

chiarata e la lunghezza del tragitto; per le spedizioni cui corrisponde questa dichiarazione, l'indennità di ritardo è doppia di quella ordinaria, l'indennità per danni è pari all'entità del danno, ma non può superare la somma dichiarata, e in caso di perdita o avaria oltre all'indennità ordinaria si corrisponde la rifusione del maggior danno provato a norma dell'art. 1228 dal Codice Civile, sempre fino a la somma dichiarata quale interesse alla riconsegna. Per semplicità sono stati limitati i pesi minimi a tre tipi (5, 10 e 15 tonnellate) in sostituzione di quelli variabilissimi da 1 a 12 tonnellate prima vigenti; nelle sole tariffe eccezionali della piccola velocità si è mantenuto talvolta il peso minimo pari alla portata dei carri forniti, quando cioè si tratta di merci che si trasportano normalmente in grandi masse (zucchero greggio destinato alle raffinerie, barbabietole ecc.), di cui lo speditore ha sempre molta disponibilità. Sono state mitigate le sopratasse per gli oggetti di straordinario peso, in considerazione del più intenso movimento di tali merci, della maggiore disponibilità di carri di grande portata e dei migliorati mezzi di carico. Si è mantenuto il regime di favore a vantaggio del carico misto (groupage). Sono state abolite le tariffe interne sicule fondendole con quelle continentali, risultandone per il traffico isolano alcuni vantaggi e alcuni danni che in complesso si equilibrano; sono state abolite le tasse speciali per i porti equiparandosi questi alle stazioni interne: così sono venute a cessare le divergenze di trattamento fra gli scali marittimi che furono sinora fonte di lagnanze da parte del pubblico e di competizioni fra porto e porto ed anche causa di difficoltà nella determinazione esatta dei prezzi di trasporto: l'adozione del nuovo regime uniforme importa una lieve diminuzione negli introiti complessivi. Sono state semplificate le disposizioni relative al servizio attraverso allo Stretto di Messina e sono state abolite le tariffe locali non aventi più ragione di essere mantenute, sia perchè scarsamente utilizzate o perchè erano cessate le ragioni di concorrenza che le provocarono: sono state mantenute molte fra le tariffe eccezionali volte a favorire il traffico di date merci spesso a facilitare il trasporto dei prodotti del suolo dal Mezzogiorno al Settentrione, o inversamente o per articoli da impiegare a vantaggio dell'agricoltura meridionale; si sono semplificate le tariffe per il bestiame e per i veicoli, trasformandole da fisse e costanti in decrescenti, secondo il sistema belga; i nuovi prezzi sono informati al principio di compensare più adeguatamente l'amministrazione allorchè trattisi di spedizioni di pochi capi ed a brevi percorsi e di favorire, invece, il pubblico con prezzi più bassi a mano a mano che i carri sieno meglio utilizzati con un maggiore numero di capi che percorrano distanze più lunghe. Dalla riforma risulta, in base a calcoli approssimativi, un maggiore gravame per il commercio in confronto con le tariffe vigenti pari al 5.72 % per la