

L'istituzione dell'assegno ferroviario anticipato

I. — LA CONSEGNA DELLA MERCE NELLA COMPRA-VENDITA TRA PIAZZE DIVERSE.

Nella esecuzione dei contratti di compra-vendita, la consegna della cosa venduta costituisce, ovviamente, una delle fasi più importanti, se non altro perchè il prezzo convenuto è pagato, di regola, *dopo* che essa ha avuto luogo.

Il modo e il momento della sua effettuazione non presentano, in genere, singolarità se la vendita ha luogo sulla stessa piazza; mentre per la vendita su altre piazze, si devono porre in evidenza taluni tratti particolari.

La vendita a distanza implica infatti, normalmente, l'intervento di un vettore. Orbene, i principi del diritto — che anche il nostro Codice civile riporta all'art. 1510 — assicurano al venditore che egli *si libera dell'obbligo di consegnare con la effettuazione della spedizione*; ma gli consentono pure di affermare, nei confronti del compratore, che, avendo spedito, è come se avesse *compiuto la consegna*?

Dato che al possesso perduto per il mittente-venditore non si accompagna o, meglio, non si accompagna ancora l'acquisizione del possesso da parte del destinatario-acquirente, la conclusione non può che essere negativa.

Per di più è da tener presente che il mittente conserva *ancora* la facoltà di disporre della cosa durante il trasporto; e questa facoltà gli appartiene fino al momento in cui, arrivata la cosa a destinazione, il destinatario non ne richieda la consegna e paghi al vettore i crediti a lui derivanti in conseguenza dell'eseguito trasporto.

Quindi, aver eseguito la spedizione non significa ancora aver consegnato nè — ciò che ha più importanza — aver titolo al pagamento del prezzo, se questo è, come di regola, legato strettamente alla consegna.

Questo ritardo nel «realizzare» ha costituito da tempo una gravosa difficoltà per i ceti commerciali e, per molti commercianti di modeste risorse, spesso la causa della rinuncia a vendere; perchè spedire significa spesso anticipare spese di raccolta del prodotto, spese di imballaggio e spese per portare la merce

sul luogo ove il vettore potrà caricarlo sul suo mezzo, e, inoltre, pagare anche il vettore.

La questione ha importanza particolare per i trasporti ferroviari; e nei confronti di questi ultimi la esamineremo nelle righe che seguono.

2. — L'ATTEGGIAMENTO DEI CETI COMMERCIALI NEI CONFRONTI DEI TRASPORTI FERROVIARI.

I ceti commerciali, in attesa di soluzioni integrali e ineccepibili, quando assillati dalla necessità, hanno fatto e fanno ricorso ad un ripiego molto semplice: l'invio all'acquirente destinatario del duplicato della lettera di vettura.

In realtà, lo speditore che si privi di questo documento, si preclude anche la possibilità di esercitare qualsiasi diritto sulla merce in corso di trasporto; e questa sua situazione consente al compratore di pagargli subito, con tutta tranquillità, il prezzo della merce.

Ma può considerarsi questa una soluzione soddisfacente?

È da notare che la consegna non diviene perfetta neanche in tal caso, perchè la trasmissione del duplicato non costituisce affatto trasmissione dei diritti reali ad esso connessi.

Inoltre, il sistema dà luogo a situazioni imbarazzanti ogni qualvolta, per interruzione di linea o smarrimento della merce oppure per prolungate giacenze all'arrivo, il mittente sia richiesto, dalla ferrovia, di istruzioni oppure debba intentarle azioni per risarcimento di danni, in ordine alle quali egli ha bisogno di presentare il duplicato a legittimazione del suo agire (1).

Conclusione logica e inevitabile di questo stato di cose è stata la richiesta da parte dei ceti commerciali

(1) Nei trasporti internazionali, secondo l'ultima Convenzione di Berna (1° marzo 1956), il destinatario può avere il diritto di modificare il contratto di trasporto (e quindi quello di dare le disposizioni occorrenti nel caso di anomalie), ma limitatamente al percorso nel territorio del paese di destinazione e sotto l'osservanza di certe condizioni (anzitutto quella che il mittente gli abbia concesso questa facoltà con annotazione esplicita e formale sulla lettera di vettura e poi che lo stesso mittente non abbia preso a suo carico le spese incrementi al trasporto nel paese di destinazione).

alle ferrovie, di istituire un documento di trasporto che permettesse di cedere subito, e cioè appena intervenuta l'accettazione della merce al trasporto, i diritti sulla merce.

3. — L'ATTEGGIAMENTO DELLE FERROVIE NEI CONFRONTI DELLA RICHIESTA DI ISTITUZIONE DELLA LETTERA DI VETTURA ALL'ORDINE.

Che cosa è anzitutto la lettera di vettura all'ordine la cui istituzione veniva reclamata dagli utenti?

Dalla sua denominazione si potrebbe essere indotti a ritenere che la lettera di vettura all'ordine sia un documento che permette al beneficiario, in questo caso il destinatario, di trasferire i suoi diritti ad altre persone come egli trasferirebbe quelli inerenti ad una cambiale, cioè, mediante semplice girata.

In realtà, come si è visto, il problema della cedibilità concerne i diritti temporanei ma esclusivi del mittente, in quanto è proprio da questa cedibilità che deriva la possibilità di incassare il prezzo della merce *prima* che questa giunga a destino e sia ritirata (o almeno svincolata) dal destinatario-acquirente.

Quindi, più chiaramente, la richiesta era quella di creare una lettera di vettura con *duplicato all'ordine*.

Le ferrovie — che in realtà temevano lunghe giacenze della merce sui carri o nei magazzini delle stazioni di arrivo — opposero difficoltà di carattere giuridico.

Se si perde il documento che contiene le girate, come si risolve la situazione che viene a crearsi? Se occorrono disposizioni dal mittente nel caso di impedimento alla continuazione del trasporto, dove e come rintracciare il nuovo avente diritto?

Queste ed altre ragioni consimili furono per lungo tempo le armi di cui si valsero le ferrovie per respingere le richieste del commercio.

Esse ritennero tuttavia ad un certo momento di desistere da questa linea di condotta, non completamente convincente, per dedicarsi, con buona volontà, alla creazione del nuovo documento.

Gli sforzi delle varie ferrovie europee ebbero la loro migliore dimostrazione alla 4ª Conferenza di revisione delle Convenzioni internazionali di Berna, tenutasi a Roma nel 1933.

I progetti più importanti furono due:

— quello presentato dagli Stati esercenti le linee ex Südbahn, e cioè l'Austria, l'Italia, l'Ungheria e la Jugoslavia, avente come caratteristica fonamen-

tale la trasmissibilità dei diritti reali sulla merce attraverso la trasformazione del duplicato in un documento all'ordine;

— quello escogitato dall'U. I. C. (per necessità di presentazione depositato dall'Olanda e dalla Cecoslovacchia), il quale, pur fondandosi sempre sull'idea che la riconsegna della merce dovesse aver luogo contro la consegna del duplicato, esigeva che il terzo a cui la merce era ceduta, figurasse nella lettera di vettura o come il destinatario originario o come un nuovo destinatario in seguito a intervenuta regolare modificazione del contratto di trasporto.

Poichè le idee manifestate nella discussione furono discordanti, si fece ricorso alla cosiddetta « clause de latitude », che gli stessi autori del progetto DOSAG avevano predisposto e il cui testo venne poi riprodotto nell'art. 61 della C. I. M. (Convenzione Internazionale Merci di Berna).

Si ammise con la cosiddetta *clause de latitude* che due o più Stati o ferrovie potessero adottare condizioni particolari e un documento diverso da quello normale:

a) per i trasporti con documento di trasporto negoziabile;

b) per i trasporti da consegnare solo contro rilascio del duplicato.

Riproducendo, con questa elencazione, rispettivamente il punto di vista U. I. C. e quello delle ferrovie esercenti le linee ex Südbahn.

La lettera di vettura all'ordine aveva fatto così il suo ingresso nella C. I. M. sebbene senza una chiara etichetta.

In quanto alla sua diffusione pratica è da ricordare che durante i lavori fu elaborato addirittura un progetto di Regolamento, che dette successivamente luogo alla stipulazione di una Convenzione sottoscritta nel 1934, da un certo numero di Stati, tra cui l'Italia.

Questa convenzione stabiliva due punti essenziali:

1) si doveva intendere con la denominazione di « destinatario », usata nella C. I. M., il « portatore del duplicato della lettera di vettura all'ordine », salvo modificazione esplicita di particolari altre disposizioni;

2) la indicazione prescritta come obbligatoria dall'art. 6, lettera d), della stessa C. I. M. e cioè quella del nome e dell'indirizzo del destinatario, veniva sostituita da quella del nome e indirizzo di una persona (« domiciliatario »), domiciliata nella località servita dalla stazione di destinazione.

Per mancanza però delle ratifiche occorrenti, la Convenzione non poté mai entrare in vigore; e quindi la lettera di vettura all'ordine restò solo nel testo della C. I. M.

È da aggiungere che non venne adottata, come innovazione dei trasporti ferroviari interni, neppure

dai vari Stati che erano convinti assertori della sua utilità.

A ciò debbono avere contribuito sia la minore utilità che, comunque, il nuovo documento avrebbe apportato nei trasporti interni, per la maggior brevità dei percorsi; e, talune vivaci discussioni tra giuristi che continuarono, dopo i lavori accennati, allo scopo di conseguire una sicura e completa disciplina giuridica, le quali, involontariamente, finirono col rinfocolare vecchie preoccupazioni da parte delle Amministrazioni ferroviarie.

Occorreva l'intervento dell'avente diritto?

I portatori successivi del « duplicato della lettera di vettura all'ordine » potevano benissimo essere ignorati dalla ferrovia; vi sarebbe stato il domiciliatario che li avrebbe conosciuti tutti, uno dopo l'altro, eliminando così ogni difficoltà (2).

Ma il progetto non diceva come sarebbe stato informato, a sua volta il domiciliatario: da qui critiche e proposte e quindi le accennate discussioni.

4. - L'ASSEGNO FERROVIARIO E LA SUA EVOLUZIONE.

Mentre la istituzione della lettera di vettura all'ordine non era riuscita ad ottenere la fortuna sperata, una diversa sorte ha avuto l'assegno ferroviario (3).

La ferrovia, in realtà, si era sempre fatta forte di questa istituzione per negare ogni necessità di creare documenti di trasporto speciali: chi vuol esser pagato con sicurezza e con una certa rapidità del prezzo della merce venduta — essa diceva — faccia gravare questo prezzo sul trasporto, dopo di che la merce, con certezza, non andrà nelle mani dell'acquirente-destinatario se non contro il pagamento del dovuto, che la ferrovia gli farà avere con rapidità e sicurezza.

Ma la ferrovia medesima aveva avvertito più volte che il servizio degli assegni ferroviari poteva esser reso più efficiente e sarebbe stato — se perfezionato — più apprezzato e più richiesto.

Come è noto, secondo le disposizioni vigenti presso le ferrovie dello Stato, adottate da molte altre ferrovie secondarie, il vettore, sotto sua responsabilità, non deve consegnare se non riscuote l'assegno; e una volta riscosso il suo ammontare deve, nel termine di 15 giorni (elevati a 20 se trattasi di trasporti in servizio cumulativo), metterlo a disposizione del mittente.

(2) In effetti, il cardine della novità era rappresentato dalla creazione di un nuovo personaggio, il domiciliatario, che doveva risolvere ogni problema.

(3) Presso di noi, il continuo confronto che il vettore ferroviario deve subire rispetto all'automezzo, ha indotto le ferrovie dello Stato a prendere in esame il problema di una modificazione della lettera di vettura tale da esaudire le molteplici esigenze del commercio. Il nuovo documento avrebbe così anche i pregi della lettera di vettura all'ordine di cui si parla nel presente articolo.

Da noi, le ferrovie dello Stato, come vettore di gran lunga il più importante, si sono proposte già qualche anno fa di rendere, anzitutto, più rapida e più facile la riscossione dell'assegno: più rapida, mediante una organizzazione di pagamento centralizzata e meccanizzata; più facile, perchè in luogo del pagamento a mezzo della stazione mittente, che esigeva che il mittente si recasse personalmente alla stazione spesso distante dal suo luogo di residenza (oppure se voleva inviare altra persona, dovesse munirla di particolari documenti ad hoc), si sarebbe inviato un assegno circolare, convertibile in denaro pressochè ovunque o da usare, mediante semplice girata, come denaro.

Questa modernizzazione del servizio è stata realizzata pienamente, con grande soddisfazione della clientela, anche perchè il servizio è stato affidato ad una grande banca di interesse pubblico.

Pur così affinata, la istituzione dell'assegno non poteva considerarsi però equivalente a quella della lettera di vettura all'ordine che, nel suo scopo fondamentale, avrebbe assicurato, col trasferimento immediato dei diritti reali della merce spedita all'acquirente, la riscossione, pure immediata, del prezzo della merce.

Si è così posto in programma dalle ferrovie dello Stato un nuovo e più ardito passo: quello di consentire al mittente la riscossione *anticipata* dell'assegno ferroviario, cioè subito dopo che sia intervenuta la accettazione della spedizione da parte della stazione di partenza.

Evitare al mittente, che abbia necessità di « realizzare », il ricorso a finanziamenti, che oggi, come ognuno sa, sono molto onerosi, è indubbiamente un grande vantaggio che la ferrovia offre ai suoi utenti.

Si osserverà subito che allargando così i vantaggi del suo assegno, la ferrovia si espone, ovviamente, ad un rischio che non le compete come vettore in quanto non può considerarsi strettamente attinente alla sua fondamentale attività. Si tratta di un rischio che rientra più propriamente nel campo bancario: concessione di un finanziamento — sia pure modesto — contro rimborso *se* una certa operazione (il trasporto) va a buon fine.

La soluzione è stata trovata appunto nel campo bancario; è la ferrovia che paga o fa pagare a suo nome e per suo conto l'assegno anticipato ma essa si copre trasferendo il rischio alla banca.

Il cliente che vuol essere ammesso a godere di tale servizio deve produrre una fideiussione a favore della ferrovia, rilasciata da un istituto autorizzato.

Nuova obiezione: se il cliente deve chiedere l'intervento di una banca appunto perchè la ferrovia possa essere rimborsata da questa in tutti i casi in cui il destinatario non paghi l'assegno e il mittente non sia pronto a restituire — nel caso — l'importo, dovrà pagare alla banca questo servizio. E dove il vantaggio, allora?

Risposta: il vantaggio risiede nel fatto che la « esposizione » della ferrovia, ovvero la necessità di una copertura del rischio mediante la fideiussione, è limitata al breve tempo (meno di due settimane) in cui si compie il ciclo delle operazioni relative all'assegno, dalla richiesta che ne fa il mittente alla partenza della spedizione, al ricevimento del suo ammontare (o, nel caso, al ricevimento, rassicurante, che l'assegno è stato pagato dal destinatario). Il rischio è di breve durata; e la somma per la quale la banca si è resa garante a suo favore diviene disponibile per una successiva operazione.

Un esempio chiarirà meglio questo punto essenziale.

Se l'utente grava ogni giorno una sua spedizione di un assegno di 100 mila lire e in 10 giorni, supponiamo, la ferrovia è in grado di conoscere se il destinatario lo ha pagato, sarà sufficiente una fideiussione di 10 volte 100 mila lire per poter effettuare ogni giorno e *per tutto l'anno*, una spedizione con riscossione anticipata di 100 mila lire; le 100 mila lire, diciamo

così, di fido per l'assegno riscosso anticipatamente al 1° giorno non costituiranno più all'undicesimo un rischio e saranno di nuovo disponibili per la spedizione dell'undicesimo giorno appunto, quelle del 2° giorno, disponibili come nuovo fido per il dodicesimo giorno e così via, in modo rotativo.

L'utente potrà far rilasciare la fideiussione a favore delle F. S. da una qualsiasi delle Banche di diritto pubblico o di interesse nazionale e potrà scegliere lui stesso la banca (che potrà essere un'altra qualsiasi) da cui ricevere il pagamento anticipato degli assegni.

Concedendo questa libertà agli utenti, le ferrovie dello Stato offrono anche la possibilità alla intera organizzazione bancaria nazionale di inserirsi nel circuito di queste operazioni, realizzando una forma più progredita di collaborazione ferrovia-utenti-banche, che ben si intona con gli orientamenti del nostro tempo, caratterizzati da impieghi sempre più complessi di organizzazioni e mezzi diversi per il raggiungimento di scopi sempre più vasti.

A. CANDELI