

mente prorogata per la guerra; un nuovo schema, in parte derivante dal precedente è stato pubblicato nel 1920, e, dopo larghe discussioni, attuato con decorrenza dal gennaio 1922, mediante il R. D. 12 novembre 1921, n. 1585.

Il nuovo ordinamento ha introdotto emendamenti vari alle condizioni giuridiche reggenti questo contratto di vettura, emendamenti che qui non giova richiamare. Nei rispetti economici, caratteristica e pregio delle nuove tariffe è indubbiamente una grande semplificazione in confronto con le tariffe finora vigenti. I trasporti sono distinti solo più in invii di cose a bagaglio, a grande velocità, e a piccola velocità, scomparendo così la classe della piccola velocità accelerata, classe che aveva solo una distinzione contabile poichè in fatto, la gestione nelle stazioni e nei treni era comune con la grande velocità. Mentre la nonenclatura è stata arricchita di molte voci che in gran parte si riferiscono a nuovi prodotti, le serie dei prezzi che nelle vecchie tariffe erano ben 770, sono state ridotte ad appena 77, il che si è ottenuto raggruppando le serie uguali o poco differenti fra loro variandole il meno possibile per le merci di maggiore traffico, specialmente nelle zone in cui tale traffico è più intenso. Si è abbandonato il sistema dei prezzi proporzionali alla portata del carro, il quale dava frequentemente luogo a divergenze quando il carro concesso era diverso da quello richiesto e si è adottato il sistema, tipo belga differenziale, per cui i prezzi sono differenziati secondo il peso della merce ed in ragione inversa del maggiore peso presentato alla spedizione. È stata abolita la distinzione fra tariffa generale e tariffa speciale con diversa responsabilità del vettore: poichè la Convenzione di Berna stabilisce un solo regime di responsabilità per il vettore, non esistendo per i trasporti in servizio internazionale tariffe generali e tariffe speciali, è stata adottata una sola tariffa, per la quale tale responsabilità è commisurata al costo delle merci alla partenza per quanto riguarda la perdita e l'avaria, e al rimborso proporzionale del prezzo per quanto riguarda il ritardo: questa soppressione della tariffa generale non impedisce allo speditore di obbligare l'amministrazione ad assumere una maggiore responsabilità oltre i limiti di quella normale, a ciò provvedendo l'istituto dell'« *interesse alla riconsegna* » pure creato in armonia alla Convenzione di Berna: questo istituto sostituisce vantaggiosamente per la semplicità e la speditezza l'antico contratto di assicurazione (cui il pubblico sotto il precedente regime raramente ricorreva per non sottostare alle fastidiose norme sull'imballaggio delle merci da assicurare): ogni speditore può a priori, concretare in una data somma, senza le specifiche formalità dell'assicurazione delle merci, l'interesse che egli attribuisce alla regolare riconsegna delle cose spedite al suo destinatario; paga perciò un diritto graduato secondo la somma di-