

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

SCIENZA ECONOMICA, FINANZA, COMMERCIO, BANCHI, FERROVIE, INTERESSI PRIVATI

Anno VII — Vol. XI

Domenica 8 Febbraio 1880

N. 301

## LE TARIFFE FERROVIARIE INTERNAZIONALI

Una delle grandi questioni che si agitano oggi nel mondo economico, specialmente dopo le recenti disposizioni che il principe di Bismarck fece attuare nell'Impero Germanico, è quella delle tariffe ferroviarie e soprattutto delle tariffe internazionali e del servizio cumulativo. E non è a dire come dell'argomento, certo molto serio ed importante, si servano i fautori del protezionismo ed anche i troppo tiepidi sostenitori della libertà commerciale, sia per combattere, sia per mettere in dubbio la verità e la efficacia di quelle teorie economiche ormai rese assiomatiche per la scienza.

E sono frequenti gli scritti, nei quali si dimostra, con una certa apparenza di verità, come la libera concorrenza nei trasporti sia causa di decadimento delle industrie nazionali, come i prodotti esteri diventino accessibili ai consumatori più dei prodotti nazionali e come pertanto sia non solo necessario, ma equo, doveroso, usare delle tariffe ferroviarie per proteggere la produzione nazionale.

L'on. Luzzatti nella *Nuova Antologia* e molti altri con articoli o pubblicazioni di vario genere, o con dichiarazioni alla Commissione d'inchiesta sul servizio ferroviario, hanno cercato di far persuaso il mondo intero che i mali esistono; li hanno determinati, esposti ed analizzati, ed hanno concluso che, non già per bramosia di protezionismo, ma solo per amore della industria nazionale, conviene metter freno a questo spostamento degli interessi economici, a questa gara tra le industrie dei diversi Stati, le quali cercano di invadere i mercati che, per ragioni geografiche, dovrebbero esser chiusi per loro.

Abbiamo ponderatamente lette le ragioni, che vennero esposte da questi caldi sostenitori della industria nazionale, e, malgrado tutta la nostra buona disposizione di lasciarci convincere, ne abbiamo tratte delle conclusioni, le quali sembreranno forse non essere altro che la riproduzione elementare dei principii della scienza economica, ma che tuttavia, forse appunto per questo, rimangono là inconcussi, fermi e caposaldi, a signacolo della verità, nè, dalle discussioni che si sono fatte, ci pajono smossi.

Perchè si produce? — Pel vantaggio dei produttori o pel vantaggio dei consumatori? Evidentemente la produzione non è che un effetto del bisogno manifestatosi o che si può manifestare, quindi tutto l'intento della economia di uno Stato deve essere uno solo: far in modo che il consumatore abbia il maggior vantaggio possibile. Una produ-

zione la quale non raggiunga lo scopo di saper contentare il consumatore, sia per la qualità sia per il prezzo, non ci rappresenta altro che una speculazione, una intrapresa sbagliata. — Il consumatore, il quale nel prodotto cerca solo il soddisfacimento di un bisogno, in questo atto non pensa all'industria nazionale od estera, ma segue un impulso che appartiene a tutta quanta la razza umana, un impulso che è cosmopolita, quello di ottenere *il più ed il meglio col meno*. Impulso del resto che governa e domina lo stesso produttore, il quale non pensa punto al vantaggio nazionale od a quello di altri Stati; ma vende la sua merce dove può ottenere *il più ed il meglio col meno*. — Ora una industria estera può dare ai consumatori italiani una quantità e qualità, ad esempio di stoviglie, per 100 lire, nel mentre gli stessi consumatori non potrebbero avere quella stessa quantità e qualità della industria italiana, sia pure in causa delle tariffe ferroviarie, le quali, per mezzo del servizio cumulativo, facilitano la importazione in Italia di questi prodotti, se non per lire 120. Ora, dicesi oggidì, questa è una mostruosità; il consumatore preferisce la industria straniera, eppertanto la industria nazionale langue o perisce, dunque cerchiamo che per mezzo delle tariffe ferroviarie la industria italiana goda gli stessi vantaggi della industria estera. E sin qui, in verità, nulla havvi di biasimevole.

Ma egli è che per moltissimi casi, o quando non si possa o quando non si voglia ottenere queste facilitazioni pella industria nazionale, si cerca il mezzo perchè la industria estera abbia le stesse, e forse maggiori difficoltà della industria italiana, la quale possa così fare a quella una vantaggiosa concorrenza.

E il risultato? È questo: che il consumatore non potrà più avere la stessa quantità e qualità di stoviglie per lire 100, ma dovrà pagarne 120 e forse più. — È dunque sacrificato il consumatore pel solo vantaggio del produttore, in altri termini si vuole che il consumatore assicuri i rischi del produttore. Che se il fatto ci si presenta nel senso inverso: se ad esempio il produttore italiano trovi che il suo prodotto, per qualsiasi causa, sia maggiormente pagato all'estero, proviamoci a dire: — impedita la esportazione, imperocchè il consumo nazionale ne soffre un rincaro... allora gridasi contro al protezionismo ed invocasi la libertà del commercio.

Nei due casi è sempre sacrificato il consumatore, il quale è da tutti, a cominciare dagli economisti, troppo spesso dimenticato per lasciar largo campo di studi e di tutela al produttore.

Il vantaggio che da questi mascherati protezionismi ritrae il produttore è però di gran lunga superato dalla perdita che fa il consumatore, il quale deve pagare un prezzo maggiore per ottenere il sod-

disfacimento di un bisogno che domanderebbe, senza di ciò, un sacrificio minore.

Ma ammettiamo per un momento, ed il lettore che conosce i nostri principii comprenderà che ammettiamo senza concedere, ammettiamo che il Governo debba tutelare la industria nazionale ed impedire che essa sia soffocata e vinta dalla produzione estera, anche se da questa tutela debba venire un danno ai consumatori. Stanno poi i lamenti che vengono innalzati al cielo contro le tariffe ferroviarie internazionali, hanno questi lamenti tanta verità nella loro sostanza, quanta ne hanno in apparenza? — Ne dubitiamo.

Le tariffe ferroviarie internazionali e di transito, si dice, sono, tanto in via assoluta che in via relativa, più miti delle interne, talchè favoriscono le esportazioni estere a danno del commercio e delle industrie nazionali. Talvolta il prodotto estero, in causa delle tariffe ferroviarie, può giungere su di un punto del territorio italiano a più buon mercato di quello che può giungervi la merce nazionale; tal altra la merce di uno Stato può attraversare uno Stato vicino ed arrivare ad un terzo Stato più a buon mercato di quello che potrebbe giungervi la merce dello Stato attraversato. E per fare degli esempi: un prodotto, in causa delle tariffe ferroviarie, può costare meno nel trasporto da Trieste a Milano che da Venezia a Milano, quantunque Venezia sia più vicina a Milano, che non Trieste di quasi 200 chilometri; oppure un prodotto può dalla Svizzera giungere in Danimarca attraversando la Germania con meno spesa di un prodotto che esca da una fabbrica tedesca, perchè il servizio di transito e quello cumulativo rendono mitissima la spesa di trasporto a grandi distanze.

Ecco i fatti che si lamentano, ecco gl'inconvenienti che si denunciano al pubblico, appassionandolo e dimostrandogli la necessità di toglier queste anomalie, le quali mutano la situazione geografica dei paesi e sconvolgono le economie nazionali; ecco i fatti che suggerirono al Cancelliere dell'impero germanico di denunciare le convenzioni di servizio cumulativo tra le ferrovie tedesche e quelle austro-ungariche, e di mettere in attività una tariffa ferroviaria la quale distrugga tutti questi *privilegi*, che la libera concorrenza dei mezzi di trasporto, aveva saputo creare.

E noi non neghiamo certamente che queste considerazioni manchino d'importanza o di verità, ma ci domandiamo: sono esse vere anomalie, veri privilegi o sono il solo risultato di un assioma indiscutibile e di una legge inevitabile che il produttore, il quale ha maggiori mezzi, maggiore abilità, più sagacia, più avvedutezza, guadagni di più?

Guardate, ci si dice! la Francia potrà inviare i suoi prodotti a Napoli, più a buon mercato che non lo possano fare la Lombardia ed il Piemonte; — le merci francesi passeranno il Cenisio, il Brennero o la Pontebba ed andranno nell'Austria-Ungheria con minor spesa di quello che abbisognerà alla merce italiana!

Ecco le cause per cui la nostra industria non risorge, non fiorisce. Chiudiamo la porta alla merce estera!

Ma, diremo alla nostra volta, perchè il prodotto italiano non profitta delle stesse agevolezze per andare in Francia, nella Spagna, nella Germania, nella Russia ecc.? Questo servizio cumulativo, che accorda così basse tariffe, è ad uso esclusivo delle altre nazioni, o può essere usufruito anche dai nostri pro-

duttori? E poichè non si può rispondere affermativamente se non alla seconda parte della domanda, convien concludere che se la nostra industria languisce e non fiorisce, non è già perchè le tariffe ferroviarie le impediscano uno sfogo e le tolgano i mercati, ma perchè essa è inferiore alle industrie estere, o perchè, quelle delle nostre industrie, le quali sono soffocate dalle estere, hanno un costo di produzione in Italia maggiore che non lo abbiano negli altri paesi. — Se ciò non fosse, per la stessa ragione che i prodotti della industria ceramica di Metlach possono giungere fino a Napoli, meglio dei prodotti di Milano, quelli di Milano potrebbero, col mezzo del ribasso delle tariffe ferroviarie, giungere a Berlino meglio dei prodotti di Metlach; — e la merce che da Trieste va a Milano con meno spesa che non sia da Venezia, potrebbe da questa città, per la stessa ragione, giungere a Vienna od a Pest!

Ed è tanto vero quello che noi diciamo, che se leggiamo gli scritti che in questi tempi vedono la luce sull'argomento, troviamo lamentato: che perdono le industrie francesi, perchè le germaniche fanno la concorrenza e con maggiori vantaggi; perdono le germaniche di fronte alle francesi, italiane ed austro-ungariche; perdono le austro-ungariche di fronte alle germaniche, alle russe ecc.; tutti perdono e nessuno guadagna! Il che vuol dire che le ferrovie, le quali hanno facilitate le comunicazioni, ed il progresso della civiltà, il quale ha meglio legati tra loro i popoli, produssero che il commercio non senta più gli ostacoli della geografia nè quelli dei confini politici degli Stati, ma tenda a spostarsi ed oscilli, tentenni, per adagiarsi quindi in una condizione non artificiale, non sforzata, non imposta, ma secondo un vero concetto economico: — quello che ciascun luogo abbia le industrie che per clima, geologia, geografia, abitudini di razze ecc., meglio gli compete. E tuttociò che s'inventa, sia sotto il nome di dazio doganale, sia sotto il nome di tariffe internazionali, sia sotto qualsiasi altro, per impedire gli effetti del libero commercio, è una denaturazione, la quale darà sempre campo ad anomalie ed a danni non lievi nello svolgimento delle forze economiche dei paesi.

E noi temiamo in verità che tutto il secreto di questi danni che si lamentano, specialmente in Italia, derivino soltanto dal fatto della nostra debolezza di fronte ai mezzi ed agli ardimenti degli altri popoli. E perchè i bambini acquistino forza nelle gambe e si tengan ritti, diceva un valente medico, conviene che sentano tutto il peso del loro corpo e cadano sovente; non già che sien sostenuti con le stampelle o con altri mezzi; ciò li abituerà ad un equilibrio fittizio che riescirà fatale allo sviluppo del loro corpo.

Rispondendo alla inchiesta sull'esercizio delle ferrovie un industriale milanese, Richard, ebbe a raccontare: « *La fabbrica di Metlach vendette con perdita per molti anni onde impedire la formazione di fabbriche da noi, avendo stabilito di perdere oltre centomila lire all'anno per acquistare il nostro mercato: ecco la nostra condizione.* »

Non sorge spontanea la domanda; perchè i nostri industriali quando seppero questa audace deliberazione della fabbrica di Metlach non contrapposero la perdita di 150 mila lire?

E, a nostro avviso, più che in tutte le quistioni di tariffe, nella risposta a questa domanda sta la causa della nostra condizione industriale.

## IL NUOVO PROGETTO DI TARIFFA GENERALE IN FRANCIA

Sembra che il governo italiano si sia commosso, e non a torto, delle tendenze restrittive a cui è informato il nuovo progetto di tariffa generale francese, la cui discussione è incominciata pochi giorni or sono dinanzi alla Camera dei Deputati di Parigi. Questa nuova tariffa potrebbe porre un inciampo non lieve alla conclusione, sopra basi convenienti, del regime daziario convenzionale, inteso a regolare gli scambi fra l'Italia e la Francia che tutti gli uomini di buon senso credono sia ugualmente reclamato dagli interessi dei due paesi. Ed infatti, stando alle notizie che ci recano i giornali, poichè non abbiamo sotto gli occhi il nuovo progetto di tariffa generale, apparirebbe che i suoi provvedimenti, specialmente riguardo ai prodotti che maggiormente interessano le esportazioni italiane si discostassero assai dai principi di libertà moderata che furono accolti in Francia nel 1860, e che dal 1863 fino ad oggi, tranne un breve periodo d'intervallo l'anno scorso, hanno regolato i nostri rapporti commerciali con quel paese.

Nè ci rassicurano molto le dichiarazioni di ossequio ai principi liberali che si vanno facendo da alcuni ministri; infatti, anco prescindendo dalle notizie di dissensioni che esistono su questo proposito fra i principali membri del gabinetto francese, se osserviamo che in Francia si vive da lungo tempo a forza di opportunismo e che gli uomini di Stato mirando a dar soddisfazione a tutte le tendenze e a non urtare nessuna suscettibilità sono portati il più delle volte a posporre le questioni economiche e finanziarie ad un sentimento di esagerate convenienze politiche, ci sentiamo presi dal timore che essi non sempre abbiano sul labbro l'espressione sincera di un divisamento maturamente deliberato al cui trionfo intendano rivolgere tutta la loro energia e la loro autorità. Avrà il governo forza e coraggio sufficiente per resistere apertamente e risolutamente contro le pressioni degli interessi protezionisti che hanno non scarsa rappresentanza nei due rami del parlamento? O non avverrà piuttosto che, pur protestando altamente, come ha fatto il ministro Tirard nel lungo discorso con cui ha inaugurato la presente discussione parlamentare, delle sue convinzioni libero-scambiste ed affermando in termini generali la convenienza di stabilire la tariffa generale nella stessa misura e sopra le stesse cifre su cui fu assiso il regime convenzionale, inaugurato col trattato del 1860, lasci poi, nella discussione particolareggiata di ogni singola categoria e d'ogni singola voce della tariffa, che s'iscrivano nella legge, tali e quali o solo leggermente modificati, i dazi proposti dalla commissione che l'ha laboriosamente compilata e che sono di gran lunga superiori per moltissimi articoli a quelli attualmente vigenti?

È vero per altro canto che la Commissione parlamentare da cui si parte il progetto, non che gli uomini che trovansi alla testa del governo francese, si sono dichiarati del pari fautori dei trattati di commercio, laonde una convenzione, opportunamente stipulata, potrebbe stabilire un'ampia deroga alla misura dei dazi iscritti nel nuovo progetto; ma ognuno comprende facilmente che, poichè la tariffa generale deve servire di fondamento e di caposaldo alle tariffe convenzionali, gli accordi saranno tanto più

difficili quanto più remoto è il punto di partenza da cui una delle parti prende le mosse alle trattative, e quanto maggiore è la distanza che intercede fra loro. Oltredichè per ottenere dal Parlamento il voto di convenzioni commerciali basate sopra principi temperati, bisognerebbe combattere contro le stesse tendenze che adesso si tratterebbe di affrontare e che diverrebbero forse anco più cupide e tenaci, quando sul terreno della tariffa generale avessero già conseguito una prima vittoria.

Vi ha a questo proposito un passo nella relazione generale del Malézieux, con la quale la Commissione ha accompagnato la presentazione del nuovo progetto al Parlamento, che ci dà seriamente da pensare e che ci sembra una di quelle contraddizioni in cui facilmente cadono coloro i quali desiderano di accaparrare sottano una buona posizione all'opinione da essi sostenuta, senza troppo suscitare i sospetti di chi propugna l'opinione contraria, e cercano di far trionfare la propria volontà simulando disposizioni conciliative, sicuri che quando essa abbia ricevuto esecuzione, resterà difficile agli avversari di cacciarli dal campo occupato. La relazione del Malézieux contiene molti sofismi, che lasciano agli economisti francesi la cura di combattere; vi si dice per esempio che non vi è da preoccuparsi molto della sottile distinzione fra produttore e consumatore, poichè il numero dei consumatori, che non siano al tempo stesso produttori, è infinitamente piccolo, e, se è vero che i prodotti si comprano con i prodotti, è la classe dei produttori che deve essere specialmente favorita. Ma su simili argomenti non è qui il luogo di insistere, ciò che più particolarmente ha fermato la nostra attenzione è l'enumerazione dei criteri che hanno servito alla determinazione dei nuovi dazi e mediante i quali si è preteso valutare con precisione matematica il peso relativo del grado di protezione che doveva accordarsi a ciascuna industria.

Il relatore ci dice che, nello stabilire la misura del dazio la commissione ha fatto successivamente, per ogni industria francese il confronto con le industrie similari e concorrenti all'estero, traendone gli elementi dall'ordine materiale, dall'ordine commerciale, dall'ordine politico e dall'ordine economico. Si è messo in equazione cioè il prezzo e la facilità dei trasporti nei paesi di cui la Francia deve maggiormente temere la concorrenza, il prezzo di costo in ciascuno di essi del carbon fossile, elemento primo di una gran parte delle industrie, gli inconvenienti derivanti al lavoro dal servizio militare, l'abbondanza dei capitali e la maggiore o minore abitudine d'investirli in impieghi industriali, i vantaggi che risultano dalla maggiore o minore libertà assicurata dal regime politico e dalle guarentigie di stabilità che offre il suo ordinamento, l'onere rispettivo nei vari Stati derivante dalle imposte dirette e indirette che prendono di mira l'industria, ovvero rincarando il costo della vita materiale, pesano sugli operai e sul prezzo della mano d'opera, la data più o meno remota dello stabilimento delle varie industrie nei diversi paesi, data che ha tanta influenza sulla saldezza delle loro radici. Relativamente all'industria inglese si è tenuto conto anco dei vantaggi che le somministrano la diffusione e l'antichità delle sue relazioni commerciali, le quali, assicurandole il possesso di mercati ragguardevoli, stimolano la produzione, permettono di specializzare la fabbricazione, di produrre sopra

vastissima scala e quindi a miglior mercato. Dopo aver dato un valore scrupolosamente esatto a tutti questi coefficienti, senza dimenticarne alcuno, si sono eseguite esattamente le operazioni di calcolo, si sono tirate le somme ed il risultato ottenuto è precisamente il dazio che è stato determinato nel progetto di tariffa. Così si è cercato di stabilire un giusto equilibrio fra le diverse industrie francesi e le industrie straniere concorrenti. E anzi la commissione si è attenuta piuttosto al disotto che al disopra del limite necessario a stabilire questo equilibrio, poichè tralasciando di accennare che il progetto è infinitamente più liberale dei sistemi vigenti in Inghilterra ai tempi di Cromwell e di Pitt è certo ch'esso è anco più liberale del sistema che vige attualmente agli Stati Uniti d'America e in molti altri paesi; si può dire addirittura che nelle circostanze attuali è una tariffa veramente moderata, e per usare le parole testuali della relazione si può dire ch'essa non stabilisce una diga destinata ad impedire l'introduzione dei prodotti stranieri, ma piuttosto un rastrello calcolato in guisa da lasciare allnure le importazioni in copia sufficiente per mantenere un livello ragionevole dei prezzi sul mercato interno, per stimolare le industrie nazionali e per vivificarle senza però annegarle, senza soffocarle e farle perire. »

È assai sorprendente che dopo averci narrato questo processo di elaborazione, il relatore soggiunga che questa tariffa è stata fatta in vista dei futuri trattati e può sussistere in aspettativa della loro stipulazione. Ma una volta stipulate delle nuove convenzioni commerciali e fatte agli Stati esteri le concessioni ch'essi possono domandare in cambio di congrui compensi, tutta questa bene architettata armonia rimane sconvolta; tutti i coefficienti rigorosamente stabiliti e i calcoli fatti in base ad essi vanno all'aria. Sta bene che il relatore avverta le varie industrie, che esse hanno il dovere di fare dei sacrifici per un interesse superiore. Ma chi sarà giudice di questo interesse? Quale sarà l'industria che consentirà a vedere devastato il proprio campo, per concedere ad una industria diversa il mezzo di allargare il suo? Quale sarà un interesse superiore: quello delle industrie metallurgiche che esigeranno non venga demolito l'edificio così penosamente costruito per la loro protezione o quello delle industrie tessili che reclameranno i mezzi di espandere all'estero la propria attività? Con quali criteri dovrà dirimersi questa nuova rivalità che si sarà così creata? Evidentemente chi legga fra le linee della relazione Malezieux vi vede spiccar chiaro il concetto che la nuova tariffa debba formare la legge comune degli scambi internazionali della Francia e v'indovina di leggeri la speranza che essa o escluda la possibilità di stabilire accordi commerciali con le nazioni estere o anco se tali accordi rimangano tuttavia possibili, crei tali difficoltà ai negozianti da ritardarne la conclusione in modo che la tariffa stessa si renda provvisoriamente applicabile; allora, una volta che gl'industriali si siano acconciati al suo regime e la tengano ben stretta nelle mani diverrà anco più difficile il fargliela abbandonare e si restringerà viemmaggiormente il limite delle concessioni a cui il governo si sentirà autorizzato di accondiscendere.

Ecco frattanto, quali ci vengono segnalate dal *Sole* di Milano, le modificazioni introdotte nella nuova

tariffa sopra alcuni degli articoli principali della esportazione italiana in Francia.

Il dazio de' buoi e de' tori sarebbe portato da Lire 3. 60 a 6 per capo; quello delle vacche da Lire 1. 20 a 4; quello dei giovenchi e torelli da L. 1. 20 a 2; il dazio dei vitelli da 30 a 50 centesimi; quello del bestiame ovino da 30 centesimi per capo a L. 1. 50; quello dei maiali da 30 centesimi a L. 1. 50. Siccome l'Italia è la più forte importatrice di bestiame grosso in Francia e fa eziandio un'esportazione ragguardevole di bestiame ovino e porcino, così questi aumenti debbono preoccuparci vivamente.

All'esenzione si sostituisce, per la carne fresca da macello il dazio di L. 1. 50 per quintale, e per la selvaggina quello di L. 20. Anche i grassi erano esenti ed ora si propone che il sego sia soggetto al dazio di L. 6 per quintale. Le uova, delle quali l'Italia fa larghissima esportazione, non godrebbero più della franchigia; ma sarebbero colpite dal grave diritto di dieci lire per quintale. I dazi sui formaggi da 3 e 4 lire per quintale (secondo che si tratti di formaggi di pasta molle o duri) sarebbero raddoppiati; il burro, fresco o fuso, che finora era esente, pagherebbe il dazio esorbitante di 13 lire per quintale.

Non solamente si porta il dazio del riso da 50 centesimi a lire 1. 20 per quintale, ma gli si dà un carattere differenziale, riserbandolo ai risi europei (che vuol dire italiani) e ammettendo il riso esotico col dazio di 60 centesimi.

Il dazio delle paste è portato da 3 a 6 lire, dando così un ultimo colpo alla nostra esportazione, già posta a repentaglio dalla sempre crescente concorrenza delle fabbriche francesi.

Il dazio degli agrumi da 2 è cresciuto sino a quattro lire, ma ciò poco monta, perchè i nostri aranci e limoni non vanno in Francia. Invece è enorme l'aumento per i fichi secchi e l'uva secca, di cui noi facciamo largo commercio. Il diritto è portato da 30 centesimi a 6 lire per quintale!

Il vino, che ha già dovuto sostenere un primo aumento di dazio da 30 centesimi a lire 3. 50, sarebbe poi tassato lire 4. 50; con questo di più, che andrebbe soggetto al pagamento dei diritti sull'alcool per tutti i gradi oltre il 12°; la qual cosa aggraverebbe notabilmente i nostri vini delle provincie meridionali.

Non facciamo cenno, soggiunge il *Sole*, di altre modificazioni di minore importanza. Il già detto dimostra come sia dovere del Governo di adoperarsi, affinchè la nostra produzione non abbia a subire un trattamento tanto sfavorevole.

## LA TRASFORMAZIONE DEI MEZZI DI TRASPORTO

Il sig. A. de Foville, antico allievo della scuola politecnica, professore alla Scuola di Scienze politiche di Parigi e direttore del Bollettino di Statistica e di legislazione comparata, ha pubblicato un libro che sarà accolto con singolare interesse, come quello che ci pone sott'occhio i meravigliosi progressi della forza di locomozione nel nostro secolo, e ci fa toccare con mano i grandi benefizi economici e sociali che ne sono derivati e ne derivano, non dimenticando nessuna parte del problema. Onde cre-

diamo che i nostri lettori ci sapranno grado, se noi ne faremo un accurato esame con sufficiente larghezza.

Se il movimento si può concepire e incontrare al di fuori della vita, non c'è quaggiù vita possibile senza movimento. In ogni creatura animata voi trovate il movimento interno e il movimento esterno. La vita sociale non sfugge alle leggi del moto. Anco qui avete il movimento interno da cui scaturisce la ricchezza di un paese e il movimento esterno che consiste nel commercio internazionale. Dopo avere ricordato la scettica incredulità colla quale anche uomini sommi accolsero l'invenzione della locomotiva, ed avere poi osservato che oggi nessuno mette più in dubbio che la grande invenzione sia destinata a modificare profondamente l'avvenire dell'umanità, l'Autore si domanda se proponendosi di analizzare metodicamente le molteplici conseguenze di questa conquista, egli si voti fatalmente ai luoghi comuni. Così non credè l'Accademia delle scienze morali e politiche, che pose il tema a concorso e che, aggiungeremo noi, ha meritamente premiato il libro del sig. A. de Foville. Non basta infatti proclamare l'importanza economica e sociale dei nuovi mezzi di trasporto; bisogna precisare e misurare i risultati ottenuti per potere prevedere i futuri. Il compito non è facile in un secolo che ha veduto sorgere insieme tanti nuovi elementi di progresso e di civiltà, ciascuno dei quali ha esercitato una notevole influenza sui fatti sociali, tantochè riesce malagevole dare a ciascuno ciò che merita. Ad esempio il commercio internazionale da 50 anni in poi si è rapidamente sviluppato. Quali ne sono state le cagioni? Diverse senza dubbio. Ma qual'è la parte di ciascuna? *That is the question*. Non si saprebbe rispondervi con precisione matematica. Nondimeno il sentiero è tracciato; però resta molto da fare e il momento è propizio per uno studio di questo genere. Le grandi reti sono terminate nei principali paesi d'Europa. L'idea del riscatto per parte dello Stato si affaccia qua e là. Dappertutto si vogliono costruire nuove strade ferrate. L'Autore nell'affrontare il problema, adotta una semplice divisione pel suo lavoro. Ogni rivoluzione porta due specie di conseguenze: 1° conseguenze dirette e immediate 2° conseguenze indirette che derivano a poco a poco e successivamente dalle prime. È così anche di una rivoluzione economica come quella a cui le strade ferrate hanno dato luogo. Il perfezionamento dei mezzi di locomozione ha dapprima prodotto l'acceleramento dei trasporti, e la riduzione del loro prezzo. Ma bisogna poi studiare l'influenza che ha esercitata sui prezzi di tutte le cose e sulla prosperità generale sul movimento della popolazione, sui costumi, sulle arti, sulla politica internazionale. Il ch. Autore si propone di esaminare la questione di fronte ai popoli civili, ma più particolarmente di fronte alla Francia.

Nella prima parte l'A. tocca dell'acceleramento dei trasporti che è quasi sempre il primo effetto dei progressi delle vie e mezzi di locomozione. I nostri lettori comprendono come in un libro di questo genere abbondino i dati sempre importanti, ma che d'altra parte noi non possiamo limitarci che a qualche tratto più saliente. Diremo bensì che è sommamente curioso vedere come le cose si passavano nei tempi andati. Quando poi si arriva alle strade

ferrate, si trova che la locomotiva di Stephenson poteva rimorchiare un peso di 15m. chil. a ragione di 6 leghe all'ora, e che senza carico poteva percorrere nello stesso tempo 10 leghe; ciò sembrava enorme, eppure era ben poco di fronte ai risultati che si poterono ottenere più tardi. La rapidità del viaggio dipende non tanto dalla velocità dei treni, quanto dall'essere la linea che si percorre più diretta, il che avviene quando le vie si moltiplicano.

Oggi la rete totale dell'Europa oltrepassa i 150 mila chilometri, le altre parti del mondo hanno insieme un numero di chilometri di ferrovie anche più considerevole; i soli Stati Uniti circa 130,000 e l'India inglese 13,000. Nel 1873 il *Globe* di Londra pubblicava un quadro comparativo della velocità dei treni diretti su diverse linee d'Europa. Ecco alcune cifre:

Londra a Bristol . . . . .	75	chil. all'ora
Id. a Chester . . . . .	66	»
Id. a Manchester . . . . .	61	»
Parigi a Bordeaux . . . . .	54	»
Id. a Marsiglia . . . . .	52	»
Lipsia a Dresda . . . . .	49	»
Bologna a Brindisi . . . . .	46	»
Pietroburgo a Varsavia . . . . .	40	»
Bruxelles a Colonia . . . . .	39	»
Vienna a Monaco . . . . .	39	»

L'Inghilterra è il solo paese dove l'esercizio delle ferrovie sia molto perfezionato; la Spagna è il paese più indietro. La velocità massima, comprese le fermate, varia in Spagna da 23 a 33 chilometri, in Francia da 53 a 63, in Inghilterra da 50 a 80. A queste velocità massime corrispondono delle velocità effettive che giungono fino a 75 chil. Sulla linea dell'Est, fino a 80 e 90 su quella di Bordeaux e fino a 100 fra Londra e Bristol. I convogli americani ordinariamente non danno più di 30 chil. all'ora, comprese le fermate. Un solo dà 60 chilometri. Quanto poi alla influenza che esercitano nuove linee che vengono a serrare più fortemente le maglie della rete, a parte la questione della distribuzione quadrata o triangolare, si può calcolare un aumento del 15 per cento nella rapidità dei viaggi.

Fin qui dei treni di passeggeri. I treni merci non giustificano che troppo, anche in Francia, il nome di piccola velocità. Vero che in generale fanno da 20 a 30 chil. all'ora, o mai meno di 15; ma che importa?

« *Rien ne sert de courir, il faut partir à point* » qualcosa si è fatto, ma non abbastanza.

Prendendo la tariffa regolamentare delle compagnie ferroviarie francesi, si trova che la spesa del viaggio è presso a poco la metà della spesa chilometrica che doveano sopportare rispettivamente cogli antichi mezzi i ricchi, la gente comoda, i poveri, attese le tre classi sulle ferrovie. Qui l'Autore ci dà cifre importanti circa il prezzo medio e le tariffe; ma ci è impossibile di seguirlo. Noteremo piuttosto che dalla brevità dei viaggi attuali risulta una riduzione di spesa apprezzabilissima. *Time is money*. La cifra è difficile a calcolarsi, poichè bisogna tener conto di molti elementi e particolarmente del fatto che anche le linee costruite dalle compagnie devono tornare dopo 99 anni in proprietà dello Stato, e quindi i redditi devono bastare non solo a coprire le spese d'esercizio, ma anche l'ammortamento del capitale immobilizzato, mentre le strade nazionali

erano somministrate gratuitamente a chi le percorreva. Con tutto questo l'economia vera che il vapore arreca ai viaggiatori da 57 0/10 giunge a 60 0/10. Nel 1877 s'incassarono 250 milioni in Francia pel trasporto delle persone; le strade ferrate, si può credere, hanno per questo solo capo risparmiato alla Francia 375 milioni. I risultati variano naturalmente secondo le condizioni dei vari paesi, ma il fatto rimane universale. Ed esso si riproduce pel prezzo dei trasporti delle mercanzie. Anche qui gli elementi sono complessi. La tariffa media della piccola velocità rappresenta appena la metà del prezzo dei modi vecchi, e si noti al solito che il prezzo medio è sempre inferiore alla tariffa media. L'egregio Autore deplora l'inconcepibile aumento dei gruppi di tariffe in cui finiscono col non raccapezzarsi più i commercianti e gl'impiegati. Si potrebbe semplificare questo dedalo senza privare il pubblico del beneficio delle tariffe di favore. Del resto la tonnellata chilometrica in Francia, le spese accessorie non comprese, costa appena 6 centesimi in media, e l'economia realizzata sale al 76 per cento. L'Autore non crede che le spese accessorie e l'imposte alterino questo calcolo, attesochè quelle non mancavano cogli antichi mezzi, e questi in generale erano più lenti.

Se in Francia si possono trovare fino a 1500 tariffe speciali aggruppate intorno a una tariffa generale, le tariffe degli altri paesi sono per lo più meno complicate. Nondimeno sono dappertutto tutt'altro che semplici. Ci vorrebbero volumi per approfondire la questione.

In Inghilterra certe disegualianze tendono a sparire e le Compagnie, che oltrepassarono talvolta il *maximum* legale per difetto di controllo e di pubblicità, in un gran numero di casi scesero al di sotto di esso, come è avvenuto anche in Francia. Nel Belgio l'amministrazione dello Stato e le Compagnie private hanno stabilito nel 1868 per la piccola velocità una tariffa generale, ma esistono tariffe d'importazione, d'esportazione e di transito, più una folla di tariffe speciali. La tariffa belga non tien conto della natura delle mercanzie trasportate che quando lo stesso speditore carica di una sola e medesima mercanzia un intero vagone. La tariffa regolamentare attualmente composta a titolo di *maximum* alle ferrovie tedesche è basata sullo stesso principio, con questa differenza che in Germania lo speditore è autorizzato a formare dei carichi completi sia di cinquemila, sia di diecimila chilogrammi con mercanzie di natura diversa. Vi sono poi tre tariffe speciali. Nell'insieme non c'è differenza sensibile fra i paesi accennati, salvo il punto di partenza che è più favorevole in Francia.

Nell'America del Nord le riduzioni dei prezzi di trasporto delle grandi compagnie vanno fino all'inverosimile. Pel grano il *bushel* nel quinquennio dal 1875 al 1879 ha pagato una tariffa normale di 1 cent. 2 per tonnellata chilometrica e una tariffa minima di 0 cent. 6. Sono tariffe di guerra artificiali che non si potrebbero perpetuare senza trarre in rovina le compagnie rivali che giungono così a trasportare con perdita.

Quanto all'avvenire delle tariffe ferroviarie, l'autore esamina le probabilità di abbassamento o di rialzo, cita l'opinione di molti uomini competenti. Egli pensa e a buon diritto che l'aumento del salario non porterà seco necessariamente un aumento

nel prezzo dei trasporti, poichè riguardo al modo dell'esercizio e ai suoi progressi non è detta l'ultima parola, mentre d'altra parte oltre alle economie possibili a farsi in futuro non è provato che il reddito rimarrà lo stesso, accrescendosi il movimento e la quantità dei viaggiatori e delle merci.

Il piccolo margine che resta alle compagnie non vorrà essere da loro sacrificato, ma tutto considerato, è probabile il mantenimento dello *statu quo* ed è anche possibile qualche ulteriore riduzione.

Relativamente alla sicurezza dei viaggi le statistiche ufficiali francesi sarebbero per 100 milioni di passeggeri 19 morti e 175 feriti, cioè un 15 e rispettivamente un 20 per cento dal 1835 al 1875 per le ferrovie di quel che fosse dal 1846 al 1855 colle diligenze. E tutto considerato si verrebbe alla conclusione che i pericoli di morte sono cento volte minori e quelli di esser feriti trenta volte minori che cogli antichi mezzi di trasporto. Ma se si tiene conto dei morti e feriti per altre cause che per l'esercizio, per imprudenza ecc. si può calcolare su 100 milioni 13 a 20 morti e 150 a 200 feriti.

Ma se si calcolano anche gl'impiegati delle ferrovie, le cifre si decuplano, e si hanno forse circa 200 morti e circa 2000 feriti. Il fatto si è che il pericolo è grandemente scemato, ma per i viaggiatori. Più facile poi è l'indennità per le vittime e le loro famiglie. In tutti i paesi le cose non vanno egualmente, ma i confronti sono difficili perchè le statistiche non sono dappertutto fatte nella stessa maniera. Nondimeno ei può credere che in Inghilterra su 100 milioni si abbiano 4 morti invece di 5. In Belgio sulle ferrovie esercitate dallo Stato, compreso i casi d'imprudenza, si avrebbero sui viaggiatori 16 morti e 95 feriti. Il numero dei feriti comparativamente a quello dei morti è assai più scarso che in Francia e in Inghilterra, ma ei si può domandare se trattandosi di accusare sè stesso, il governo belga non scarti dalle statistiche un certo numero di ferite leggere che altrove non passerebbero inavvertite.

L'egregio autore passa dipoi a considerare il progresso sulle strade ordinarie e mostra la loro solidarietà colle ferrovie; osserva che mentre la circolazione diventa meno attiva sulle strade parallele alle strade ferrate, aumenta su quelle trasversali a ragione dell'attrazione esercitata dalle ferrovie, mentre la moltiplicazione e il miglioramento delle strade ordinarie esercita una benefica influenza sul prezzo e sulla velocità dei trasporti. Toccando della navigazione interna, sostiene quello che a nostro avviso è perfettamente giusto e che fu già osservato da molti, che cioè i canali conservano la loro ragione d'essere accanto alle ferrovie e richiamano la preferenza di certi commerci, curanti più del buon mercato delle spedizioni che della velocità. Mette in rilievo altri vantaggi dei canali ed approva il signor De Freycinet, che, essendo ministro dei lavori pubblici, si appropriò il programma del signor Krantz, proponendosi di rimaneggiare in gran parte i 10 m. chilometri di vie navigabili già esistenti, di riscattare i canali concessi per togliere i gravi oneri che pesano sul battellaggio, di aumentare infine questa rete d'interesse generale di 2000 a 2500 chilometri nuovi, senza contare le vie d'interesse locale che potrebbero aggiungervisi, e tuttocì colla speranza di poter raggiungere l'intento in una diecina d'anni, a ragione di 80 o 100 milioni per anno.

Riguardo ai trasporti marittimi il nostro secolo è riescito insieme a sostituire agli antichi motori dei motori più potenti o più docili, e alle antiche vie marittime delle vie più corte o più pronte. I grandi lavori con cui nuovi istmi verranno tagliati, abbrevieranno grandemente anche il cammino delle navi a vela. Nell'insieme, considerando che i battelli a vapore vanno più lenti tre volte di quelli a vela, la velocità dei viaggi è cresciuta da un mezzo secolo in poi tanto per mare, quanto per terra. Quanto al prezzo può dirsi presso a poco lo stesso. In questo capitolo, come nei successivi intorno alla circolazione nelle città, alle poste e ai telegrafi, il chiarissimo autore, oltre ai molteplici dati, tratta le più importanti questioni, e noi accenneremo volentieri le principali, se ormai l'argomento non ci avesse tratto troppo in lungo.

Chiuderemo pertanto questo articolo col ripetere che il libro del signor Foville, oltre ad osservazioni originali ed acute, ha il merito incontrastabile di presentarci il problema dei mezzi di trasporto sotto tutti i suoi aspetti, mettendoci nel caso di rettamente valutare i benefici arrecati dalla loro trasformazione e di prevedere i futuri. Ma fino a qui si tratta solo delle conseguenze immediate. C'è però un altro studio importante, a cui l'autore dedica la seconda parte del suo libro, quello delle conseguenze indirette, cioè sociali ed economiche. In un prossimo articolo noi lo seguiremo su questo campo.

## Società di economia politica di Parigi

*Riunione del 5 gennaio 1880.*

Al principio dell'adunanza, che è presieduta dal sig. De Parieu ed a cui assiste come invitato il signor Valloz ingegnere svizzero, il conte d'Esterno dà comunicazione delle difficoltà, che la Commissione formatasi in grembo al Senato, per promuovere la riforma del credito agricolo incontra presso i legislatori specialisti, nel duplice intento da essa propostosi di trovare un mezzo pratico che renda possibile agli agricoltori il pegno dei loro prodotti senza l'obbligo della consegna nelle mani del pignoratario e di togliere le forme ed i vincoli dannosi e disuguali che la legge impone in materia di soccida, le quali, togliendo al sovventore ogni modo di assicurarsi la restituzione integrale del capitale impediscono all'agricoltore di valersi opportunamente di questo modo di credito. Si passa quindi alla discussione intorno all'utilità ed alla legittimità delle conversioni di rendita.

Il sig. G. Garnier muove qualche obiezione contro il modo generalmente praticato di conversione, col quale all'improvviso mediante una specie di colpo di stato finanziario ed in seguito a sottili manovre, lo Stato si propone di pagar meno ai suoi creditori, dando luogo a perturbazioni violente sul mercato e ad operazioni di borsa più o meno oneste per parte di coloro che sono al corrente delle decisioni del governo. Crede inoltre che l'operazione abbia sempre un'influenza pregiudizievole al credito dello Stato che l'effettua e che quindi anco finanziariamente non possa riuscire vantaggiosa se non quando esso rinunzi positivamente a procacciarsi denari col mezzo dell'imprestito.

Il sig. Alglave, direttore della *Revue Scientifique*, si sorprende che possa dipingersi la conversione quasi come un'azione cattiva e come un cattivo affare. Il *Credit foncier* rimborsa o converte. L'Inghilterra non ha mai cessato di convertire i suoi debiti dal principio del secolo. Le ragioni politiche o meglio elettorali, che sole possono affacciarsi contro questa misura, non reggono di fronte ad una ragione superiore che è l'interesse dei contribuenti. L'interesse economico vuole che la rendita sia negoziata al prezzo più alto possibile, e se i titoli 4 0/0 e 3 0/0 non salgono a corsi superiori ciò dipende dacché il pubblico aspetta la conversione del 5 0/0, e l'aspetta appunto perchè la conosce giusta e necessaria. Il miglior mezzo secondo il sig. Alglave per non scontentare i possessori di rendita consisterebbe nel convertire il 5 0/0 in 3 0/0, aggiungendo alla rendita un'annualità pagabile durante dodici o quindici anni, ciò che equivarrebbe per lo Stato ad una conversione al 4 1/2 o al 3 3/4.

Il sig. Clement Juglar ritiene che anco in questa questione non debba tenersi conto soltanto di ciò che si vede, ma altresì di ciò che non si vede. L'alternativa posta fra il ricevere 100 per un titolo che pochi giorni innanzi poteva esser venduto a 116 od accettare la riduzione di 1 1/2 0/0 sugli interessi sembra a prima vista assai dura; ma è d'uopo considerare che lo Stato contrae ordinariamente gl'imprestiti nei momenti di strettezza e quando i sovventori possono dettare la legge. Quando negli anni 1871 e 1872 la Francia dovette ricorrere largamente al credito esso era indebitato; il 3 0/0 valeva alla Borsa solo 52 fr. e rendeva il 6 0/0 laonde la sottoscrizione pel 5 0/0 non potè essere aperta al di sopra di 82 fr. ciò che rappresentava appunto un reddito del 6 0/0. Il sottoscrittore ha guadagnato tutta la differenza fra 82 fr. e 116 corso attuale ed inoltre un interesse del 6 0/0 dal 1871 ad oggi; egli ha goduto di una situazione privilegiata, che non vi è motivo di conservargli indefinitamente, poichè questo privilegio preleva tutti gli anni una somma vistosa sulle imposte che vengono pagate da tutti i cittadini. Se si dovesse ammettere che tutti i contribuenti potessero essere sacrificati ad una classe di privilegiati potrebbe trovar giustificazione anco il regime protezionista in materia di commercio. Oggi che il denaro può trovarsi non solo al 5 o al 4 0/0 ma anco al 3 e 1 1/2 0/0, ch'è il saggio dello sconto alla Banca non oltrepassa il 3 0/0, come si può contestare allo Stato il diritto di rimborsare antichi debiti molto gravosi? Lo Stato ha preso in prestito delle somme ai corsi del mercato, quando questi erano a lui sfavorevoli; esso ha il diritto di restituirle quando gli sono divenuti propizi tanto più che rimborsa molto di più di ciò che ricevette restituendo 100 in luogo di 82. Il debito pubblico ha già una parte estremamente gravosa nel bilancio; oltrepassarla sarebbe cosa pericolosa e l'esperienza ha dimostrato che il solo ammortamento è impotente a ridurla. Se lo Stato non approfitta del ribasso nel saggio dell'interesse altri ne approfitteranno cuoprendo la piazza di emissioni nelle quali il capitale disponibile in cerca d'impiego andrà ad immobilizzarsi ed a perdersi.

Il sig. De Labry, ingegnere, tenne le difficoltà pratiche che possono derivare alla conversione del 5 0/0, dalla vastità del capitale su cui essa de-

ve eseguirsi. Il capitale di questa rendita rappresenta una somma di circa 7 miliardi. Una dilazione di un certo termine viene naturalmente concessa ai possessori per far conoscere se alla riduzione degli interessi preferiscono il rimborso. La conversione fatta nel 1852 dal ministro Bineau del 5 0/0 francese in 4 1/2 0/0 concerneva una somma di 180 milioni di rendita, ed un termine di 20 giorni fu accordato per l'opzione ai possessori che si trovassero in Francia; il rimborso fu solo chiesto per 3 1/2 milioni di rendita. Nel luglio decorso per la conversione del 4 1/2 belga in 4 0/0, che versava sopra una somma di 500 milioni di capitale, fu accordato all'opzione un termine di 10 giorni e nessuno reclamò il rimborso.

Il governo per evitare il rimborso offre in cambio ai possessori del titolo convertibile un altro titolo, che, calcolato al saggio corrente dei capitali e degli altri fondi governativi sul mercato, abbia un valore alquanto superiore al valore nominale di quello su cui si effettua la conversione; ma durante l'intervallo concesso per l'opzione alcune circostanze allarmanti possono prodursi o delle voci minacciose possono essere sparse anco a bella posta da personaggi politici influenti poco benevoli alla nazione che si è accinta a siffatta intrapresa finanziaria, in modo da fare rapidamente cadere i corsi ad un prezzo inferiore a quello al disotto del quale vi è sempre beneficio a chiedere la restituzione del capitale piuttostochè il cambio col nuovo titolo, e lo Stato dovrebbe allora o procurarsi con immenso sacrificio le enormi somme necessarie per effettuare il rimborso di tutta la rendita, o confessare umilmente che non può compiere l'operazione deliberata. Nel 1852 fu rasentato questo pericolo ed il successo dell'operazione fu solo assicurato mercè le forti somme che il governo poté procacciarsi da un momento all'altro affine di rialzare con fortissimi acquisti del nuovo titolo 4 1/2 0/0 i suoi corsi che tendevano a declinare. Per evitare un tal pericolo il signor De Labry propone che invece di operare la conversione simultaneamente sopra tutti i 7 miliardi rappresentati dalla rendita 5 5/10, si effettui invece a varie riprese dividendo la massa di questi titoli in otto o in sedici categorie, di cui ciascuna fosse composta in parte di rendita nominativa, che, classificata secondo l'ordine alfabetico, dovrebbe esser divisa in tante porzioni quante fossero le categorie ed in parte di rendita al portatore, classificata in base al numero d'ordine di ciascun titolo. I titoli di ciascuna categoria dovrebbero essere contrassegnati da una marca speciale, che li accompagnasse in ogni loro possibile trasformazione. Una legge dovrebbe autorizzare il ministro delle finanze a convertire ciascuna di queste categorie successivamente ne' momenti che giudicasse opportuni; la scelta della categoria da convertirsi dovrebbe farsi dipendere dalla sorte. Nelle più tristi eventualità la Francia potrebbe facilmente trovare il modo di rimborsare il capitale rappresentato da una sola di queste categorie. Non si potrebbe sostenere che lo Stato, ha solo facoltà di ricorrere ad una conversione simultanea, nessuna disposizione gl'impone quest'obbligo, e se è vero che l'equità impone ad esso di trattare tutti i suoi creditori alla stessa stregua, è pur vero che l'equità è rispettata quando la scelta dei titoli da convertire dipende dalla sorte che presenta per tutti le stesse probabilità.

Il signor *Courtois* è di avviso che quando lo Stato emette un prestito non è tanto il saggio dell'interesse che deve preoccuparlo quanto il buono impiego delle somme ricavate, ma riguardo alla conversione la cosa è diversa; nel mostrarsi debole di fronte ai creditori lo Stato trascura gl'interessi del paese e manca ai suoi doveri di fronte ai contribuenti. La conversione è pel ministro delle finanze uno stretto dovere appena si rende possibile, ed il 5 0/0 francese sarebbe allo stato attuale suscettibile di esser ridotto non solo al 4 1/2 ma anco al 4 senza alcun rischio. Tutto consiglia ad intraprendere quest'operazione. Le oscillazioni nel corso della rendita, che si verificano da 3 anni a questa parte e che preoccupano il sig. de Labry, derivano specialmente dall'alternato ripetersi e dileguarsi delle voci di conversione. La politica estera non porge alcun pretesto per ritardarla poichè la Francia è assolutamente determinata alla pace, nè alcuna cospirazione di potenza poco amica potrebbe distorgliela, tanto più che l'Europa non consentirebbe di veder sorgere nel suo seno il caso di una conflagrazione. Il rialzo dei fondi pubblici non è un fenomeno fortuito, ma è una corrente regolare e di carattere permanente, che solo gravissimi errori potrebbero arrestare. Quanto al diritto di operare la conversione nessuno ne dubita più dopo il 1825. Il principio che le rendite perpetue sono sempre riscattabili mediante il rimborso del capitale pagato per la sua costituzione è iscritto da lunga data nei codici della Francia e formava anco da secoli parte della legislazione relativa alla costituzione di rendite sullo Stato. La combinazione del sig. de Labry non è altrettanto pratica quanto è ingegnosa. Le categorie ch'egli crea sono troppo variabili, d'altronde essa è superflua perchè la situazione del paese è solidissima. La conversione è già fatta nell'opinione pubblica come lo addimostrano palesemente i corsi della rendita, se si confronta il saggio degli interessi resi dal 5 0/0 e quelli che produce il 3 0/0.

Il sig. *F. Passy* teme che non sia perfettamente netta l'idea generalmente diffusa della natura del contratto intervenuto fra lo Stato e i suoi creditori. Così a giudicare dalle parole del sig. Juglar sembrerebbe ch'egli ritenesse che coloro i quali sottoscrivono un prestito ad un prezzo di emissione sensibilmente inferiore alla pari ledessero lo Stato e potessero andar soggetti a rappresaglia. Ma nulla è di ciò meno esatto; i contratti si stipulano a seconda delle circostanze, ma una volta fatti sono irrevocabili. Se per cinque franchi di rendita non ha trovato chi gli desse più di 85 o 90 franchi non ha il diritto di lamentarsi precisamente come non lo avrebbe colui il quale non avesse trovato a vendere per più di 50,000 franchi un immobile che in altra epoca fosse costato il doppio. E nemmeno è esatto il credere, come sembra che accenni il sig. de Labry, che lo Stato lode i suoi creditori rimborsando alla pari ciò che ha sul mercato un prezzo maggiore. Lo Stato deve cento franchi e non deve più di 100 franchi. Cento franchi che non sono mai esigibili, ma che son sempre rimborsabili; ecco l'essenza del contratto di rendita perpetua. Che il possessore sia il primo sottoscrittore o un altro acquirente qualunque egli ha acquistato il suo titolo sotto questa duplice condizione e non può evitarne le conseguenze. Le combinazioni del sig.



de Labry hanno l'inconveniente di essere necessariamente arbitrarie e di alterare retroattivamente il valore del contratto. Gli Stati Uniti, di cui può citarsi è vero l'esempio, hanno però stabilito antecedentemente le loro categorie, ed i sottoscrittori sapevano che dovevano essere rimborsati in quel dato modo per quelle date serie. Dal punto di vista economico e legale, la convenienza ed il diritto dello Stato ad adoperare la conversione sono incontrastabili, la difficoltà della questione riposa solo nella sua portata politica; ed a differenza del sig. Garnier, che crede che lo Stato dovrebbe astenersi rigorosamente dal rimborsare per conservare intatto il suo credito, il sig. Passy pensa invece che il miglior mezzo per rialzare il credito dello Stato consista nello alleggerire i suoi oneri. L'agiatezza dei contribuenti ha a questo titolo assai più valore della soddisfazione dei possessori di rendita.

Il signor *Mannequin* si schiera fra gli avversarii della conversione e ricorda che la maggioranza degli economisti non ne ammetteva il principio quando la questione sorse per la prima volta. Egli non crede che le disposizioni del Codice trovino un'esatta applicazione nel caso di rendita dello Stato. Il legislatore non aveva indubbiamente l'intenzione di dar loro una portata così ampia quando furono redatte, e lo estendervele è una conseguenza di quell'errore logico che consiste nel concludere dal particolare al generale. L'istituto della rendita perpetua nel Codice Civile aveva poca importanza quando il Codice fu redatto ed attualmente non ne ha più alcuna. Quando anche fosse dimostrato che il principio del Codice potesse estendersi alle rendite dello Stato, gli economisti non sono tenuti ad applicare la legge, ed hanno libero il campo ad esaminare le basi su cui la legge riposa per conoscere se dessa sia giusta od ingiusta, se sia da accettarsi o da respingersi. Non sono poche le leggi che gli economisti hanno avuto la gloria di combattere. Il diritto comune quale è suggerito dall'equità, deve servire di regola anche alle conversioni, ed il diritto comune esige perfetta uguaglianza delle parti contraenti, uguaglianza che è alterata nella pratica delle conversioni. Il signor Passy crede come il signor Garnier che l'interesse generale non sia favorito dalle conversioni, poichè l'arbitrio governativo è sempre contrario a questo interesse e v'è arbitrio tutte le volte che il legislatore, uscendo dal diritto comune, distrugge la uguaglianza fra due parti contraenti. Si invocano i precedenti per giustificare il provvedimento di cui è parola, ma se i precedenti bastassero bisognerebbe rinunziare a qualunque riforma. Se si vogliono trovare dei precedenti interroghiamo piuttosto la pratica industriale e commerciale in materia di credito, essa non consiglierà mai a seguire la pratica seguita dai governi. I commercianti non si astengono dal fissare una scadenza ai loro prestiti, non dissimulano il saggio dell'interesse, non convertono i loro debiti a meno che non siano in stato di fallimento. E vuolsi osservare che anche i governi tendono adesso ad abbandonare l'uso dei debiti perpetui.

Anco gli effetti della conversione non sono così brillanti come si dipingono lo Stato francese si dice: guadagnerebbe 53 o perfino 70 milioni l'anno con la conversione del 5  $\frac{1}{2}$ %; è una bellissima cosa, ma non bisogna dimenticare che tutti questi denari sarebbero perduti dai possessori di rendita e siffatti spostamenti di ricchezza hanno conseguenze tristis-

sime. Si dice che ai possessori non deve giungere inatteso questo provvedimento. Ciò può darsi per alcuni, ma ai più il loro titolo non ha mai dato nessun avvertimento di questo genere, e si sentono autorizzati a credere che il titolo stesso faccia legge per il governo come per loro, essi non potrebbero fare a meno di considerare la conversione come una spogliazione illegittima. Il sig. *Mannequin* crede inoltre dannose le conversioni perchè non diminuiscono punto il capitale del debito pubblico, ma anzi generalmente l'aumentano e perchè non inducono nessun cambiamento al principio falso della perpetuità delle rendite.

Il sig. *Leviez* insiste sulla legittimità e la legalità della conversione quale risulta dalle disposizioni del Codice, che fa del contratto di rendita perpetua un prestito sempre rimborsabile e mai esigibile. Questo contratto, sebbene poco usitato, non porta alcun pregiudizio al mutuante e devono senza alcuna modificazione applicarsi i suoi principii ai crediti verso lo Stato.

Secondo il sig. *Cochut* lo Stato commette una specie d'indelicatezza valendosi contro i possessori di rendita del basso prezzo dei capitali e traendo profitto delle difficoltà in cui i capitalisti si trovano per investire convenientemente il loro denaro.

Il sig. *Leviez* replica al sig. *Cochut* che la sua teoria tenderebbe rivendicare pei capitalisti il diritto all'interesse precisamente come i protezionisti rivendicano il diritto a certi profitti per i grossi industriali e i socialisti il diritto al lavoro per gli operai.

Il sig. *Limousin* dà molta importanza alla questione di moralità, quale l'ha posta il sig. *Cochut*. Ammesso il principio della conversione, il contratto fra lo Stato e i suoi creditori è un contratto leonino. I creditori a cui si presenta una riduzione o il rimborso sono costretti ad accettare la prima perchè il rimborso provocherebbe tale un ingombro di capitali sul mercato da farsi precipitare l'interesse ad un saggio assai inferiore anche a quello che offre lo Stato.

## COMMISSIONE D' INCHIESTA

### SULLE STRADE FERRATE

*Seduta del dì 8 gennaio*

L'onorevole *Presidente* invita il signor *Gustavo Ciatti*.

Desidera di essere interrogato anzitutto sul numero 40.

Comincia a deplorare la qualità del materiale mobile, il quale non risponde per nulla alle esigenze del commercio. È costretto pure a lamentarne la deficienza, ciò che influisce sinistramente sul commercio stesso.

Esponde alcune osservazioni sul modo di consegna e riconsegna delle merci, e fa specialmente risaltare le complicazioni amministrative, che hanno peggiorato questa condizione di cose in seguito all'esercizio provvisorio dell'Alta Italia per parte del Governo. Quanto alla tariffa si diffonde a farne manifesta la gravità, e tocca specialmente di quelle che pesano sulle derrate alimentari. Accenna ad alcuni privilegi che si accordano a questo riguardo ad un grande esportatore, di cui la Commissione conosce ormai il nome. Insiste perchè cessi questo stato di cose, che costituisce un rovinoso monopolio a danno di tutti gli altri commercianti.

In seguito dà alcuni altri schiarimenti sul commercio delle derrate alimentari che egli pure esercita.

Vorrebbe che il Governo s'interessasse presso le ferrovie estere, per ottenere al commercio italiano maggiori facilitazioni.

Vorrebbe inoltre che fosse stabilita una eguaglianza di trattamento per tutti gli speditori — e si dessero compensi e restituzioni in ragione dei vagoni che ciascuno adopera pel suo commercio. Quanto poi al modo di stabilire questi compensi, l'equità e la giustizia delle singole amministrazioni dovrebbero adeguatamente provvedere.

Presenta all'onor. Presidente una lettera colla quale un commerciante scrive al deponente che non può fare altri affari con lui, perchè la casa Cirio gli offre vantaggi più rilevanti.

È invitato il comm. *Morandini*, Presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Consegna all'onor. Commissione le risposte ai quesiti del quistionario, fatte compilare dall'amministrazione che egli rappresenta.

Dimostra che gli stipendi degli impiegati sono andati aumentando dal 1875 ad oggi. Parla brevemente dell'organizzazione ed attribuzioni del servizio del traffico.

Accenna all'importanza di un prospetto della importazione ed esportazione delle merci durante il 1878. A proposito dei generi coloniali fa rilevare che per la maggior parte risultano arrivati per la via di terra; ciò sembragli di grave significato. Nota altre cose relative ai documenti che egli ha rimesso all'on. Commissione.

Il *Presidente* lo prega a volere dare alcune informazioni sulle innovazioni introdotte nelle Ferrovie dell'Alta Italia.

*Morandini* dice che al vecchio ordinamento si sono fatte queste modificazioni: al Consiglio nominato dall'assemblea degli azionisti si è sostituito quello nominato dal Governo — al Direttore generale un Presidente che ne fa, in massima parte, la vece — agli azionisti lo Stato.

Dice che le inconvenienze che oggi si lamentano circa l'Amministrazione dell'Alta Italia non sono per la massima parte imputabili agli uomini che dal luglio 1878 ne dirigono l'azienda. Piuttosto le cause di queste irregolarità hanno un'origine più antica, e bisogna ricercarle nella disorganizzazione che si era verificata negli ultimi tempi dell'amministrazione antecedente.

Nondimeno egli ha potuto constatare che le Ferrovie dell'Alta Italia sono state, nel loro sorgere, impiantate molto sapientemente.

Ciò devesi alla pratica illuminata ed all'energia di un uomo — l'Amilhou — che ha avuto il torto di non essere italiano, ma che ha fatto in Italia quello che molti non avrebbero saputo fare, cioè l'organizzazione quasi perfetta di una grande Società Ferroviaria.

Crede che la legge dell'8 luglio non sia stata molto buona, ma soggiunge che fu d'assai peggiorata col regolamento presentato dall'onorevole Mezzanotte.

Si diffonde in alcune spiegazioni sulle attribuzioni dell'attuale Consiglio, e fa notare che la poca libertà rilasciatagli è una delle molte ragioni, che hanno recato non pochi danni al migliore e più spedito andamento del servizio.

Riguardo poi alla questione del materiale, che ha sollevato tanti reclami per parte del commercio, dice che esiste veramente la deficienza lamentata, e che sono pure giustificate le lagnanze relative alla poca solidità ed alla sicurezza del materiale stesso. Riconosce quindi la necessità di aumentare questo materiale; ed a tale proposito vorrebbe che fossero

impiegati gli aumenti che annualmente si verificano nel traffico.

Dice come il Ministero abbia autorizzata la spesa di materiale mobile per quattro milioni.

Circa l'organizzazione del servizio della Ragioneria generale, trova che risponde assai bene alle esigenze dell'amministrazione.

Vorrebbe però che fossero semplificate le operazioni di Controllo, perchè oltre a quello che si fa nell'amministrazione ferroviaria v'ha quello della Corte dei Conti. Ciò sembragli superfluo; e vorrebbe anche che le operazioni dell'ufficio di riscontro si limitassero a guardare alla regolarità della spesa e non entrassero nel merito della medesima. Però crede tutti questi inconvenienti di lieve importanza, e facilmente appianabili.

Le economie che si sono introdotte hanno servito un po' a scontentare gli impiegati. Il Consiglio nuovo ha creduto bene di non accordare più una certa gratificazione annuale, che era in uso nell'amministrazione passata. Sulle forniture di traverse, olio, ecc., si sono pure verificate notevoli economie. Parla lungamente sugli avanzamenti degli impiegati, e dice che il Consiglio presente non ha trovati abbastanza giusti i regolamenti della passata Società. È vero che ciò ha contribuito a rendere impopolare l'amministrazione presente; ma è sembrato che in quei regolamenti non si tenesse molto conto delle condizioni economiche generali dell'azienda. Gli avanzamenti infatti si facevano troppo rapidamente; quindi si è venuti nella decisione di riformare quei regolamenti, stabilendo un tempo maggiore. Ai sei mesi ed ai due anni, che erano fissati dal vecchio regolamento, si penserà a sostituire il sistema che vige negli impieghi governativi, cioè gli aumenti di paga ogni quattro anni.

Vorrebbe inoltre che fossero meglio delineati i vari uffici dell'amministrazione, e rilasciate maggiori facoltà al Direttore dell'esercizio, al Consiglio ed al Presidente del Consiglio. Trova inoltre molto biasimevole la soverchia ingerenza della politica nell'amministrazione. Non si dilungherà a citar fatti, nè farà nomi; ma è un fatto positivo che i deputati influenzano troppo presso i Ministeri, anche per le cose più lievi; e tutto questo porta, com'è evidente, la completa disorganizzazione del servizio.

Ha, in seguito, enumerate le spese che devono figurare in conto capitale e quelle in conto esercizio, fornendo agli onorevoli Commissari schiarimenti importantissimi sull'amministrazione che egli presiede.

L'on. Presidente dichiara sospesa la seduta per qualche minuto.

Quando si riapre la seduta l'onorevole *Presidente* interroga il comm. *Morandini* sui rapporti che, a suo avviso, dovrebbero esistere fra il potere esecutivo e l'amministrazione ferroviaria, date le condizioni attuali e la possibilità di un esercizio governativo.

L'on. *Morandini* è di parere che tutto quello che riguarda il personale, gli affari puramente interni, il modo di stabilire le tariffe ed anche le forniture dovessero rilasciarsi alla competenza dell'amministrazione. Stima che le lungaggini che derivano dalle tante formalità burocratiche onde è piena l'amministrazione governativa, non si presteranno mai al buon andamento delle strade ferrate.

L'esercizio per parte dello Stato potrebbe ammettersi quando potessero tacere le influenze politiche.

Sulle generalità del servizio, dice che egli vorrebbe una maggiore autorità nel Consiglio, perchè fino a tanto che ciò non sarà ottenuto, si avranno sempre a deplorare gli inconvenienti che oggi a così alta voce si lamentano. È di parere, per esempio, che si dovrebbero diminuire i treni viaggiatori, ribassare la tariffa delle merci povere e viceversa rialzare quelle ricche; ma tutti questi provvedimenti, è

sicuro, che provocherebbero proteste ed assentimenti a seconda dei casi.

Insiste sempre sulla necessità di liberare la amministrazione dalla politica, perchè questa è sempre la negazione di ogni buon ordinamento amministrativo.

Le deposizioni del commend. Morandini sono una condanna continua dell'esercizio governativo, come ha benissimo osservato l'onorevole Presidente della Commissione.

A domanda dell'onor. La Porta, dice che se le ferrovie fossero state costruite ed esercitate dallo Stato, oggi avremmo a lamentare maggiori rovine di quelle che attualmente si lamentano. Informino le Calabro-Sicule e la linea di Savona.

Sulla questione delle tariffe, vorrebbe che fosse nominata una speciale Commissione, perchè crede che essendo cosa assai difficile non può convenientemente risolversi da uno o pochi individui, nè in breve tempo.

Ritornando alla nuova organizzazione ferroviaria si dichiara favorevole alle divisioni longitudinali, enumerando i vantaggi che ne deriverebbero in confronto di quelle trasversali. È pure d'avviso che la divisione della rete italiana in piccole Società non sarebbe molto conveniente agli interessi generali del paese. Non ha studiate le Convenzioni Depretis; per conseguenza non può pronunziarsi in proposito.

A riguardo dei contratti vorrebbe fosse creato un Tribunale speciale inappellabile, per evitare il più che fosse possibile dispendio di tempo e di denaro. Non sa se questo sia legalmente possibile, ma è persuaso che ciò faciliterebbe assai le relazioni che le ferrovie hanno col pubblico.

L'avv. Chiaradia parla come viaggiatore. Trova non molto lodevole il servizio dei passeggeri sulle ferrovie italiane, e specialmente su quelle dell'Alta Italia, dove il deponente ha occasione di viaggiare più spesso. Stima che sotto questo rapporto le ferrovie italiane abbiano molto da invidiare a quelle straniere. Parla inoltre dei furti che avvengono sulle ferrovie, e crede che sarebbe opportuno escogitare qualche mezzo radicale per scongiurare questo gravissimo inconveniente che scredita molto le amministrazioni.

In ultimo a proposito delle tariffe del servizio cumulativo, lamenta l'eccessività di alcune tariffe delle ferrovie italiane, che impediscono a certi prodotti nazionali di essere adoperati in Italia, vincendo la concorrenza coi prodotti francesi congeneri.

L'ing. Tarducci parla sul quesito N. 36. È l'incaricato degli studi della linea Faenza-Pontassieve.

Sull'accennato quesito è favorevole agli incanti, ma scegliendo quelle persone che presentano maggiori garanzie di moralità e di capacità.

Ribatte un'asserzione erronea fatta dinanzi alla Commissione, nelle sedute di Napoli.

È invitato il sig. cav. Lopiscic, capo della terza divisione della manutenzione delle ferrovie dell'Alta Italia.

Parla dei rifacimenti eseguiti da Firenze a Pistoia, e dice che la linea trovasi in buone condizioni di manutenzione. Lo stesso dicasi delle linee Pistoia-Bologna e Bologna-Piacenza. La linea Porrettana adunque corrisponde perfettamente alla sicurezza ed alla comodità pubblica.

Venendo a parlare della Pisa-Spezia ripete le stesse cose, ma non può dire altrettanto delle Genova-Chiavari. Però bisogna avvertire che ciò dipende esclusivamente dalle condizioni topografiche, perchè vi hanno in quest'ultimo tratto delle curve sensibilissime, che non permettono una velocità maggiore di 45 chilometri all'ora.

L'on. Presidente fa osservare che nella seduta d'ieri si è raccontato il fatto della rottura di una rotaia, avvenuta in una galleria sulla linea di Genova.

Il cav. Lopiscic ristabilisce la verità del fatto, e dice che l'accidente non meritava di essere troppo ingrandito, perchè di tali cose ne avvengono su tutte le linee e non sempre raramente. Del resto nessuna disgrazia si ebbe a deplorare in quell'occasione.

È introdotto il comm. Rombeaux, capo servizio della manutenzione delle Ferrovie Romane.

Dice che egli ha già presentato una relazione sopra il servizio che egli ha l'onore di dirigere, e che l'onorevole Commissione potrà, meglio che dalla sua voce, rilevare quello che si è fatto in dieci anni dalle Ferrovie Romane a questo riguardo.

Intende però parlare delle misure igieniche che la Società ha prese a tutela del personale che presta servizio sulle linee ove esiste la malaria. Dice come sono state costruite le case lungo le linee infette, ed avverte l'onorevole Commissione che le verrà rimesso il tipo, da lui progettato, per le case dei guardiani e cantonieri. Sulla questione degli alimenti dice che si è pensato anzitutto a provvedere di acqua salubre le suaccennate località. Quanto al vestiario, ha fatto buonissima prova un corpetto di flanella, che è stato recentemente adottato; e sarebbe assai desiderabile che un'eguale misura venisse presa dai capi servizio del movimento e della trazione. È persuaso che se ne otterrebbero eccellenti risultati.

Accenna anche ai provvedimenti per medicinali presi allo scopo di tutelare l'igiene del personale, ed oltre al chinino di cui vengono fornite le stazioni, parla dalle piantagioni di Eucaliptus che hanno prodotto effetti buonissimi. A questo riguardo presenta un suo progetto sul metodo da tenersi nelle piantagioni in discorso.

A domanda di un Commissario, fornisce importanti dati statistici. Nota che la spesa recata dalla malaria alle Ferrovie Romane ascende a mezzo milione. Soggiunge che l'amministrazione ha fatto e fa di tutto per tutelare, nel miglior modo possibile, la salute dei propri dipendenti.

Promette in ultimo di rimettere una relazione statistica sulle condizioni igieniche, in aumento a quella accennata in principio della sua deposizione.

Entra a discorrere dell'organizzazione della Officina di Pontassieve, e ne fa la storia. In principio non eranvi che pochissimi operai; oggi vi lavorano 120.

Egli si è adoperato molto per l'ingrandimento di questo officio, e vorrebbe che in altri punti della rete si potesse fare altrettanto.

Vorrebbe anche che si migliorassero le condizioni delle officine di Siena e di Firenze; di quest'ultima città specialmente, ove gioverebbe aumentare maggiormente le sorgenti del lavoro.

È fautore dell'amministrazione unica e dell'esercizio governativo. Con l'amministrazione unica, che dovrebbe avere la sua sede centrale in Roma, si verrebbero a verificare notevolissime economie. Le spese generali sarebbero assai diminuite; quelle che riguardano il servizio cumulativo abolite affatto. Vorrebbe però, a semplificare l'amministrazione, che fossero create delle divisioni territoriali, destinate a distribuirsi le attribuzioni dei vari rami del servizio.

Si diffonde in moltissime considerazioni per provare la necessità che lo Stato assuma l'esercizio delle strade ferrate.

Crede che nessuno abbia il monopolio dell'intelligenza: se le società hanno il modo di avere a capo delle amministrazioni uomini competenti, non vede come il Governo non possa essere in grado di fare altrettanto. Cita l'esempio delle vecchie ferrovie Piemontesi, e quello recente del Belgio. Questi due esempi provano, secondo l'oratore, la superiorità dell'esercizio governativo. Non stima serie le ragioni d'ordine politico, che i fautori dell'esercizio sociale affacciano per combattere quello dello Stato.

La Convenzione Depretis non gli sembra molto per-

fetta; risente troppo della fretta con la quale venne compilata.

E fautore dell'esercizio governativo, anche perchè egli parteggia per la più ampia riduzione delle tariffe.

L'on. La Porta vorrebbe sapere su quali dati di fatto il deponente basa le sue affermazioni in favore dell'esercizio governativo, specialmente dal punto di vista finanziario ed amministrativo.

Alle domande dell'on. Deputato, il comm. Rombeau replica che non essendo troppo preparato a rispondere non saprebbe, sul momento, farlo con la dovuta efficacia. Del resto ciò che egli ha detto è sua profonda convinzione.

A domanda sempre dell'on. La Porta, che lo invita a volere indicare almeno qualcuno dei difetti da lui riscontrati nelle Convenzioni Depretis, cita come esempio che in questo contratto viene stabilito, che pel cambiamento di una rotaia si debbono spendere 7450 lire di traverse. Ciò gli sembra veramente esorbitante.

S'interroga il comm. Filippo Mari reggente la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie Romane.

Espone l'organizzazione dei vari servizi, e dietro invito dell'on. presidente spiega il modo con cui funziona la Cassa-Pensioni.

A domanda dell'on. La Porta, dice che se il Governo avesse esercitato e costruite le ferrovie fino dal 1860, le cose non sarebbero andate meglio di quello che sono andate. Dice che lo Stato potrebbe esercitar meglio le ferrovie, aggravando i contribuenti.

Per tutte le altre questioni si richiama alla relazione che la Direzione Generale delle Romane ha già rimessa all'onorevole Commissione.

La seduta è sciolta.

## I PRODOTTI DELLE FERROVIE

a tutto Ottobre 1879

Il prodotto generale del mese di ottobre salì a L. 16,365,105 ed è composto come segue:

Viaggiatori . . . . .	L.	7,129,381
Bagagli . . . . .	»	291,995
Merci a grande velocità . . . . .	»	1,449,670
Id. a piccola velocità . . . . .	»	7,408,118
Prodotti diversi . . . . .	»	85,441

Totale . . L. 16,365,105

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

	1879	1878
Ferr. dello Stato . . . . .	L. 9,623,828	L. 8,689,386
» di diverse Società esercitate dallo Stato »	1,833,383	» 1,650,866
» Romane . . . . .	» 2,415,216	» 2,201,435
» Meridionali . . . . .	» 2,152,408	» 2,073,175
» Venete . . . . .	» 120,157	» 100,613
» Sarde . . . . .	» 102,928	» 84,315
» Torino-Lanzo . . . . .	» 41,161	» 39,190
» Torino-Rivoli . . . . .	» 16,294	» 14,530
» Settimo-Rivarolo . . . . .	» 14,126	» 12,569
» Milano-Saronno-Erba »	» 35,635	» »
» Conegliano-Vittorio »	» 9,969	» »

Totale . L. 16,365,105 L. 14,866,079

Si ebbe dunque nell'ottobre 1879 un aumento di L. 1,499,026. Tutte le linee furono in aumento; però l'aumento principale si nota sulle ferrovie di proprietà dello Stato, per le quali ascese a L. 934,442; e sulle Romane, per le quali ascese a L. 213,781. L'aumento minimo si ebbe sulla Settimo-Rivarolo in L. 1,557. Non si tiene qui conto delle linee Mi-

lano-Saronno-Erba e Conegliano-Vittorio, che nel 1878 non erano ancora aperte all'esercizio.

Devesi poi notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nell'ottobre 1878 era di chilom. 8266 nell'ottobre 1879 ascendeva invece a chil. 8402, essendosi nel detto mese aggiunti chil. 6 (pel tronco S. Pietro Martire, della linea Milano-Saronno Erba) ai chilom. 8396, ch'erano nel settembre 1879.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto ottobre 1879, confrontati con quelli dello stesso periodo 1878, presentano le cifre seguenti:

	1879	1878
Ferr. dello Stato . . . . .	L. 78,178,843	L. 73,533,582
» di diverse Società esercitate dallo Stato »	13,538,525	» 12,619,421
» Romane . . . . .	» 23,316,299	» 21,855,733
» Meridionali . . . . .	» 18,523,321	» 17,219,897
» Venete . . . . .	» 838,449	» 680,415
» Sarde . . . . .	» 904,407	» 785,635
» Torino-Lanzo . . . . .	» 394,744	» 362,131
» Torino-Rivoli . . . . .	» 135,470	» 128,641
» Settimo-Rivarolo . . . . .	» 118,885	» 72,327
» Milano-Saronno-Erba »	» 160,403	» »
» Conegliano-Vittorio »	» 57,685	» »

Totale . L. 136,167,001 L. 127,257,782

Nel 1879 si ebbe, pertanto, un aumento totale di L. 8,909,219. Tutte le linee furono in aumento; però l'aumento principale si ebbe sulle ferrovie di proprietà dello Stato con L. 4,643,261; sulle Romane con L. 1,460,566, e sulle Meridionali, con L. 1,303,424. Il minore aumento si ebbe sulla linea Torino-Rivoli con sole L. 6,829, non tenendosi conto delle suindicate linee non ancora aperte all'esercizio nel 1878.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di ottobre 1879, confrontato con quello dell'ottobre 1878, presenta le medie seguenti:

	1879	1878
Ferr. dello Stato . . . . .	L. 2,552	L. 2,317
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . .	» 1,960	» 1,765
» Romane . . . . .	» 1,435	» 1,327
» Meridionali . . . . .	» 1,484	» 1,429
» Venete . . . . .	» 877	» 734
» Sarde . . . . .	» 445	» 423
» Torino-Lanzo . . . . .	» 1,286	» 1,224
» Torino-Rivoli . . . . .	» 1,357	» 1,210
» Settimo-Rivarolo . . . . .	» 614	» 546
» Milano-Saronno-Erba . . . . .	» 869	» »
» Conegliano-Vittorio . . . . .	» 906	» »

Media complessiva L. 1,965 L. 1,814

Si ebbe dunque nell'ottobre 1879 un aumento di L. 151. Tutte le linee aumentarono; ma specialmente le ferrovie dello Stato con L. 233, le ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato con L. 193, la ferrovia Torino-Rivoli con L. 147, le Venete con L. 143, e le Romane con L. 108.

Finalmente il prodotto chilometrico pel periodo dal 1° gennaio a tutto ottobre 1879, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1878, presenta le medie seguenti:

	1879	1878
Ferr. dello Stato . . . . .	L. 20,781	L. 19,698
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . .	» 14,479	» 13,920
» Romane . . . . .	» 13,920	» 13,205
» Meridionali . . . . .	» 12,774	» 11,875
» Venete . . . . .	» 6,120	» 4,966

» Sarde . . . . .	» 3,915	» 3,947
» Torino-Lanzo . . . . .	» 12,334	» 11,316
» Torino-Rivoli . . . . .	» 11,289	» 10,720
» Settimo-Rivarolo . . . . .	» 5,168	» 5,166
» Milano-Saronno-Erba . . . . .	» 8,020	» »
» Conegliano-Vittorio . . . . .	» 8,240	» »

Media complessiva L. 16,437 L. 15,581

Si ebbe dunque pel 1879 un aumento nella media generale di L. 856.

Aumentarono: le ferrovie di proprietà dello Stato di L. 1,083, le ferrovie di diverse Società esercitate dello Stato di L. 983, le Romane di L. 713, le Meridionali di L. 809, le Venete di L. 1,151, Torino-Lanzo di L. 1,018, Torino-Rivoli di L. 569, Settimo-Rivarolo di L. 2.

Diminuirono invece le Sarde di L. 32.

## RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 7 febbraio 1880.

Il miglioramento segnalato da Parigi nello scorcio della settimana passata, raggiungeva nel corso dell'ottava, limiti non sperati. E diciamo limiti non sperati, imperocchè pochi avrebbero creduto, che dopo gl' incidenti del mese scorso, il febbraio potesse sorgere con auspici così favorevoli. Il gennaio infatti fu senza dubbio un mese di forti incassi, ma fu altresì pieno di lotte e di rivalità gigantesche nell'alta Banca, le quali facendo temere una guerra di rappresaglie, avevano sparso dell'allarme e dell'incertezza nel campo della piccola speculazione. Fortunatamente la grande abbondanza del denaro, e il dilatarsi di certe voci sparse per giuoco di Borsa, vennero in buon punto per dare al mercato un indirizzo affatto diverso. La rendita italiana anche più della francese risentiva l'influenza della nuova situazione. Quale possa essere stata la causa della preferenza ottenuta dai nostri titoli, non sapremmo indicare con precisione. Taluni l'attribuirono al proposito dimostrato dal Ministero di abbandonare il disegno attribuitogli di fare pressione, e sfregio al Senato mediante la nomina di molti senatori; altri a qualche emissione di rendita fatta dal nostro governo a qualche gruppo di banchieri, a prezzi s'intende, più bassi, i quali, per smerciarla con maggior profitto, abbiano poi pensato a slanciarne i corsi; altri infine alle prove bene riuscite del *Duilio*, le quali vennero all'estero considerate come una garanzia della nostra stabilità. Quale sia la vera ci troviamo imbarazzati a designare. Il fatto è che a Parigi, a Londra e a Berlino, la nostra rendita 5 per cento guadagnava circa due punti sui corsi precedenti. Durerà questo miglioramento? È dessa una questione a cui non può darsi una risposta adeguata. Ciò che possiamo dire si è che bisogna anzitutto osservare che il rialzo ottenuto a Parigi dalla nostra rendita, fu così inaspettato ed importante, da non destar dubbi sulla di lui durata. Aggiungeremo anche che conviene tener dietro all'andamento del denaro all'estero, e da questo prendere norma, giacchè una continuazione del rialzo sarebbe impossibile, se il denaro cessasse di essere facile ed abbondante.

A Parigi frattanto tutti i valori, ma particolarmente le rendite di Stato facevano per buona parte della

settimana notevoli progressi, e non fu che ierisera che si manifestò una certa reazione di cui fin qui non abbiamo potuto comprenderne le ragioni. La rendita italiana infatti che si era spinta fin verso 82 ricadeva fino a 81. 35; il 5 0/0 francese da 116,55 e i coupon a 116. 30; il 3 0/0 da 82. 40 a 82. 15, e il 3 0/0 ammortizzabile da 83. 87 a 83. 40. Negli altri valori abbiamo notato la fondiaria a 785; il *comptoir d'escompte* a 898. 75, la banca di Francia a 3235; il credito fondiario a 1121,25 e la banca ipotecaria a 667,50. La situazione della banca di Francia continua ad essere soddisfacente. Al 29 gennaio erano in *aumento*: la cassa di 14,420,00 fr. il portafoglio di fr. 14,439,00; i conti correnti particolari di fr. 38,199,000 e il conto del Tesoro di fr. 3,487,000; in *diminuzione*: la circolazione di fr. 12,676,000; e di 4,043,000 nelle anticipazioni in denaro, e di fr. 3,166,000 nelle anticipazioni di altri titoli. I benefici dal 1° gennaio al 29 ascendono a fr. 2,913,000.

A Londra la rendita italiana chiude a 81 1/4 e a Berlino a 82. 25.

Le Borse italiane, la cui liquidazione si compie generalmente senza scosse, non seguirono che in parte i notevoli rialzi venuti dell'estero.

Sulla nostra Borsa la rendita 5 0/0 che lasciammo sabato a 91. 05 saliva avanzando quasi giornalmente fino a 91. 40; ma ierisera stante il forte ribasso segnalato da Parigi, ricadeva a 91. 15.

Il 3 0/0 ebbe qualche piccola operazione da 55 a 55. 25.

I prestiti cattolici furono contrattati a Roma da 97. 50 a 97. 45 per il Blount; a 97. 50 per il cattolico 1860-64, e fino a 100. 40 per il Rothschild.

La rendita turca fu trattata a Napoli da 11. 50 a 11. 60.

Le azioni della Banca Nazionale Italiana nominali sulla nostra borsa a 2340 vennero trattate a Genova fino 2350; quelle della Banca Toscana ebbero qualche affare fino a 744 e il Credito Mobiliare da 912 saliva fino a 920.

A Roma la Banca Romana nominale a 1312, e la Generale fu negoziata fino a 590.

A Genova la Banca di Genova ebbe qualche affare da 660 a 665; a Milano la Lombarda intorno a 675 e a Torino la Banca subalpina da 410 a 414, e la Banca di Torino da 760 a 770.

Le azioni Tabacchi furono spinte da 930 fra verso 940, e le relative obbligazioni in oro nominali a 574.

A Milano il cotonificio fu contrattato a 219, il lanificio fu spinto fino oltre 810, e a Torino la Cartiera italiana a 260.

Nei valori ferroviari sulla nostra Borsa ebbero ricerca le azioni livornesi fino a 410; le obbligazioni C, D, a 285; le centrali toscane a 454; le maremmane a 485. 50, e le azioni meridionali a 418; e a Milano le azioni romane fino a 153; le Alta Italia a 293; le Pontebane a 448. 50, e le obbligazioni meridionali a 291.

Il prestito a premj 1868 della città di Firenze fu negoziato fino verso 130, e i napoleoni oscillarono da 22. 35 a 22. 30.

## NOTIZIE COMMERCIALI.

**Cereali.** — La settimana che chiude oggi non fu molto favorevole al commercio dei grani, sia per la poca importanza delle operazioni, come per l'andamento dei prezzi, i quali da varj giorni tendono a declinare. Questa calma, e questo movimento retrogrado non sono che la conseguenza delle forti importazioni avvenute in questi ultimi mesi, e delle molte offerte dai grandi centri di produzione, specialmente dagli Stati Uniti, ove malgrado le considerevoli esportazioni per la Francia, e per l'Inghilterra, esistono sempre abbondanti depositi di grani, e granturchi. Tutto questo contribuisce a tenere i compratori nella massima riserva, perchè sperano indugiando, di provvedersi a più buon mercato. I prezzi praticati durante l'ottava furono i seguenti: A *Firenze* i grani gentili bianchi fecero da lire 20.50 a 23 al sacco di 3 staja, e i gentili rossi da lire 19.50 a 22. — A *Livorno* i grani si venderono da lire 34 a 37 al quintale a seconda del merito, i granturchi esteri da lire 22 a 24 e i nostrali da lire 26 a 28.50. — A *Bologna* i grani bolognesi realizzarono da lire 37 a 37,50 al quintale; i ferraresi da lire 36 a 36.50; i granturchi esteri da lire 23.50 a 24.50, e i nostrali da lire 28 a 28.50. — A *Padova* i prezzi praticati furono di lire 35 a 36,50 al quintale per i grani, e di lire 24.50 a 26 per i granturchi. — A *Pavia* i frumenti fecero da lire 36 a 38 al quintale; il granturco da lire 24,50 a 28.50, e il riso da lire 41 a 44. — A *Milano* i grani oscillarono da lire 34.50 a 36; il granturco nostrale da lire 24 a 26, e il riso fuori dazio da lire 33 a 44. — A *Novara* il riso nostrale fu contrattato da lire 30.45 a 32.05 all'ettol.; e il bertone da lire 28.70 a 28.90. — A *Genova* mercato incertissimo. I *Berdianska teneri* furono venduti da lire 30.50 a 30.75 all'ettol. di chil. 83; i *Marianopoli* lire 29.75 e i *Polonia* da lire 29.50 a 30. — A *Napoli*, e a *Bari* la settimana chiude con mezza lira in media di ribasso sui prezzi dell'ottava passata.

**Spirit.** — Deboli a motivo di qualche ribasso avvenuto nella materia prima specialmente nei granturchi. — *Milano* i tripli di gr. 94/95 senza fusto si venderono da lire 135 a 136 al quint., gli Americani di gr. 92/93 fusto gratis da lire 139 e 140; i Germanici di gr. 94/95 da lire 147 a 148, e l'acquavite di grappa da lire 72 a 76. — A *Genova* le qualità di *Napoli* di gr. 90 fecero lire 138 al quintale, e le Americane lire 142.

**Sete.** — Cominciando dall'estero, troviamo che a *Lione* la settimana è stata molto attiva, e che le transazioni sarebbero state anche più animate, e più numerose se non avessero trovato resistenza nelle aumentate pretese dei detentori, e nei molti ritiri di merce posta in vendita. Le sete italiane ottennero un aumento di 2 fr. sui corsi dell'ottava precedente. Fra esse gli organzini 18/20 di secondo ord. furono venduti a fr. 78; detti di primo 26/28 di Piemonte a fr. 82; le trame 20/22 di prim'ordine a fr. 78 e le greggie di Toscana 9/10 di prim'ordine a fr. 74. — A *Marsiglia* i prezzi dei bozzoli secchi furono di fr. 17.50 per i gialli di Francia; di 16.50 per i giapponesi verdi, e di fr. 10.50 a 13 per i Nouka. — A *Milano* con vendite abbastanza attive le greggie classiche 9/10 fecero da L. 78 a 81; dette di primo e second'ordine da L. 77 a 73; gli organzini 17/19 di prim'ordine da L. 86 a 87; detti 18/20 di primo, secondo e terz'ordine da L. 86 a 81, e le trame di marca a due capi 24/26 a L. 85 il tutto al chilogrammo.

**Olj d'oliva.** — Inattivi nella maggior parte dei mercati, ma sempre sostenuti per le stesse ragioni segnalate nelle precedenti rassegne. — A *Bari* pochi affari

con qualche facilitazione nelle qualità secondarie. I sopraffini fecero da L. 171.70 a 176.50 al quint.; i fini da L. 143.10 a 167 secondo marca; i mangiabili da L. 124.10 a 133.60, e i comuni a 107. — A *Napoli* gli ultimi prezzi quotati in Borsa furono per il Gallipoli di L. 101.16 al quint. per i pronti; di L. 101.55 per marzo; di L. 101.99 per maggio, e di L. 98.33 per i futuri; e per il Gioja di L. 99.14, 99.28, 99.43 e 93.63 a seconda delle consegne suddette. — A *Firenze* e nelle altre piazze della Toscana, i prezzi furono di L. 90 a 100 per i mangiabili buoni, e di L. 100 a 110 per i fini; il tutto ogni soma di chil. 60.200. — A *Porto Maurizio* le qualità scelte si collocarono facilmente da L. 155 a 162 i 100 chil., e le inferiori da L. 125 a 142.

**Olj diversi.** — A *Genova* i prezzi ultimamente praticati furono: di L. 120 al quint. con forte sconto per l'olio di tonno; di L. 80 a 150 per l'olio di sesame; di L. 123 a 128 per l'olio di ricino; di L. 80 circa per l'olio di lino inglese al deposito, e di L. 103 a 107 per l'olio di cotone.

**Caffè.** — Nella settimana scorsa ebbero luogo in Olanda i pubblici incanti per conto della Società del Commercio, i quali dettero per risultato prezzi irregolari, ed anche in ribasso per alcune qualità meno ricercate. A *Genova* i prezzi praticati furono di L. 75 a 80 i 50 chilogr. per il Bahia; di L. 105 a 110 per il Guatimala; di L. 118 a 138 per il Portoricco; di L. 95 a 120 per il Rio, e di L. 95 a 100 per il S. Domingo. A *Trieste* il Rio fece da fior. 67, 50 a 93 al quintale. A *Marsiglia* stante qualche riduzione fatta dai possessori, si fecero moltissime operazioni. Il Portoricco fu venduto da fr. 108 a 120 i 50 chil.; il Moka Aden da 120 a 122; e il Santos da L. 94 a 100. A *Londra* mercato sostenuto, e in *Amsterdam* il Giava buono ordinario fu quotato a 47 1/2 cent. per libbra.

**Zuccheri.** — Deboli a motivo dei forti depositi esistenti su tutte le principali piazze d'Europa, tanto di zuccheri indigeni, che coloniali. A *Genova* i raffinati si offrono a L. 150 al quint., sebbene la raffineria Ligure Lombarda sostenga i suoi prodotti da L. 152 a 153. A *Trieste* i pesti austriaci furono venduti da fior. 32.50 a 34, 50 al quintale. A *Parigi* mercato in ribasso. I bianchi n. 3 declinarono a fr. 70, e i raffinati scelti a fr. 149. A *Londra* prezzi in ribasso di 6 pences per i greggi, e sostenuti per i raffinati, e in *Amsterdam* il Giava n. 12 cadeva a fior. 31 ogni 100 chilogr.

**Metalli.** — *Rame.* Sostenuto su tutte le principali piazze d'Europa. I prezzi praticati in Italia furono di L. 223 a 225 al quint. per il Best Select ed in pani; di L. 222 per il Thoug, e di L. 240 a 248 per il rame francese in pani; e a *Marsiglia* i prezzi variarono da fr. 180 a 205 a seconda della qualità. *Stagno.* In rialzo, specialmente sui mercati inglesi, ove guadagnò circa due lire sterline per tonnellata. Sulle *piazze italiane* si praticò da L. 305 a 310 al quint. per lo Stagno Banca in pani; L. 300 per lo Stretto, e Australia e da L. 305 a 312 per l'inglese, e a *Marsiglia* con aumento da 3 e 5 fr. per 100 chilogr. da fr. 250 a 265. *Piombo.* Invariato all'interno, ove attualmente si vende da L. 54 a 62 al quint.; e a *Marsiglia* con rialzo di 2 fr. da fr. 43 a 53. *Ferri.* In rialzo a motivo delle molte richieste venute dall'America. A *Genova* gli ultimi prezzi praticati furono di L. 27 al quint. per il ferro nazionale comune; di L. 25 per l'inglese comune nel porto franco; di L. 32 per detto per chiodi in fasci; di L. 34 per detto per cerchi; di L. 42 per le lamiere inglesi; di L. 8 a 10 per il vecchio dolce, di L. 68 per l'acciaio di Trieste; e di L. 14 a 14, 50 per la ghisa.

**ESTRAZIONI**

**Prestito della Provincia di Bari.** — (Contratto colla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano). — 33ª estrazione semestrale, 7 gennaio 1880.

7	8	97	110	144	165	167
289	302	304	319	373	433	449
453	532	572	611	805	818	893
959	965	993	1065	1093	1118	1188
1256	1289	1343	1385	1406	1427	1479
1495	1571	1687	1699	1710	1730	1834
1836	1916	1922	1980	2010	2058	2069
2075	2119.					

Rimborso in L. 500 per obbligazione, dal 1º marzo 1880, a Bari, dalla Cassa provinciale; Firenze, Cassa del Credito Mobiliare Italiano.

**Società Anonima per le Bonifiche dei Terreni Ferraresi.** — (Prestito 5 0/0 1877 in obbligazioni da L. 500). — 4ª estrazione semestrale, 2 gennaio 1880.

52	275	278	588	1629	2032	2202	2109
2735	3075	3711	3927	4355	4586	4751	4940
4992	5158	5301	5367	5546	6028	6654	6818
6922	7413.						

Rimborso in L. 500 per obbligazione, dal 1º Aprile 1880 a Torino, dalla Banca di Torino.

**Prestito della città di Campobasso, 1873.** — 13ª estrazione del 2 gennaio 1880.

404 447 535 734 880.

Rimborsabili in L. 500 per obbligazione.

**Prestito della città di Palermo 1868.** — Estrazione del 31 dicembre 1879.

*Serie Prima*

11	55	58	80	113	189	198
211	282	318	356	357	366	394
518	555	600	613	660	754	829
852	866	871	948	991	1055	1086
1108	1120	1130	1223	1236	1201	1333
1347	1369	1476	1491	1547	1549	1570
1646	1708	1712	1717	1779	1789	1806
1824	1902	1927	1934	1982	2015	2033
2083	2158	2173	2180	2192	2197	2248
2275	2400	2418	2443	2474	2480.	

*Serie Seconda*

11	33	40	43	265	336	337
349	368	393	448	480	512	518

539	558	598	645	695	706	823
824	861	879	881	946	952	983
1010	1071	1247	1275	1296	1351	1447
1451	1692	1706	1787	1790	1847	1867
1950	1954	1959	1987	1992	1988	2028
2076	2108	2146	2205	2252	2278	2284
2308	2316	2335	2386	2393	2397	2449
2462	2499.					

*Serie Terza*

220	233	317	351	358	470	556
727	741	916	922	924	933	991
1004	1020	1162	1167	1233	1271	1287
1289	1306	1349	1379	1498	1509	1531
1570	1579	1644	1663	1665	1667	1672
1735	1784	1810	1874	1836	1868	1873
1904	2029	2045	208	2050	2087	2093
2101	2129	2145	2212	2272	2325	2343
2379	2421	2440	2442	2453	2463.	

Rimborsabili in L. 500 per obbligazione

*Consolidato comunale. Titoli da L. 500*

2	56	124	137	260	272	369
389	432	508	516	532	732	764
778	858	1005	1019	1360	1363	1376
1459.						

*Titoli da L. 100*

16	76	107	115	116
118	126	134	135	136.

Pagamenti dal 2 gennaio 1880.

**Utilità - Economia - Precisione**

Tutte le Case di Commercio devono provvedersi della nuova **Cassetta Autografica**, che offre il mezzo di fare da se in cinque minuti oltre ad 80 copie di una Circolare, prezzo corrente, fattura, disegno ecc.

cassette del formato 0,17×0,25 Lire **6,50** compreso una boccetta inchiostro.  
 » » 0,25×0,35 » **10,00**  
 » » 0,35×0,50 » **20,00**

Dirigere le domande con l'importo a **T. Vaudetto e Comp.** Via S. Francesco di Paola, 31 Torino.

Avv. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

EUGENIO BILLI *gerente responsabile*

**SOCIETÀ DELLE SS. FF. LIVORNESI**

OGGI

**SOCIETÀ DELLE SS. FF. ROMANE**

Il sottoscritto, inerendo alla deliberazione del Consiglio Amministrativo del di 19 Giugno 1879, si fa un dovere di portare a cognizione dei possessori di Cartelle di *Obbligazioni* di *Serie A* e *B* della già Società delle *Ferrovie Livornesi* il seguente

**REGOLAMENTO**

pel rilascio del foglio di *Cuponi* per le scadenze dal 1º luglio 1880 (N. 41) al 1º gennaio 1900 (N. 80) inclusive

1.º I possessori di Cartelle delle specie summentovate che vorranno ottenere il rilascio dei relativi nuovi Fogli di *Cuponi*, dovranno depositare le Cartelle stesse presso la Direzione Generale (Ufficio de' Titoli) in Firenze, Piazza Vecchia Santa S. M. Novella, N. 7: questi depositi potranno farsi in tutti i giorni feriali, purché non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 10 ant. alle ore 3 pom. dal 1º marzo p. v., fino a nuovo avviso.

2.º I possessori delle *Obbligazioni*, o loro incaricati, presenteranno alla Direzione Generale le Cartelle disposte per ordine numerico progressivo, dal più basso al più alto, e accompagnate

da una nota, o *distinta* speciale, per ogni serie di Obbligazioni, che resterà nelle mani del Capo dell'Ufficio Titoli, nella quale dovranno esser segnati con chiarezza i numeri d'ordine e la quantità totale delle suddette obbligazioni; questa nota, o *distinta*, conterrà pure l'indicazione del domicilio del presentatore e dovrà essere da esso firmata di proprio pugno e carattere.

Saranno perciò tenute a disposizione dei possessori di Obbligazioni, i quali volessero profittarne, le modole stampate per le anzidette note.

3.° Contate le Cartelle e riscontrata la esattezza dei rispettivi numeri, il Capo del suddetto Ufficio rilascerà al presentatore delle medesime un *Riscontro* da esso firmato e con bollo a secco della Società, nel quale sarà indicato quanto appresso, cioè:

- a) Il nome e cognome del depositante;
- b) La quantità e la Serie delle Obbligazioni depositate;
- c) La data del rilascio del Riscontro stesso;

d) Il giorno in cui, previo ritiro per parte dell'Ufficio Sociale di detto Riscontro munito di ricevuta del depositante, potranno essere restituite le Obbligazioni già corredate dei rispettivi nuovi fogli di couponi.

4.° Sarà cura dei depositanti lo adibire nell'atto del ritiro delle Cartelle i convenienti riscontri; eseguito il ritiro stesso, non si ammetteranno reclami di sorta intorno alla quantità, qualità ecc. delle Cartelle ritirate.

5.° A traverso la linea di congiunzione delle Cartelle coi rispettivi fogli di Couponi verrà impresso un bollo a secco di forma circolare colla leggenda seguente:



Firenze, 3 febbraio 1880

Il Reggente la Direzione generale

(c. 434)

C. BERTINA

## STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

### PRODOTTI SETTIMANALI

47.<sup>a</sup> Settimana dell'Anno 1879 — Dal dì 19 al dì 25 Novembre 1879

(Dedotta l'Imposta Governativa)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana . . . . .	252,626.91	11,228.38	89,800.71	191,653.00	7,382.91	1,733.78	2,621.50	507,047.19	1,681	15,728.06
Settimana cor. 1878	288,913.01	13,034.13	44,127.37	156,323.04	7,721.80	1,640.85	2,035.51	513,795.61	1,637	16,173.90
Differenza (in più)	> >	> >	> >	35,329.96	> >	92.93	585.99	> >	21	> >
Differenza (meno)	36,286.10	1,805.75	4,326.56	> >	338.89	> >	> >	6,748.42	>	443.84
Ammontare dell'Esercizio dal 1° Gennaio al dì 25 novembre 1879 . . . . .	13,108,075.88	651,142.98	2,188,443.95	8,875,906.25	328,299.93	59,773.86	111,502.96	25,323,145.81	1,674	16,782.59
Periodo cor. 1873 . . . . .	13,219,003.92	635,357.20	1,966,141.63	7,393,217.25	257,169.49	40,657.36	97,370.52	23,608,917.37	1,637	15,807.03
Aumento . . . . .	> >	15,785.78	222,302.32	1,482,689.00	71,130.44	19,116.50	14,132.44	1,714,228.44	17	975.56
Diminuzione . . . . .	110,928.04	> >	> >	> >	> >	> >	> >	> >	>	>

La Linea Laura-Avellino della lunghezza di chilometri 24, è stata aperta all'esercizio il giorno 31 Marzo 1879.

(C. 462)