R.D. 11 luglio 1913, n. 959 [(1)].

Testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione [(2)].

Testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione

TITOLO I

Delle linee navigabili e delle relative opere

Capo I

Classificazione delle linee navigabili e distinzione delle relative opere.

1. (*Art. 140, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - La navigazione è l'oggetto principale a cui servono i laghi, i canali ed i fiumi navigabili. A questo primo fine sono subordinati tutti gli altri vantaggi che possono ottenersi dalle loro acque, e gli usi a cui possono queste applicarsi.
2. (*Art. 1, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - I fiumi, i laghi e canali, atti alla navigazione, sono distinti in quattro classi.
Appartengono alla prima classe quelli la cui navigazione presenta un prevalente interesse di difesa militare.
Appartengono alla seconda classe quei fiumi, laghi e canali che, da soli o collegati fra loro, formano linee di navigazione, le quali mettono capo a porti marittimi o parificati ai marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio.
Appartengono alla terza classe quelli che, sebbene manchino dei precedenti requisiti, giovano al movimento commerciale di centri abitati considerevoli per industrie e prodotti agricoli.
Tutti gli altri sono di quarta classe.
3. (*Art. 2, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - È data facoltà al Governo del Re, per un periodo di cinque anni dal 2 gennaio 1910, di provvedere alla iscrizione nelle rispettive classi delle vie navigabili esistenti o da costruire. Scorsi i cinque anni nessuna nuova iscrizione negli elenchi e nessuna modificazione agli stessi potrà essere fatta se non per legge.
La iscrizione è fatta mediante decreto Reale su proposta del Ministro dei lavori pubblici:
a) di concerto coi Ministri della guerra e della marina per le vie navigabili da comprendere nella prima classe;
b) di concerto coi Ministri della marina e di agricoltura, industria e commercio, per le vie navigabili da comprendere nella seconda classe e col solo Ministro di agricoltura, industria e commercio per quelle da comprendere nella terza, uditi i Consigli provinciali interessati.
I canali artificiali di qualunque natura, esistenti o da costruire, ed a qualsiasi ente o persona appartengano, possono essere classificati tra le vie navigabili agli effetti della presente legge, salvi ed impregiudicati i diritti di proprietà.
Per i canali patrimoniali dello Stato la classificazione ha luogo di concerto anche col Ministro delle finanze.
4. (*Art. 3, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Le opere che hanno per unico oggetto la navigazione si distinguono in opere di ristabilimento e di manutenzione, ed in opere nuove.
Le opere di ristabilimento hanno per iscopo di ripristinare nelle vie navigabili nei porti e scali, negli edifizi e meccanismi le primitive dimensioni, forme e condizioni, che abbiano perdute per qualsiasi causa od accidente.
Le opere di manutenzione consistono in tutti i lavori occorrenti:
a) per conservare nelle vie navigabili l'attitudine all'esercizio della navigazione, mantenendo le dimensioni e forme delle vie stesse, nonché i porti e scali, gli edifizi, le conche, gli ascensori, i piani inclinati ed altri simili mezzi;
b) per rendere sicura la navigazione col segnalamento in conformità alle norme da stabilirsi col regolamento.
Sono opere nuove quelle che abbiano uno dei seguenti scopi:
a) migliorare, ampliare, variare vie navigabili esistenti od i rispettivi edifizi e meccanismi;
b) estendere la navigazione ad altri fiumi o tronchi di fiume ad altri laghi, ad altri canali o tronchi di canale;
c) costruire nuovi canali di navigazione o nuovi porti e scali o meccanismi inservienti alla, navigazione ed al carico e scarico delle merci.

TITOLO I
Delle linee navigabili e delle relative opere
Capo II
Spese per le opere di navigazione
Sezione I
Spese per le vie navigabili della prima classe

5. (*Art. 4, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Tutte le opere di cui all'art. 4 stanno, per le vie navigabili della prima classe, ad esclusivo carico dello Stato.

TITOLO I
Delle linee navigabili e delle relative opere
Capo II

Spese per le opere di navigazione
Sezione II
Spese per le vie navigabili della seconda classe

6. (*Art. 5, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Nelle vie navigabili iscritte nella seconda classe le opere di ristabilimento e di manutenzione sono ad esclusivo carico dello Stato.
Le opere nuove si eseguiscono dallo Stato; ma le relative spese sono per tre quinti a carico dello Stato e per gli altri due quinti a carico delle Province e Comuni interessati, in proporzione del rispettivo interesse valutato secondo norme che verranno stabilite nel regolamento per l'esecuzione della presente legge [(3)].
Quando, anziché con opere di ristabilimento convenga meglio provvedere con opere nuove dalla spesa dell'opera nuova viene dedotta la somma che sarebbe occorsa per l'opera di ristabilimento e tale somma resta ad esclusivo carico dello Stato.
(3) Una deroga al disposto di cui al presente comma è contenuta nell'*art. 4, L. 24 agosto 1941, n. 1044*, così come modificato dall'*art. 3, L. 10 ottobre 1962, n. 1549*.

7. (*Art. 6, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Mediante decreto Reale, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro di agricoltura, industria e commercio, sentiti i consigli provinciali e comunali, è approvato l'elenco delle Province e dei Comuni che ritraggono beneficio dall'opera nuova e fissata l'aliquota del rispettivo contributo.
Contro tale decreto è ammesso il ricorso alla V sezione del Consiglio di Stato.

8. (*Art. 7, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - In conformità al decreto Reale di cui nel precedente articolo, il contributo di ciascuna Provincia e di ciascun Comune è determinato provvisoriamente in base alla spesa prevista nei progetti esecutivi ed è pagato in cinque annualità a cominciare dall'anno successivo a quello in cui si intraprende la esecuzione dei lavori.
Se però il progetto esecutivo assegna un periodo superiore ad anni cinque pel compimento dell'opera, è in corrispondenza aumentato il numero delle annualità, in cui va ripartito il contributo predetto.
Compiuta l'opera la ripartizione delle quote è definitivamente stabilita in proporzione della spesa effettiva. In caso di economia sulla spesa presunta sono rimborsate alle Province e Comuni le maggiori somme corrisposte; in caso di eccedenza, il maggiore contributo da loro dovuto può essere ripartito in non meno di cinque annualità, mediante decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

TITOLO I
Delle linee navigabili e delle relative opere
Capo II
Spese per le opere di navigazione
Sezione III
Spese per le vie navigabili della terza classe

9. (*Art. 8, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Alle opere di ristabilimento, di manutenzione ed alle opere nuove nelle vie navigabili della terza classe, si provvede dal Consorzio obbligatorio delle Province e Comuni interessati.
Lo Stato concorre nelle relative spese in misura di due quinti.
La vigilanza dei lavori è affidata al genio civile ed il concorso dello Stato può essere corrisposto anche a rate secondo l'avanzamento dei lavori, comprovato da certificati dell'ufficio competente del Genio civile.

10. (*Art. 9, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Il Ministro dei lavori pubblici ha facoltà di consentire che il Consorzio anticipi la quota dovuta allo Stato per opere di ristabilimento e per opere nuove.
La restituzione è fatta in un numero di annualità non maggiore di cinquanta, comprensive della quota di ammortamento e degli interessi.
Col decreto ministeriale che approva il progetto e la convenzione s'impegnano le annualità pattuite sul fondo di cui all'art. 34.

11. (Art. 10, legge 2 gennaio 1919, n. 9). - Mediante decreto Reale, su proposta del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello di agricoltura, industria e commercio, sentiti i Consigli provinciali e comunali, si dichiara la costituzione del Consorzio, e si ripartiscono fra i consorziati, per aliquote fisse, gli oneri, in proporzione dell'interesse di ognuno, valutato secondo le norme del regolamento.
Contro il decreto Reale è ammesso il ricorso alla sezione V del Consiglio di Stato.

12. (*Art. 11, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - L'assemblea del Consorzio è costituita dai delegati delle Province e Comuni che lo compongono, in numero proporzionale all'aliquota degli oneri consorziali.
Essa può ammettere a far parte del Consorzio altri enti morali o persone giuridiche, Società civili, industriali e commerciali legalmente costituite, e particolari individui, che ne facciano domanda, determinando quale debba essere la quota di contribuenza e la corrispondente rappresentanza di ciascun ammesso.
Alle assemblee del Consorzio può sempre intervenire, senza voto deliberativo, un funzionario delegato dal Ministero dei lavori pubblici.
Le deliberazioni dell'assemblea e della Deputazione consorziale sono regolate e rese esecutive nei modi e con le formalità prescritte per l'Amministrazione delle Province.
Esercitano rispettivamente le loro attribuzioni sui Consorzi e sugli assuntori privati il prefetto e la Giunta provinciale amministrativa della Provincia, nella quale il Consorzio o l'ente privato assuntore ha la sua sede.

13. (*Art. 12, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Quando l'assemblea dei delegati non adempia alle proprie incombenze o comunque comprometta l'economia, l'ordinamento ed il fine del Consorzio, può su proposta del Ministro dei lavori pubblici, essere sciolta mediante decreto Reale, previo parere del Consiglio di Stato.
Alla ricostituzione di essa deve procedersi entro tre mesi, durante il quale termine l'amministrazione del Consorzio è affidata ad una Commissione straordinaria composta di tre membri che verranno nominati con lo stesso decreto Reale.

TITOLO I
Delle linee navigabili e delle relative opere
Capo II
Spese per le opere di navigazione
Sezione IV
Spese per le vie navigabili della quarta classe

14. (*Art. 13, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Alle opere di ristabilimento e di manutenzione ed alle opere nuove nelle vie navigabili della quarta classe si provvede dal Consorzio volontario tra Province, Comuni ed altri enti, Società commerciali, industriali ed agricole, e particolari individui, od anche solamente da enti o particolari individui.
Lo Stato può concorrere nelle spese per opere di ristabilimento e per opere nuove in misura non minore di un quinto, né maggiore di due quinti.
Nel regolamento per la esecuzione della presente legge sono stabilite le norme per la formazione, l'ordinamento e l'amministrazione dei Consorzi e per il riparto delle spese.

15. (*Art. 14, legge 2 gennaio 1910 n. 9*). - Il Consorzio può essere dichiarato obbligatorio, per le opere di ristabilimento e nuove, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, purché ne sia stato espresso il voto dai rappresentanti di almeno un quinto degli interessi compresi nel Consorzio stesso.
In tale caso è obbligatorio anche il concorso dello Stato ed applicabile l'art. 10.

TITOLO I
Delle linee navigabili e delle relative opere
Capo II
Spese per le opere di navigazione
Sezione V
Spese per i canali artificiali navigabili patrimonioniali

16. (*Art. 40, legge 2 gennaio 1910, n. 9*, terzo capoverso). - Lo Stato sostiene le spese necessarie per i canali artificiali navigabili patrimoniali, quando altrimenti non dispongano speciali convenzioni.

TITOLO I
Delle linee navigabili e delle relative opere
Capo III
Proventi e tasse di navigazione

17. (*Art. 141, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - La navigazione nei fiumi, laghi e canali naturali è libera.
Sui canali artificiali è regolata dalle legittime consuetudini esistenti o da disposizioni di legge e regolamenti speciali.

18. (*Art. 15, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Entro sei mesi dalla data del decreto di approvazione del progetto esecutivo delle nuove opere si può procedere, coll'osservanza delle formalità di legge, alla espropriazione di quelle aree che si ravvisano necessarie od utili per sedi di scali in previsione di un maggior movimento commerciale, e di quelle che, trovandosi in vicinanza di scali, convenga riserbare per magazzini e futuri impianti commerciali o industriali.
L'indennità da corrispondersi all'espropriato consiste nel giusto prezzo dell'immobile secondo il valore ed il suo stato attuale, indipendentemente dal vantaggio speciale che ad esso derivi della nuova opera di navigazione.

19. (*Art. 16, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - È pure data facoltà di imporre un contributo annuo a carico dei proprietari di fondi confinanti o contigui alla via navigabile e di commercianti o industriali, in proporzione del beneficio diretto che ad essi deriva dalla nuova opera di navigazione.
Nel regolamento sono stabilite le norme per determinare la misura e la durata di tale contributo, che è riscosso nelle forme e con i privilegi stabiliti per le imposte dirette, e costituisce un onere reale sui fondi che ne sono gravati.
Contro l'atto con il quale viene imposto il contributo, di cui nel presente articolo, è ammesso il ricorso alla V sezione del Consiglio di Stato.

20. (*Art. 17, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Per l'ancoraggio artificiale, per l'alaggio meccanico e per servizi di passaggio alle conche, di elevatori, di piani inclinati e di altri simili meccanismi sono ammesse speciali tasse, secondo i criteri ed entro i limiti da determinarsi col regolamento.
Tali tasse sono stabilite e modificate con decreti Reali, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, d'accordo coi Ministri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio (4), sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.
Contro tali decreti è ammesso il ricorso alla V sezione del Consiglio di Stato.
(4) Ora Ministro per l'agricoltura e le foreste e Ministro per l'industria e il commercio.

21. (*Art. 18, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Con le norme stabilite nel regolamento i contributi e le tasse, di cui agli artt. 19 e 20, ed i proventi che, durante il periodo di 50 anni, possono ritrarsi da nuove e maggiori portate di acque utilizzabili per irrigazioni, ovvero da nuove o maggiori energie idrauliche prodotte da un'opera nuova di navigazione, vengono impiegati ad ammortizzare il capitale d'impianto ed a rimborsare le spese di esercizio e quelle di manutenzione e miglioramento delle opere, con proporzionale diminuzione delle quote di spesa a carico dello Stato e degli altri enti, a norma degli artt. 6, 9 e 14.
Quando però gli aumenti di portata o di energia si verificano in un canale patrimoniale, un decimo dei proventi stessi è attribuito all'ente cui appartiene il canale.
Ammortizzato il capitale d'impianto:

a) i contributi di cui all'art. 19 cessano, ma possono essere reimposti per l'esecuzione d'opere addizionali o di miglioramento;

b) le tasse di cui all'art. 20 vengono corrispondentemente diminuite, restando solo a corrispettivo del servizio ed a rimborso delle spese di manutenzione e miglioramento delle opere;

c) la parte dei proventi per aumento di portata o di energia idraulica, attribuita all'ammortamento del capitale d'impianto, è devoluta agli enti che concorsero nella spesa, in ragione delle rispettive quote, fino al termine dei 50 anni.
Trascorsi i 50 anni, i proventi per aumento di portata o di energia nell'intero loro ammontare spettano in ogni caso allo Stato od all'ente cui appartiene il canale patrimoniale.
22. (*Art. 19, legge 2 gennaio 1910, n. 9* e art. 5 lett. *b*) *legge 12 luglio 1908, n. 444*). - Quando le Province ed i Comuni interessati nelle spese per opere nuove di navigazione si trovino nelle condizioni che l'eccedenza del limite legale della sovrimposta fondiaria degli enti interessati e gli oneri di bilancio per interessi di mutui passivi superiori al reddito delle entrate patrimoniali e dei servizi pubblici sieno in misura tale, a giudizio esclusivo del Governo, da non consentire nuovi aggravi, è ammessa, nelle vie navigabili di 2ª, 3ª e 4ª classe, una tassa temporanea di pedaggio per tonnellata-chilometro di merce trasportata, secondo i criteri e dentro i limiti da determinarsi per regolamento.
Tale tassa, da stabilirsi e modificarsi con le norme di cui all'art. 20 secondo capoverso, cessa d'aver applicazione quando, tenuto conto dei proventi di cui all'art. 21, sieno rimborsate le quote di spesa per nuove opere poste a carico delle Province e dei Comuni dagli artt. 6, 9 e 14.

TITOLO I
Delle linee navigabili e delle relative opere

Capo IV

Anticipazione di spese per opere di navigazione

23. (*Art. 20, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - È autorizzata la costituzione di Società tra Province, Comuni ed altri enti, Società commerciali, industriali ed agricole e particolari individui, ed anche solo fra enti privati o fra particolari inividui, allo scopo di anticipare somme occorrenti per opere nuove di navigazione.
L'atto costitutivo della Società e lo statuto da cui sarà retta, sono approvati mediante decreto Reale, su proposta del Ministro di agricoltura, industria e commercio (5), d'accordo con quelli dei lavori pubblici e del tesoro, previo parere del Consiglio di Stato.
(5) Ora Ministro per l'agricoltura e le foreste e Ministro per l'industria e il commercio.
24. (*Art. 21, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Il contratto di anticipazione ha luogo tra la Società e lo Stato per le linee navigabili della 1ª e della 2ª classe e tra la Società ed i rispettivi consorzi per le linee della 3ª e della 4ª classe.
Quando il contratto intercede tra la Società e lo Stato, la restituzione è fatta in un numero di annualità, comprensive della quota di ammortamento e degli interessi, non maggiore di cinquanta, salvo diversa convenzione della Società con le Province ed i comuni contribuenti nei soli rapporti tra loro, se l'anticipazione è fatta per vie navigabili della 2ª classe. In tal caso l'obbligo dello Stato alla restituzione è limitato a tre quinti soltanto, rimanendo, per gli altri due quinti, coi relativi privilegi, ma senza garanzia, ceduto il credito che lo Stato ha in virtù dell'articolo 6 della presente legge, verso le Province ed i Comuni interessati alla via navigabile per la quale si contratta l'anticipazione.
25. (*Art. 22, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Quando il contratto intercede tra la Società ed il Consorzio, l'obbligo della restituzione incombe unicamente al Consorzio. Questo può cedere il credito dipendente dal concorso dello Stato, ma lo Stato non è tenuto a pagare che nella misura e nei modi e termini dipendenti dagli impegni già assunti nei rapporti del Consorzio.

26. (*Art. 23, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - I contratti di anticipazione diventano perfetti ed esecutivi, soltanto dopo che sieno stati approvati dal Governo, in relazione alla disponibilità dei fondi stanziati.

L'approvazione è data mediante decreto Reale, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato.

TITOLO I
Delle linee navigabili e delle relative opere
Capo V
Concessione di opere e mezzi di navigazione

27. (*Art. 24, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Possono formare oggetto di concessione il ristabilimento la costruzione e manutenzione delle opere e l'impianto e l'esercizio dei mezzi occorrenti alla navigazione col diritto esclusivo nel concessionario di percepire i proventi e le tasse, di cui al capo III del presente titolo meno le tasse di pedaggio di cui all'art. 22.
Ove occorra un supplemento di corrispettivo può essere accordata al concessionario una sovvenzione annua da dividersi fra lo Stato e gli altri enti in proporzione degli oneri, rispettivamente imposti dalla presente legge restando ciascuno obbligato soltanto per la propria quota. In tale caso per la parte a carico degli enti interessati sono applicabili le disposizioni dell'articolo 22.
28. (*Art. 25, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - La concessione ha una durata non minore di cinquanta anni, né maggiore di settanta.

Trascorsi trent'anni dal giorno in cui è cominciata la riscossione anche parziale di proventi e tasse, o trascorso il minor termine stabilito nell'atto di concessione, è in facoltà dello Stato di farne, in qualsiasi epoca, il riscatto alle condizioni dell'*art. 284 della legge 20 marzo 1865, numero 2248*, allegato *F* (6), avendosi riguardo ai prodotti ottenuti dalle opere e mezzi concessi, e con le norme stabilite negli *artt. 8 e 9 della legge 12 luglio 1908* (7), sia per quanto concerne la diffida, l'efficacia sua e la determinazione arbitrale dell'indennità.
(6) Vedi ora *art. 188, R.D. 9 maggio 1912, n. 1447*, recante il testo unico della disposizione di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili.

(7) Vedi ora *artt. 189* e *193, R.D. 9 maggio 1912, n. 1447*.

29. (*Art. 26, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Il concessionario ha diritto di prelazione per nuove opere e nuovi impianti nell'istessa via di navigazione, nel caso in cui, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con decreto Ministeriale siasi dichiarata l'opportunità della nuova opera o del nuovo impianto.
Contro tale decreto il concessionario può ricorrere alla Sezione V del Consiglio di Stato.
Egli è però tenuto, sotto pena di decadenza, ad eseguire nelle opere e negli impianti concessi le variazioni dipendenti da sviluppo del traffico, da mutamenti avvenuti nel corso d'acqua ed in genere da qualunque causa, anche fortuita o di forza maggiore.

30. (*Art. 27, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - La domanda di concessione deve essere accompagnata:
a) dal progetto esecutivo delle opere di ristabilimento e delle opere nuove, con l'indicazione dei termini entro i quali debbono essere incominciate e compiute;
b) da una relazione che indichi la natura delle opere di manutenzione e l'annua spesa media presuntiva;
c) da un piano finanziario da cui risulti in linea presuntiva il costo delle opere di ristabilimento e nuove e la spesa annua media della manutenzione, come pure l'ammontare approssimativo dei proventi e delle tasse di esercizio.
Il richiedente deve inoltre dimostrare la disponibilità dei mezzi finanziari occorrenti per la intrapresa e dare cauzione.

31. (*Art. 28, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - La concessione è fatta mediante decreto Reale, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quelli di agricoltura, industria e commercio [8] e del tesoro, su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.
Per le opere e per gli impianti in canali navigabili patrimoniali, il decreto Reale di concessione e fatto d'accordo anche col Ministro delle finanze.
Per le concessioni relative alle linee navigabili della 3ª e della 4ª classe occorre inoltre il consenso della rappresentanza del Consorzio. Tale consenso non sarà necessario per le linee navigabili della 3ª classe, quando abbia avuto applicazione la disposizione di cui al 1° Comma dell'art. 13.
(8) Ora Ministro per l'agricoltura e le foreste e Ministro per l'industria e il commercio.

TITOLO I
Delle linee navigabili e delle relative opere
Capo VI
Disposiziani generali

32. (*Art. 30, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Ove lo permettano la sicurezza e regolarità dell'esercizio, sono obbligatori i raccordi e gli allacciamenti dei porti e scali lacuali e fluviali a prossime linee ferroviarie o tranviarie:
a) quando dagli esercenti delle linee ferroviarie o tranviarie o di navigazione sia fatta richiesta di eseguirle a proprie spese;
b) o quando dal Ministero dei lavori pubblici ne sia dichiarata la opportunità.
In tale caso i raccordi e gli allacciamenti sono compresi fra le opere nuove di cui all'art. 4 e gli esercenti delle linee ferroviarie o tranviarie allacciate o raccordate o delle linee di navigazione o degli stabilimenti che si giovano dei raccordi ed allacciamenti sono tenuti a contribuire, in proporzione del rispettivo vantaggio, nella miusura e nei modi da stabilirsi col regolamento.

33. (*Art. 31, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - La approvazione da parte della competente autorità, dei progetti di opere aventi per unico oggetto la navigazione, ha, per tutti gli effetti di legge, valore ed efficacia di dichiarazione di pubblica utilità.
I progetti esecutivi di opere di cui agli artt. 9 e 14 compilati dai consorzi sono approvati dal Ministero dei lavori pubblici, secondo le norme vigenti per le opere che si eseguiscono dal Ministero stesso.

34. (*Art. 35, legge 2 gennaio 1910, n. 9*, primo e terzo capoverso). - Con legge speciale saranno autorizzate le somme necessarie per la esecuzione di opere nuove nelle vie navigabili di prima e seconda classe, da inscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Alle opere di manutenzione si provvederà coi fondi all'uopo stanziati annualmente nella parte ordinaria del bilancio stesso.
Il Governo è autorizzato ad accordare sovvenzioni e concorsi per opere nelle vie navigabili, a norma della presente legge, nel limite che sarà d'anno in anno determinato con la legge di bilancio.

35. (Art. 32 e art. 35 (ultimo capoverso), *legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Le quote dovute da Province e Comuni, in forza della presente legge, sono versate nei modi e termini stabiliti per l'imposta fondiaria.
I contributi a carico di altri enti, di Società e particolari individui si riscuotono nelle forme e coi privilegi delle pubbliche imposte.
Nello stato di previsione dell'entrata saranno inscritti annualmente, in distinti capitoli, i concorsi degli enti interessati nelle opere per linee navigabili di prima e seconda classe e le quote sui contributi, tasse e proventi a norma della presente legge.

36. (*Art. 29, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Le determinazioni delle annualità o della sovvenzione annua di cui agli artt. 10, 24 e 27, è fatta a norma del comma 3°, dell'*art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444* [9].

Le disposizioni dell'*art. 7, ultimo comma, della legge 12 luglio 1908, n. 444* [10], sono applicabili alle obbligazioni emesse dalle Società per azioni, concessionarie di opere e mezzi di navigazione.
(9) Vedi ora *artt. 30 e 32, R.D. 9 maggio 1912, n. 1447*.
(10) Vedi ora *art. 39, R.D. 9 maggio 1912, n. 1447*.

37. (*Art. 36, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Con decreto dei Ministri delle finanze e dei lavori pubblici può essere autorizzata:
a) l'esenzione dal diritto proporzionale di registri e l'applicazione del solo diritto fisso di 1 lira, stabilito dall'art. 5 della legge 22 giugno 1873, n. 1475 [11], ai contratti di anticipazione, agli atti di concessione ed agli atti costitutivi della Società, di cui agli artt. 10, 23 e 24 della presente legge;
b) l'applicazione delle disposizioni dell'*articolo 292 della legge 20 marzo 1865, n. 2248*, allegato *F* [12], agli atti d'acquisto ed alle espropriazioni dei terreni e stabili necessari per la costruzione ed ampliamento dell'opera di navigazione.
(11) Vedi ora *art. 156, R.D. 9 maggio 1912, n. 1447*.
(12) Vedi ora *art. 156, R.D. 9 maggio 1912, n. 1447*.

TITOLO II

Tutela delle vie navigabili

38. (*Art. 91, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Al Governo è affidata la suprema tutela sulle vie navigabili e la ispezione sui relativi lavori.

39. (Art. 1° lett. *e*) ed *f*), *legge 20 marzo 1865, allegato F*). - Sono nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici:
a) il regime e la pulizia delle vie navigabili, i progetti e le opere relative alla navigazione ed al trasporto dei legnami a galla e la polizia tecnica della navigazione dei fiumi e laghi;
b) i canali demaniali di navigazione per ciò che concerne la direzione dei progetti e delle opere di costruzione, di difesa, di conservazione e di miglioramento, nonché la polizia della navigazione.

40. (*Art. 7, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Nelle opere comunali e provinciali o private che venissero eseguite senza il concorso dello Stato, a vantaggio della navigazione, le attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici sono limitate allo esame ed approvazione dei relativi progetti tecnici ed all'accertamento dell'osservanza delle condizioni imposte.

41. (Art. 40, lett. *b*), *legge 2 gennaio 1910, n. 9*, e *art. 167, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Il diritto dei proprietari frontisti di munire le loro sponde, nei casi previsti dall'*art. 121 della legge 20 marzo 1865*, allegato *F* [13] è subordinato alla condizione che le opere o le piantagioni non arrechino né alterazione al corso ordinario delle acque, né impedimento alla sua libertà, né danno alla proprietà altrui, pubbliche o private, alla navigazione, alle derivazioni ed agli opifici legittimamente stabiliti ed in generale ai diritti dei terzi.
L'accertamento di tali condizioni, per i corsi d'acqua navigabili, è nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici.

(13) Vedi ora *art. 58, R.D. 25 luglio 1904, n. 523* con il quale è stato approvato il testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse regioni.

42. (*Art. 146, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - L'esercizio dei porti, o ponti natanti o chiatte, o ponti di barche, qualunque sia il sistema del loro stabilimento sui fiumi navigabili, non dovrà recare incaglio o qualsivoglia pregiudizio alla navigazione, al quale effetto gli esercenti dovranno conformarsi alle consuetudini e regolamenti in vigore, nonché alle prescrizioni ed ordini che nella specialità dei casi potessero emanare dal prefetto.

43. (Art. 40, lett. *b*), *legge 2 gennaio 1910, numero 9* e *art. 172, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - È in facoltà del Ministero dei lavori pubblici di ordinare ed eseguire il taglio degli argini di golena, quando la piena del corso di acqua navigabile sia giunta all'altezza per tale operazione prestabilita dai regolamenti locali, nell'interesse della conservazione degli argini maestri.
Potrà però ai proprietari delle golene essere conceduto di stabilire chiaviche nei loro argini secondo progetto da approvarsi dal Ministero predetto nell'intento di evitare il taglio.

44. (*Art. 165, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Nessuno può fare opera nell'alveo dei corsi d'acqua navigabili, cioè nello spazio compreso fra le sponde fisse dei medesimi, senza il permesso dell'autorità amministrativa.
Formano parte degli alvei i rami o canali o diversivi ancorché in alcuni tempi dell'anno rimangano asciutti.

45. (*Art. 166, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Nel caso di alvei a sponde variabili od incerte, la linea o le linee, fino alle quali dovrà intendersi estesa la proibizione di che nell'articolo precedente, saranno determinate, anche in caso di contestazione, dal prefetto sentiti gli interessati.

46. (Art. 40, lett. *b*), *legge 2 gennaio 1910, n. 9* e 169 e 170, *legge 20 marzo 1865, allegato F*). - Sono esercitate dal Ministero dei lavori pubblici, pei corsi d'acqua navigabili, oltre le facoltà stabilite nell'*art. 170 della legge 20 marzo 1865*, allegato *F,* anche quelle attribuite al prefetto dall'art. 169 della legge stessa (14).
(14) Vedi, ora, gli *artt. 97 e 98, R.D. 25 luglio 1904, n. 523*, nonché - per le modificazioni relative alla competenza del Ministro per i lavori pubblici e dei prefetti - gli artt. 1-2, *R.D. 19 novembre 1921, n. 1688*, riportati in nota al predetto decreto.

47. (*Art. 171, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - I fatti ed attentati criminosi di tagli o di rottura di argini o ripari saranno puniti a termini delle vigenti leggi penali.

48. (*Art. 143, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Chiunque vuole eseguire nei fiumi e canali navigabili opere per lo stabilimento ed esercizio di molini od opifizi, o per derivazioni di acque, non potrà ottenere la permissione dal Governo salvo nel caso che esse siano riconosciute di nessun pregiudizio alla navigazione, o che la libertà e sicurezza di questa possa facilmente garantirsi con opportune disposizioni e cautele, che saranno prescritte nell'atto di concessione. Perciò nelle chiuse stabili, che servono alle derivazioni od al movimento degli opifizi, dovrà lasciarsi aperta una bocca, o callone, pel passaggio delle barche, le cui modalità nei singoli casi saranno determinate dal Ministero dei lavori pubblici, il quale potrà anche in ogni tempo prescrivervi quelle variazioni di forma o di posizione che le mutazioni del corso delle acque rendessero necessarie o convenienti nell'interesse della navigazione.

49. (*Art. 145, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Ogni qualvolta negli alvei dei fiumi navigabili vengano a manifestarsi ostacoli impedienti la libera e sicura navigazione, e dipendenti dal fatto dei privati, l'autorità amministrativa provinciale, premesse le opportune verificazioni, dà le disposizioni necessarie per guarentire ed all'uopo ristabilire la compromessa libertà e sicurezza, e nei casi di urgenza provvede per l'esecuzione immediata a carico dei privati suddetti.

50. (*Art. 168, legge 20 marzo 1865, n. 2248*, allegato *F*). - Sono vietati in modo assoluto sui corsi di acqua navigabili i lavori ed atti indicati nell'*art. 168 della legge 20 marzo 1865*, allegato *F* (15).

(15) Vedi, ora, l'*art. 96, R.D. 25 luglio 1904, n. 523*.

51. (Art. 124, legge 30 marzo 1893, n. 173). - Spetta esclusivamente all'autorità amministrativa lo statuire e provvedere anche in caso di contestazione, sulle opere di qualunque natura e in generale su gli usi, atti o fatti, anche consuetudinari che possono avere relazione col buon regime delle linee navigabili e con l'esercizio della navigazione.
Quando dette opere, usi, atti, fatti siano riconosciuti dall'autorità amministrativa dannosi al regime delle linee navigabili essa sola sarà competente per ordinare la modificazione, la cessazione, la distribuzione. Tutte le contestazioni relative saranno regolate dall'autorità amministrativa, salvo il disposto dell'art. 23, n. 6, del testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato, approvato con *R.D. 17 agosto 1907, n. 638* (16).
Tuttavolta che vi sia inoltre ragione a risarcimento di danni la relativa azione sarà promossa dinanzi ai giudici ordinari, i quali non potranno discutere le questioni già risolute in via amministrativa.
Le disposizioni del presente articolo si applicano anche a tutte le opere di carattere pubblico che si eseguiscono entro l'alveo o contro le sponde di un corso di acqua navigabile o atto alla fluitazione.
(16) Vedi, ora, l'*art. 143, R.D. 11 dicembre 1933, n. 1775*.

52. (Art. 144, legge 20 marzo 1965, allegato *F*). - I beni laterali ai fiumi navigabili sono soggetti alla servitù della via alzata, detta anche d'attiraglio o di marciapiede.
Dove la larghezza di questa non è determinata da regolamenti e consuetudini vigenti, si intenderà stabilita a metri 5. Essa insieme alla sponda fino al fiume dovrà dai proprietari essere lasciata libera da ogni ingombro od ostacolo al passaggio d'uomini e di bestie da tiro.
Alle spese per le opere dell'adattamento e della conservazione del piano stradale si provvede secondo la classe in cui la linea è inscritta. Però i guasti provenienti dal fatto dei proprietari del terreno saranno riparati a loro spese.
In caso che per corrosione del fiume si debba trasportare la via alzaia, alle spese per lo sgombro del suolo dagli alberi e da ogni altro materiale si provvede pure secondo la classe in cui la linea è inscritta, restando a disposizione del proprietario gli alberi ed i materiali medesimi.

53. (*Art. 34, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Chiunque nei fiumi, laghi e canali eseguisca opere od impianti inservienti alla navigazione senza averne ottenuta la concessione o senza esservi stato autorizzato dal Governo, incorre in una sanzione amministrativa da lire 80.000 a lire 2.400.000 (17) e nella perdita delle opere e degli impianti, quando dall'autorità competente non sia ordinata la riduzione in pristino.
Il contravventore è inoltre tenuto al risarcimento dei danni verso chi ha in legittimo esercizio le opere e gli impianti esistenti nell'istessa via navigabile.
(17) La sanzione originaria della multa è stata sostituita con la sanzione amministrativa dall'*art. 32, L. 24 novembre 1981, n. 689*, e così elevata dall'*art. 4, R.D.L. 27 ottobre 1927, n. 2312*, convertito dalla *legge 21 giugno 1928, n. 1577*, dall'*art. 3, L. 12 luglio 1961, n. 603*, nonché dall'*art. 114, primo comma, della citata L. 24 novembre 1981, n. 689*, in relazione all'art. 113, primo comma, della stessa legge.

54. (*Artt. 374 e 376, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Le contravvenzioni alle disposizioni di legge, che non siano quelle previste dal precedente articolo, sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire trecentomila a un milione ottocentomila, nonché, ove occorra col sequestro degli oggetti colti in contravvenzione, salvo sempre alle parti lese il risarcimento dei danni [18].
(18) Articolo così modificato dall'*art. 63, D.Lgs. 30 dicembre 1999, n. 507*.

55. Le violazioni dei regolamenti emanati per l'esecuzione della presente legge sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire centomila a seicentomila [19].
(19) Articolo così sostituito dall'*art. 63, D.Lgs. 30 dicembre 1999, n. 507*.

56. (*Art. 377, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - I verbali di accertamento delle contravvenzioni, compilati nelle forme volute dalla legge, possono essere fatti da qualsiasi agente giurato della pubblica amministrazione, nonché da quelli dei comuni e dai carabinieri Reali.

57. (*Art. 378, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Per le contravvenzioni alla presente legge che alterano lo stato delle cose, è riservato al prefetto [20] l'ordinare la riduzione al primitivo stato, dopo aver riconosciuta la regolarità delle denuncie, e sentito l'ufficio del genio civile. Nei casi di urgenza il medesimo fa eseguire immediatamente di ufficio i lavori per il ripristino.
Sentito poi il trasgressore per mezzo dell'autorità locale, il prefetto [21] provvede al rimborso a di lui carico delle spese degli atti e della esecuzione di ufficio, rendendone esecutoria la nota, e facendone riscuotere l'importo nelle forme e coi privilegi delle pubbliche imposte.
Il prefetto promuove inoltre l'azione penale contro il trasgressore, allorché lo giudichi necessario ed opportuno.
(20) Ora, ingegnere capo dell'ufficio del genio civile, per effetto dell'*art. 1, R.D. 19 novembre 1921, n. 1688*, che così dispone:
«*Art. 1.* Le attribuzioni demandate al Ministero dei lavori pubblici ed ai prefetti dagli articoli 97, 98 e 99 del testo unico di legge alle opere idrauliche 25 luglio 1904, n. 523, e dall'art. 46 del testo unico di legge sulla navigazione e sulla fluitazione 11 luglio 1913, n. 959, escluse quelle riguardanti derivazioni di acque pubbliche, sono deferite agli ingegneri capi degli uffici del Genio civile.
Agli stessi ingegneri capi sono demandate, per quanto concerne la polizia idraulica, le attribuzioni già affidate ai prefetti dall'art. 378 della legge organica 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*.
Avverso il provvedimento dell'ingegnere capo del Genio civile è ammesso ricorso in via gerarchica al Ministero dei lavori pubblici».
(21) Ora, ingegnere capo dell'ufficio del genio civile, per effetto dell'*art. 1, R.D. 19 novembre 1921, n. 1688*, che così dispone:
«*Art. 1.* Le attribuzioni demandate al Ministero dei lavori pubblici ed ai prefetti dagli articoli 97, 98 e 99 del testo unico di legge alle opere idrauliche 25 luglio 1904, n. 523, e dall'art. 46 del testo unico di legge sulla navigazione e sulla fluitazione 11 luglio 1913, n. 959, escluse quelle riguardanti derivazioni di acque pubbliche, sono deferite agli ingegneri capi degli uffici del Genio civile.
Agli stessi ingegneri capi sono demandate, per quanto concerne la polizia idraulica, le attribuzioni già affidate ai prefetti dall'art. 378 della legge organica 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*.
Avverso il provvedimento dell'ingegnere capo del Genio civile è ammesso ricorso in via gerarchica al Ministero dei lavori pubblici».

58. (*Art. 379, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - In ogni caso in cui agli effetti della presente legge siano deferiti a date autorità deliberazioni o decisioni, sarà a chi se ne creda gravato aperta la via pel ricorso all'autorità superiore in via gerarchica, a meno che altrimenti non sia statuito nei singoli casi.
Il termine pei ricorsi si riterrà di giorni trenta dalla notificazione del provvedimento nei casi nei quali non sia diversamente dalla legge stabilito.

TITOLO III
Esercizio della navigazione e del trasporto di legnami a galla

59. (*Art. 33, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Nulla è innovato nelle attribuzioni date al Ministero dei lavori pubblici dalle leggi vigenti in ordine alla polizia della navigazione sui laghi, fiumi e canali e della fluitazione.
Alla navigazione sui fiumi e canali sono estese le norme vigenti per la navigazione sui laghi.

TITOLO III
Esercizio della navigazione e del trasporto di legnami a galla
Capo I
Esercizio della navigazione

60. (*Art. 151, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Nei fiumi, laghi e canali non potrà esercitarsi la navigazione con piroscafi senza averne ottenuta la concessione dal Governo.

61. (*Art. 150, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Le discipline per la navigazione dei laghi, fiumi e canali sono determinate dai regolamenti vigenti.

62. (Art. 41, lett. *a*), *legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Il Governo del Re è autorizzato a sopprimere, sostituire e modificare i regolamenti di cui al precedente articolo per la navigazione sui fiumi, laghi e canali.

63. (Art. 2, legge 29 giugno 1879, n. 4944). - Nei canali interrotti per conche, chiuse e sostegni, dove al passaggio è necessità dell'opera manuale di giornalieri salariati, l'aiuto necessario oltre l'opera degli agenti idraulici governativi sarà fornito da chi passa il sostegno.

TITOLO III

Esercizio della navigazione e del trasporto di legnami a galla

Capo II

Trasporto dei legnami a galla

64. (*Art. 152, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Il trasporto dei legnami a galla sulle acque dei fiumi, torrenti, rivi, canali e laghi, tanto in tronchi sciolti od annodati, quanto con zattere, non potrà farsi senza licenza speciale.

Questa licenza viene accordata dall'autorità provinciale, sentite le amministrazioni dei Comuni sul territorio dei quali dovrà farsi il trasporto, e gli uffici del Genio civile e della ispezione forestale.

65. (*Art. 153, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Il trasporto dei legnami a tronchi sciolti sarà permesso solo là dove si riconoscerà non essere praticabile con zattere, od in tronchi annodati in forma di zattera.

66. (*Art. 154, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Dal punto in cui i fiumi o torrenti cominciano ad essere navigabili, i legnami debbono venire annodati e disposti in zattere.

Nelle forme, nelle dimensioni e nella condotta delle zattere si osserveranno i regolamenti stabiliti per la navigazione dei fiumi e canali.

67. (*Art. 155, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Quando i legnami che si vorranno mettere a galla dovranno percorrere i territori di più Province, il prefetto di quella in cui comincia la fluitazione dovrà prima di accordare il permesso, comunicare la relativa domanda ai prefetti delle altre Province per le loro osservazioni.

68. (*Art. 156, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - I permessi di fluitazione non possono essere dati se prima i richiedenti non si saranno obbligati con atto formale, e mediante cauzione, a uniformarsi a tutte le condizioni imposte loro dal relativo decreto, ad osservare puntualmente le leggi ed i regolamenti gabellari, ovunque ne sia il caso, e finalmente a risarcire tutti i danni che il trasporto dei legnami per una causa qualunque, e così anche, malgrado l'osservanza delle ordinate precauzioni, potesse recare tanto ai terreni quanto ai fabbricati, ai molini natanti, alle barche alle chiuse, agli argini, ai ripari, ai posti ed alle altre opere di pubblica o privata pertinenza, con innondazioni, corrosioni, rotture, od in qualsivoglia altro modo.

69. (*Art. 157, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Il Ministro dei lavori pubblici pronunzierà definitivamente tanto sulle opposizioni dei Comuni, quanto sui ricorsi dei richiedenti ai quali fosse stata rifiutata la concessione.

70. (*Art. 158, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - I decreti di concessione saranno pubblicati in tutti i Comuni, i territori dei quali dovranno essere percorsi dai legnami. Le autorità locali, gli uffici del Genio civile e gli agenti dell'Amministrazione forestale invigileranno sulla osservanza delle imposte condizioni.

71. (*Art. 159, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Se varie domande venissero fatte ad un tempo per trasportare legnami a galla sopra lo stesso corso d'acqua, spetterà all'autorità amministrativa che concede il permesso lo stabilire quando dovranno eseguirsi le varie fluitazioni, e l'ordine nel quale dovranno eseguirsi in modo che le necessarie operazioni possano regolarsi senza confusioni e senza pregiudizio di concessionari.

72. (*Art. 160, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). _ Nelle fluitazioni a tronchi sciolti i concessionari potranno imprimere su quelli un marchio speciale, per cui possano essere riconosciuti e all'uopo rivendicati a tutti gli effetti di ragione.

È tuttora conservato l'uso della restituzione mediante compenso, dove esso trovasi in vigore.

73. (*Art. 161, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Qualunque proprietario o possessore di terreni, qualunque utente di acque correnti, qualunque esercente di molini, chiuse, porti o ponti natanti od altri edifizi, è tenuto a lasciar sempre passare i legnami galleggianti dei quali fosse debitamente autorizzato il trasporto non meno che le persone destinate a dirigerne e invigilarne la condotta, mediante il pagamento di quell'indennità che sarà convenuta col concessionario, o, in caso contrario, determinata dalla autorità competente.

74. (*Art. 162, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - I legnami nelle piene o per altra forza maggiore trasportati dalle acque nei fondi vicini, rimangono di proprietà di chi li ha posti in regolare fluitazione, e saranno dal medesimo ripresi mediante preventivo avviso al possessore del fondo, e corresponsione di quella indennità cui esso avrà diritto a termini di equità e giustizia.

75. (*Art. 163, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - Tutte le questioni relative ai diritti di proprietà, di possesso o di servitù, od a risarcimento di danni che fossero per sorgere in relazione alle precedenti disposizioni sui trasporti di legnami a galla e non avessero potuto definirsi amichevolmente fra le parti saranno demandate alle competenti autorità giudiziarie, senza che perciò possano essere sospesi o ritardati i detti trasporti, purché regolarmente autorizzati.

76. (*Art. 164, legge 20 marzo 1865*, allegato *F*). - È mantenuta l'osservanza dei regolamenti speciali in vigore per l'esercizio delle fluitazioni di legnami sui fiumi, torrenti, laghi e canali dello Stato, finché non si provveda in conformità dell'articolo seguente.

77. (Art. 41, lett. *a*), *legge 2 gennaio 1910, numero 9*). - Il Governo del Re è autorizzato a sopprimere, sostituire e modificare i regolamenti di cui al precedente articolo per l'esercizio delle fluitazioni di legnami sui fiumi, torrenti, laghi e canali dello Stato.

TITOLO IV

Disposizioni abolitive e transitorie (22)

78. (Art. 40, lett. *c*), *legge 2 gennaio 1910, numero 9*). - Sono abrogati il capoverso *c*) dell'*articolo 94, gli artt. 100, 142 e 149 della legge 20 marzo 1865*, allegato *F*) ed ogni altra disposizione contraria alla presente legge.

(22) Gli artt. 79-81 contengono disposizioni di carattere temporaneo, prive di valore attuale.

79. (*Art. 37, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Durante il periodo di cinque anni, a decorrere dalla pubblicazione della *legge 2 gennaio 1910, n. 9*, lo Stato continuerà a provvedere ad esclusivo suo carico od a norma dell'art. 94 della legge 20 marzo 1965, allegato *F*), alle opere di manutenzione le quali abbiano per unico oggetto la conservazione dell'attitudine allo esercizio della navigazione o la sicurezza della navigazione stessa nei fiumi, laghi e canali compresi nella terza o nella quarta classe, ma attualmente inscritti fra le opere idrauliche di prima o di seconda categoria in virtù degli artt. 93, 94 lett. *c*) e 174 della *legge 20 marzo 1865, allegato F*).

80. (*Art. 38, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Quando, anziché con le opere di ristabilimento di cui all'articolo precedente convenga meglio provvedere con opere nuove, dalla spesa dell'opera nuova viene dedotta la somma che sarebbe occorsa per l'opera di ristabilimento e tale somma verrà dallo Stato pagata al Consorzio che eseguisce l'opera nuova.

81. (*Art. 39, legge 2 gennaio 1910, n. 9*). - Per i porti e scali lacuali e fluviali compresi in linee di navigazione, i quali al momento della pubblicazione della *legge 2 gennaio 1910, n. 9*, si trovano già classificati e parificati ai marittimi, restano ferme le disposizioni del testo unico della legge 2 aprile 1965 (23), n. 3095 e della legge 25 luglio 1904, n. 523, fino a che rispetto a tali porti e scali non sia, durante il quinquennio della pubblicazione della suddetta *legge 2 gennaio 1910, n. 9*, provveduto alle classificazioni di cui all'articolo 3, del presente testo unico e restano definitivamente attribuite a tali porti e scali le somme che siano state loro assegnate in base agli articoli 3 e 4 della legge 14 luglio 1907, n. 524.

(23) Recte 1865.