

treni inutili al pubblico e quindi improduttivi che favoriscono o alcuni dei privati od alcune stazioni. Per vedere i risultati finanziari giova dividere la storia delle strade ferrate del Belgio in due periodi: prima del 1870 e dopo. Prima del 1870 non vi erano che le linee principali le quali collegavano i grandi centri di produzione ai grandi mercati. Ma il giorno in cui mediante le costruzioni e i riscatti, l'esercizio delle linee secondarie si unì a quello delle linee principali, le entrate delle ferrovie belghe, che avevano raggiunto il 6 per 100 del capitale di costruzione andarono progressivamente riducendosi, per non produrre dal 1872 al 1882 che una media del 2,80 per 100, compreso il prelevamento per l'ammortizzazione e questo in pieno periodo di prosperità e mentre le entrate e il traffico erano in aumento.

Nel 1872 il prodotto fu di 47 milioni di lire e l'interesse pel debito contratto per la costruzione non costava che 12 milioni; nel 1881 le entrate ammontarono a 38, milioni ma l'interesse si elevò a 45 milioni e i 5 milioni di guadagno si sono mutati in 7 milioni di perdita. Dal 1884 poi le ferrovie belghe sono soggette alla diminuzione che la crisi industriale ha prodotto un po' dappertutto.

Si aggiunga che la riserva formata dagli utili avuti negli anni buoni è ora completamente esaurita; che nessun ministro ha saputo o potuto fare quello che in casi simili qualunque Compagnia non mancherebbe di fare; alzare, cioè, le tariffe o ridurre le spese; sicchè ne venne la formazione di un debito fluttuante per far fronte ai disavanzi. Però se i ministri belgi non hanno la forza di procedere a un aumento delle tariffe, uno almeno di essi, il sig. Vandenneboom resiste alle molte domande di sgravi di tariffe con le quali l'assediano gli industriali e i commercianti. Ma per contrario lo stesso ministro ebbe a dichiarare che aveva ordinato di sostituire le traversine in legno con traversine in ferro, quando la bontà di questo sistema non era ancora provata, soltanto per fornire lavoro agli stabilimenti metallurgici ed aggiunte che se fosse stato direttore di una impresa privata avrebbe operato diversamente. Queste due esperienze, non ostante si cerchi di nascondere il vero, sono adunque una prova palmare che l'esercizio di Stato è rovinoso finanziariamente ed economicamente e si potrebbe anche aggiungere moralmente.

Giurisprudenza. — Una recente sentenza della Corte d'Appello di Genova ha statuito che la *domanda giudiziale proposta in tempo utile contro uno dei vettori associati per mutue convenzioni, al fine di eseguire un servizio cumulativo, giova ad interrompere la prescrizione* in confronto a tutti. Ed ha motivato il giudizio affermando che l'associazione tra imprese di trasporti al fine di eseguire in servizio cumulativo il trasporto delle merci da un luogo all'altro, passando sopra linee di ferrovie dipendenti da varie amministrazioni e in vari Stati e valendosi di un'unica lettera di vettura, che rappresenta un solo ed identico contratto, importa un vincolo solidale tra gli associati. Infatti il primo vettore, riceve la merce non solo in nome e per conto proprio, ma anche in nome e per conto dei vettori successivi, tanto è vero che è riservata al mittente e al destinatario, così l'azione in confronto del primo, come dell'ultimo vettore, come del vettore intermedio responsabile del danno (art. 41, del

codice di commercio). Posto il vincolo solidale inopugnabile è l'applicazione dei principii generali di diritto sulla interruzione della prescrizione, ai quali l'art. 916 del codice stesso non fa eccezione che per le obbligazioni cambiarie, e tra questi principii va annoverato quello dell'articolo 2130 codice civile, secondo il quale appunto la prescrizione interrotta contro uno dei debitori in solido si reputa interrotta anche contro gli altri.

— La Corte di Cassazione di Firenze discutendo se il modo di contestazione delle merci trasportate secondo l'articolo 85 del Codice di Commercio sia *facoltativo o obbligatorio* decise che nel caso di rifiuto o controversia per ricevimento di oggetti trasportati, la verifica o comprovazione del loro stato doveva essere fatta, vigente il codice cessato, da periti nominati dal tribunale di commercio o dal pretore.

Consequentemente la detta verifica o comprova, che sotto l'influenza del codice cessato fosse stata fatta da periti nominati per comune accordo del destinatario e del vettore, non può utilmente opporsi al mittente o speditore. Di fatti, la lettera dell'articolo 85 del Codice di Commercio non lascia dubbi sulla sua forma assolutamente imperativa; alla quale risponde lo spirito della disposizione, la quale, se dal lato della forma mira a sottrarre le operazioni della verifica alle lentezze della procedura ordinaria, dal lato della sostanza mira a provvedere, non tanto all'interesse del vettore e del destinatario, ma più a quello del mittente o speditore. La nomina del perito fatta dal giudice è garanzia di imparzialità nella divergenza e opposizione d'interessi tra mittente, destinatario e vetturale. Finchè si trattasse dei soli rapporti tra questi ultimi niun dubbio che essi possono convenire nella nomina e nel mandato ai periti, e nel definire nel loro esclusivo interesse le controversie relative allo stato ed alla consegna delle merci; ma sarebbe strano ed ingiusto che le loro convenzioni facessero stato ed obbligo in confronto del mittente, che fu ad esse estraneo, e che potrebbero nascondere una frode e un danno per lui.

La *Temi* commentando questa sentenza, l'approva interamente, rilevando la differenza tra la lettera facoltativa dell'art. 105 del codice di commercio e quella imperativa dell'articolo 85 del codice attuale. Il nuovo codice all'articolo 402 richiamandosi all'articolo 71 che contiene una formola facoltativa, ha disposto diversamente dall'articolo intestato; non è più obbligatoria la perizia per constatare lo stato delle merci trasportate, ma lasciata all'arbitrio del vettore e del destinatario; non vi è distinzione, come nel codice cessato, tra la vendita ed il trasporto; in ambi i casi vale la stessa regola.

— A proposito della stessa responsabilità del vettore la Corte di Cassazione di Torino stabilì che in *caso di avaria, il vettore che intende sottrarsi alla conseguente responsabilità* deve egli provare essere la avaria derivata da vizio o dalla natura delle cose trasportate, da caso fortuito o da forza maggiore; altrimenti la presunzione sta contro di lui. Per la speciale natura del contratto di trasporto che si piega alle due figure giuridiche della locazione d'opera e del deposito, le responsabilità del vettore è delineata dagli art. 1629, 1843, 1844, 1866, codice civile. Quando si tratti di una amministrazione pubblica ferroviaria a cui sono affidati, per necessità imprescindibile, gravissimi interessi, e che, pel deposito