la effettiva statuizione dei quali la legge assegna un termine più lungo posteriore alla concessione, e che è sempre utile fino a che non si dia mano ai lavori.

Subordinata la concessione di una ferrovia alla formazione di un consorzio tra le provincie, i Comuni ed altri corpi morali interessati, ai quali per patto doveva andare a ricadere la cauzione provvisoria, se tale consorzio non siasi formato, e il concessionario abbia in tal caso preferito di dar corso alla concessione, della perdita del deposito va a fruire il Governo (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 4 dicembre 1879; Guerra c. Ministero dei lavori pubblici; *La Legge*, 1880, II, 120).

2295. La concessione per costruzione di strade ferrate si fa per legge; ma nel compromesso che la precede il concessionario si

obbliga sin d'allora all'esecuzione con determinate condizioni; e i ministri sottoscrittori si obbligano a presentare il compromesso al Parlamento come progetto di legge.

La Società concessionaria non si può sciogliere ad arbitrio dalle sue obbligazioni; ma può costringere i ministri ad adempire le loro o dimandarne la risoluzione ai termini dell'articolo 1165 del Codice civile.

Soltanto hanno i ministri diritto ad un'epicheia per il tempo.

Il compromesso prova l'obbligazione dei ministri, e se non vi fu posto termine, si deve adempire subito, salvo il tempo necessario per la esecuzione, avuto riguardo alla natura dell'affare, alle persone e alle altre circostanze.

Trascorso il detto tempo, nei rapporti del contratto i ministri mancano ai loro impegni e sono inadempienti.

Quindi tutte le obbligazioni del contratto si sciolgono, specialmente se per circostanze sopravvenute il contratto è divenuto impossibile.

V'ha sempre diritto a ritirare la somma depositata per la stipulazione di un contratto, quando questo sia divenuto impossibile e ambedue le parti ne abbiano receduto (Sentenza della Corte d'Appello di Roma 21 dicembre 1878; Viale c. Finanze e Ministero dei lavori pubblici; *La Legge* 1879, I, 528).

2296. È attribuzione propria ed esclusiva dello Stato e del Governo di determinare le linee da seguirsi nelle costruzioni delle ferrovie, di mutarle se e come lo creda conveniente, senza bisogno dell'assenso delle Città, dei Comuni e delle Provincie per il cui territorio sono destinate a passare, ed a cui possono profittare.

A tale diritto il Governo non può rinunciare con privata convenzione.

La preannunciata massima è applicabile nel caso in cui sia stato scelto e tracciato il tronco, e conseguentemente fatta la concessione all'industria privata della relativa costruzione (Sentenza della Corte di Cassazione di Torino 9 maggio 1879; Provincia di Bergamo c. Ferrovie dell'Alta Italia; *Foro* I, 1124).

2297. Anche per le ferrovie intraprese dalla speculazione privata si fa luogo alla decadenza di pien diritto dalla concessione per inadempimento; per queste ferrovie non corre poi alcun obbligo pel Governo di continuarle ed attivarle (Parere del Consiglio di Stato 7 aprile 1876; *Giur. Cons. St.* II, 220).

2298. La riduzione del 30 % pel trasporto dei materiali destinati al servizio delle nuove costruzioni ferroviarie si deve accordare sol quando si tratta di costruzioni affidate alla Società ferroviaria con la quale si stipularono le convenzioni del 27 aprile 1885 (Capitolato d'esercizio delle Ferrovie mediterranea e adriatica, art. 68, 78, 79, 87; capitolato della Ferrovia sicula, art. 64, 73, 74, 82) (Sentenza del Tribunale di Torino 13 marzo 1889; Società ausiliare di strade ferrate c. Ferrovie mediterranee, e Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze).

OSSERVAZIONI.

Nella sentenza del pretore di Torino (Borgo Dora) del 2 luglio 1887, con ragionamento confermato dal tribunale, si osservava: « che se è vero che l'articolo 68 accorda alle costruzioni di cui al capitolato (V) riduzione del 30% sui prezzi di trasporto, è vero altresì che il capitolato (VII) agli art. 78, 79, 87 parla della costruzione di linee dello Stato affidate al concessionario;

« Che con tal parola si è evidentemente voluto intendere, secondo quanto dimostrano ed i più elementari principii di logica, e lo spirito e la lettera del capitolato stesso, la Società per l'esercizio della rete mediterranea, *concessionaria* dell'esercizio stesso:

« Che non può giovare allo scopo della convenuta il fatto che la linea Chivasso-Casale fosse, per l'allegato A, una linea complementare costruita per cura diretta dello Stato, e che nella sua costruzione fu essa convenuta succeduta allo Stato, perchè, pel combinato disposto dell'art. 68 del capo V e degli articoli 78 e 79 del capo VII, risulta in modo indubbio richiedersi per l'applicabilità del citato articolo 68 che assuntore o *continuatore* della costruzione sia il concessionario. »

2299. Quantunque la costruzione ed il mantenimento delle pubbliche ferrovie sieno materie sottoposte all'autorità amministrativa, il potere giudiziario giudica delle controversie fra lo Stato ed i concessionarii, e fra costoro e i privati sulla determinazione dei reciproci obblighi e diritti, purchè non si tratti di revocare alcun atto dell'autorità amministrativa (*La Legge* 1875, I, 873, Trib. civ. di Roma, 6 giugno 1874, Tittoni c. Ferrovie Romane e Finanze).

2300. La manutenzione delle opere pubbliche, e in ispecie delle strade ferrate concesse all'industria privata, è a carico del concessionario o dei suoi aventi-causa.

Ogni volta che il concessionario di una strada ferrata, abbia avuto facoltà di valersi pel percorso ferroviario di un ponte appartenente ad altre strade pubbliche, è tenuto a concorrere altresì nelle spese di manutenzione del ponte medesimo (*La Legge*

471, XI, C. C. di Torino, 25 maggio 1871; Società anonima dell'Alta Italia c. Provincia di Cuneo).

2301. Concessa la costruzione di una ferrovia, ed abilitato l'intraprenditore alle necessarie espropriazioni, se ad opera compiuta restan spezzoni o lembi di terreno non necessari all'opera medesima, questi sono di particolare proprietà dell'intraprenditore ed il Governo non potrebbe rivendicarli per suo conto (Sentenza della Corte d'Appello di Messina 22 dicembre 1879; Giacopello c. Picard; *La Legge* 1880, I, 403).

2302. Spetta esclusivamente al Ministero dei lavori pubblici l'autorizzazione di costruire una ferrovia, e di introdurre, durante o dopo la sua esecuzione, quelle modificazioni che si rendono necessarie per la migliore di lei costruzione.

L'autorità giudiziaria è incompetente per ordinare la costruzione di un acquedotto attraverso una ferrovia, sebbene abbia per iscopo di dare sfogo alle acque del fondo di un privato costeggiante la detta strada.

L'unico diritto che spetta al privato, e che può essere dall'autorità giudiziaria dichiarato, è l'indennità che gli può competere per il danno, che, non costruendosi l'acquedotto, gli può derivare dal ristagnamento delle acque nel proprio fondo.

Il piano particolareggiato del tracciato di una ferrovia, sebbene pubblicato regolarmente, non induce obbligo nel Governo di costruire la strada nei modi in esso indicati, nè dà diritto ai privati di costringere lo stesso Governo a mantenere quelle modalità, pel caso che esso stimi più utile di ometterle o di eseguirle in altra guisa (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 9 aprile 1878; Ministero dei lavori pubblici c. Lombardo Gangitano; *Bett.* 1878, 671).

2303. Lo aperto esercizio di una ferrovia non implica assolutamente la completa costruzione di essa nei suoi singoli particolari.

Perciò il fatto della permessa attivazione della strada, come non dà per sè la prova che il contratto per la sua costruzione sia stato in ogni sua parte bene eseguito secondo il convenuto, così non può tener luogo della pattuita collaudazione (Sentenza della Corte di Cassazione di Torino 26 marzo 1878; Guastalla c. Ministeri delle finanze e dei lavori pubblici; *G. Trib. Mil.* 1878, 457; *Giur. Tor.* 1878, 337; *Annali* 1878, 378).

2304. Non basta che una società o una persona sia concessionaria della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia, affinché

essa debba dirsi senza altro obbligata a pagare la tassa di bollo sui biglietti e riscontri per trasporto di viaggiatori e di merci.

Per l'imposizione di questa tassa è necessario che il concessionario tenga l'esercizio effettivo della ferrovia.

Spetta alla Corte di merito il decidere chi sia colui che tiene l'esercizio effettivo di una ferrovia, e il suo giudizio è incensurabile in Cassazione (*La Legge*, 1876, II, 212, C. C. di Roma, 23 maggio 1876, Finanze c. Società della Ferrovia di Torino-Ciriè).

2305. La contravvenzione è un reato di mera creazione politica; se quindi anche nei crimini e delitti può in taluni casi rimanere esonerato l'esecutore materiale, e tutta la responsabilità ricadere su colui che fu causa morale, ciò tanto più si verifica nelle contravvenzioni.

Ond'è che colui che fece eseguire i lavori pei quali fu contestata la contravvenzione, è il solo tenuto della contravvenzione medesima, essendo egli la unica causa intellettuale e morale della infrazione della legge.

L'approvazione amministrativa per la costruzione di una strada ferrata privata di 2^a categoria, intervenuta dopo che si è già contestata la contravvenzione alla legge sui lavori pubblici, non vale ad esimere dalla pena (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 31 gennaio 1876; Dell'Amore; *La Legge*, 1877 I, 54).

OSSERVAZIONI.

Nel Repertorio del *Foro*, 1877, v. *Opere pubbliche*, questa sentenza ha la data del 31 maggio ed è riassunta come segue:

Colui che fece eseguire lavori, pei quali fu contestata la contravvenzione, è il solo tenuto della medesima.

L'approvazione amministrativa per la costruzione di una strada ferrata privata di seconda categoria, intervenuta dopo che si è già contestata la contravvenzione alla legge sui lavori pubblici, non vale ad esimere dalla pena.

Per l'articolo 378 della Legge sui lavori pubblici, il prefetto ha la scelta, o di fare eseguire d'ufficio i lavori per il ripristino di luoghi, o di promuovere avanti l'autorità giudiziaria l'azione penale contro il contravventore.

La parola *contravvenzione* è un termine generico, il quale si può adoperare nel caso di più contravvenzioni, e nel caso, a ciascuna di esse, sono applicabili pene distinte (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 31 maggio 1876; *Foro*, 1877, II, 95).

2306. L'autorità giudiziaria è incompetente nella denuncia e nelle azioni possessorie o di spoglio per le nuove opere di ampliamento e consolidazione sulle ferrovie, disposte ed approvate

nelle forme di legge dal Ministro dei Lavori Pubblici, che ne ha la suprema direzione pel buono andamento e sicurezza (Sentenza del Tribunale di Castrovillari 24 dicembre 1876; Ferrovie Meridionali c. Rovitti; *La Legge*, 1877, II, 108).

2307. Stabilito per contratto interceduto fra lo Stato e una Società ferroviaria che le opere di riparo lungo la linea debbano farsi sotto la sorveglianza dell' autorità amministrativa, non può il proprietario del fondo attraversato adire l' autorità giudiziaria per ottenere che la Società sia condannata ad eseguire le opere stesse in modo diverso pel timore di futuri danni (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 9 luglio 1883; Strade ferrate romane c. Antinori; *Foro*, I, 836).

2308. L' autorità giudiziaria non è competente a giudicare sul modo con cui furono costruiti i ripari e gli steccati lungo le linee ferroviarie e sul modo con cui venne provveduto alla loro manutenzione, essendo tale ricerca riservata alla esclusiva competenza dell' autorità amministrativa.

L' incompetenza dell' autorità giudiziaria non vien meno per la circostanza che il proprietario confinante lamenti la possibilità dei danni futuri, o anche chieda il risarcimento di un danno patito, se, per decidere in proposito, sia necessario revocare o modificare l' atto legittimamente emesso dall' autorità amministrativa (Sentenza della Corte d' Appello di Firenze 2 marzo 1882; Tolomei c. Ferrovie Romane; *Foro*, I, 498).

2309. In base della concessione approvata con legge del 25 agosto 1863 e della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, conforme alla precedente legge del 20 novembre 1859, i proprietari limitrofi dell' asse stradale ferroviario non han diritto a pretendere che la chiusura sia fatta con muri anzichè con siepe viva.

La convenienza di adottare il diverso modo di chiusura è nell' interesse dell' opera pubblica, non dei proprietari frontisti (Sentenza della Corte d' Appello di Catania 19 settembre 1881; Scuderi c. Vitale Charles; *Giur. Cat.* 1881, 179; *La Legge*, 1882, I, 312).

2310. È competente l' autorità giudiziaria a risolvere la controversia ristretta e limitata al rifacimento dei danni patiti in conseguenza di lavori eseguiti per una strada ferrata (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 18 giugno 1884; Società delle Ferrovie Romane c. Loschi; *Corte S. Roma*, 1884, 500; *La Legge* 1884, II 544; *Ann. Amm. Fin.* 1885, 71; *Annali* 1884, p. sp., 15).

— L'azione per rivalsa di danni cagionati con la costruzione di strade ferrate è di competenza del potere giudiziario.

Non è responsabile lo Stato dei danni cagionati dagli assuntori con la costruzione di strade ferrate (Sentenza della Corte di Appello di Catanzaro 8 luglio 1880; Ministero dei Lavori Pubblici c. Toscano; *Foro Calabr.* II, 3).

2311. La concessione amministrativa di una ferrovia non esonera il concessionario della responsabilità che venga ad incontrar per danni recati dall'esercizio della ferrovia medesima.

Così, se si verifichi un incendio prodotto dalle scintille e dai carboni della locomotiva, essendo essa una conseguenza diretta e prevedibile dello esercizio della ferrovia, il concessionario è obbligato a risarcire il danno recato.

Quando una costruzione, un oggetto che possa correre rischio di danno dall'esercizio della ferrovia non si trovi alla distanza prescritta dalla legge sulle opere pubbliche, il concessionario ha il diritto di chiederne lo abbattimento o la rinnovazione, mediante indennità.

Ove preferisca tollerare che rimangano, per non pagare la indennità, è obbligato alla responsabilità pel danno che si possa verificare (*La Legge*, 240, XI, C. d'App. di Torino, 3 dicembre 1870; Società ferroviaria del Moncenisio c. Gravier).

— Sono di ragione refettibili i danni che si arrecano alle proprietà altrui da incendi suscitati per il fuoco e le scintille che escono dalle locomotive delle ferrovie.

Ad esimersi da responsabilità non vale allegare per le società concessionarie la osservanza delle condizioni imposte nella concessione e delle prescrizioni regolamentari (Sentenza della Corte di Appello di Firenze 12 marzo 1877; *Foro*, I, 561).

— L'incendio prodotto dalle faville che si distaccano da una locomotiva non può considerarsi fortuito; e la perizia disposta per constatare il danno, è conseguenza logica della ricerca del vero, *inquisitio veritatis* (Sentenza della Corte di Cassazione di Napoli 1 febbraio 1882; Società delle ferrovie meridionali c. Ferrara; *Gazz. Proc.* XVII, 41; *Annali* 1882, 120; *R. Giur.* Trani 1882, 422).

2312. Il taglio fatto praticare dall'Amministrazione delle ferrovie in un argine privato per ovviare al pericolo d'inondazione della strada ferrata, è un atto che dipende dall'esercizio delle ferrovie, e per ciò nella lite che ha per oggetto l'otturamento del

taglio, e la riparazione dei danni derivatine alla proprietà privata, la rappresentanza dell'Amministrazione è demandata al direttore dell'esercizio (Sentenza della Corte d'Appello di Milano, 9 marzo 1880; Ferrovie dell'Alta Italia c. Antona-Traversi; *M. Trib. Mil.* 1880, 210).

2313. Tanto per l'articolo 188 della legge 20 novembre 1859, quanto per l'articolo 229 dell'altra legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, è imposto ai costruttori di ferrovie l'obbligo di ricolmare le cave operate per i bisogni della costruzione nei terreni limitrofi, e di rimuovere tutti i ristagni di acque che ivi si formino a danno della pubblica salute.

Tale obbligo si verifica anche quando indipendentemente dal ripristinamento dello scolo, e dal libero corso delle acque, gli scavi operati per lo spolpo dei terreni si riempiano di acque per filtrazioni o piogge, e non per deflusso di canali di scolo, o da correnti stabili e permanenti (*La Legge*, 1875, I, 342, C. d'App. di Firenze, 31 dicembre 1874, Comune di Civitanuova c. Strade Ferrate meridionali).

2314. L'autorità giudiziaria non è competente a statuire sulla domanda diretta ad ottenere che il Ministero dei lavori pubblici sia astretto a fare costruire due tombini per l'irrigazione e un passaggio a livello, le quali opere importerebbero la modificazione del progetto o piano particolareggiato di esecuzione concernente una ferrovia.

Giudichi comunque l'autorità amministrativa sulla necessità o convenienza di tali opere, ciò non può mai arrecar pregiudizio all'azione di danni che il privato ha diritto di sperimentare davanti l'autorità giudiziaria (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 14 aprile 1882; Spiriti di Castelnuovo c. Ministero dei lavori pubblici; *Corte S. Roma*, 1882, 338; *Annali*, 1882, p. sp., 95).

2315. I concessionarii delle ferrovie sono sottoposti agli articoli 1151, 1152 e 1153 del Codice civile ed all'articolo 290 della legge sulle opere pubbliche, che costituisce una particolare applicazione dei primi.

Chi ha l'esercizio delle ferrovie non è un subconcessionario, ma un conduttore dell'esercizio nell'interesse della società; e di fronte al pubblico non può considerarsi come concessionario, per le responsabilità che ha, se non chi ottenne la concessione per legge.

La sentenza che, parlando di danni, allega gli articoli 1151, 1152, 1153 con ciò stesso dà a divedere che vuole intendere

danni, alla cui produzione è concorsa la colpa (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 15 aprile 1880; Ferrovie Sarde c. Martinez; *Bett.* 1880, 789).

2316. Il capitolato del 15 febbraio 1861, pubblicato dal Governo della Toscana in seguito del decreto dell'8 marzo 1860, con cui si impone alle società delle ferrovie maremmane l'obbligo di costruire il duplice riparo, è attributivo di un vero e proprio diritto civile ai proprietari frontisti.

La società delle ferrovie, per la legge sulle opere pubbliche, non può essere costretta a costruire il duplice riparo; però l'atto amministrativo con cui si collaudano le opere difettive della duplice difesa, è un atto il cui effetto legale arreca un'offesa al diritto dei proprietari frontisti i quali possono perciò esercitare la azione per il risarcimento dei danni contro la società (Sentenza della Corte d'Appello di Firenze 12 settembre 1882; Strade ferrate romane c. il Duca di Brindisi; *Annali* 1882, 462).

2317. È responsabile l'amministrazione ferroviaria dei danni prodottisi da un incendio appresosi ai fondi vicini, se ne diè causa la mancanza dello spurgo delle erbe secche dei viali.

Chi eseguisce la legge non può far atto colposo o di negligenza e non può trovarsi in una contravvenzione alla legge un obbligo ed una diligenza.

Il deposito volontario di materie accensibili che è vietato dall'articolo 237 della legge sulle opere pubbliche, nel fine di evitare il danno alla strada ferrata, non si può confondere con i depositi temporanei dei prodotti del suolo, che si fanno al tempo del raccolto, che dallo stesso articolo sono esclusi dal divieto, per la ragione appunto della loro necessità e temporaneità e del rispetto ai diritti di proprietà (Sentenza della Corte di Cassazione di Napoli 23 luglio 1881; Dell'Osso c. Impresa Vitolo Calces; *Gazz. Proc.* XVI, 336).

2318. Come in genere a tutte le contravvenzioni a leggi speciali, così anche alle contravvenzioni al regolamento per la polizia delle strade ferrate del 31 ottobre 1873, n. 1687, sono inapplicabili le circostanze attenuanti prescritte dall'articolo 684 del Codice penale del 1859 (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 8 maggio 1882; Cavacini; *Corte S. Roma* 1882, 1086).

2319. Le contravvenzioni ai regolamenti delle strade ferrate sono di ordine pubblico e quindi non vi è mestieri della istanza privata.

Non solo i guardiani addetti al servizio delle ferrovie possono constatare le contravvenzioni, ma anche gli agenti della forza pubblica (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 5 gennaio 1880; Ottaviani ed Orazi; *Foro*, 1881, II, 58).

— Quantunque i verbali dei cantonieri, guardiani ed altri impiegati ed agenti addetti alle ferrovie debbano essere giurati, secondo il disposto dell'articolo 314 della legge sulle opere pubbliche, pure, quando, a prescindere dal verbale, la contravvenzione viene accertata in dibattimento con testimoni, non è dato in appello dedurre la nullità del verbale, e quindi la nullità del giudizio di prima istanza.

Il proprietario di animali, che pascolano nei fondi limitrofi alla ferrovia, è tenuto direttamente responsabile dell'accesso dei medesimi sulla strada, quante volte egli non gli abbia provveduti di appositi guardiani (Sentenza della Corte d'Appello di Trani 7 aprile 1881; Raffaele; *R. Giur.* Trani 1881, 750).

2320. Le contravvenzioni al regolamento sulla polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, quando siano punite con multa estensibile sino a lire mille, assumono la natura di delitti; e quindi le sentenze dei tribunali correzionali relative ad esse, alla pari di tutte quelle relative ai delitti, sono suscettive di appello.

Riguardo a queste sentenze non è ammissibile il ricorso in cassazione se prima non sia stato sperimentato il rimedio dell'appello (*La Legge* 1875, I, 696, C. C. di Firenze, 8 giugno 1875, ric. Boccanera).

2321. Il divieto d'introdursi nei recinti della ferrovia, di cui all'art. 302 della legge sui lavori pubblici e 52 del relativo regolamento, colpisce tutti indistintamente i cittadini, anche gli agenti della forza pubblica, eccettochè siano espressamente indicati dal Ministero dei lavori pubblici tra quelli ai quali non si estende quel divieto.

Laonde una guardia campestre che non sia stata come sopra specialmente autorizzata, incorre nella contravvenzione di cui ai citati articoli se s'introduce nel recinto delle ferrovie.

Tale divieto comprende non le sole stazioni, ma tutta intera la strada ferrata, e così comprende anche l'introdursi sui binari.

Ad eliminare la contravvenzione non potrebbe valere il permesso ottenuto da un precedente capo-stazione (Sentenza della Corte di Cassazione di Torino 9 luglio 1884; Gambarà; *Foro* II, 469).

— Per gli articoli 352 della Legge sui lavori pubblici e 52 del regolamento ferroviario, non tutti gli agenti di pubblica sicurezza e dell'amministrazione finanziaria sono esclusi dal divieto di introdursi nel recinto delle ferrovie, ma quelli soltanto che siano indicati dal Ministero dei lavori pubblici.

Epperò un agente di pubblica sicurezza (nella specie guardie campestri), il quale s'introduca nel recinto ferroviario, è soggetto alle sanzioni penali se non dimostri di essere nel numero degli agenti designati ad avere il libero accesso nelle ferrovie (Sentenza della Corte di Cassazione di Torino 22 ottobre 1881; Baglione; *Foro*, 1882, II, 49).

2322. Il regolamento approvato con reale decreto del 31 ottobre 1873 e che stabilisce pene di polizia per il transito nel perimetro delle ferrovie, è costituzionale in esecuzione dell'articolo 375 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865 (Sentenza della Corte di Cassazione di Palermo 28 giugno 1880; Drago; *Foro*, II, 268).

OSSERVAZIONI.

Nel *Rep. del Foro it.*, 1881, v. *Ferrovie* si trova la seguente massima identica a quella già riferita nello stesso *Rep.*, 1880, alla stessa voce, ma con altra data:

È costituzionale il regolamento approvato con Regio Decreto 31 ottobre 1873 in quanto che commina delle pene contro chi abbia attraversato una linea ferroviaria senza permesso (Sentenza della Corte di Cassazione di Palermo 5 luglio 1880; Drago; *Cir. Giur.* 1881, 17).

2323. Quantunque l'art. 311 della legge sui lavori pubblici infigga penalità tassativamente pel caso che taluno, introdottosi senza permesso nel recinto di una ferrovia o dipendenza di questa, faccia opposizione o resista all'invito degli agenti della strada ferrata di uscirne, non si può dire che l'art. 52 del regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687, in quanto stabilisce delle pene per il semplice fatto della introduzione senza permesso sia contrario alla legge (Sentenza della Corte di Cassazione di Torino, 18 giugno 1880; Bordo; *M. Trib. Mil.* 1880, 801).

2324. Stabilita in fatto la qualità di persona addetta al servizio ferroviario non vi può essere a di lui carico un reato di contravvenzione alle norme che regolano l'introduzione e la circolazione nei recinti ferroviarii e loro dipendenza, essendo materia puramente disciplinare quella relativa all'abuso del personale ferroviario circa il modo di detta introduzione e circolazione (Sen-

tenza della Corte di Cassazione di Torino 13 novembre 1878; Grappiolo; *Foro*, II, 432).

2325. Quando sia dimostrata la volontà del contravventore di violare deliberatamente le disposizioni dell'art. 302 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sulle opere pubbliche, cessa la ragione equitativa di valutare la momentaneità della contravvenzione (*La Legge* 1876, I, 115, C. C. di Firenze, 27 ottobre 1875; ricorso Panni).

2326. Gli articoli 55 e 64 del regolamento 31 ottobre 1873, secondo i quali i proprietari dei terreni limitrofi alle ferrovie sono assoggettati all'obbligo di tenere dei guardiani a custodia del bestiame pascolante, e nel caso di contravvenzione sono colpiti di multa, non debbono già ritenersi come creatori di un onere costituente una specie di servitù fuori dei termini dell'articolo 234 della legge 20 marzo 1875 sui lavori pubblici, ma sì come provvedimenti diretti a tutelare la polizia e la sicurezza pubblica nelle ferrovie stesse, in perfetta consonanza di questo stesso articolo, e quindi del tutto legittimi e costituzionali (*La Legge* 1875, I, 396, C. C. di Firenze 20 gennaio 1875, Pubblico Ministero c. Angelini).

2327. Sotto la denominazione di *strada* adoperata nell'art. 64 del regolamento ferroviario si comprende non solo la parte piana delle strade ferrate, ove sono situati i binari, ma anche le due parti laterali scendenti obliquamente a scarpa dai due fianchi.

Laonde è applicabile la multa di lire mille non solo allorchè il bestiame si è introdotto sul piano della strada, ma anche quando si è introdotto sulle scarpate (Sentenza della Corte di Cassazione di Firenze 23 settembre 1882; Berti; *Foro*, 1883, II, 60).

— La parola *strada* adoperata nell'articolo 64 del regolamento ferroviario del 31 ottobre 1873, esprime non soltanto la superficie piana del suolo, ove son site le rotaie, ma pure tutte le opere d'arte, comprese nel recinto ferroviario, che servono ad attuare il sistema di armamento e lo mantengono esercibile.

Pertanto la multa di lire mille non è solamente applicabile al caso in cui il bestiame si trovi propriamente sulle rotaie, ben pure all'altro, in cui sorpassate le siepi vive o gli steccati, si trovi sulla scarpa della ferrovia (Sentenza della Corte di Cassazione di Palermo, 30 giugno 1882; Monachello; *Foro*, II, 377).

— Il regolamento per le strade ferrate del 31 agosto 1873 prevede nell'articolo 55; 1° che il bestiame pascolante presso le ferrovie non sia continuamente e attentamente sorvegliato, ma

non oltrepassi le siepi e gli stecconati; 2° che esso le oltrepassi, ma non s'inoltri sulla strada; 3° che s'inoltri sulla strada.

Punisce con multa fissa di L. 1000 il colpevole di mancata o non diligente custodia del bestiame nel caso che questo per tale mancanza o trascuranza siasi introdotto sulla strada ferrata.

Negli altri casi la pena tra un minimo ed un massimo estensibile di L. 500 sarà dal magistrato applicata secondo la gravità dei medesimi.

Intendesi per *strada* l'intero piano a livello sopra una parte del quale sono messe le rotaie: non ci si comprende la scarpata che mantiene il piano a livello, essendo distinta la strada dalle sue dipendenze.

Se il bestiame s'introduca nella scarpata il colpevole può essere tenuto dei guasti e danni ai termini dell'art. 54, ma non della multa stabilita nell'art. 64 del regolamento (Sentenza della Corte d'Appello di Palermo 22 novembre 1880; Buscemi; *Circ. Giur.* 1880, 149).

— Sino a che non s'introduca il bestiame nella strada ferrata, non è applicabile la multa di lire mille comminata dall'articolo 64 del regolamento approvato dal regio decreto 31 ottobre 1873 sulla polizia delle vie ferrate.

Per *strada ferrata* devesi intendere lo spazio di terreno preparato e sodo, ove è collocato il binario, non già le sue dipendenze, cioè siepi, stecconati e simili (Sentenza della Corte d'Appello di Palermo, 24 aprile 1881; Buscemi; *Circ. Giur.* 1882, 42).

2328. Le *vicinanze* delle ferrovie, nelle quali per l'art. 55 del regolamento ferroviario è proibito di far pascolare il bestiame, sono lo spazio che sta al di fuori delle siepi o stecconati laterali ai binari, e non già lo spazio compreso tra i binari e le siepi o stecconati (Sentenza della Corte di Cassazione di Napoli, 15 marzo 1882; Bernardo; *Foro*, II, 183).

2329. Agli effetti dell'appellabilità, costituisce contravvenzione e non delitto la trasgressione dell'art. 55 del regolamento ferroviario, per omessa custodia del bestiame pascolante in vicinanza della ferrovia (Codice di procedura penale, art. 353) (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma, 25 febbraio 1891; ricorrente Schiavulli).

OSSERVAZIONI.

In senso conforme, nello stesso tema di contravvenzione relativa al pascolo di animali in vicinanza delle ferrovie, vedansi le sentenze della medesima Corte in data 7 agosto 1890 (*La Corte Suprema*, 1890, 727) e 7 ottobre dello stesso anno (*Foro it.*, 1890, II, 16).

2330. Dal divieto portato dall'art. 55 del regolamento sulla polizia delle ferrovie, approvato con regio decreto del 31 ottobre 1873, di far cioè pascolare il bestiame in vicinanza delle ferrovie medesime, ben lungi di andarne esclusi i custodi o guardiani, vi sono anzi pei primi compresi, come quelli che pel fatto loro, o per la loro negligenza, si rendono gli immediati autori della contravvenzione.

Non è che in secondo grado, ed in via di estensione, per dare maggiore efficacia al suddetto divieto che, col secondo capoverso del succitato articolo si fa risalire una speciale responsabilità penale ai proprietari o conduttori dei fondi, i quali non abbiano provveduto a che il bestiame fosse attentamente e continuamente sorvegliato e custodito in modo da non poter mai introdursi sulla linea della ferrovia.

Diverse quindi e distinte sono le responsabilità penali che possono nascere nella soggetta materia da un sol fatto di contravvenzione, a carico cioè dei custodi del bestiame, ed a carico dei proprietari o conduttori dei fondi, senzachè l'una valga ad escludere l'altra (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 27 luglio 1881; Parantozzi; *Foro*, 1882, II, 96).

— Non si può in base al regolamento speciale per la polizia, sicurezza ed esercizio delle strade ferrate far pesare la responsabilità penale a chi non ha condotto personalmente gli animali di sua proprietà entro i limiti della linea ferroviaria, ma li ha affidati ad un custode.

Trattasi in questo caso soltanto di responsabilità civile (Sentenza della Corte di Cassazione di Palermo 20 settembre 1880; Collura; *Circ. Giur.* 1880, 137).

— Il regio decreto 31 ottobre 1873, che approvò il regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, deve ritenersi come perfettamente costituzionale.

Gli articoli 55 e 64 del detto regolamento sono applicabili anche nella provincia romana, nè in contrario vale l'art. 299 della suddetta legge.

Delle infrazioni dell'art. 55 il quale prevede il caso che il bestiame, per difetto di vigilanza, oltrepassi le siepi e gli stecconati, e s'inoltri sulla linea della ferrovia, sono tenuti a rispondere direttamente e penalmente i proprietari e conduttori dei fondi attigui (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 23 febbraio 1877; *Foro*, II, 223).

— Il conduttore del bestiame contravviene al regolamento sulla polizia, sicurezza e regolarità delle strade ferrate, se non lo custodisce e lo invigila in modo che non possa oltrepassare le siepi e gli stecconati ed inoltrarsi sulla via (*La Legge* 1876, I, 878, C. C. di Firenze, 4 aprile 1876, ric. Carli).

— Quantunque l'art. 55 del regolamento ferroviario ponga a carico dei proprietari e conduttori dei fondi la sorveglianza del bestiame, non può peraltro, nè per la lettera, nè per lo spirito del detto articolo, nè per i principii della responsabilità penale intendersi esclusa la responsabilità dei guardiani del predetto bestiame.

La dichiarazione di fatto, che il ministro di una tenuta ne rappresenti il proprietario assente dallo Stato, per gli effetti della responsabilità civile, ai termini dell'art. 1153 del Codice civile, e, in conseguenza di una trasgressione al predetto regolamento ferroviario, commesso da un guardiano addetto a quella tenuta, è un apprezzamento sindacabile in cassazione (Sentenza della Corte di Cassazione di Firenze 19 novembre 1881; Scarcella e Massart; *Annali* 1881, 176; *Temi Ven.* 1882, 85).

— Se la responsabilità penale delle contravvenzioni contemplate dal regolamento ferroviario 31 ottobre 1873, nominativamente estesa dall'art. 55 alle persone dei *proprietarii e conduttori* dei fondi limitrofi alla ferrovia, non può estendersi anco al semplice amministratore di beni, non va però questi esente dalla responsabilità civile ai termini dell'art. 1153 del Codice civile (Sentenza della Corte di Cassazione di Firenze 10 settembre 1881; Bartolini c. Massart, *La Legge* 1881, II, 523; *Temi Ven.* 1881, 541; *Bett.* 1881, 307).

— I proprietari o conduttori di fondi limitrofi alla ferrovia debbono essi stessi provvedere affinchè il bestiame ivi pascolante sia continuamente ed attentamente sorvegliato da appositi guardiani, e sono tenuti personalmente a rispondere della contravvenzione verificatasi per mancanza della debita custodia da parte dei guardiani medesimi (*La Legge* 1876, II, 155, C. C. di Roma 17 marzo 1876, Pubblico Ministero c. Modesti).

— Il proprietario del bestiame dato a soccida non è responsabile personalmente, insieme al conduttore, della contravvenzione all'art. 55 del regolamento sulle ferrovie (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 11 luglio 1881; Pubblico Ministero c. Bufalari; *Corte S. Roma* 1881, 1175; *Foro*, 1882, II, 388).

— La responsabilità delle società ferroviarie per guasti accerati nelle siepi o steconati lungo la linea, nulla toglie a quella dei proprietari o conduttori di fondi per la mancata custodia o sorveglianza del bestiame pascolante.

All'effetto di stabilirsi queste responsabilità nella generica espressione di *conduttori*, adoprata dall'art. 55 del regolamento 31 ottobre 1873, si comprende anche il mezzaiuolo.

Quando il bestiame si sia introdotto sul binario, a tenore dell'art. 64, la pena non è più graduabile, ma tassativa in lire mille (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 14 marzo 1877; *Foro*, II, 251).

— Agli effetti dell'art. 55 del regolamento ferroviario 31 ottobre 1873, deve intendersi indicato con la parola *conduttore* chiunque, mediante contratto col proprietario, abbia assunto di curare la coltivazione e la custodia dei fondi limitrofi alla ferrovia, e vi è compreso quindi anche il massaro o colono (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 25 ottobre 1882; Giuliani; *Riv. Pen.* XVIII, 276).

— Al conduttore del fondo limitrofo alla ferrovia, e proprietario dei semoventi che si sono introdotti su di questa in contravvenzione alla legge, riesce oziosa per la sua responsabilità ogni disquisizione intorno al senso filologico della parola *colono* ed alla circostanza che egli sia o no il capo della propria famiglia, tanto più se la si faccia per la prima volta dinanzi alla Corte di Cassazione (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma, 24 giugno 1881; Dogana; *Corte S. Roma* 1881, 1175; *La Legge* 1882, II, 641).

OSSERVAZIONI.

Nel *Rep. del Foro*, 1882, voce Ferrovie, la stessa sentenza si trova così riassunta con data diversa:

Agli effetti della contravvenzione di cui all'articolo 55 del regolamento ferroviario, relativo all'obbligo della custodia del bestiame, la parola *conduttore* importa *colono* (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 24 giugno 1882; Dogana; *La Legge*, 1882, II, 641).

2331. L'art. 55 del regolam. 31 ottobre 1873 sulla polizia delle strade ferrate contiene una applicazione a caso speciale del divieto assoluto, fatto dall'articolo 302 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, di introdurre animali sulle ferrovie (L. sui lavori pubblici, art. 302; Reg. 31 ottobre 1873, art. 55).

Quindi vi è contravvenzione se anche l'animale inoltratosi sul binario non fosse stato lasciato in vicinanza della ferrovia per pascolare, e se anche il fondo in cui era tenuto non fosse limitrofo alla ferrovia (Sentenza della Corte d'Appello d'Aquila 4 febbraio 1888; App. Sabatini).

OSSERVAZIONI.

Sulla prima parte della massima si vedano le sentenze delle Corti di Cassazione di Torino e di Palermo (*Foro it.*, col. 208 e 324 del volume del 1887. Sulla seconda parte, si vedano le sentenze della Corte di Cassazione di Roma, 13 ottobre 1885 (*Foro it.*, col. 50 del volume del 1886 e della Corte di Cassazione di Torino, 10 ottobre 1884 (*Foro it.*, Rep. 1884, voce *Ferrovie*, numeri 50-52, ecc.).

2332. Se il bestiame s'introduce nelle così dette *scarbate* o *cunette*, che fan parte della strada ferrata, si ha la contravvenzione al secondo alinea dell'articolo 64 del regolamento ferroviario, e non al primo, in cui si prevede il caso del bestiame che pascoli nelle vicinanze della ferrovia (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 19 aprile 1880; Puxeddu; *Foro II*, 220).

2333. Il bestiame deve intendersi *inoltrato sulla strada ferrata*, e deve quindi tenersi consumata la contravvenzione di che nell'articolo 64 del regolamento 31 ottobre 1873, anche quando sia solo stato sorpreso sulla scarpa di essa strada (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 8 novembre 1880; Masetti; *Annali* 1880, 245; *Riv. Pen.* XIII, 396; *Corte S. Roma* 1880, 260).

— Basta che il bestiame pascolante s'introduca sulla scarpa, affinchè sussista la contravvenzione (Sentenza della Corte di Cassazione di Napoli 12 marzo 1883; Gioia c. Marsi; *Riv. Pen.* XVII, 491; *Giur. Pen.* Tor. 1883, 429).

— Essendo puniti con pene distinte il lasciare al bestiame oltrepassare la siepe o steconato della ferrovia, ed il suo inoltrarsi su questa, non va compreso in siffatto inoltramento anche il lasciare che pascoli lungo la scarpa della ferrovia, quantunque nei rapporti di proprietà la scarpa faccia parte integrante di detta strada (Sentenza della Corte d'Appello di Venezia 10 settembre 1880; Destro; *M. Trib.* Mil. 1880, 981).

2334. Non costituisce contravvenzione all'articolo 55 del regolamento sulla sicurezza e polizia dell'esercizio delle ferrovie il semplice fatto che il bestiame ha oltrepassato la siepe di un fondo limitrofo alla strada ferrata.

Affinchè incorrasi in tale contravvenzione è richiesta, come estremo, la prova che il bestiame, quando valicò la siepe, fosse al pascolo in quella parte di fondo vicino alla ferrovia (Sentenza della Corte di Cassazione di Torino 30 dicembre 1882; Moretti; *La Legge* 1883, I, 677 *Ann. Amm. fin.* 1883, 184; *Giur. Pen.*, Tor. 1883, 58).

— Per applicare l'articolo 64 del regolamento 31 ottobre 1873 sulla polizia delle ferrovie, basta che il bestiame abbia valicato la siepe e lo stecconato della strada.

Si verifica quindi quella contravvenzione, e non già l'altra prevista dall'articolo 55, quand'anche il bestiame, valicati la siepe e lo stecconato, non sia giunto fino al piano stradale o del binario (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 25¹ gennaio 1884; Bartolucci; *Foro* II, 312).

2335. La multa fissa di lire mille, stabilita per la introduzione di animali sulla strada ferrata, si applica anche al caso d'introduzione sul piazzale di una stazione (Regolamento ferroviario 31 ottobre 1873, art. 64) (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 29 settembre 1891, ricorso Del Rio-Pisanu).

OSSERVAZIONI.

La giurisprudenza è stata prevalente nel ritenere che per l'applicabilità della più grave multa stabilita dal secondo capoverso dell'art. 64 del regolamento ferroviario, s'intenda che l'animale siasi inoltrato nella strada anche quando senza giungere sul binario o piano stradale, abbia valicato la siepe o stecconato e siasi introdotto sulle scarpate laterali (Sentenze della Corte di Cassazione di Roma, 26 gennaio 1880, *FORO* IT., *Rep.* 1880, voce Ferrovie, n. 52; 19 aprile 1880, id., 1880, II, 220 e sopra, n. 2332; 21 gennaio 1884, id., 1884, II, 312, e sopra, n. 2334; sentenze della Corte di Cassazione di Torino 16 novembre 1882, id. 1883, II, 60; 8 marzo 1888, id. *Rep.* 1888, voce ferrovie, n. 66, ecc.; sentenze della Corte di Cassazione di Palermo, 15 marzo 1881, id., id., 1881, id., n. 57; 30 giugno 1882, id., 1882, II, 377, e sopra, n. 2327).

2336. La parola *bestiame*, nel senso del regolamento 31 ottobre 1873 sulla polizia delle strade ferrate, indica anche un solo animale.

¹ Lo stesso *Foro* altrove *in nota* l'ha riportata colla data del 21 gennaio.

Gli articoli 303 e 374 della legge sulle opere pubbliche sembrano esclusivamente dettati pel diritto di entrare nei cortili e piazze annesse alle stazioni ferroviarie, il che è ben diverso dalla introduzione nella via ferrata.

Perciò non è da ritenersi che esista antinomia fra gli articoli 303 e 374 suddetti, e gli articoli 55 e 64 del regolamento 31 ottobre 1873; e quand'anche l'antinomia esistesse, le disposizioni di questo regolamento, il quale è legge posteriore, dovrebbero prevalere su quelle della legge sulle opere pubbliche (Sentenza della Corte di Cassazione di Palermo 19 maggio 1884; Strazzeri; *Circ. Giur.* 1884, 113; *La Legge* 1884, II, 610; *M. Trib. Mil.* 1884, 1070; *Bett.* 1884, 328; *Ann. Amm. fin.* 1885, 88).

2337. L'articolo 55 del regolamento per la polizia e sicurezza delle strade ferrate, approvato con Regio Decreto 31 ottobre 1873, comprende nel suo generale dettato sia il bestiame mansuefatto che selvatico.

L'obbligo assunto dalle società concessionarie di costruire dei ripari è una cautela maggiore, ma non esime i proprietari o conduttori frontisti dalla vigilanza e custodia del loro bestiame.

Le disposizioni del succitato regolamento sono indistintamente applicabili a tutte le ferrovie del regno (Sentenza della Corte di Cassazione di Firenze 4 aprile 1877; Scarcella e Massart; *M. Giud. Ven.* 1877, 300; *Temi Ven.* 1877, 242; *Annali* 1877, 101; *G. Trib. Mil.* 1877, 430).

— Il Governo, obbligando una Società concessionaria di una ferrovia a collocare uno stecconato ovunque il bestiame girovago possa insinuarsi sugli argini e sulla linea della ferrovia stessa, ebbe principalmente di mira la sicurezza pubblica, ma intese altresì a provvedere all'interesse dei possessori delle terre situate lungo la linea e destinate al pascolo di detto bestiame.

La Società però non sarebbe responsabile dei danni derivati ai privati, quando questi, non ostante la mancanza di stecconato, avessero potuto impedire l'ingresso degli animali nella linea della ferrovia (Sentenza della Corte di Cassazione di Firenze 23 dicembre 1878; Ferrovie romane c. Stoppa; *M. Giud. Ven.* 1879, 38; *Annali* 1879, 38; *G. Pret.* 1878, 475).

— La colpa dell'amministrazione delle ferrovie risultante dalla insufficienza dei ripari non può scusare il custode del bestiame che siasi introdotto sui binarii, se non nel solo caso che egli avesse usato tutti i mezzi per evitare un simile evento.

Tale colpa dell'amministrazione non può mai compensarsi con quella del guardiano allo scopo di eliminare la responsabilità penale di costui (Sentenza della Corte di Cassazione di Firenze 5 luglio 1879; Meoni; *Foro* II, 273).

— In base ai principii generali di diritto, al Codice civile ed ai regolamenti speciali, i proprietari limitrofi hanno l'obbligo d'invigilare, affinchè il bestiame non s'introduca sulla ferrovia, e non cessa questa loro responsabilità nel caso che la società ferroviaria trasgredisca all'obbligo suo di mantenere appositi ostacoli lungo la via (*La Legge* 1875, I, 873, Trib. civ. di Roma, 6 giugno 1874, Tittoni c. Ferrovie Romane).

2338. La disposizione dell'articolo 55 del regolamento sulle ferrovie non è applicabile al caso del bestiame, che, uscito da una stalla posta in prossimità della ferrovia, s'introduca su questa, dovendo l'accennata disposizione essere intesa ristrettivamente agli animali pascolanti (Sentenza della Corte d'Appello di Messina 29 dicembre 1883; Munafò; *Foro* Mess. III, 90; *Giur. Pen.* Torino 1884, 128).

2339. Di fronte al disposto degli articoli 54 e 55 del regolamento ferroviario 31 ottobre 1873, si verifica la contravvenzione pel solo fatto che l'animale si sia introdotto sul binario.

È quindi inconcludente la prova che questo fatto sia imputabile al caso piuttosto che a mancata custodia.

Il guardiano del gregge e il conduttore del fondo confinante della ferrovia dove pascola il gregge, sono responsabili di contravvenzione all'articolo 55 del regolamento 31 ottobre 1873, per l'inoltrarsi delle pecore sulla strada, quantunque le si fossero rinchiuso nello stazzo, a meno che, non la insufficiente solidità di questo, ma la forza maggiore od il caso, cioè, nuove circostanze che malgrado ogni diligenza non era possibile di prevedere, abbiano permesso alle pecore d'introdursi sulla ferrovia. Sono tenuti a pagare ciascuno la multa di lire 1000, stabilita dall'articolo 64 del regolamento 31 ottobre 1873, così il guardiano del gregge come il conduttore del fondo (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 17 novembre 1880, Serafini e Bufalari; *Foro*, 1881, II, 48).

2340. Provato il fatto della introduzione del bestiame sulle vie ferrate, la contravvenzione è imputabile al conduttore e al guardiano, eccettuato il caso di forza maggiore.

Non è un caso di forza maggiore lo spavento cagionato al bestiame dai fischi-segnali del vapore, potendo prevedersi il fatto e prevenirsi l'evento contrario al divieto della legge.

Non può addursi a scusa la mancanza degli steccati lungo la linea, poichè la negligenza della società delle ferrovie non può giustificare il fatto di omissione di cautele dei proprietari limitrofi (Sentenza della Corte d'Appello di Perugia 22 giugno 1880; Bufalari c. Serafini; *Bett.* 1880, 588).

2341. Il proprietario di animali, i quali rompendo lo steccato posto a solida difesa del binario di una ferrovia, siano cagione di deviamiento del convoglio, è responsabile per mancanza di custodia e incorre nella contravvenzione prevista e punita dal regolamento per la polizia e sicurezza delle strade ferrate.

Allora solo è esonerato dalla responsabilità e dalla contravvenzione, quando provi che ha fatto quanto era in lui per organizzare la custodia dei suoi animali e che vi fu evidente impossibilità di riuscirvi (*La Legge*, 1875, I, 893, C. C. di Firenze 29 maggio 1875, ric. Troli).

2342. Non è necessario che le barriere collocate ai lati delle strade ferrate, dove queste intersecano una strada ordinaria, costituiscano un impedimento assoluto al transito.

Esse barriere sono invece piuttosto un segnale, con cui si pone in avvertenza chi capiti al passaggio a livello, che un treno sta per giungere.

Laonde se la barriera è posta attraverso la strada ordinaria, e un animale sciolto o attaccato ad un veicolo, urtandola, l'apra, e si spinga verso il treno, e ne sia investito, l'amministrazione delle ferrovie non deve rispondere del disastro occorso.

La chiusura a chiave della barriera è soltanto prescritta pei passaggi a livello non sorvegliati da guardiano apposito.

L'autorità giudiziaria non è competente a portare giudizio circa le modalità delle barriere che si pongono ai passaggi a livello (Sentenza del Tribunale di Biella 20 maggio 1879; Ferrovie dell'Alta Italia c. Becchia; *Giur. Tor.* 1879, 531).

§ 2. TRAMVIE.

SOMMARIO.

a) Concessione, costruzione, esercizio e manutenzione.

2343, 2344, 2348 e 2352. Patto coi concessionarii di ferrovie ordinarie di divieto di linee parallele: non osta alla introduzione di ferrovie a cavalli sulle strade pubbliche; inapplicabilità a queste ferrovie delle disposizioni della legge sui lavori pubblici relative alle ferrovie ordinarie.

- 2344, 2345 e 2343. Concessione di ferrovie ordinarie: privilegio per nuove concessioni; tramvie a vapore.
- 2346 e 2351. Ferrovie a cavalli per le vie interne e i sobborghi delle città: non costituiscono una vera ferrovia pubblica; non necessità della concessione governativa; la concessione è fatta dai Comuni per le strade comunali.
2347. Concessione di tramvia: collocamento di ruotaie sulle strade pubbliche; diritto d'impedire che altri ne usi; risarcimento di danni.
- 2348, 2343 e 2352. Strada provinciale sufficientemente larga: vi si può permettere la costruzione di una ferrovia a cavalli; capitolati per la concessione di queste ferrovie; applicazione del titolo V della legge sui lavori pubblici.
- 2349, 2343 e 2348. Art. 290 della legge sui lavori pubblici: è applicabile alla concessione delle ferrovie a cavalli; servizio delle merci; autorizzazione del Consiglio provinciale, ecc.
2350. Concessionario della costruzione di un tramvia che si sottopose alla decadenza della concessione se non compie i lavori in un dato tempo: perdita del deposito a garanzia; limitazione.

b) Polizia.

- 2351 e 2346. Regolamento ferroviario: è applicabile anche ai tramvia.
- 2352, 2343, 2346, 2348 e 2356. Macchinista conducente un tramway che rompe od apre a forza una barriera chiusa di ferrovia, allo scopo di far passare il proprio convoglio: va punito secondo il regolamento ferroviario.
2353. Contravvenzioni ai regolamenti per tramvia: il treno è abbastanza indicato nel verbale colla menzione dell'ora e del minuto dell'arrivo alla stazione; concessionario di tramvie; responsabilità penale per omessa denuncia di contravvenzioni dei suoi dipendenti.
- 2354 e 2355. Locuzione generica di strade ferrate adoperata dal Cod. pen. del 1859: comprende anche i tramways.
- 2356 e 2352. Manifesto del Prefetto che provvede a regolare la circolazione dei tramvia a vapore: legalità; numero di vetture attaccate al convoglio maggiore di quello consentito dal detto manifesto; contravvenzione.

2343. Non può fare ostacolo all'introduzione di ferrovie a cavalli sulle strade pubbliche già esistenti il patto con i concessionarii di ferrovie ordinarie intorno al divieto di linee parallele.

Alle dette ferrovie a cavalli non sono applicabili le disposizioni della legge sulle opere pubbliche intorno alle strade ferrate propriamente dette (Parere del Consiglio di Stato 5 luglio 1876; *Giur. Cons. St.* II, 231).

2344. L'art. 269 della legge sulle opere pubbliche, che al concessionario di una ferrovia pubblica accorda il privilegio per qualunque altra ferrovia che congiunga due punti della sua linea o le corra parallela, non è applicabile al caso di concessione di tramvie a vapore (L. sulla op. pubb. 20 marzo 1865, art. 269) (Parere del Consiglio di Stato 28 agosto 1889; Società ferroviarie napoletane; *Foro it.*, 1890, III, p. 39).

OSSERVAZIONI.

Leggesi nel parere surriassunto:

... Si potrà bensì ragionare sulla grande analogia che corre tra una tranvia con trazione a vapore ed una ferrovia, e sulla maggiore o minore importanza degli effetti dell'una rispetto a quelli dell'altra; ma non si riuscirà mai a dimostrare che le tranvie, le quali aspettano ancora di essere regolate da una legge, rientrino proprio nel numero delle ferrovie pubbliche, contemplate dalla legge sui lavori pubblici, e che perciò possano intendersi comprese nella disposizione del ricordato art. 269. Sembra evidente che il legislatore non potesse assolutamente pensare ad accordare il privilegio della concessione di un mezzo di comunicazione, rispetto al quale non si aveva nemmeno alcuna ragione di ritenere che il Governo dovesse concederlo.

2345. L'autorità giudiziaria è competente a conoscere di ciò che ha formato oggetto di contratto tra le pubbliche amministrazioni e le società private.

La legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865 contempla le sole strade ferrate (*esercitate con forze animali o fisiche*) le quali son dichiarate *opere di pubblica utilità*, e presentano il carattere di grandiosi stabilimenti di pubblici trasporti, non già le ferrovie economiche o *tramways*.

Il privilegio di cui all'articolo 269 della mentovata legge sui lavori pubblici, riguarda le concessioni di ferrovie pubbliche del genere sopradeterminato.

I patti di concessioni ferroviarie e rispettivi privilegi stipulati a base di detta legge non possono estendersi ed applicarsi alle concessioni per costruzioni ed esercizi delle nominate ferrovie economiche o *tramways* (Sentenza del Tribunale di Roma 17 febbraio 1879; Ferrovia Milano-Saronno c. la Società anonima dei *tramways*, Ministero dei lavori pubblici e la Provincia di Milano; *Foro*, I, 262).

2346. La costruzione e l'esercizio di una ferrovia a cavalli (*tramway*) per le vie interne e i sobborghi delle città non costituendo una vera e propria ferrovia pubblica, a senso della legge sulle opere pubbliche, non è necessaria la concessione dello Stato; e l'articolo 248 della legge suddetta è inapplicabile.

E perciò all'infuori di ciò che concerne l'osservanza del regolamento di polizia stradale, niuna disposizione è da prendersi dal Ministero dei lavori pubblici rispetto alle Ferrovie a cavalli.

La concessione per la costruzione e l'esercizio dei *tramways* spetta ai Comuni sulle cui strade devono essere costruiti ed eser-

citati, e dev' essere approvato dalla Deputazione provinciale (*La Legge* 1877, II, 27, Cons. Super. dei lavori pubblici 28 marzo 1874).

— Ogni amministrazione locale proprietaria di strade può da sè fare le cessioni di tramvia sulle strade medesime, senza altra approvazione che quella dell'autorità competente ad approvare, secondo la legge, atti di natura analoga alle concessioni medesime.

Non può quindi un Consiglio provinciale nell'interesse della viabilità della provincia fare concessioni di tramvia sulle strade comunali.

Le concessioni di tramvia fatte dai Consigli comunali sulle strade comunali sono soggette all'approvazione della Deputazione provinciale ai termini dell'articolo 137 della legge comunale del 1865 (166 di quella vigente) (Parere Consiglio di Stato 18 febbraio 1881; Deputazione provinciale di Caserta e Otley; *Foro* III, 54).

2347. Chi per l'esercizio di una tramvia ha collocato le ruote sulla strada pubblica in virtù di regolare concessione che gli ha conservata la proprietà di esse, ha diritto di impedire che altri ne usi per farvi scorrere i proprii veicoli (Sentenza della Corte d'Appello di Genova, 1 luglio 1881; Compagnia francese del Tranvia c. Società ligure dei trasporti; *Foro* I, 746).

— Il legittimo concessionario od esercente di una tramvia, con guide proprie lungo una strada pubblica, ha diritto d'impedire che altri approfitti delle guide stesse per farvi scorrere sopra veicoli proprii con ruote adattate.

E se, ciononostante, talune ne abbia approfittato, il concessionario ha diritto al risarcimento del danno derivatogli dal fatto illecito ed ingiusto (Sentenza della Corte di Cassazione di Torino, 17 febbraio 1883; Società Ligure dei trasporti c. Compagnia francese del Tranvia; *Foro* I, 291).

2348. Dato che una strada provinciale sia sufficientemente larga, si può permetterne l'occupazione parziale per uso di una ferrovia a cavalli.

Per regola generale nei capitolati per la concessione di ferrovie a cavalli bisogna uniformarsi, per quanto è possibile, al titolo V della legge sui lavori pubblici per tutelare l'interesse dello Stato e del pubblico (Parere del Consiglio di Stato, 9 novembre 1876; *Giur. Cons. St.* II, 222).

2349. Le disposizioni della legge sui lavori pubblici relative alla concessione di linee ferroviarie, ed in ispecie quella dell'articolo 290, concernente la responsabilità del concessionario pei danni

cagionati ai privati dai proprii dipendenti nell'esercizio delle loro funzioni, sono applicabili anche all'esercizio delle linee dei tramways nella provincia di Milano.

Il concessionario di un tramway nella provincia di Milano non può trasmettere ad altri, con effetto giuridico rispetto al pubblico, il servizio delle merci, senza l'autorizzazione del Consiglio provinciale.

In mancanza di tale autorizzazione, il concessionario di un tramway nella provincia di Milano è responsabile di fronte ai terzi delle perdite accidentali e delle sottrazioni dolose di merci o denaro affidati pel trasporto, anche nel caso che del servizio delle merci, dei bagagli e del numerario, egli abbia incaricato un'altra persona o ditta, la quale ne abbia dato avviso al pubblico con appositi manifesti, ed abbia anche contrattato direttamente col terzo, che ha sofferto la perdita della quale si chiede il risarcimento (Sentenza della Corte d'Appello di Milano, 4 luglio 1884; Società anonima dei tramways Milano-Magenta-Sedriano-Cuggiono e Castano c. Ditta Cramer; *M. Trib. Mil.* 1884, 702; *Eco Gen.* 1884, *comm.* 227).

2350. Allorchè la condizione risolutiva è espressa nel contratto, lo scioglimento di questo ha luogo di diritto nell'interesse del creditore, nè può il giudice concedere veruna dilazione.

Applicazione al concessionario della costruzione di un tranvia che si sottopose espressamente alla decadenza della concessione e alla perdita del deposito fatto in garanzia, qualora nei termini convenuti non avesse cominciato i lavori e condotti a compimento.

La perdita del deposito però va limitata a quella parte che era stata convenuta per la garanzia, e deve restituirsi al concessionario il di più che questi avesse depositato (Sentenza della Corte d'Appello di Torino, 9 dicembre 1881; Charpillon c. Provincia di Novara; *Giur. Tor.* 1882, 115; *Annali* 1882, 22).

2351. Il regolamento ferroviario 31 ottobre 1873, n. 1687, è applicabile anche ai tranvia (Sentenza del Tribunale di Como, 2 Maggio 1882; Leoni; *M. Trib. Mil.* 1882, 687, *Cons. Amm.* 1882, 260).

2352. Non sono applicabili ai tramways le disposizioni del titolo V della Legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Le disposizioni del capo III del regolamento sulla polizia stradale, 15 novembre 1868, n. 4607 (ora 10 marzo 1881), concernenti la circolazione di locomotive mosse dal vapore o da altra forza fisica sulle strade ordinarie, tendono unicamente a disciplin-

nare la costruzione, il servizio, la circolazione, e a punire le infrazioni alle norme determinate in quel regolamento o nel decreto di concessione, e non sono applicabili che limitatamente a questo loro intento.

In conseguenza, un macchinista conducente un tramway, il quale rompa una barriera stata chiusa, allo scopo di far passare il proprio convoglio attraverso una strada ferrata ordinaria, non va punito secondo l'art. 291 della legge sui lavori pubblici, nè secondo le disposizioni del capo III del regolamento 15 novembre 1868 sulla polizia stradale, ma piuttosto secondo gli articoli 52 e 64 del regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687, per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate (Sentenza della Corte d'Appello di Milano 21 febbraio 1880; Bedioli e Ravizza; *M. Trib. Mil.* 1880, 652; *Cons. Amm.* 1880, 259).

— Le sanzioni penali comminate dalla legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici, per le contravvenzioni commesse nell'esercizio delle ferrovie pubbliche devono applicarsi anche ai *tramways* a forza di trazione a vapore.

Devono quindi rispondere della contravvenzione di cui all'articolo 291 di detta legge tanto il conduttore di *tramway*, il quale in opposizione dei guardiani ferroviarii abbia aperto le sbarre di chiusura che intercettano una linea dei *tramways*, specialmente essendo in moto sulla linea stessa un treno, quanto il macchinista ed il conduttore, i quali abbiano a forza oltrepassato un passaggio rompendo la sbarra chiusa pel prossimo passaggio di un treno.

Il direttore della Società dei *tramways* deve ritenersi civilmente responsabile del danno effettivamente arrecato alla ferrovia per le dette contravvenzioni (Sentenza del Tribunale di Milano 2 luglio 1879; Bedioli, Bersanello e Ravizza; *G. Trib. Mil.* 1879, 684).

2353. In tema di contravvenzione ai regolamenti per tranvia, il treno è abbastanza indicato nel verbale e nella citazione colla menzione dell'ora e del minuto dell'arrivo di esso alla stazione, senza che occorra di specificare il numero del treno ed i nomi dei conduttori.

Il concessionario di una linea di tranvia, che, conoscendo una contravvenzione ai regolamenti tranviarii, commessa dai suoi dipendenti, non denuncia alla competente autorità questi suoi dipendenti, deve rispondere penalmente della omessa denuncia, quando gli sia imposta dai regolamenti senza che gli serva di scusa la pretesa ignoranza del vero autore della contravvenzione (Sentenza

della Corte di Cassazione di Torino 18 luglio 1883; Ravizza; *Giur. Pen. Tor.* 1883, 367).

2354. La locuzione generica di strade ferrate adoprata nell'articolo 657 del Codice penale del 1859, comprende non soltanto le strade ferrate ordinarie, ma anche i tramways (Sentenza della Corte d'Appello di Milano, 10 marzo 1880; Airaghi; *M. Trib. Mil.* 1880, 652; *Cons. Amm.* 1880, 261; *R. Amm.* 1880, 512).

2355. L'art. 657 del Codice penale, riguardante i danni operati o gli ostacoli apposti sulle ferrovie, è applicabile anche alle vie ferrate percorse dai tramways (Sentenza della Corte di Cassazione di Torino 30 giugno 1880; Antonini; *Riv. Pen.* XII, 483; *Annali* 1880, 227).

2356. Deve ritenersi legale il manifesto del prefetto che, in mancanza di legge o regolamento speciale, abbia provveduto a regolare la circolazione dei *tramways* a vapore.

Ritenuto che il numero delle vetture attaccate ad un convoglio fosse maggiore di quello consentito dal decreto stesso, deve dirsi consumata la contravvenzione, sebbene una delle vetture non fosse destinata a passeggeri.

Nel capo terzo del regolamento di polizia stradale devono ritenersi contemplati anche i *tramways* a vapore (Sentenza della Corte di Cassazione di Torino 23 luglio 1879; Ravizza; *G. Trib. Mil.* 1879, 1006; *M. Trib. Mil.* 1879, 1073; *Cons. Amm.* 1879, 394).

CAPITOLO III.

PORTI, SPIAGGIE E LIDO DEL MARE.

SEZIONE PRIMA.

Classificazione e concessione dei porti

SOMMARIO.

2357. Regio Decreto relativo agli elenchi dei porti: non è atto di amministrazione, ma parte integrale della legge sui lavori pubblici.
- 2358 e 2359. Delimitazione dei bacini e canali costituenti la laguna di Venezia, ecc.: costituzionalità del relativo decreto 10 settembre 1872, e del decreto 29 gennaio 1880 riformante l'elenco degli enti interessati chiamati a concorrere nelle spese relative, ecc.

2360. Concessione accordata dal governo: in mancanza di patto espresso non si può presumere che implichi una privativa a favore del concessionario; Comune; concessione governativa di tenere il porto sopra un fiume o di costruirvi un ponte e di esigerne il pedaggio; non può agire per danni contro il governo che colla costruzione di un ponte per uso di ferrovia ne abbia diminuito i proventi.

2357. Il Regio decreto relativo agli elenchi dei diversi porti marittimi del Regno, non può ritenersi come atto di alta amministrazione, ma parte integrale o di supplemento alla legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865 (*La Legge* 32, XIV, Corte d'Appello di Napoli, 9 luglio 1873; Amministrazione dello Stato c. Provincia di Avellino).

2358. Non sono incostituzionali i regi decreti del 10 settembre 1872, n. 1040 e 29 gennaio 1880, n. 5289, col primo dei quali si approvò la delimitazione dei bacini lagunari e canali costituenti la laguna di Venezia e delle opere portuali relative, e col secondo si riformò l'elenco degli enti interessati chiamati a concorrere nelle spese per opere marittime nei porti e canali costituenti la laguna di Venezia.

L'autorità giudiziaria è incompetente a giudicare che alcuni Comuni non sono contigui al porto e non fanno parte di un circondario contiguo e quindi non debbano contribuire alle suddette spese, giusta l'art. 191 della legge sui lavori pubblici, dopochè il Governo, con estimazione puramente amministrativa e nei limiti delle proprie attribuzioni ebbe invece a ritenere il contrario (Sentenza della Corte d'Appello di Venezia 31 dicembre 1883; Comune di S. Donà di Piave e Ministeri dei lavori pubblici e del Tesoro c. Comune di Venezia e Cona; *Temi Ven.* 1884, 83).

2359. Il decreto col quale venne approvata la classificazione dei porti delle provincie venete, quale risultava dall'elenco dei porti e canali costituenti la laguna di Venezia, e il decreto successivo 10 settembre 1872 col quale venne approvata la delimitazione del porto lagunare di Venezia in conformità alla conterminazione stabilita con appositi ceppi fin dal 1701, sono disposizioni legislative perchè emanate dal Governo in esaurimento del mandato affidatogli dalla legge. Invece il decreto 29 gennaio 1880, col quale vennero alcuni Comuni dichiarati contigui al porto di Venezia, all'effetto di ripartire tra essi le spese occorrenti pel miglioramento e la conservazione del porto, è un semplice provvedimento amministrativo, non soggetto quindi alle formalità del previo parere del Consiglio Superiore di marina.

È incompetente l'autorità giudiziaria a conoscere della domanda proposta da alcuni Comuni per far dichiarare non potersi i medesimi qualificare come contigui al porto di Venezia, nè formanti parte di un distretto contiguo a detto porto, e non esser quindi tenuti a contribuire alle spese relative, quando con provvedimento suggerito da criteri puramente amministrativi, furono dichiarati contigui al porto suddetto (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 18 dicembre 1884, Comuni di Venezia, Chioggia, Palestrina c. Ministero dei lavori pubblici e finanze; *Corte S. Roma* 1884, 953; *La Legge* 1885, I, 401; *Temi Ven.* 1885, 21).

2360. In mancanza di un patto espresso non si può mai presumere che una concessione accordata dal Governo implichi a favore del concessionario una privativa, la quale vincoli il Governo stesso nel compimento dei diritti e dei doveri inerenti alla sua missione e nei provvedimenti da darsi nell'interesse generale dello Stato.

Quindi un Comune al quale il Governo abbia accordato il diritto di tenere *il porto* sopra un fiume, ovvero di costruirvi un ponte e di esigerne il pedaggio, non può agire per risarcimento contro il Governo, il quale, costruendo poscia un ponte per uso di una strada ferrata, abbia con ciò diminuito i proventi del pedaggio goduto da esso Comune (*La Legge* 805, III, C. C. di Milano, a sezioni riunite, 4 luglio 1863; Amministrazione generale delle finanze dello Stato c. la Città di Valenza).

SEZIONE SECONDA.

Spese pei porti.

SOMMARIO.

- 2361. Incompetenza dell'Autorità giudiziaria a decidere della cattiva costruzione di un porto.
- 2362. Porti del regno: sono considerati come pertinenza del demanio pubblico ed a carico dello Stato; una città però può avere il vantaggio di un porto, assumendosene la spesa.
- 2363. Designazione delle Provincie e dei Comuni tenuti a concorrere alle spese dei porti: deve farsi colle norme stabilite pei consorzi stradali.
- 2364. Ampliamento di un porto di terza classe: quota di spese consortili; è obbligatoria pei Comuni alle condizioni richieste dall'art. 194 della legge sui lavori pubblici.
- 2365. Sussidii ai Comuni pei lavori dei porti che sono a loro carico: per ottenerli bisogna che provino che la spesa relativa eccede le loro forze.

2361. Non è competente l'autorità giudiziaria a decidere della inesistenza e cattiva esecuzione delle opere ordinate dal Governo per la costruzione di un porto (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma, 25 ottobre 1888; Comune di Rosa c. Ministero del tesoro; *Gazzetta del Procuratore*, 1890, pag. 496).

Attesochè non può parlarsi e discutersi d'inadempimento, cattiva costruzione, diritto leso e prove correlative, allorquando lo Stato ha eseguito un'opera qualsiasi per effetto di un contratto, o sia quando ha agito *jure gestionis*.

Che invece, nella specie, tutto quanto esso ha fatto è stato in esecuzione di leggi, per azioni, cioè, effettuate *jure imperii*.

Che quindi il fatto medesimo sfugge onninamente alla competenza dell'autorità giudiziaria, sia perchè è impossibile l'esistenza di un diritto qualunque, il quale sia da opporre o da contrastare ad una legge o all'esecuzione di essa, e perchè altrimenti si avrebbe modo di render vana la legge stessa con la pretesione di un diritto avverso e di distruggere l'esecuzione con la voluta lesione del diritto medesimo.

Attesochè, indipendentemente da tale osservazione e prescindendo altresì dal rilevare, come la Corte di merito ebbe a notare in fatto, e però incensurabilmente, d'essere l'allegazione d'inesistenza del porto e di sua cattiva costruzione « *resoluta dalle risultanze per le quali rimane constatato che quel porto si trova costruito e formato colla esecuzione delle opere stabilite nel relativo progetto in conformità alle leggi sopra citate* » a prescindere, si ripete, da ciò, vi ha il testo preciso dell'art. 194 della legge sulle opere pubbliche, il quale nega in maniera assoluta qualunque ingerenza di autorità diversa dall'amministrativa, quanto all'attuazione delle opere ed alla manutenzione de' porti di terza classe, col dichiarare nettamente come tutto abbia luogo *a cura esclusiva del governo*.

Che, in verità, non potrebbe essere diversamente, imperocchè un'opera pubblica non può non essere liberamente commessa a quell'ente, il quale ha la missione e ad un tempo il debito di provvedere all'interesse de' più, e non può rimanere impacciata, nè da pretesioni private, le quali per sè stesse e per se sole contrastano con l'interesse generale, nè da estimazioni dell'autorità giudiziaria, alla quale non è dato di poter conoscere l'opportunità, la convenienza ed il bisogno di opere interessanti la generalità de' cittadini, essendo invece circoscritta la sua sfera di cognizione ai soli rapporti privati.

Per tali considerazioni, la Corte, a Sezioni riunite, rigetta.

2362. I Comuni possano amministrativamente e agli effetti di legge rimanere vincolati col Governo nell'esecuzione di una data obbligazione, come sarebbe quella della ricostruzione di un porto a proprie spese, senza necessità del Ministero di notaro.

I porti del regno sono considerati come pertinenze del Demanio pubblico ed a carico dello Stato; ma non per questo è inibito ad una città che voglia prontamente ottenere il vantaggio di un porto, di assumere l'obbligo della spesa necessaria (*La Legge*

21, XIII, C. C. di Napoli 16 luglio 1872; Municipio di Pozzuoli c. Intendenza di Finanza).

2363. La seconda parte dell'articolo 192 della legge sui lavori pubblici, colla quale si determina che la designazione delle Provincie e dei Comuni tenuti a concorrere alle spese dei porti, deve farsi colle norme dalla legge stabilite pei consorzii stradali, non è in contraddizione coll'articolo 185 della legge medesima, che dà al Governo facoltà di formare esso gli elenchi delle Provincie interessate pel mantenimento di ciascun porto; riguardando la seconda parte dell'articolo 192 un caso diverso da quello del detto articolo 185, e precisamente quello della prima parte dello stesso articolo 192.

Era dunque perfettamente nel suo diritto il Governo di approvare, come fece con Decreto reale del 15 maggio 1866, l'elenco dei porti e delle Provincie interessate alla relativa spesa; nè possono le Provincie esimersi da tal peso allegando l'inosservanza per parte del Governo dell'articolo 192 della legge sui lavori pubblici (*La Legge* 317, VIII, Cons. di Stato 10 agosto 1867; quesito del Ministero dei lavori pubblici a richiesta del Consiglio provinciale di Bologna).

2364. Nella esistenza delle condizioni richieste dall'articolo 194 della legge sui lavori pubblici è obbligatoria pei Comuni compresi in un consorzio la quota di spese consortili per l'ampliamento di un porto di terza classe (*La Legge* 18, X; Nota del Ministero dell'interno al Prefetto di Napoli, 25 novembre 1869).

2365. Affinchè sia legittima la domanda di un Comune per avere dalla Provincia o dallo Stato un sussidio pei lavori dei porti che sono a suo carico, è necessario che la spesa da farsi ecceda le forze del Comune.

Sino a quando dunque non si conosce l'ammontare della spesa occorrente e le condizioni finanziarie del Comune, non è il caso di accordare sussidi (*La Legge* 298, VIII, Deputazione provinciale di Napoli 29 aprile 1868; Comune di Portici).

SEZIONE TERZA.

Spiagge e lido del mare.

SOMMARIO.

- 2366 e 2371. Che s'intende per spiaggia occupabile per concessione governativa nel diritto siculo: leggi sarde; diritto vigente; opera permanente sulla spiaggia; divieto fino ad una certa distanza dal lido; inalienabilità delle spiagge; le spiagge dipendono dal Ministero della Marina per gli usi, per la polizia e per la tutela, ecc.
2367. Deposito di materiali, gettito di macerie, apertura di buche per scavare arena, ecc.: non sono titoli sufficienti per acquistare il dominio di una spiaggia.
2368. Sebbene le spiagge del mare siano inalienabili, non è vietato di occuparle con stabilimenti di pubblica utilità, previa concessione governativa temporanea.
- 2369 e 2373. Prescrizioni delle spiagge incominciate e non compiute prima del Cod. civ. Albertino: non potranno continuare a compiersi dopo la sua attivazione.
2370. Che s'intende per lido del mare.
- 2371, 2366 e 2373. Concessione dell'uso temporaneo di un tratto del lido del mare: trasferisce al concessionario tutti gli utili che ne può ricavare; decadenza della concessione.
2372. Relitti marittimi o arenili: fan parte del lido del mare; inalienabilità.
- 2373, 2369 e 2371. Arenili: possono essere oggetto di occupazione per concessione governativa; non così il lido del mare; terreni di privata proprietà invasi dalle onde marine; passano al demanio dello Stato.

2366. Per diritto siculo fu sempre ritenuto per spiaggia e di pertinenza del pubblico demanio quello spazio che a partire dal mare s'interna verso terra sino alla distanza di un tiro di balestra.

Il capitolo 491 di Re Alfonso, che vietò la reintegrazione di taluni privati possessi dei baroni presso il mare, non derogò alla regalia, anzi confermò il principio proclamato dai precedenti statuti.

La disposizione della legge sarda del 20 novembre 1859, che stabilisce il divieto di qualsiasi opera permanente sulla spiaggia fino alla distanza di metri 65 dal lido, non venne abrogata dalla legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865.

La spiaggia, come pertinente al demanio pubblico, è di sua natura imprescrittibile e inalienabile, per quanto lungo possa esserne il possesso.

Le cose appartenenti al pubblico demanio, cessata la loro destinazione, rientrano tra le cose patrimoniali, e diventano quindi alienabili e prescrivibili; ma il cambiamento di destinazione deve dipendere o da cause naturali o dal fatto della legittima autorità, non dal fatto abusivo del privato per gli articoli 157 e 159 del Codice di marina mercantile.

Le spiagge dipendono dall'amministrazione di marina, non solo per gli usi, i bisogni e la polizia del servizio marittimo, ma altresì per la conservazione e tutela di esse da qualsivoglia occupazione illegittima od abuso.

Si deve quindi da quella autorità far demolire le opere sorte in quel sito, e rivendicare la spiaggia (Sentenza della Corte d'Appello di Palermo 29 dicembre 1876; Comune di Trapani c. Salvo; *Circ. Giur.* 1877, 47).

— Per le leggi sicule la spiaggia occupabile per concessione sovrana è la zona di terreno che si estende dal lido entro terra per la lunghezza del tiro della balestra.

Essendo il lido del mare variabile da un'epoca all'altra pel ritirarsi od estendersi delle acque, la concessione che abbia per punto di partenza il lido è pure variabile in profitto o in danno del concessionario, secondo il ritirarsi o l'estendersi del lido salvo che nell'atto di concessione non siasi provveduto per tali casi di variazione (Sentenza della Corte d'Appello di Palermo 11 novembre 1878; Finanze c. Comune di Porto Empedocle; *Circ. Giur.* 1879, 19).

— Sotto il nome di spiaggia intenesi il tratto di terreno compreso nel tiro della balestra dal lido del mare entro terra.

Rivendicandosi a titolo di pubblico demanio una parte di terreno rientrante nella spiaggia contro chi acquistò per aggiudicazione lotti di beni demaniali provenienti da sopresse corporazioni religiose e confinanti con quella, ma separatine da pilieri che si assumono alterati, non può il convenuto eccepire la inammissibilità della domanda, nè in base all'articolo 1478 del Codice civile che dà luogo in dati casi a supplemento di prezzo, nè adducendo di voler provare che sin dal tempo della corporazione religiosa il possesso estendevasi già al tratto rivendicato (Sentenza della Corte d'Appello di Palermo 28 novembre 1878; Attardi c. Finanze; *Circ. Giur.* 1879, 134).

— La spiaggia non è quella parte del lido fin dove giungono i massimi flutti invernali, ma quello spazio di terreno pros-

simo al mare, che secondo il diritto siculo si estendeva *per jactum balistae*, secondo le leggi sarde si protraeva per 65 metri dal lido, ed è oggi, secondo il vigente Codice sulla marina mercantile, determinato dall'autorità marittima (Codice della Mar. merc., art. 157) (Sentenza della Corte di Cassazione di Palermo 9 luglio 1892; *Seminara c. Finanze*; *Foro it.*, 1892, I, 441).

La Corte, ecc.

Considerando che Giuseppa Seminara il 3 marzo 1879 comprava dai fratelli Rosario e Giovanni Galletti una zona di terreno fra la via pubblica e il mare, nella contrada Tonnarazza e Acque dei Corsari; ed avendo iniziato nel 1880 la costruzione di un muro in quel terreno, fu fatto un processo verbale di contravvenzione per occupazione di suolo pubblico comunale, ma sulle eccezioni della Seminara che vantava il diritto di fare le costruzioni, fu sospeso il giudizio per definirsi la controversia del diritto in giudizio civile.

Che agli 11 gennaio 1882 la Seminara tradusse in giudizio il Sindaco, e furono tosto chiamati ad intervento lo Intendente di finanza e il capitano del porto, perchè con la contraddizione di tutti fosse definita la lite per le ragioni di proprietà e possesso vantate dalla Seminara contro la pretesa usurpazione di suolo pubblico nella spiaggia.

Che l'attrice assumeva spettarle il terreno in piena privata proprietà come l'aveano i venditori e come parte estrema dell'ex feudo e territorio Blandina; in subordinato allegava non potersi procedere per usurpazioni delle spiagge, poichè era stato per sovrane risoluzioni inibito di farne rivendicazioni sì per il capitolo 491 di Alfonso, come per rescritto del 23 febbraio 1853 di Ferdinando II.

Che il Tribunale ordinò una perizia, e fu indi presentata la relazione che con tre linee offriva le dimensioni in tre ipotesi differenti, per le quali o si riteneva spiaggia il solo lido del mare come spazio occupato dai maggiori flutti d'inverno, o si riteneva la zona soggetta ai diritti demaniali fino a 65 metri dalla spiaggia o dal mare, e il perito dichiarò che se il principio, secondo cui è terreno demaniale quello ove giunge un tiro di balestra, fosse ancora vigente, si dovrebbe computare dal mare e non dal punto ove giungono i massimi flutti.

Che il Tribunale a 10 giugno 1889 giudicò che nella spiaggia era compreso il terreno venduto dai Galletti, compresa la parte nella quale si era iniziata la costruzione del muro dalla Seminara, e respinse le sue dimande che asserivano la privata sua proprietà; ed in seconda istanza la Corte respinse l'appello con sentenza del 25 agosto 1890.

Che contro tale sentenza la Seminara ha proposto ricorso per tre mezzi di annullamento, e l'Intendente ha eccepito la inammissibilità pel motivo che il ricorso appare scritto in fogli distinti che lasciano incerto se sia l'intero ricorso quello che si esibisce e che ha in fine la sottoscrizione di avvocato e la notificazione dell'uscire; ma tale eccezione non può accogliersi, non esistendo la pretesa ed assoluta incertezza ed irregolarità del ricorso.

Considerando che il ricorso nel primo mezzo assume doversi ritenere come spiaggia il solo spazio che secondo le definizioni del romano diritto designava il *littus* (lido) fin dove giungono le acque del mare nei massimi flutti invernali,

ed allega non potersi invocare nè le antiche leggi e consuetudini sicule per diritti regi e di pubblico demanio su le spiagge del mare fino dove giunge un tiro di balestra, e neanche le dimensioni fissate a 65 metri dalle leggi promulgate in Sicilia dopo il 1860 per le opere pubbliche e per la marina mercantile.

Attesochè lunga ed ormai superflua sarebbe la disamina distinta di questi assunti, pei quali è stato chiaramente definito anco da questo supremo Collegio il vero significato della parola *spiaggia* nelle leggi italiane, ben diverso dal *lido*, che limitato allo spazio dove giungono nell'inverno le acque del mare.

Che la spiaggia invece denota lo spazio di terre prossimo al mare e che per gli usi marittimi, per pubblica sicurezza e difesa militare si vollero libere, sicure e non occupate da opere permanenti, come pertinenti al pubblico demanio, e sottoposte alla suprema tutela e sorveglianza delle autorità diverse, secondo i tempi, destinate sia per le rivendicazioni, sia per impedire le occupazioni o gli abusi.

Che in Sicilia, secondo i documenti innumerevoli, dal secolo XIII in poi i Sovrani riserbavano sovente nelle concessioni feudali una estensione di terra come di regio demanio e dominio « *in quantum a mari infra terram per jactum ballistae protenduntur* », ed eziandio nel caso di concessioni totali fino al mare si faceva la riserba dei diritti di regalia e per le varie ragioni della regia curia.

Di tali diritti antichi in Sicilia il Sovrano conservava lo esercizio nei tempi recenti, per concessioni speciali e dichiarazioni fatte e per varii solenni rescritti.

Che dopo le mutazioni politiche del 1860, la legge sarda del 20 novembre 1859 promulgavasi per le opere pubbliche anco nelle provincie napoletane e siciliane nel 1863, ed escludendosi il primo capitolo, rimase però in vigore il secondo: « Polizia di porti e spiagge », che nello art. 161 vieta ogni permanente occupazione fino alla distanza di 65 metri dal lido: e poi la legge del 20 marzo 1865 per i lavori pubblici, che nell'art. 203 si rimette per la polizia dei porti e spiagge al Codice per la marina mercantile, che ogni occupazione di spiagge divieta e la concessione permette soltanto ove sia autorizzata per legge espressa.

Che nel Codice di marina mercantile del 24 ottobre 1877 è in simil modo provveduto per le ragioni demaniali per *lido* e *spiagge*.

Che pertanto la vietata occupazione permanente delle spiagge è sancita dalle leggi, e alla estensione antica del tiro di balestra in Sicilia può ritenersi sostituita la dimensione di metri 65 sancita dalle leggi italiane; ma non può affatto negarsi il diritto dell'Intendente di finanza e del capitano del porto contro ogni usurpazione od occupazione permanente, e deve perciò respingersi il primo mezzo del ricorso (*Omissis*).

Per questi motivi, ecc.

OSSERVAZIONI.

Tanto questa decisione della Cassazione di Palermo, quanto l'altra della Cassazione di Roma, riassunta al n. 2373, risolvono alcune questioni di non poco rilievo intorno alle ragioni del demanio pubblico sulle spiagge e gli arenili adiacenti; questioni, le quali analizzate negli intimi particolari richiamano a due sorta di indagini distinte, ma coordinate fra loro.

Senza dubbio, osserva l'illustre Giorgi annotando questa sentenza, il lido e la spiaggia del mare sono *jure alierno* beni di demanio pubblico: sono beni

cioè, posti dalla legge *extra commercium*, affinchè servano agli usi pubblici della navigazione, degli approdi, dell'accesso al mare, e anche per essere addetti talora alla difesa dello Stato. Ed in questa formola *boni di demanio pubblico* si comprendono, come tutti sanno, l'inalienabilità, l'imprescrittibilità, in breve la inidoneità dei lidi e delle spiagge marittime ad ogni occupazione e possesso privato con effetto giuridico: dimodochè le spiagge, e a più forte ragione i lidi, non si possono godere legittimamente se non in forza di concessioni della legge o delle potestà governative, sotto le condizioni e per gli effetti determinati dall'atto di concessione.¹ E fin qui i principii son chiari abbastanza. Le difficoltà cominciano quando si viene a determinare quanto si estenda la spiaggia, e quale sia perciò la condizione giuridica dell'arenile; come anche il risolvere quale sia l'effetto giuridico delle usurpazioni consumate e delle concessioni ottenute prima della legge vigente. Queste indagini costituiscono altrettante facce della questione che ha fornito l'argomento principale delle decisioni di cui ci occupiamo, e tormentano tuttora la dottrina e la giurisprudenza.

Cominciando dalla prima, le legislazioni non furono concordi nel determinare il limite della spiaggia pubblica. Il diritto romano stabilì questo limite nelle alte maree invernali: *quatenus hibernus fluctus maximus excurrit*.² Tuttavia la spiaggia poteva *iure occupationis* cadere in proprietà privata;³ e non è ben chiaro se a legittimare l'occupazione occorresse sempre il permesso del magistrato.⁴ La regalia demaniale sulle spiagge del mare fu mantenuta dagli statuti del Medio Evo e dalle leggi dei Principati posteriori; ma con diversità di criterii; perchè mentre alcune legislazioni continuarono sulle orme del diritto romano a pigliar per limite l'alta marea, altre leggi fissarono termini più precisi alla zona demaniale; e fu in ciò notevole la legislazione sicula, di cui si occupa la Cassazione di Palermo, legislazione che prefisse come limite alla zona demaniale l'*jactum balistae* dalla battaglia del mare.⁵ Incertissima durò poi nei secoli scorsi la efficacia giuridica delle occupazioni arbitrarie, le quali, mentre da un canto eran frenate dalla regalia demaniale, spesso rimanevano sanate dalla prescrizione immemorabile, la quale *erat titulus et lex*: incontrastata invece la efficacia delle concessioni regie, che furono frequentissime.⁶ Venendo all'epoca moderna, le leggi sarde, estese poi a una buona parte d'Italia, provvi-

¹ Art. 427, 430, 690, 2143 del cod. civ.; 157 e segg. del cod. della mar. merc.; 751 e segg. del Regolamento 20 novembre 1879 per l'esecuzione del codice suddetto.

² § 3 Inst., *de rer. divisione* (II, 1); L. 96 Dig., *de verb. signif.* (L. 16): « *Litus est, quousque maximus fluctus a mari pervenit* »; L. 112 eod. « *Litus publicum est eatenus, qua maxime fluctus exaestuat* ».

³ L. 14, Dig. *de acquir. rer. dom.* (XLI, 1); « *Quod in litore quis aedificaverit ejus erit* ».

⁴ L. 50, Dig. eod. « *Decretum Praetoris adhibendum est, ut id facere liceat* ».

⁵ Veggasi la memoria dell'illustre Cons. VITO LA MANTIA, *Ragioni del pubblico demanio sulle spiagge e terre adiacenti, ecc.* (pubblicata nella Legge, 1889, I, 816).

⁶ Vedi: VOET, *ad Pandect., de rerum divisione* (lib. I, tit. VIII, n. 4); POTHIER, *Traité; de la propriété*, n. 189; CAEPOLLA, *De servitutibus rusticis*, Capitolo XXVII, *de litore maris*; GOBIO, *De aquis*, quaest. 21.

dero meglio delle leggi precedenti alla tutela delle spiagge, frenando le usurpazioni, accordando all'autorità marittima la sorveglianza della zona demaniale, e questa fissarono a 65 metri dal lido.¹ Finalmente il vigente Codice per la marina mercantile, mentre continuò ad affidare alla potestà governativa marittima la tutela dei lidi e delle spiagge, rilasciò anche all'arbitrio discrezionale di essa il determinare l'estensione della zona demaniale. In vero, mentre il Codice civile nell'art. 427 pone fra i beni demaniali pubblici *il lido del mare, i porti, i seni, le spiagge* e nell'art. 429 decreta il passaggio al patrimonio dello Stato di tutti i beni che cessano di servire all'uso pubblico, il Codice per la marina mercantile nell'art. 157 così dispone: « Le parti di spiaggia... che per dichiarazione dell'autorità marittima fossero riconosciute non più necessarie all'uso pubblico potranno far passaggio dai beni del pubblico demanio a quelli del patrimonio dello Stato ». Perciò avviene che, mentre la cessazione dell'uso pubblico, e specialmente dei bisogni della navigazione, è la causa prima del carattere di demanio pubblico impresso su queste adiacenze marine, tuttavia la cessazione di questo carattere deve esser stimata dall'autorità marittima: e l'arenile, ai termini del diritto nostro, non cessa di far parte della spiaggia finchè l'autorità marittima non lo abbia riconosciuto inutile all'uso pubblico. Tale è la dottrina che il Giorgi espone nella *Dottrina delle persone giuridiche* (vol. II, nn. 83 e 84), e dalla quale, dice, non aver ragione di allontanarsi, perchè deriva per necessaria conseguenza dai principii fondamentali del diritto vigente. Anzi il Governo è stato tanto persuaso di questo principio, che l'art. 774 del Regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile ha statuito: « La trattazione e il risolvimento di ogni questione sulla proprietà delle spiagge è attribuita all'Amministrazione demaniale, intese le competenti capitanerie di porto ». Il Giorgi conviene, senza difficoltà, del valore puramente amministrativo e regolamentare di questa disposizione, la quale non può certamente attribuire al Governo la risoluzione delle controversie sulla proprietà degli arenili, e spogliare l'autorità giudiziaria della sua competenza costituzionale a definire le questioni vertenti intorno al diritto di proprietà;² ma la competenza della potestà governativa marittima nel determinare fin dove si estendono le ragioni demaniali pubbliche della spiaggia gli pare indubitata, quando si consideri la economia delle disposizioni di legge e di regolamento citate testè.

Raramente per altro resta nel vero chi nel determinare la portata giuridica di un dato principio legislativo non tien conto dell'intendimento che ebbe il legislatore e dei fatti da lui presupposti nel sanzionarlo. Ciò che il legislatore volle è questo soltanto: che la estensione della spiaggia di ragion pubblica sia determinata dall'autorità marittima; ma con questo non prescrisse che tale determinazione debba assolutamente essere fatta da un decreto formale. Neanche attribui forza retroattiva alle disposizioni nuove: onde è da tener conto dei diritti quesiti in virtù delle leggi e dei fatti preesistenti. Con ciò si spiega la incertezza tuttora dominante nella giurisprudenza e la apparente divergenza delle

¹ Art. 161 della legge sarda sui lavori pubblici del 1859.

² Sentenza della Cassazione di Roma, a sezioni riunite, 17 giugno 1889 (*Foro it.*, Rep. 1889, voce *Demanio*, nn. 4-6).

decisioni che hanno dovuto giudicare sulla condizione giuridica degli arenili, e sull'efficacia delle occupazioni e delle concessioni anteriori alle leggi vigenti.

Rispetto al primo punto, bisogna richiamare la teorica generale intorno ai modi con cui le pertinenze del demanio pubblico perdono la caratteristica di beni sottratti al commercio e divengono alienabili e prescrivibili, col passaggio virtuale o effettivo ai beni patrimoniali dello Stato. Invero, mentre l'art. 429 del Codice civile statuisce che tutti i beni, i quali cessano di esser destinati all'uso pubblico, passano dal demanio pubblico al patrimonio dello Stato, è notissimo come i beni patrimoniali dello Stato (*bona quae sunt in patrimonio populi*), non avendo la prerogativa delle cose *extra commercium*, possono non solo essere alienati; ma andar soggetti al possesso prescrittivo, in danno dello Stato medesimo, e in favore dei privati che ne compiono la prescrizione acquisitiva sotto le condizioni necessarie per tal sorta di acquisto.¹ Ciò premesso, non sono meno di tre le scuole che si contendono il campo nel tracciare i lineamenti del processo necessario, affinchè avvenga almeno virtualmente il passaggio dal demanio pubblico ai beni patrimoniali. La prima è la più rigorosa, e richiede sempre una dichiarazione formale dell'autorità amministrativa mediante quel decreto che dalla denominazione originaria francese di *déclassement*, si suole nel linguaggio amministrativo chiamare *sclassificazione*. È una scuola che ha trovato eco anche nella nostra giurisprudenza;² si fonda sul dettato romano *rem publicam populus non utendo amittere non potest*. La scuola più liberale all'incontro riconosce in questo passaggio dei beni dal demanio pubblico al patrimonio il concorso di un elemento sostanziale e di uno formale: il primo, la cambiata destinazione per cui venne a cessare l'uso pubblico; e l'altro il decreto amministrativo di *sclassificazione*. Ma fra questi due elementi dà assai più importanza al primo, perchè l'effetto non può sopravvivere alla causa, nè venir meno finchè la causa perdura; in modochè per i seguaci di questa scuola il decreto di *sclassificazione* ha un valore meramente dichiarativo. Ed è questa la dottrina tra noi seguita dalla Cassazione di Torino, e da quella di Roma nella decisione che abbiamo richiamato, ed anche in altre.³ Fra tali estreme opinioni s'interpone finalmente la dottrina conciliativa, la quale procede con una distinzione fondamentale. O il terreno sulla proprietà del quale cade la controversia era già stato formalmente compreso nell'elenco delle pertinenze demaniali pubblicato dall'Amministrazione competente, e allora è indispensabile un decreto formale dell'autorità medesima, che lo tolga dall'elenco delle pertinenze demaniali. O invece non esiste elenco alcuno di *sclassificazione* e allora non è necessario un decreto esplicito di *sclassificazione*, ma basta la cessazione dell'uso pubblico.

È questa la dottrina che ha incontrato maggior favore tra gli scrittori francesi, come può vedersi nel MARCADÉ,⁴ il quale ne ebbe il concetto lu-

¹ Art. 430, 690, 2113, 2114 del cod. civ.

² Sentenza della Corte di Cassazione di Napoli 22 marzo 1890 (*Foro it.*, 1890, I, 970).

³ Vedansi le sentenze della Cassazione di Torino 4 marzo 1880 (*Foro it.*, Rep. 1880, voce *Strade*, n. 24-27), e 18 giugno 1881 (*id.*, 1881, I, 971) e della Cassazione di Roma 20 luglio 1886 (*id.*, Rep. 1887, voce *Demanio*, n. 1-3).

⁴ *De la prescription*, art. 2227, n. 62.

cido e lo espresse con la formula più chiara di ogni altro: « Mais que faut il pour que la chose publique cesse d'être telle? domanda il Marcadè. Suffit qu'en fait elle soit depuis longtemps détournée de sa destination, ou faut-il qu'un acte de l'autorité soit intervenu à cet égard? La généralité des auteurs a fait à cette question une réponse, qui, malgré la contradiction de M. TROPLONG, nous paraît parfaitement juridique. Si c'est par un acte de l'autorité que l'objet a été mis au rang des choses publiques, il n'en peut sortir que par l'acte usité dans ce but: mais, si au contraire il n'a été chose publique que par l'usage que le public en a fait sans aucune consécration officielle, le simple usage contraire, c'est-à-dire le fait même de l'abandon, peut lui enlever cette qualité ». E applicando poi per modo di esempio questi concetti alle strade pubbliche, il citato autore conclude: « En un mot, quand un chemin n'est pas classé, il n'est chemin que par l'usage que le public en fait: et du moment que cet usage cesse absolument, sa nature de chemin cesse par là même; mais quand le chemin est tel par déclaration de l'autorité, le non usage ne saurait changer sa nature; c'est alors un chemin, et il ne peut perdre sa qualité que par une déclaration contraire à celle qui la lui a donné. » ¹

Anche adottando questa dottrina, che ripetiamo, è la più accreditata, la decisione della Cassazione romana sarebbe in massima corretta: e ciò perchè il nostro sistema amministrativo non conosce elenchi delle spiagge o degli arenili: onde avviene che al pari delle strade non classificate, sono pertinenze di demanio pubblico solamente in virtù dell'uso pubblico a cui son destinate e servono effettivamente. Il Giorgi per altro non crede di aderire interamente a questa dottrina, e di risolvere la questione con un criterio che a lui pare non meno razionale e nello stesso tempo più elevato: di credere cioè, che la dichiarazione dell'autorità amministrativa incaricata di regolare le ragioni pubbliche demaniali sulla spiaggia (e parla di spiaggia, perchè fu una spiaggia il soggetto delle annotate decisioni) può essere tanto espressa quanto tacita, il riconoscimento cioè del cambiamento di destinazione dall'uso pubblico al privato può risultare da fatti che non ammettano dubbio e costituiscano un equipollente perfetto del decreto formale di sclassificazione.

Per dirlo con altre parole, la legge in generale, e il Codice per la marina mercantile in particolare, non prescrivono solennità di forme alla dichiarazione del poter governativo; la quale può quindi risultare tanto da un decreto formale, quanto argomentarsi tacitamente dal contegno positivo o negativo dell'Amministrazione, o col dare o col tollerare una destinazione ripugnante all'uso pubblico. Se, per esempio, l'Amministrazione marittima dà all'arenile una destinazione incompatibile con l'uso pubblico, a cui normalmente son destinate le spiagge del mare; ovvero, se permette che altri ne usi palesemente in modo da escludere l'uso del pubblico, il Giorgi crede che l'arenile perda con ciò il

¹ ISAMBERT, *Voirie*, n. 74; CORMÉNIN, 3.^e édit., p. 266; ROBION, *Chemin vic.*, p. 46; HENNEQUIN, *Journ. des cons. munic.*, II, p. 68; DUFOUR, *Droit admin. appliq.*, t. III, n. 300, Sentenze della Cassazione francese 17 febbraio e 17 agosto 1864 (*Dev.* 1863, I, 257 e 499; *Dalloz*, 1864, I, 343 et 370, *Journal du Palais*, 1864, 1101, 1253); 5 gennaio 1855, 14 novembre 1861, 14 febbraio 1863 (*Dev.* 1855, I, 145; 1863, I, 553; *Journal du Palais*, 1864, 181).

carattere demaniale pubblico, e si converta in cosa patrimoniale, e diventi suscettivo di appropriazione privata per prescrizione.¹

Venendo al secondo punto, cioè al diritto transitorio intorno alla prescrittibilità degli arenili, e intorno agli effetti delle concessioni secondo le leggi antiche, diremo che essendo dogma fondamentale nell'applicazione delle leggi nuove ai fatti anteriori il rispetto al diritto quesito; e dovendo esaminarsi il diritto quesito dovunque concorsero prima della promulgazione della legge nuova gli elementi indispensabili per renderlo perfetto, bisogna ritenere che l'occupazione di arenili già rimasti in secco pel ritirarsi del mare, e per ciò usciti per fatto naturale dalla zona demaniale pubblica, secondo le condizioni stabilite dalle leggi antiche, continueranno ad essere prescrivibili: e il compimento della prescrizione acquisitiva seguirà le regole determinate dagli art. 47 e 48 delle disposizioni transitorie del Codice civile. Perciò la Corte d'appello di Genova riconobbe il concorso della prescrizione rispetto ad alcuni arenili occupati per la costruzione della ferrovia ligure, quando già si trovavano per la legge sarda del 1859 fuori della zona demaniale, cioè oltre 65 metri dalla battuta del mare.² Per ciò la stessa Corte di appello respinse all'incontro la prescrizione a riguardo di alcuni terreni posti fra il torrente Quiliano e la valletta di Valleggia in territorio di Vado, che la famiglia Gropallo-Pallavicini aveva occupati, mentre trovavansi ancora siffattamente sul lido del mare, che ai termini del Codice Albertino continuavano a far parte del pubblico demanio e si mantenevano incapaci di appropriazione.³ Per ciò, seguitando l'esame della giurisprudenza, la Corte d'Appello di Lucca ritenne non suscettivi di prescrizione acquisitiva i relitti del mare, come quelli che ai termini delle leggi imperanti nel Ducato di Lucca erano pertinenze demaniali pubbliche, le quali sfuggivano ad ogni privata appropriazione.⁴

Ed è per ciò finalmente che nella annotata decisione la Cassazione di Palermo ha trovata contraddizione in una sentenza, che nel giudizio per usurpazione di spiagge non distingueva le occupazioni anteriori al rescritto borbonico del 23 febbraio 1883, che le avrebbe legittimate, dalle posteriori, che non potevano produrre ai termini delle leggi vigenti alcun valido effetto, non essendo le zone demaniali pubbliche capaci di possesso giuridico.

Per quanto poi concerne l'effetto delle concessioni antiche, la questione è un poco più grave, e trovasi risolta con difformità di criterii a riguardo delle concessioni continuative, di quelle cioè che attribuirebbero al concessionario i

¹ Vedi ROMAGNOSI, *Condotta delle acque*, part. I, cap. I, sez. I, § 2; MANTELLINI, *Lo Stato e il cod. civ.*, II, pag. 65; PERSICO, *Principii di diritto amm.*, II, pag. 19; Sentenze della Cassazione di Torino 4 marzo 1880 (*Foro it.*, Rep. 1880, voce *Strade*, n. 24-27); 18 giugno 1881 (*id.*, 1881, I, 971); Sentenza della Cassazione di Firenze 26 gennaio 1882 (*id.*, Rep. 1882, voce *Demanio*, n. 16-18); Sentenza della Cassazione di Roma 20 luglio 1886 (*id.*, Rep. 1887, voce stessa, n. 1-3).

² Sentenza della Corte d'Appello di Genova 22 luglio 1876 (ricordata dal MANTELLINI, op. cit., II, pag. 34).

³ Sentenza della Corte d'Appello di Genova 24 marzo 1890 (*Foro it.*, 1890, I, 618).

⁴ Sentenza della Corte d'Appello di Lucca 20 luglio 1886 (*Foro it.*, Rep. 1887, voce *Demanio*, n. 8-10).

relitti che vanno a rimanere asciutti man mano che il mare si ritira. Il Giorgi non fa che ripetere le cose già dette.¹ Certamente i relitti o arenili anteriori alla pubblicazione del Codice civile appartengono legittimamente ai concessionari e non possono rivendicarsi dallo Stato; giacchè essendo oramai devoluti ai concessionarii prima della legge nuova, son protetti da un gius quesito che essa deve rispettare. Ma la cosa gli pare assai diversa rispetto ai relitti posteriori, sebbene non manchino decisioni favorevoli ai concessionari. Difatti la Cassazione di Palermo giudicando intorno alla efficacia continuativa di una concessione del secolo scorso, che attribuiva al Comune di Porto Empedocle non solo le zone di spiagge già abbandonate dal mare, ma anche quelle che in futuro fossero rimaste in secco, riconobbe la validità e la perduranza di quella concessione.² Anche la Corte d'Appello di Macerata decise nello stesso senso a prò del Comune di Porto San Giorgio. Un chirografo di Benedetto XIV aveva concesso alla città di Fermo, e poi a quella di Porto San Giorgio, l'*investitura perpetua dei lidi e relitti del mare Adriatico, tanto passati, che presenti e futuri*. Ora l'Amministrazione demaniale, rispettando gli anteriori, rivendicava i relitti posteriori al 1° febbraio 1861, data della pubblicazione del Codice Albertino. E la Corte di Macerata, mentre trovò incompatibile con le norme del diritto vigente la continuazione della concessione sulle zone di spiaggia tuttora affette all'uso pubblico, la mantenne per tutti gli arenili che venissero in futuro sottratti alla destinazione pubblica; pregiudicando così il diritto dello Stato, che a norma dell'art. 429 del Cod. civ. potrebbe ascriverli al suo patrimonio. A questa conclusione la Corte fu condotta dal riflettere all'alienabilità dell'arenile quando ha perduto insieme con la destinazione all'uso pubblico, anche il carattere di demanio pubblico per cui diviene inalienabile. Ciò posto, siccome la concessione papale si riduceva in fondo a una vendita di cosa futura fatta una volta per sempre e conciliabile col carattere patrimoniale man mano acquistato dall'arenile, perciò doveva in questa parte mantenersi.³

All'opposto, il Consiglio di Stato, determinando gli effetti della Bolla Siptontina, con cui Giulio II aveva concesso al Comune di Rimini *litora maris, vacuamenta, incrementa, et accessiones terrarum juxta mare*, opinò che l'efficacia della Bolla non potesse perdurare dopo la pubblicazione del Codice Albertino, di guisa che il Comune di Rimini, pur ritenendo gli arenili già formati prima, non potesse mutar titolo ed appropriarsi quelli che venissero a formarsi posteriormente.⁴

Il Giorgi ripete che bisogna distinguere due aspetti della questione: uno riguarda l'attribuzione al demanio pubblico del lido e della spiaggia; l'altro concerne la devoluzione degli arenili, che non formano più parte viva della spiaggia, al patrimonio dello Stato. Il primo attiene veramente a un principio fondamentale di ordine pubblico, all'applicazione del quale non possono validamente contrastare gli effetti continuativi delle concessioni antiche, e ciò perchè, sebbene

¹ *Doltrina delle persone giuridiche*, II, n. 83.

² Sentenza della Corte di Cassazione di Palermo, 28 maggio 1880 (ricordata dal MANTELLINI, op. cit. p. 35).

³ Sentenza della Corte d'Appello di Macerata, 18 giugno 1887 (*Foro it.*, Rep. 1887, voce *Demanio*, n. 5-7).

⁴ MANTELLINI, op. cit., II, pag. 31 e 32.

le leggi non siano per regola retroattive, possono tuttavia applicarsi a rapporti giuridici anteriori, che si trovino in opposizione con le nuove leggi fondamentali di ordine pubblico. Una sola difficoltà nell'applicazione potrà nascere, quando la concessione antica sia stata fatta a titolo corrispettivo, non sembrando giusto che il concessionario resti privato senza compensi di un godimento per l'acquisto del quale abbia sborsato un prezzo. Ma poichè tale è la prevalenza dell'interesse pubblico sul privato, che neanche le concessioni corrispettive di spiagge, le quali si facessero ai termini delle leggi vigenti, resterebbero irrettrabili allorchè cominciassero a trovarsi in contrasto con l'interesse pubblico, la questione si deve decidere seguendo gli stessi criterii che governano attualmente la revocabilità delle concessioni corrispettive del demanio pubblico. La concessione cioè vien revocata; ma resta al concessionario il diritto alla restituzione del compenso in proporzione del godimento perduto: regola, la quale non varia se il corrispettivo, invece di essere un prezzo, consista nell'obbligo di certi servigi assunti dal concessionario, ed oggi divenuti impossibili. Se ne ha forse un esempio in quelle antiche concessioni borboniche, le quali autorizzarono varii Comuni delle provincie meridionali a disporre liberamente di un tratto di mare, di lido, di spiaggia, con l'onere di difenderlo dalle incursioni barbaresche. Tali, sarebbero, i diritti che tempo addietro vantarono i Comuni di Casamicciola, Lacco-Ameno e Forio nell'isola d'Ischia. Cessato il pericolo, cessano l'onere e la corrispettività della concessione. Qualche altra volta non sarà rigorosamente un diritto di proprietà quello già concesso dal Principe al Comune; ma un semplice diritto di uso a scopi determinati, che potrà mantenersi compatibilmente con l'uso pubblico. E di questa natura pare il diritto di Portolania che la Cassazione di Napoli riconobbe attribuito al Municipio di quella città dal capo di Posillipo fino al ponte della Maddalena; diritto, per cui il Municipio ha l'uso temporaneo della spiaggia per bagni marini, per depositi e sbarchi.¹

Da ultimo, circa alla devoluzione determinata dall'art. 429 del Cod. civ. al patrimonio dello Stato degli arenili regolarmente sclassificati dalla terra demaniale pubblica della spiaggia, il principio dominante pare di ben diversa natura. È più di interesse civile che di gius pubblico, giacchè concerne lo Stato come possessore privato e il suo diritto di proprietà patrimoniale, governato con quei criterii che regolano la retroattività delle leggi di mero interesse privato, vale a dire col rispetto al diritto quesito. E siccome il diritto quesito può derivare anche dalla compra-vendita di cosa futura, così il diritto del concessionario, il quale pagò il prezzo del suo acquisto futuro, merita rispetto. Come lo Stato dispone oggi dei suoi beni patrimoniali, così ne hanno potuto disporre i Principi dei tempi passati: cioè le concessioni sovrane fatte a titolo corrispettivo, che non sono in tal rispetto giuridicamente diverse dalla vendita della *res futura*; salva rimanendo l'indagine del fatto, da cui dipende principalmente la retta risoluzione della questione.

¹ Sentenza della Corte di Cassazione di Napoli 16 dicembre 1869 (*La Legge*, 1870, I, 410),

2367. Il dominio eminente che crea ed investe nello Stato la proprietà pubblica di tutte le porzioni del territorio vacanti e non suscettive di privata approvazione, è un principio di diritto universale moderno, risultato storico-razionale del progresso giuridico e della formazione dello Stato moderno, principio del gius comune insito nello stesso romano diritto, interpretato, ampliato, ridotto in più esplicita forma dalla tradizione e dal tempo, per opera degli scrittori, dei tribunali e dei legislatori.

Il deposito di materiali, il gettito di macerie, l'apertura di buche e di fosse per scavare arena, attingere acqua e spegnere la calce, ed altri simili fatti, non sono titoli sufficienti per acquistare il dominio di una spiaggia, non costituendo, a' termini delle leggi del diritto comune, una occupazione valevole da sè sola ad attribuire agli occupanti, per modo di acquisizione originaria, il dominio della parte di spiaggia occupata (*La Legge* 701, V, C. C. di Milano 15 marzo 1865; *Albertini c. Ditta Birani*).

2368. Sebbene le spiagge del mare siano inalienabili, non è vietato occuparle con stabilimenti di pubblica utilità per concessione governativa temporanea, che ne attribuisca il libero dominio al costruttore durante la concessione (*Sentenza della Corte di Cassazione di Firenze* 7 febbraio 1881; *Ramazzotti c. Vigna; Annali* 1881, 62; *Temi Ven.* 1881, 204; *La Legge* 1881, I, 305; *Massime* 1881, 183; *Bett.* 1881, 200).

2369. Una legge nuova che dichiara inalienabile e imprescrittibile una cosa, che era alienabile e prescrivibile secondo la legge antica, non influisce sulle prescrizioni già compiute, ma impedisce che continuino e si compiano le prescrizioni in corso.

Nella specie le prescrizioni dei lidi e delle spiagge incominciate nel genovesato prima dell'attivazione del Codice civile albertino, e non ancora compiute, non poterono continuare a compiersi dopo l'attivazione di esso Codice, che, innovando al diritto preesistente, dichiarò di pertinenza del regio demanio, e quindi non suscettibili di privata proprietà, i lidi del mare e le spiagge (*Sentenza della Corte di Cassazione di Torino* 16 agosto 1881; *Finanze c. Guarini; M. Trib. Mil.* 1881, 918; *La Legge* 1881, II, 510; *Annali* 1881, 306; *Giur. Tor.* 1881, 663; *Bett.* 1881, 561; *Bollettino* 1881, 457).

2370. Reputasi lido tutto lo spazio degli arenili, a partire della linea normale delle acque del mare sino a quella linea estrema che viene battuta dal più impetuoso flusso invernale per i suoi

ondeggiamenti periodici e regolari (Sentenza della Corte d'Appello di Catanzaro 17 maggio 1878; Finanze c. Comune di Gioia Tauro e la Capria; *Foro Calab.* I, 33).

2371. La concessione dell'uso temporaneo di un tratto del lido del mare trasferisce al concessionario gli utili tutti che egli ne può ricavare.

L'amministrazione pubblica ha bensì il diritto o il dovere di vigilare, affinchè l'uso non degeneri in abuso, con danno della cosa pubblica, ma non può togliere al concessionario i proventi che egli trae dal lido conformandosi alle facoltà acquistate con l'atto di concessione (*La Legge*, 361, X, C. C. di Napoli 16 dicembre 1869; Demanio c. Municipio di Napoli).

— La concessione sarebbe passibile di decadenza solo quando, invece di essere circoscritta ai profitti che se ne traggono, avesse avuto carattere di concessione feudale, o fosse come che sia in opposizione col diritto pubblico dello Stato (*La Legge*, 410, X, C. C. di Napoli, 16 dicembre 1869; Demanio c. Municipio di Napoli).

2372. Gli arenili o relitti marittimi fanno parte del lido, e sono inalienabili ed imprescrittibili finchè per dichiarazione della pubblica autorità non siano passati tra i beni patrimoniali dello Stato (Cod. civ., art. 427 e 430; Cod. della mar. merc. modificato con Legge 24 maggio 1877, n.° 3919, art. 15) (Sentenza della Corte di Cassazione di Napoli, 22 marzo 1890; Vigilante c. Demanio; *Foro it.*, 1890, p. I, pag. 970).

La Corte, ecc.

Attesochè sulla principale questione della causa che si risolveva innanzi a questo supremo Collegio col ricorso circa la inalienabilità ed imprescrittibilità degli arenili o relitti del mare, fa d'uopo disaminare se gli stessi facciano parte della spiaggia e perciò del demanio dello Stato, e siano quindi di loro natura inalienabili giusta gli articoli 427 e 430 del codice civile.

Sul proposito è da osservarsi che l'articolo 427 del nostro codice civile dichiara facienti parte del demanio pubblico, *il lido del mare, i porti, i seni e le spiagge*, mentre gli articoli 338 del codice civile francese e 463 delle leggi civili napoletane consideravano come pertinenze del demanio pubblico *le rive, i siti occupati e quindi abbandonati dal mare, i porti, i seni e le spiagge*; che nel diritto romano il lido del mare, classificato come accessorio del mare fra le cose comuni di tutti, si definisce *est autem litus maris, quatenus hybernus fluctus maximus excurrit* (Inst., §§ 1 e 3, *de rerum divisione et acquirendo ipsarum dominio*; L. 2, Dig., *de divisione rerum et qualitate*; L. 96 e 112 Dig., *de verborum significatione*) senza che lo si distingua in modo alcuno dalla spiaggia; che solo nella novella 56 dell'imperatore Leone *de oris maritinis*, si proibisce la pesca nelle *orae maritimae*, che dalla L. 13 Dig., *communis praediorum* e L. 13, § 7, Dig., *de injuriis*,

messe in relazione con la citata novella 56, si desume da prima permessa per essere comune a tutti, come accessorio del mare, il *litus*; e che la parola *litus* al pari di quelle *ora maritima* e *ripa* esprimeva in latino anche la spiaggia. In queste meridionali provincie d'Italia poi per le leggi precedenti la pubblicazione del codice francese, il lido del mare era considerato cosa pubblica e rientrante perciò nelle *regalie*.

Il codice civile italiano, siccome si è di sopra notato, nell'articolo 427, a differenza del codice francese e delle abolite leggi civili napoletane, usa la parola *lido* invece di *rive*, non parla più dei *siti occupati e quindi abbandonati dal mare*, ed al pari dei codici precedenti contempla le *spiagge* del mare.

Or, se si è distinto il lido dalle spiagge del mare, come nei codici aboliti si distinguevano le rive dalle spiagge, e se non si parla più dei *siti occupati e quindi abbandonati dal mare*, è da ritenersi che, dichiarata di demanio pubblico la spiaggia, e distinta questa dal lido, nel codice vigente, si è creduto superfluo ripetere la dichiarazione stessa per i siti occupati e quindi abbandonati dal mare, che posti in contiguità del lido, a cominciare dal limite della massima mareggiata fino all'incontro delle proprietà di patrimonio pubblico o privato, costituir debbono la spiaggia, cui si riferisce l'articolo 427 del Codice civile di sopra citato.

Attesochè i giudici di appello, disaminando le perizie eseguite, si convinsero che il suolo controverso era un arenile relitto dal mare, faciente parte, quale spiaggia, del demanio pubblico; che i Vigilante possedevano una estensione di terreno, assai maggiore di quella acquistata, occupando suolo di demanio pubblico e non del patrimonio dello Stato, come uno dei periti aveva erroneamente detto; che l'agrumeto dei Vigilante interrompeva la *linea arcuata* rappresentante la configurazione della spiaggia S. Lorenzo, e che la usurpazione non era esclusa dal trovarsi il muro costruito più in dentro della duna e abbastanza elevato dal livello della spiaggia, perchè l'elevamento era formato da deposito di sabbia mista a pietrame, avanzi della costruita muratura, per garantire lo agrumeto ed il muro stesso dai flutti del mare.

Attesochè, se gli arenili relitti dal mare fanno parte della spiaggia; se la spiaggia è di demanio pubblico, e come tale inalienabile ed imprescrittibile (articoli 430 e 2113 del Codice civile); e se il demanio dello Stato appunto questo sosteneva in primo esame ed in appello, ed in ordine a tale disputa erasi la causa con le perizie istruita; i giudici di appello con la loro sentenza non violarono il quasi contratto giudiziario e la cosa giudicata, non incorsero nell'*extra petitum*, ed i relativi mezzi del ricorso si appalesano del tutto insussistenti.

Ritenuto poi i relitti del mare formar parte della spiaggia, non faceva mestieri ricorrere all'articolo 157 del codice della marina mercantile del 1877, per decidere della inalienabilità e quindi della imprescrittibilità degli stessi, fin quando non fossero passati al patrimonio dello Stato, per dichiarazione dell'autorità competente, come non più necessari all'uso pubblico. Oltre a ciò l'artic. 157 del codice della marina mercantile del 1877, ed il seguente articolo 158, corrispondenti agli articoli 157 e 158 del codice della marina mercantile del 1865, ritengono che ogni concessione perpetua delle spiagge deve essere autorizzata per legge, e solo il citato articolo 157 attribuisce all'amministrazione marittima la facoltà di dichiarare le parti di spiaggia non più necessarie all'uso pubblico e che possono far passaggio al patrimonio dello Stato, senza che da ciò discenda, come credono i ricorrenti, che pel codice del 1865 non facesse mestieri di al-

cuna dichiarazione di essere cessata la necessità dell'uso pubblico per il passaggio della spiaggia al patrimonio dello Stato. Infine, la possibilità di concedersi gli arenili ad uso di cantieri navali giusta l'art. 50 della legge 6 dicembre 1885, importa che l'autorità competente, riconosciuto di non essere gli arenili stessi più necessari all'uso pubblico, possa concederli all'industria privata mediante un canone, non già che tali arenili non facciano parte della spiaggia.

Per questi motivi, rigetta, ecc.

OSSERVAZIONI.

Si consultino le sentenze della Corte d'Appello di Genova, 24 marzo 1890 e della Corte di Cassazione di Roma, 2 luglio 1889, riassunte qui sotto.

2373. I relitti marittimi, altrimenti detti *arenili*, possono essere oggetto di concessione governativa a privati, e di privata occupazione.

Non può essere oggetto di concessione governativa, nè di privata occupazione il lido del mare, che tale sia sempre stato, o sia divenuto in seguito (Cod. civ., art. 427, 430, 2113, 2114).

I terreni di privata proprietà invasi dalle onde marine, e perciò trasformati in lido, cessano di appartenere ai privati, e passano a far parte del demanio dello Stato (Sentenza della Corte d'Appello di Genova, 24 marzo 1890; Gropallo c. Demanio e Pallavicini).

OSSERVAZIONI.

Anche la suprema Corte di Roma con la sentenza 2 luglio 1889, riassunta qui sotto disse che gli arenili possono formare oggetto di concessione governativa ai privati, ma non così il lido del mare.

— I relitti marittimi, altrimenti detti *arenili*, sono un accessorio separabile dalla spiaggia, e però fanno parte del patrimonio e non del demanio dello Stato (Cod. civ., art. 454; cod. della mar. merc., modificato dalla Legge 24 maggio 1877, n.° 3919, articolo 157).

Quindi, se per effetto di concessione sovrana avvenuta sotto l'impero di legislazione preesistente, tanto il lido che i relitti marittimi siano stati attribuiti a privati od a Comunità, per la nuova legge la concessione rimane ferma rispetto agli arenili, ed è invece revocata rispetto al lido, dichiarato demaniale e inalienabile (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma, 2 luglio 1889; Finanze c. Comune di Porto San Giorgio).

OSSERVAZIONI.

Vedasi in senso conforme la sentenza della Corte d'Appello di Trani 20 dicembre 1884, (*Foro it.*, Rep. 1885, voce *Demanio*, n. 7-11).

— Tanto per il codice civile vigente, quanto per il codice albertino, gli arenili o relitti marittimi cessano di far parte del pubblico demanio, e diventano quindi alienabili col cessare dell'uso pubblico, indipendentemente dalla relativa deliberazione dell'autorità competente, che è soltanto dichiarativa (Cod. civ. art. 427, 430, 454).

Epperò, se in seguito alla promulgazione dei detti codici debbono aversi per revocate le anteriori concessioni sovrane in quanto riguarda il lido e la spiaggia del mare, non può la revoca estendersi ai relitti marittimi che l'autorità amministrativa riconosca non più necessari all'uso pubblico (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma 22 dicembre 1892; Demanio c. Laurati).

OSSERVAZIONI.

Vedasi sopra la conforme sentenza 2 luglio 1889 della stessa Corte suprema, ricordata nel testo della decisione odierna. Vedasi pure al n. 2373 la sentenza della Corte d'Appello di Genova 24 marzo 1890 e la sentenza della Corte d'Appello di Trani 20 dicembre 1884 (Rep. del *Foro it.*, 1885, voce *Demanio*, n. 7-11).

Ricordiamo che la Corte di Cassazione di Napoli ha invece ritenuto che gli arenili o relitti marittimi fanno parte del lido, e sono inalienabili e imprescrittibili finchè per dichiarazione della pubblica autorità non siano passati tra i beni patrimoniali dello Stato (sentenza 22 marzo 1890. riferita al n. 2372).
