

merciale del 1882 ». Si può dire che pongano la questione principale e ne preparino la discussione. La seconda parte che comprende il capitolo III ha per titolo: « le tariffe speciali comuni degli allegati E al disegno di legge nell'esercizio ferroviario presentato alla Camera elettiva nella tornata del 5 Maggio 1884 » discute la seguente questione che l'Autore così propone a pag. 451:

« Sotto il nome di tariffe speciali comuni gli allegati E al citato disegno di legge comprendono le tariffe a prezzo differenziale secondo la distanza senza vincolo di peso e le tariffe a prezzo differenziale secondo le distanze a vagone completo o con vincolo di peso; e tutte queste tariffe considerano come speciali a termini dell'art. 416 del nuovo codice di commercio, e quindi le dichiarano conformi il disposto dallo stesso articolo, tariffe a responsabilità limitata. Ma è egli vero — qui domanda l'autore — che le tariffe a prezzo differenziale secondo le distanze con o senza vincolo di peso o di quantità appartengano tutte e sempre a quella categoria di tariffe speciali, per cui l'art. 416 permette una limitazione alla normale responsabilità imposta alle amministrazioni ferroviarie? »

Per intendere questa questione che, ripetiamo, è la essenziale del libro, e che se non erriamo fu sostenuta nel senso stesso propugnato dall'Autore, dall'on. Zanardelli nella Commissione Parlamentare che esaminò le convenzioni Genala (diciamo, salvo errore, poichè ci parve che i giornali di parte avversaria attribuissero appunto all'on. Zanardelli analoghi concetti) per intendere questa questione è necessario ricordare che il nuovo codice di commercio, disciplinando gli obblighi e la responsabilità di chi si assume il trasporto di cose altrui o di persone, determina con molta chiarezza tale responsabilità; così all'art. 593 stabilisce che la assenza di vizi nell'imballaggio sia sempre presunta quando il vettore non faccia riserva; — l'art. 594 l'ordine con cui deve eseguirsi il trasporto delle diverse merci; l'art. 597 il termine di consegna ecc. ecc. L'articolo 416 dichiara nulle tutte le stipulazioni di trasporti ferroviari che escludano o limitino le responsabilità stabilite dal codice, quando non vi corrisponda una diminuzione del prezzo di trasporto stabilito nelle tariffe ordinarie ad offerta con tariffe speciali.

Ora appunto il nostro Autore si domanda se le tariffe differenziali con o senza vincolo di peso e di quantità contemplate dall'allegato E del progetto di legge abbiano o meno i caratteri di tariffe speciali, e quindi possano godere a favore delle amministrazioni ferroviarie della eccezione contemplata dalle ultime linee dell'articolo 416 del codice di commercio.

E l'Autore osserva che la pubblicazione del Codice di Commercio ha spinto le Amministrazioni ferroviarie, appunto per menomare la loro responsabilità a portare tra le tariffe speciali anche le modificazioni alle tariffe ordinarie, e cita in proposito un decreto ministeriale in data 23 dicembre 1882 (era allora Ministro l'on. Baccarini) nel quale dichiarava che le tariffe a considerarsi speciali per gli effetti dell'art. 416 del nuovo Codice di Commercio, erano tutte quelle che accordassero una attenuazione nelle basi di tariffa in ragione della distanza e della quantità. E l'Autore crede che questo sistema sia erroneo e deplora che sia stato seguito

— secondo il suo parere — anche nelle convenzioni Genala, mentre la storia ed il concetto dell'art. 416 sono diversi. Conclude quindi condannando il principio, che egli crede ammesso dall'allegato E; suggerisce che, occorrendo, si alzino piuttosto le tariffe mantenendo nelle amministrazioni ferroviarie la responsabilità normale e termina dicendo: « Epperò faccio voti, affinchè il legislatore dell'84, dettando la tanto desiderata riforma delle tariffe, s'attenga ai principi economici, che debbono regolare la formazione, e non distrugga l'opera insigne del legislatore dell'82, opera richiesta ardentemente dal commercio, e che è frutto di tanti anni di lavoro e di studio, di un così lungo sperimentare, di un così ben inteso accoppiamento della dottrina di tanti sommi giureconsulti e della pratica commerciale ».

Lo ripetiamo; in altra parte del nostro periodico sarà discussa la questione molto importante, qui non intendiamo che di fare alcuni appunti critici.

E prima di tutto ci pare che l'Autore abbia in certo modo battuta una via diversa da quella che l'argomento domandava; infatti egli, in fin dei conti, vorrebbe che le tariffe differenziali a percorrenza e quantità non fossero sottratte alle responsabilità che il nuovo codice di commercio applica al vettore, e perciò condanna che le tariffe speciali comuni dell'allegato E sieno sottoposte alla eccezione dell'articolo 416. A noi pare che la questione doveva trattarla da un altro punto di vista che ci apparisce più logico; infatti: è o non è vero che il progetto di legge contempla delle tariffe generali per il trasporto di tutte le merci colla responsabilità illimitata? ed è o non è vero che le tariffe speciali comuni, siano o non sieno a base differenziale di percorso o di quantità, offrono una diminuzione di prezzo nel trasporto? Non è quindi pienamente soddisfatta sotto tutti gli aspetti la condizione voluta dall'art. 416 del codice che « alla limitazione della responsabilità corrisponda una diminuzione del prezzo di trasporto stabilito nelle tariffe ordinarie (generali) offerta con tariffe speciali. »?

Fino a che esistono tariffe generali colle quali le Amministrazioni ferroviarie trasportano per il prezzo di 20 ed assumono tutta la responsabilità stabilita dal codice, non vediamo come si possa ammettere che delle tariffe, sieno o non sieno a base differenziale, le quali trasportano per 18, non soddisfino pienamente alla condizione voluta dal citato art. 416 per concedere la limitazione della responsabilità. Il dire che la differenzialità è determinata dalla forza delle cose (e questo è il solo argomento che l'Autore sa trovare per sostenere la sua tesi) non spiegherà mai e in nessun modo come 18, non sia meno di 20. Tutto è nella forza delle cose; — la forza delle cose vuole la diminuzione quanto è maggiore la distanza o la quantità; ma non è per la forza delle cose che si vuole anche che vi sia una diminuzione, ad esempio, per il trasporto dei legumi? Ora perchè in un caso questa forza delle cose varrà a legittimare l'eccezione ed in un altro non sarà sufficiente, anzi si invocherà per escluderla?

A noi la lettura del lavoro dell'avvocato Manara ha fatto dubitare che la discussione avvenuta alla Camera nella tornata del 25 gennaio 1882, della quale discussione l'Autore riporta alcuni brani, venisse precisamente ad una conclusione opposta a quella a cui viene l'Autore stesso, e che i discorsi degli onorevoli Genala e Spantigati per far ammettere la eccezione dell'articolo 416, come infatti la ammise l'on. Za-