

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VII - Vol. XI

Domenica 21 Marzo 1880

N. 307

LA TRAVERSATA DELL'APPENNINO LIGURE

Tra le linee di *seconda categoria*, più vivamente raccomandate all'onorev. Baccarini nelle recenti discussioni che ebbero luogo alla Camera, importantissima ci parve in vero quella che sotto il nome di succursale alla ferrovia dei Giovi indica un nuovo valico di quella parte dell'Appennino che sta fra il golfo di Genova e la valle del Pò.

Attualmente infatti esiste in quel punto un'unica linea a doppio binario, la quale attraversando la montagna a 361 m. sul livello del mare, e dopo un percorso di 54 chil. mette a Novi e di là nell'Italia centrale, o prosegue fino in Alessandria dove si unisce ai numerosi tronchi che fan capo a quell'importantissimo centro.

Questa linea, la più antica tra quante ne costrusse il vecchio Piemonte, se è mirabile per opere d'arte ponti, viadotti, *tunnels*, presenta però due gravissimi inconvenienti sotto il punto di vista dell'esercizio. Il primo si è che la struttura geognostica del terreno nel punto della galleria massima è tale da autorizzare il dubbio che di quando in quando un improvviso franamento di qualche metro possa temporariamente interrompere il traffico sulla linea con gravissimo danno del commercio italiano; il secondo inconveniente, certo, innegabile e, quel che più vale permanente è quello che esistendo nel percorso attuale 10 chilom. di piani inclinati con pendenza dal 29 al 35 per mille, la trazione delle merci è costosissimo e limita il numero dei veicoli che possono transitare nelle 24 ore ad un *maximum*, che teoricamente è di 1000, fino a 1200 ma che in effetto non è guari più grande di 800.

Avviene quindi che anche tacendo del pericolo di momentanee interruzioni possibili su tutte le linee, più probabili in questa della quale scriviamo, interruzioni che basterebbero ad isolare dai suoi mercati di approvvigionamento il più gran porto d'Italia, si ha sempre una comunicazione difficile, costosa e costituita in modo da non consentire il rapido succedersi dei lunghi treni, quali faran d'uopo a Genova, quando Genova sarà quell'emporio importante che spera di diventare.

Di qui quelle difficoltà d'imbarco alle quali non supplirà per certo intieramente una più vasta e più acconcia stazione marittima, come non vi suppliranno i più abbondanti carri, e le più poderose locomotive; di qui quelle soste delle merci sulle calate, nei magazzini, nei recinti della stazione delle merci che immani piroscafi han tratto a forza di vapore da' lontani lidi a quel porto; di qui spese, ritardi, inconvenienti senza numero che al negoziante fret-

toloso faranno preferire altri porti, giacchè il più lungo percorso sarà compensato dalle più rapide trasmissioni.

Un tale stato di cose già grave al presente, ma che minaccia di diventare assolutamente esiziale, quando l'apertura del Gottardo, ed il completamento dei lavori del porto avranno posta Genova in condizione di sperimentare realmente tutta la forza d'espansione commerciale della quale è suscettibile, ha mosso da un pezzo le rappresentanze locali a chiedere un nuovo valico appenninico, il quale permetta di giungere alla rete ferroviaria dell'Alta Italia con maggiore sicurezza e con minore dispendio. — Si vuole a Genova, in una parola, una linea che assicuri dalle possibili anzi probabili interruzioni e che senza aumentare le distanze chilometriche risparmi ai treni le lunghe e faticose salite che si risolvono in un aumento di spesa, e in un ostacolo alle frequenti e rapide comunicazioni.

Se non che lo stesso ordine d'idee, le stesse preoccupazioni che determinarono i consigli provinciale e comunale e la camera di commercio a domandare una succursale alla linea dei Giovi, avevano suggerito ad Ingegneri ed a Corpi Morali una quantità di progetti coi quali questa succursale era designata o secondo le applicazioni delle teoriche d'ingegneria, o secondo i vari apprezzamenti degli interessi impegnati nella grave questione. — Per gli uni la base d'ogni nuovo tracciato dovea essere la massima brevità del percorso: per altri la tenuità della pendenza; per molti la linea dovea limitarsi a superare l'Appennino, confondendosi al di là di Bussalla coll'attuale tracciato; per parecchi altri dovea servire di succursale all'intero tronco Genova-Alessandria non trascurando nel suo percorso di raccogliere quell'alimento che può venire da centri di produzione agricola od industriale.

In questa molteplicità di progetti, su tante idee diverse e tutte ugualmente buone, in apparenza, gli animi, come avviene sempre, si divisero, ed ogni tracciato ebbe per qualche tempo i proprii apostoli, i proprii fautori, in una parola diventò di moda finchè uno nuovo non giunse ad esautorarlo, e così la confusione crebbe, gli sforzi divisi riuscirono meno efficaci e la questione minacciò di durare un secolo, con poco vantaggio dei veri interessi di Genova. — A farla finita nel 1876, Provincia, Comune e Camera di Commercio, postisi d'accordo, nominarono una Commissione mista con incarico di esaminare i *dieci* progetti esistenti e di indicare quello che fra tutti meritasse più particolarmente d'essere designato al Governo per la sua sollecita esecuzione. — La Commissione non fu tarda a mettersi all'opera e prima che l'anno cadesse rassegnava al Ministero un rapporto dell'Ing. Schioppo da essa delegato

allo studio dell'arduo problema, adottandone senza esitanza le conclusioni.

Con quell'atto però, che il Consiglio provinciale nell'ultima sua sessione ordinaria, ha creduto di dover convalidare in certo qual modo con solenne votazione, la questione era a nostro credere spostata, non era sciolta. Un Ministro dei lavori pubblici può benissimo inchinarsi al voto dei Corpi amministrativi deliberanti, quando questo voto tende a ricordargli interessi economici, diritti acquisiti, ragioni di convenienza; non può ammettere che essi entrino in mezzo a decidere se un tracciato sia tecnicamente preferibile ad un altro, si sostituiscano in una parola a quegli alti corpi che la legge provvede a metterli in fianco, onde colla molta dottrina ed il lungo studio della materia lo illuminino nelle sue decisioni.

Sotto quest'aspetto pertanto avrebbero la Commissione e più tardi, la provincia di Genova operato, a nostro avviso, più saggiamente se invece di pronunciarsi piuttosto a favore dell'uno che dell'altro di questi progetti avessero raddoppiato i loro sforzi per sollecitare una soluzione adeguata del problema ferroviario i cui termini d'altronde erano già di per se una guarentigia e che poteva riassumersi così: dare al commercio di Genova una linea breve, sicura e facile onde giungere ai mercati dell'Alta Italia ed alle grandi arterie aperte attraverso le gole delle Alpi.

Intanto che l'on. Baccarini sta esaminando se a questo risultato conduca meglio e più presto il tracciato Navone, caldeggiato dalla provincia di Genova, o l'altro di Val Stura e Val d'Orba che la provincia di Alessandria s'affatica a rendere popolare, vediamo in pochissime parole quali sono questi due progetti che in questo momento hanno forza di accalorare gli animi sulle rive del ligustico mare al confluento del Tanaro e della Bormida.

La nuova linea succedanea a quella di Giovi ideata dall'Ing. Navone e che dopo aver raccolto il favore dell'Ing. Schioppo ebbe anche la fortuna di soddisfare all'idea dei rappresentanti della provincia di Genova, partirebbe dalla stazione orientale, non si staccherebbe gran cosa dal torrente Bisagno fino ad Olmo e poi cacciandosi per Gallen verso ponente e traversando le regioni di S. Olcerie, di Valleregia, di Riccò andrebbe a raggiungere l'attuale linea Genova-Novi poca oltre Busa'la, a Borgo Scrivia. — La lunghezza della linea sarebbe di metri 23,940, la spesa di 16 milioni circa, la pendenza massima di 15 per mille.

L'altro progetto, quello che contrasta la palma a questo del Navone, è quello di Valle Stura e Val d'Orba; secondo il disegno presentato, la nuova linea si staccherebbe dalla linea litorale di ponente poco più in là di Sampierdarena, si aggirerebbe per contrafforti dell'appennino fino a Masone, e di là scenderebbe ad Ovada, Predosa, Alessandria.

Questa linea avrebbe un totale percorso dalla stazione principale di Genova a quella di Alessandria, di 76,771 metri, che potrebbero ridursi a 70,565, se si volessero aumentare da 16 a 21.50 per mille le pendenze massime. Il costo di questa linea è calcolato in 22 milioni.

Ora, per raffrontare razionalmente queste due linee, conviene osservare che il progetto Navone, per essere completo deve aumentarsi d'un tronco di allacciamento della stazione orientale col porto, al-

trimenti non soddisferebbe allo scopo pel quale la linea viene creata, sicchè la sua spesa totale ammonterebbe a 20 o 21 milioni all'incirca. Il percorso intero della linea dal porto ad Alessandria, sarebbe di 79,640 metri.

Sono dunque a fronte due linee, la cui spesa totale di costruzione è presso a poco uguale, non molto diverse le pendenze, e quindi le spese d'esercizio, e di cui l'una porta la stazione d'Alessandria a 79 chilometri da Genova, l'altra la mette a 76. Parrebbe che quest'ultima, che è quella di Val d'Orba, dovesse essere la preferita; dacchè a condizioni quasi identiche unisce il vantaggio di un'economia di tre chilometri sul percorso, ed attraversa contrade ubertose, suscettibili già per se stesse d'un alimento alla linea; eppure non è così. I delegati della provincia di Genova, ed anche qualche deputato di quella regione, non s'accontentano di avere con una spesa pressochè uguale, una linea intera invece di una spezzata, di risparmiare tre chilometri di viaggio, di portare l'attività economica nelle vallate della Stura e dell'Orba, fertili, ricche e fin qui tanto neglette; no, essi vogliono la linea Bisagnina anche a costo di arrestarsi a Borgo Scrivia, anche a costo di affrontare il grave problema d'una nuova traversata ferroviaria di Genova e di urtarsi nelle difficoltà infinite derivanti dalla mancanza d'area per l'impianto d'una nuova stazione di merci su quella piazza, e tutto perchè la linea non s'arresta prima di Serravalle, in modo da permettere l'unione ad essa del tronco di raccordo coll'Emilia e l'Italia centrale.

Ma a questo rispondono i fautori dell'opposto progetto: Come mai potete credere, od almeno come potete dire che costruendosi la succursale in Val d'Orba invece che in Val di Scrivia, si verrebbe ad allontanare Genova dai mercati di Piacenza, di Parma? Ma forse che con questi si verrebbe a distruggere la linea attuale Genova-Novi? Mai no! che anzi lasciandola libera al servizio di quelle linee che più inclinano verso gli antichi Ducati e la Valle del Po si agevolerebbero questi rapporti, mentre intanto la linea dell'Orba, arrivando ad Alessandria con un risparmio di tre chilometri sull'altro progetto, avvicinerrebbe Genova al Gottardo, e in un avvenire non lontano al Monte Bianco, se, come pare anche attraverso a quel gigante delle montagne, si arriverà a scavare un valico ferroviario.

A quale dei due contendenti rimarrà la vittoria? Per ora sarebbe difficile il prevederlo. Se però in questa discussione appassionata fosse lecito all'*Economista* il mettere una parola, questa sarebbe per ricordare che, in opere di questa fatta, se gli interessi dei capi-linea meritano una preponderanza, nemmeno devono essere del tutto dimenticati quelli delle popolazioni che si trovano nei punti intermedi; e quando senza pregiudizio evidente di quelli e per conseguenza senza pregiudizio della nazione si può provvedere in modo che la linea diventi maggiormente fruttifera e che più largo numero di cittadini ne siano chiamati a godere i vantaggi, è opera saggia il tener conto di questi vantaggi e di questi interessi.

UNA CAUSA ECONOMICA

DELLA INSTABILITÀ DEI MINISTERI

Nel *Journal des Economistes* del 13 corr. troviamo un articolo breve quanto giudizioso di quel veterano dell'economia politica che è Giuseppe Garnier. Crediamo far cosa grata ai nostri lettori riproducendolo interamente.

Il nostro illustre amico non dice cose nuove e noi stessi abbiamo avuto occasione di ripeterle più volte. Mentre ci conforta di sentirlo dire da un uomo di tale autorità ci duole che sia ancora necessario di insistere su principii che dovrebbero essere accettati universalmente.

Ecco l'articolo:

Ciò che noi vogliamo dire si applica ai Governi in genere ed in particolare ai Ministeri, di cui l'instabilità è un fatto universale nei paesi rappresentativi e della quale adesso intendiamo più specialmente di parlare. Questa instabilità danneggia grandemente gli interessi economici. Si può domandarsi se non sarebbe possibile di diminuirla; per avere una risposta rimontiamo alle cause che la producono.

Queste cause sono molteplici e sarebbe molto lungo l'annoverarle in modo completo; ma fra queste cause ve ne è una molto efficace e molto apparente nell'ardore dei partiti e degli uomini politici che stanno alla testa dei medesimi, occupati costantemente a minare l'edifizio degli avversarii per mettersi al loro posto. Il rimedio è nel perfezionamento dei costumi parlamentari che darà alle opposizioni ed ai Ministeri maggior pudore politico e che ispirerà all'opinione pubblica più severità per gli ambiziosi, e più filosofia di fronte alle loro manovre, effetti naturali delle circostanze.

Ma la causa che noi vogliamo segnalare in particolar modo, si trova nell'ignoranza della vera missione del Governo, e del Ministero che ne è la personificazione, in seno ad una società laboriosa.

Infatti taluno si crea del potere d'un Governo, monarchico o repubblicano, autoritario o rappresentativo, una idea assolutamente inesatta, esagerandola. Ne deriva che i partiti opposti esagerano a vicenda i doveri del Governo esistente e la loro potenza quando rimpiazzano il partito investito del potere, il quale alla sua volta si trova sempre lusingato nel vedersi attribuire un maggior potere di quello che in fatto non abbia e che non possa realmente avere. Gli uomini politici di tutti i partiti amano di rappresentare la parte di provvidenza e l'opinione pubblica li mantiene volentieri in quella credenza perchè essa ama che le si prometta più di quello che non si può mantenere, salvo a gemere ed a lamentarsi quando si accorge che non si mantiene ciò che le si è promesso.

Una locuzione popolare traduce bene questa situazione. Gli uomini politici quando sono nell'opposizione promettono volentieri più burro che pane. Una volta che sono giunti al timone dello Stato, siccome non è di loro spettanza di dare nè burro nè pane, gli avversarii alla lor volta li attaccano deridendoli ed accusandoli di non mantenere le loro promesse e promettendo di dare il pane ed il burro promessi.

In tal modo hanno agito in Francia p. es. i differenti partiti monarchici e repubblicani.

In questo momento un certo pubblico si crede autorizzato ad affermare che se la repubblica non favorisce maggiormente gli affari, non distribuisce, con larghezza, agiatezza e benessere essa non adempie il suo programma e manca ai suoi impegni di Governo perfezionato; dunque bisogna ritornare all'impero o alla monarchia, o al legittimismo.

Nello stesso modo si ragiona dai differenti gruppi repubblicani; ognuno di essi si dice in grado di realizzare meglio degli altri la felicità nazionale e di distribuire il burro di cui abbiamo parlato di sopra.

Noi non vogliamo dire che non vi siano altre ragioni ed anche buone ragioni politiche da dare in favore di tal ministro o di tal ministero, ma vogliamo far notare che la più grossa ragione, quella che ha maggior valore dinanzi al pubblico è quella che noi segnaliamo come un errore pericoloso, senza dubbio d'ordine politico, ma principalmente *economico*.

Come porre rimedio a questo errore? Certo con una migliore nozione dell'azione governativa, del potere dell'autorità, che insegni quello che si può esigere da lei senza rassomigliare ai fanciulli che domandano la luna e vanno in collera perchè non possono esser soddisfatti.

Ebbene il diritto ed il dovere di un governo, monarchico o repubblicano, supponendo l'uno saldamente appoggiato sulla legittimità e l'altro sul suffragio più o meno universale sono innanzi tutto di fare regnar l'ordine, di far rispettare le persone, le proprietà, i contratti, di amministrare gli interessi comuni, e di rendere, con la minore spesa possibile, i servizi pubblici indispensabili che l'industria privata non vuole o non può rendere.

Se oltrepassa questo limite si impegna in complicità inestricabili volendo fare ciò che non sa fare e ciò che deve lasciare all'iniziativa degli individui e dei gruppi associati.

Gli imbarazzi nei quali si trovano i governi temporanei si spiegano perchè essi sono in una via anormale a proposito della sicurezza esterna, a proposito della loro intromissione in affari religiosi, d'insegnamento e di carità. — Inoltre vi sono taluni che vogliono complicare le loro difficoltà rendendoli responsabili degli interessi industriali, incaricandoli dei mezzi di comunicazione, delle operazioni di credito, di assicurazione e d'altre ancora. — Questi tali si credono molto avanti sulla via del progresso, vengono detti *avanzati*, ma al contrario essi volgono le spalle al progresso e camminano indietro.

Come rimediare a questo male?

Con la volgarizzazione dei principii della scienza economica che spiega l'ordinamento sociale razionale, che si rende conto delle vere funzioni del governo, che insegna alle popolazioni a non domandare la luna agli uomini politici, sempre disposti a prometterla.

A prima giunta questa conclusione potrà sembrare meschina. — Ma ci si rifletta sopra, con cognizione di causa, e ne parrà evidente l'esattezza.

Rivista Bibliografica

Angelo Marescotti — I fenomeni economici e le loro cause costanti. Nuovo trattato di Economia politica. — Bologna, N. Zanichelli, 1880.

L'egregio professore di Bologna, continuando nella sua lodevole operosità, ci dà questo nuovo libro. In mezzo allo scalpore delle scuole, giova che lo studioso delle scienze sociali proceda con metodo sperimentale alla ricerca del vero, e il ch. Autore si propone di essergli guida prendendo ad esporre con sistema, con ordine e nelle parti più essenziali i fatti riguardanti la Economia politica.

L'Autore in un primo capitolo tocca della organizzazione economica e sociale delle nazioni. Se si vuole formarsi una chiara idea dell'oggetto di questi studi, bisogna cominciare col rivolgere l'attenzione all'*ente economico*; finché teniamo d'occhio soltanto i particolari, troviamo forze disgregate e dappertutto la lotta per l'esistenza; ma se si guarda l'insieme, se si osserva l'idea obiettiva e universale dell'essere loro, ecco l'unione e la solidarietà, ecco le forze soggettive egoiste le quali si mettono in un concorso vicendevole non solo economico, ma etico e giuridico. Dopo avere mostrato in qual modo le facoltà naturali dell'uomo, l'istinto e la intelligenza, operino per costituire l'ordine economico della società, l'Autore riassume le leggi economiche additate dai grandi maestri della scienza — del minimo mezzo, dell'appropriazione personale, della divisione del lavoro, dello scambio — e a conferma nota che gli odierni studiosi della natura riscontrarono nella economia di tutti gli enti creati le stesse leggi scoperte prima nell'economia de' popoli dagli economisti. Gli sembra che la legge del minimo mezzo si abbia a chiamare piuttosto delle *invenzioni perfezionatrici*, poichè quella riguarda il lavoro, che è lo strumento, mentre l'idea universale dell'*Ente umano, economico e sociale*, comincia dall'*intelligenza*; tanto più che non si può in modo generale precisare il minimo mezzo, il che, a vero dire, non ci persuade, poichè per quanto spesso per raggiungere un dato intento bisogna raddoppiare di energia e impiegare mezzi più potenti, questo non toglie che relativamente si cerchi sempre di ottenere *più* con *meno*. Spiegata la legge di evoluzione, l'Autore passa a mostrare come le leggi morali, giuridiche e politiche si informino nelle economiche e trova che la società e la sovranità hanno bensì un'indole etica ma che non possono giovare agli uomini, *se non corroborando l'organizzazione obiettiva dei beni permutabili*. Andar contro alle leggi economiche non sarebbe un rimediare ai mali e agli abusi, ma un aumentarli. L'idea dell'ente economico è *positiva nella sua corporeità plastica, nelle sue cause istintive e intellettuali efficienti, nelle sue relazioni etiche e sociali*, conchiude l'Autore con una di quelle frasi che non di rado s'incontrano in queste pagine e che farebbero desiderare talvolta una forma più semplice e chiara.

Ci siamo del resto fermati alquanto su questo primo capitolo, come quello che pone in chiaro gli intendimenti dell'Autore, la cui idea è in sostanza questa da lui sostenuta da gran tempo, che cioè alla

esattissima aritmetica economica ed utilitaria degli Smithiani e dei Manchesteriani si deve congiungere non la giustizia arbitraria di chi esercita il potere, ma bensì la mutua giustizia, che ha una base obiettiva nell'equazione degli scambi. « E ormai tempo che l'economista pensi secondo il giure, il giurista secondo vogliono le leggi dell'economia politica. » Sono parole del De Stein citate dall'Autore. E simili sentenze si ripetono spesso particolarmente dagli scrittori tedeschi delle più moderne scuole, e dai loro seguaci, e le considerazioni che si chiamano *etiche* si fanno strada anche ne' libri degli scrittori della vecchia scuola liberale, che pagano il loro tributo all'andazzo o alla moda del tempo. Intendiamoci bene che noi, essendo liberali, non ammettiamo in nessuna scuola il monopolio della verità, e troviamo che il buono si ha a prendere dovunque si trova. Se non che da un lato vorremmo che ogni scienza restasse ne'suoi confini, il che, non è per es. della economia negli scritti dei socialisti della cattedra; dall'altro non ci pare che la questione dei rapporti della economia politica colle altre scienze sociali sia una peregrina scoperta venuta dal Settentrione. Ammiratori sinceri della scienza tedesca, non sapremmo dimenticare le vecchie tradizioni di casa. In sostanza per noi la gran verità è questa; che i problemi sociali sono complessi e non possono risolversi coi criteri somministrati da una scienza sola. Sarà forse un parlare troppo umile; ma tant'è, lo preferiamo.

L'Autore parla della produzione e dei suoi fattori, e questi sono secondo lui la *natura*, il *lavoro*, il *capitale*, la *società civile*, la *società politica*... « I fatti economici palesano lino da principio l'origine non dico psicologica e potenziale, ma reale dei diritti, per cui l'economista non può a meno di pensare secondo il giure e obbliga il giurista, che è il socialista legittimo e veritiero, a stabilire sulla economia stessa non già altri diritti che sarebbero arbitrari, ma i doveri privati e sociali che valgono a far rispettare i diritti. » Che l'economia politica porga al diritto la materia delle combinazioni giuridiche s'intende, che l'economia non pretenda di andar contro al diritto, s'intende egualmente, ma perchè si ha da mettere lo Stato e la convivenza civile tra i fattori della produzione? quanto alla seconda, ci limitiamo a considerare che dalla socialità umana deriva la gran legge economica della divisione del lavoro e quella dello scambio, da cui rampollano tutte le altre leggi economiche, cominciando da quelle della produzione. Quanto allo Stato esso è pure una necessità del civile consorzio, ma non ci pare una ragione sufficiente per considerarlo economicamente parlando come un fattore della produzione. A questa stregua si potrebbero considerare come fattori della produzione anche le società religiose, che predicassero la dottrina del lavoro. Quei fattori del resto, osserva giustamente l'Autore, devono riferirsi non all'individuo isolato ed egoista, *ma all'alleanza degli uomini, all'uomo grande* (!), *all'umanità e alla società*. I fattori della produzione presentarono e presentano ancora molti vizi di organizzazione, ma il progresso degli ultimi trenta anni è evidente.

Ma le ricchezze prodotte fuori dello scambio resterebbero inerti. E lo scambio che dà il valore alle ricchezze e l'egregio Autore passa perciò a parlare della circolazione e del valore. Per rispondere agli

attacchi dei moralisti e dei socialisti giova secondo lui, esaminare nel valore l'elemento umano e non solo gli elementi materiali. L'elemento umano è il costo delle nostre fatiche; ma non basta; ci vuole la utilità, ma non l'utilità naturale *sempre gratuita*, ma quella mercantile, poichè ciascun contraente ha una utilità proporzionata all'entità delle cose che riceve e che si risparmia di produrre. Questa utilità è un servizio umano, un risparmio di nuove fatiche. Che cosa di più grande e di più etico? Se non che noi dubitiamo assai che questa dottrina arieggante, a nostro avviso, quella celebre del Bastiat sia scientificamente esatta e risponda alle obiezioni socialiste. Non entriamo in una discussione; noi dovremmo per ossequio al ch. Autore esaminare lungamente la sua dottrina, e ciò non ci è possibile nell'angusto spazio di una rassegna. Del resto egli del pari che qualunque cultore della economia politica, per quanto discordi da noi, indovineranno facilmente le ragioni non nuove del nostro dissenso. Il terzo elemento del valore è poi la trasmissibilità.

L'Autore tocca in seguito della moneta e del prezzo, e poi del credito, osservando come questo abbia un'indole tutta particolare e differisca dalle speculazioni industriali e commerciali. Noi, lasciando da parte molte buone cose e molte sane osservazioni, rileviamo due punti su cui non sapremmo trovarci d'accordo col ch. professore. Per lui il biglietto di banca non deve essere pagabile a vista, ma dovrebbe avere una scadenza, perchè esso tende a prolungare le liquidazioni e ad accrescere il potere circolativo di tutti gli altri titoli fiduciari. La Banca prende un obbligo fittizio e ingannatore, promette ciò che non può mantenere e fida nella tolleranza dei cittadini. Di fronte a qualche vantaggio parziale stanno danni non lievi. Viene il momento in cui si corre al rimborso e la Banca alza lo sconto e mette la mano sui capitali dei depositanti.

Confessiamo che ci fa meraviglia che il biglietto di banca così com'è trovi un sì chiaro avversario, ma, lo confessiamo, ci fa anche più meraviglia che un economista così valente non sappia trovare che questi speciosi argomenti per sostenere la sua tesi. Ci limitiamo a poche osservazioni. Se una Banca veramente ciò che deve, se cioè senza lanciarsi in operazioni estranee al suo ufficio, soccorre all'industria e al commercio, quando emette il biglietto? In occasione dello sconto. Dunque il biglietto entra in circolazione quando ne escono le cambiali. Ora queste cambiali se sono buone, e naturalmente dobbiamo partire dall'ipotesi che una Banca ben diretta sconti cambiali buone, rappresentano affari effettivamente compiuti. Dunque il biglietto è in primo luogo garantito dal portafoglio, che rappresenta alla sua volta un capitale produttivo. Uno dei grandi vantaggi della sostituzione è appunto quello del pagamento a vista. Ma, obietta il chiarissimo Autore, le cambiali a cui si sostituisce hanno una scadenza; e come possono garantire il biglietto? Rispondiamo che la prudente regolarità delle operazioni assicura il flusso e riflusso costante, poichè se il biglietto esce da una parte in occasione dello sconto, ritorna dall'altra per pagamento di debiti. Ma poichè vi sono oscillazioni periodiche determinate dai bisogni delle industrie e del commercio, poichè si va al rimborso per pagamenti da farsi all'estero o in piazze anco nazionali, ma dove il biglietto della Banca non è ricevuto, e poichè infine per gravi avvenimenti può

nascere la sfiducia, ecco la necessità di una riserva, di cui non si può *a priori* prescrivere il limite.

Ma si mette la mano sui capitali dei depositanti, inculca l'Autore. Prima di tutto si sa che ufficio della Banca è raccogliere i capitali da una parte e distribuirli dall'altra, ed è la ragione per cui si dà un interesse ai depositanti. Naturalmente si dovrà guardare se si tratta di depositi non disponibili, pei quali occorre un preavviso o di depositi in conto-corrente; dovrà aversi presente che i depositi possono essere richiesti e lo saranno più specialmente in momenti di sfiducia, tantochè occorrerà por mente al modo di formare la riserva la quale non è detto che sempre e tutta abbia ad esser formata con quelli; bisognerà aumentare la riserva e scemare l'emissione secondo i casi. Tutto questo prova che il credito è una materia delicata, che le istituzioni di credito non possono esser guidate che da gente esperta e prudente, ma non prova nulla contro la solidità delle istituzioni o contro il biglietto pagabile a vista, non più di quello che la complicazione della locomotiva e la responsabilità del macchinista provino contro questa grande invenzione.

Il secondo punto, nel quale in materia di credito dissentiamo dal ch. Autore è quello della scelta del sistema bancario. Egli vorrebbe il biglietto uniforme e garantito degli Stati Uniti e crede alla risurrezione col tempo di un progetto Maiorana. Noi ne tenemmo parola e i nostri lettori sanno che cosa pensiamo del sistema americano. Rimandiamo agli articoli pubblicati all'epoca in cui fu presentato quel progetto.

Invece siamo lieti di essere, d'accordo coll'Autore quando continua ad essere, quale fu in passato, strenuo campione del libero scambio. E assai degna di lode ci sembra spesso la parte che tratta della distribuzione. Egli rende ragione dei conflitti che nascono naturalmente fra i singoli fattori. Nella repartizione assegna allo Stato il tributo, alla società civile il buon mercato, e questa è la conseguenza logica delle sue premesse. Rivendica alla libertà il compito che il socialismo della cattedra vorrebbe assegnare contro sua natura allo Stato e termina con opportune investigazioni intorno alla natura dei consumi.

Non spiacerà all'egregio professore di Bologna se noi, pur riconoscendo i meriti del suo lavoro, ci siamo permessi quelle osservazioni che i nostri convincimenti ci suggerivano.

Giorgio Arcoleo. Il Bilancio dello Stato ed il Sindacato Parlamentare. Napoli, Jovene, 1880.

L'Arcoleo, che ci dette qualche tempo fa un saggio assai notevole sopra l'esercizio dei diritti di riunione e di associazione negli Stati moderni, pubblica adesso un nuovo lavoro sopra un'altra questione non meno importante ed ancor più complessa, poichè s'incatena a principi desunti da vari ordini di discipline. È la questione delle norme da prefiggersi alla formazione della legge che stabilisce i bilanci dello Stato, le quali norme devono simultaneamente contemperare le esigenze del diritto costituzionale, del diritto amministrativo, della scienza e dell'arte della finanza. L'Autore peraltro circoscrive il campo della sua trattazione limitandosi a considerare l'argomento dal punto di vista costituzionale, e la limi-

tazione che per tal modo egli s' impone non è certo molto proficua all'intento di spargere novella luce sopra l'intricata e delicatissima materia. Così ad esempio, sebbene dal titolo del libro potesse il lettore aspettarsi di trovare in esso una completa ricerca dei mezzi che meglio si adattano al regolare esercizio dell'azione parlamentare sui bilanci dello Stato, pure s'ingannerebbe chi ne percorresse le pagine con la speranza di vedere esposti l'ordine ed i criteri, i quali devono presiedere alla formazione di questi bilanci, affine di assicurare nel più alto grado possibile l'efficacia del sindacato del parlamento e chi confidasse di vedere indagate a fondo le ragioni che rendono i prospetti delle pubbliche entrate e delle pubbliche spese un'opera tanto oscura ed intricata in alcuni Stati del continente, particolarmente in Italia, e tanto semplice e chiara in altri Stati, come a mo' d'esempio in Inghilterra. Eppure è in cosiffatta semplicità e chiarezza che ha la sua radice più profonda più essenziale la serietà ed il giusto uso del controllo il quale spetta al potere legislativo.

Scopo del lavoro è piuttosto quello di prescrivere i limiti e determinare le forme in cui deve mantenersi l'azione del parlamento nella votazione dei bilanci. L'argomento è senza dubbio interessante e potrebbe riuscire eminentemente istruttivo anco così ristretto com'è, se non fosse trattato con una confusione ed indeterminazione di forme, con una indecisione nei concetti, con una deficienza di nettezza nelle conclusioni, che impedisce di afferrare il senso preciso del pensiero dell'Autore, di seguire il filo del suo ragionamento e di far tesoro di un'opinione limpidamente espressa. In generale si manifesta in tutto il lavoro uno studio ricercato di far mostra di erudizione, attinta specialmente dai libri tedeschi e che risente in gran parte della loro nebulosità. L'Arcoleo mette una compiacenza speciale nel dare al suo linguaggio una forma simmetrica, nel raccogliarlo in formule bene architettate, che spesso peraltro rimangono affatto oscure e talvolta danno il lampo di un'idea ma non una idea; un'immagine che fugge e che non giunge a fissarsi nella mente del lettore. Che cosa intende egli di dire per esempio quando scrive (pag. 22) che « gl'inglesi distinguono l'amministrazione e la politica per accordarle; noi le separiamo per confonderle; lì c'è l'organismo qui il meccanismo. » ovvero (pag. 41) che « in Inghilterra il bilancio è costituito in organismo di diritto secondo lo sviluppo dello Stato e della libertà moderna » o quando risolve la celebre questione relativa alle facoltà del governo nella separazione dei servizi amministrativi o nella loro distribuzione fra i vari dicasteri in modo diverso da quella stabilita del bilancio, con due sentenze una più astrusa dell'altra cercando cioè di « ottenere che la facoltà organica amministrativa del potere esecutivo non violi la facoltà organica costituzionale del potere legislativo » (pagina 80) e affermando che « il governo ha piena libertà quando si tratta di distribuzione, non di attribuzione di servizi » (pag. 82)? In ogni pagina s'incontrano frasi di simil conio alla cui intelligenza il lettore è costretto di rinunciare se non preferisce di fabbricarsi a suo piacere il concetto che dovea essere nella mente dell'autore.

Non di rado si trova inesattamente riprodotto il senso degli autori inglesi citati, il che dà a credere

che la cognizione dei loro scritti non provenga da fonte direttissima. Così pure chi non abbia esatta conoscenza del meccanismo del bilancio in Inghilterra, non l'acquista davvero da ciò che ne dice l'Arcoleo a pagina 61, nè giunge bene a comprendere quale idea egli si formi della divisione del bilancio inglese, quando dice che il principio della specialità (per i vari servizi) che ha una forma sincroma nel sistema del continente, l'ha successiva nell'inglese.

L'Arcoleo ci sembra che dia troppa importanza al pericolo che alcuni, fra cui primo il Gneist hanno creduto di vedere per la conservazione dell'armonia parlamentare nel voto annuale di tutta la legge del bilancio. Egli crede che questo sistema esageri oltre misura la parte che all'assemblea, derivata dal voto popolare, deve spettare nel regime parlamentare, dia ad essa una prevalenza eccessiva sopra gli altri poteri che devono concorrere alla formazione della legge, e fornendole il mezzo di tener continuamente in freno il governo a cui essa regola a suo talento la somministrazione dei mezzi necessari per svolgere la sua azione, la conduca ad invadere la sfera di questa azione stessa ed a restringerne la responsabilità. In Inghilterra invece l'approvazione annuale del Parlamento non si estende a tutto il bilancio, vi ha una parte stabile di esso che non è soggetta all'incertezza del voto annuale, che è fissa, permanentemente, un'altra parte invece mutevole, elastica e sottoposta a nuova votazione anno per anno. La prima comprende i servizi del debito pubblico, la lista civile, le pensioni, gli stipendi ai magistrati ed a tutti i pubblici ufficiali, nelle cui funzioni il carattere di indipendenza è un elemento essenziale; la seconda comprende tutti gli altri rami dell'amministrazione civile, finanziaria e militare. Con questo mezzo si evitano i pericoli enormi che negli Stati in cui tutte quante le entrate e le spese sono soggette al voto annuale, presenta una minaccia di rifiuto di approvazione della legge del bilancio. Questo rifiuto che chiuderebbe la circolazione degli elementi necessari alla vita nelle vene dello Stato, che arresterebbe tutti quanti i servizi pubblici, ne produrrebbe la disorganizzazione e genererebbe la più completa anarchia, non è possibile in Inghilterra, poichè essendo limitato alla parte periodica ed annuale, le funzioni più essenziali dello Stato continuerebbero a sussistere, ed il mezzo, sempre violento, potrebbe dar luogo a utile riforma, ma non a un completo sconvolgimento.

L'Arcoleo sulle orme dei tedeschi ci sembra assai esagerare la portata pratica di questa distinzione. Prima di tutto egli non ci dice come questa separazione, di cui ognuno si fa un'idea semplice e chiara riguardo alla spesa, si operi sull'entrata la quale in questo caso è la parte più essenziale, perchè è inutile che siano stanziato le spese se non ci sono in confronto i mezzi per sopperirvi. Sarebbe stato necessario che egli desse su questo argomento maggiori schiarimenti al lettore, perchè non tutti sono obbligati a sapere come funzioni la macchina parlamentare in Inghilterra.

Ma anco lasciando questo da parte la minaccia del rifiuto del bilancio non ha mai messo in pericolo l'esistenza di nessuna nazione. Le maggioranze per quanto baldanzose e potenti non si lasciano mai guidare esclusivamente dalla bizza, sanno di dover rispondere dei loro atti dinanzi alla coscienza pub-

blica, dinanzi alla storia. Anzi esse sono la coscienza pubblica stessa, il cui indirizzo potrà essere pervertito, ma il cui patriottismo non è mai completamente soffocato.

La minaccia di rifiuto del bilancio è una minaccia di sospensione dei pubblici servizi, non una minaccia di soppressione, poichè al disopra della legge del bilancio che ne regola il movimento vi è la legge organica che ha creato e ordinato i servizi stessi, legge che ogni maggioranza ha interesse a rispettare e che non potrebbe esser cancellata in virtù della legge del bilancio, ma solo di una legge espressamente abrogativa emanata col concorso dei tre poteri dello Stato. Il rifiuto del bilancio si riferisce esclusivamente alle persone nelle cui mani sono affidati i servizi amministrativi e non colpisce i servizi stessi. Non è in odio a questi che si chiudono i cordoni della borsa, ma è per la sfiducia che ispirano le persone che ne usurpano l'esercizio. La responsabilità enorme che addossa sopra di esse questo rifiuto basta per schiacciarle e non vi è coscienza umana che abbastanza forte per esporsi alla generale riprovazione di tutto il mondo civilizzato affine di prolungare una lotta divenuta inutile ed insostenibile.

L'Arcoletto, che non sa trovare nella storia un esempio efficace delle conseguenze disastrose che egli assegna all'esercizio del diritto di rifiuto del bilancio, dimentica la parte che questa minaccia ebbe nel por termine alla deplorabile avventura del 16 maggio 1877 in Francia, e quanto essa contribuì ad affrettare lo scioglimento di una crisi, che opprimeva duramente la vita di tutto il paese.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Genova. — Nella seduta del 26 febbraio 1880, *Argento* crede conveniente di intrattenere la Camera di una questione di molta importanza e che grandemente interessa l'avvenire della nostra piazza. Egli vuole parlare della succursale alla ferrovia dei Giovi. Crede superfluo di accennare alla Camera la necessità che sia presto provveduto alla sua costruzione, essendosi essa già ripetutamente di ciò occupata e trattandosi ormai di questione sulla quale tutti si è d'accordo; solo vuol ricordare l'urgenza che sempre si fa maggiore di fare finalmente qualche cosa in vista anche del rapido avvicinarsi del compimento della galleria del Gottardo che affretta l'apertura al commercio di quella linea; rammenta alla Camera la risposta avuta dal Governo fin dall'ottobre scorso in seguito alle sollecitazioni che gli vennero su ciò da essa fatte, nella quale egli dice che sarà tanto più lieto, quanto più presto potrà soddisfare ai manifestati desideri, non tacendo però che la cooperazione della provincia, a termini dell'art. 15 della legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, sarebbe all'uopo di molto giovemente.

Il citato articolo, egli dice, determina che nell'ordine della costruzione delle linee si avrà riguardo a quelle per le quali vi fossero offerte di concorso superiori di un decimo delle quote che sono stabilite come obbligatorie; accordandosi inol-

tre la precedenza alle linee per la cui costruzione venisse dagli interessati anticipata l'intera spesa.

Ora a questo riguardo nulla ancora fu fatto da noi, mentre molte altre provincie per le rispettive linee ferroviarie progettate hanno già deliberato offerte al Governo, cosicchè venendo ad ottenere la precedenza della costruzione, la succursale di Giovi verrà sempre più ad essere ritardata nonostante la incontestata sua utilità.

In conseguenza egli crede che la Camera non debba rimanere inoperosa e sia di somma convenienza che essa solleciti la Provincia nel senso di quanto il Ministero scrisse alla Camera, affinchè essa procuri di fare al Governo quelle proposte di Concorso atte a dare una spinta per sollecitare la scelta della linea succursale ai Giovi e per porre mano senza indugi alla sua costruzione.

Egli crede che ad ottenere più facilmente lo scopo desiderato, sarebbe molto utile il concorso di tutti i capi ed istituzioni interessati, e forse anche quello dei privati, che potrebbero trovare conveniente di partecipare coi loro capitali nell'anticipazione delle spese di costruzioni, profittando delle condizioni determinate nella legge per le quali viene devoluto agli interessati il prodotto netto dell'esercizio delle linee in tale modo costruite, fino a che non siano state restituite le somme anticipate.

Pertanto raccomanda alla Camera di rivolgere alla deputazione provinciale una viva istanza nel senso delle cose da esso esposte.

Il *Presidente* si associa pienamente a questa proposta. È vero, egli dice che la Camera appena che le fu data comunicazione della lettera del Ministero accennata dal signor *Argento*, credette che sarebbe stato forse meno conveniente di fare un passo verso la provincia conforme a quello ora suggerito, ma d'allora in poi trascorse un lungo periodo senza che nulla si sia operato, e sopraggiunsero le offerte delle altre provincie per l'esecuzione delle linee che ad esse interessavano, il quale fatto aggrava d'assai la nostra posizione allontanando la probabilità della costruzione della desiderata succursale.

Tutto ciò rende urgente e di sommo interesse il pensare a fare qualche cosa, e che Genova si muova essendo ormai nelle mani di essa il sollecitare il compimento dei suoi vivi desideri; tale essendo in sostanza il senso della surriferita lettera del Ministero dei lavori pubblici, diretta alla Camera.

Lagorio osserva che la necessità e l'urgenza di fare tutto quanto sta in noi per affrettare l'esecuzione della linea di cui si tratta, sta in ragione del sommo bisogno per Genova d'aver una succursale alla galleria di Busalla e al piano inclinato dei Giovi, senza di che noi saremmo esposti a pericoli che potrebbero essere fatali al commercio genovese; cosicchè a suo modo di vedere, questa questione deve essere, fra ogni altra che interessa la nostra città, quella a cui fa d'uopo siano rivolte tutte le nostre cure ed il massimo impegno per ottenere un pronto compimento della tanto reclamata nuova linea. Si unisce quindi completamente alla proposta *Argento*, onde sia promosso in ciò il concorso di tutti gli interessati.

Repetto ammette pure l'urgenza e l'importanza della proposta *Argento*, ed osserva che è necessario di insistere presso la Deputazione Provinciale onde studi il più completamente possibile questa questione e presenti quindi la pratica con una proposta de-

finitiva e matura al Consiglio Provinciale per ottenere un voto favorevole agli interessi del nostro commercio.

Fa d'uopo, egli dice, di nulla trascurare onde riuscire a fare ciò che è reclamato dai più urgenti nostri bisogni, vincendo quegli ostacoli ed opposizioni che per avventura si avessero da incontrare. Perciò egli approva che la Camera si rivolga alla Deputazione Provinciale suggerendole di riunire tutti gli interessati onde concordarsi sul modo di far sollecitamente dare opera alla tanto reclamata succursale dei Giovi.

Cabella si rallegra che sia stata suscitata nella Camera questa questione di così vitale interesse per il nostro commercio, della quale nella sua qualità di consigliere ebbe testè ad intrattenere il municipio onde sollecitarlo a fare qualche cosa, atteso l'urgenza che sia provveduto all'insufficienza del piano inclinato dei Giovi ed ai pericoli che presenta la galleria di Busalla.

È necessario, egli dice, che si venga alla perfine a qualche conclusione, superando le difficoltà che vi si oppongono, quali sarebbero la scelta del progetto da eseguirsi, di cui spetta la decisione al Governo, ed i mezzi finanziari per la sua esecuzione di cui noi dobbiamo occuparci. Pertanto trova conveniente e pratica la proposta che la provincia si faccia centro di un comitato composto di tutti gli interessati per studiare maturatamente il modo di venire ad uno scioglimento della questione.

La proposta Argento messa ai voti, viene approvata all'unanimità.

INCHIESTA SULL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE IN ROMA ¹⁾

Seduta del 14 marzo 1880

Domenica scorsa alle ore 12 ha avuto luogo, in una sala del ministero dell'istruzione pubblica, la prima adunanza in Roma della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane.

Siedono al banco della Commissione i commissari Biglia, Cadorna, La Cava, Monzani, Brioschi, Genala, Bembo, Nervo, Verga, Ranco, La Porta.

Trevellini ing. Luigi. Come direttore della scuola degli agenti ferroviari in Roma, dichiara di voler dare qualche notizia sugli articoli del questionario riguardanti il personale, specialmente del traffico e movimento, e sui risultati della scuola.

Ricorda che nei tempi scorsi erano titolo per entrare nelle amministrazioni ferroviarie le raccomandazioni; e gli impiegati risultavano pertanto insufficienti alla loro missione.

Questo stato di cose suggerì l'idea di una scuola professionale, che preparasse i giovani all'esercizio degli impieghi ferroviari, di cui iniziatore principale fu il comm. Martorelli coadiuvato dal comm. Luzzatti, allora segretario generale del ministero di agricoltura, industria e commercio.

Ricorda diffusamente i primordi di quella scuola, in cui gli insegnanti erano tutti impiegati ferroviari, autorizzati a ciò dalla Società delle Ferrovie Romane, ed esaminatori dei concorsi delegati di tutte le Società.

¹⁾ Togliamo questo resoconto principalmente dalla *Opinione* completandolo, ove occorra, dagli altri giornali di Roma.
Nota della Redazione.

Oggi la scuola è stata posta sotto il patrocinio del ministero di agricoltura, industria e commercio. In essa sono stati licenziati in quattro anni, da che funziona, 45 alunni; molti dei quali collocati direttamente nell'amministrazione delle ferrovie e altri per concorso. Crederebbe opportuno che nelle Società ferroviarie si specializzassero i programmi dei concorsi.

La Società delle Ferrovie Romane ha già fatto qualche cosa in questo senso, ponendo nei programmi le materie facoltative, che sono quelle appunto insegnate nella Scuola ferroviaria. La Società delle Meridionali non ha ciò fatto ancora, e quella dell'Alta Italia attuerà questa riforma in breve.

Vorrebbe che le amministrazioni ferroviarie aprissero i concorsi poco dopo la chiusura delle Scuole ferroviarie affinché gli alunni — per lo più bisognosi — avessero pronta occupazione.

Occorre, e già si è in parte ottenuto, che gli esami si diano quindi innanzi nei principali centri più vicini alla rete ferroviaria alla quale gli esami si riferiscono.

Parlando della natura degli alunni nota che tra di essi vi sono parecchi ex-militari. Per la puntualità ed ordine essi riescono i migliori ma non per lo studio. Due soli sono arrivati nei quattro anni al termine degli studi. Nell'ex-militare manca la capacità di agire di propria iniziativa, ciò che deriva dalle abitudini contratte nel servizio.

Formula quattro voti alla Commissione d'inchiesta in cui si riassumono le osservazioni fatte di sopra, raccomandando anche che il governo incoraggi lo sviluppo di Scuole congeneri a quella di Roma.

Dietro domanda del commissario Nervo dice:

Nei programmi della Scuola ferroviaria di Roma vi è un insegnamento generale: nella parte speciale vi è la calligrafia, la geografia ferroviaria, il servizio detto di stazione in cui vi è la contabilità di stazione e la applicazione delle tariffe. In un altro corso si tratta dell'organamento delle ferrovie e delle varie forme della loro costituzione nell'aspetto economico.

La Scuola sviluppa l'insegnamento pratico, conducendo in isquadre gli alunni alla stazione di Roma.

Dietro domanda del commissario Ranco, dice: Al mantenimento della Scuola concorre il Ministero d'agricoltura, la Camera di Commercio, la Provincia, la Lega Romana per l'istruzione del popolo e il Municipio. Gli alunni pagano una retta, e per essere ammessi debbono fare un esame, quando manchino di diplomi accertanti la loro coltura generale.

Galletti cav. Vincenzo, consigliere della Banca Romana. Parla sull'articolo 41. « Perchè non si fanno dei carri speciali per il trasporto dell'acido solforico, del petrolio e di altre simili merci? »

Crede che sia una necessità il fare dei carri speciali per evitare i pericoli che possono verificarsi nel trasporto di quelle materie.

Sull'articolo 50, 2° comma: « Quali misure si sono adottate per prevenire i danneggiamenti ed i furti delle merci? »

Dice che si verificano assai spesso dei furti, ed a rimediare a tale inconveniente non vede altra via che quella di prendere delle persone oneste per impiegarle nel movimento delle merci.

Sull'articolo 52: « Quali osservazioni si possono fare circa il modo, il tempo, le condizioni richieste per la consegna e la riconsegna delle merci, per la spedizione, per l'accertamento delle avarie, per l'indennità in caso di ritardo, ecc.? »

Le mercanzie debbono attualmente essere ritirate entro 24 ore, a meno di pagare un forte magazzinaggio.

Crede che dovrebbero essere costruiti in Roma dei magazzini, dei quali la Società delle Romane difetta.

Ricorda al proposito che sotto il governo pontificio le merci potevano rimanere nella stazione 15 giorni, prima che si dovesse pagare il magazzinaggio.

Sull'articolo 69: « Le formalità per la dogana e per il dazio consumo recano notevole incaglio ai trasporti? Quali semplificazioni si potrebbero introdurre? »

Oggi la dogana non comunica ancora con la ferrovia e il dazio consumo, non ha le grandi bilancie cosicchè il peso delle merci richiede un tempo lunghissimo con danno assai grave del commercio e dei privati. Chiede che si provveda in proposito.

Sull'art. 85. « Quali osservazioni si fanno circa le tariffe in servizio cumulativo, le tariffe differenziali, le tariffe speciali di transito, di concorrenza, di ritorno, di esportazione, d'importazione sotto speciali condizioni? »

Crede che la riduzione del dazio debba verificarsi tanto pei fusti vuoti che vanno per carico come per quelli che ne ritornano.

Sull'art. 22. Stante le varietà dei prodotti e delle condizioni economiche e di viabilità delle varie provincie del regno è egli opportuno applicare per tutte le reti una tariffa unica, ovvero è meglio stabilire tariffe differenti per le differenti reti?

Crede necessario che vi sia una tariffa unica per tutto l'esercizio delle ferrovie e che l'esercente sia uno anzichè più, sia poi desso il governo o i privati.

Dietro domanda del commissario Ranco risponde che i frequenti furti si verificano sempre nei magazzini delle ferrovie e non negli uffici del Dazio Consumo.

Per la riduzione del dazio sui fusti vuoti crede che ad evitare inconvenienti si debba fare un deposito cauzionale con determinazione di tempo per il ritorno, marcando i fusti per riconoscerne l'identità.

Esige la tariffa unica mantenendo però le diverse categorie. Esclude le tariffe differenziali rispetto alle distanze, mantenendole rispetto alle quantità.

Tantongo cav. Bernardo, consigliere d'amministrazione della Banca Romana. Sull'art. 37. « Quali osservazioni si fanno intorno alla qualità ed alle condizioni del materiale fisso nell'interesse del commercio e della sicurezza? »

Crede che faccia parte del materiale fisso tutto ciò che si adopera a riparare le ferrovie. Parla dell'inconveniente del bestiame vagante presso alla ferrovia, specie di notte, e delle insufficienze dei ripari costituiti da leggere stacciate. Lamenta che pure là dove vi sono i materiali non si costruiscano dei muri così detti a secco.

Nei passi a livello i cancelli sono per lo più lasciati aperti e crederebbe che dovesse chiudersi la via ferrata quando è aperta la rotabile e viceversa. Ciò tanto nell'interesse del pubblico che in quello dei privati esposti troppo spesso a contravvenzioni senza alcuna colpa.

Sull'art. 40. « Quali osservazioni si fanno intorno alla qualità, alla quantità, alle condizioni del materiale mobile nell'interesse del commercio, della comodità e della sicurezza? »

Dovendo caricare delle merci nelle stazioni intermedie si domandano dei vagoni grandi; essi molte volte mancano affatto o non convengono per la capienza alle esigenze dello speditore. Ciò intralcia il commercio e va evitato.

Sull'art. 41 già riportato, insiste sulla necessità di fare dei vagoni speciali.

Sull'art. 52, riferito di sopra, lamenta i ritardi delle Società nel rispondere ai reclami dei committenti.

Sull'art. 56, 2° comma. « Se convenga di ammettere le ferrovie secondarie e quelle a sezione ridotta in servizio cumulativo con le reti principali. »

È favorevole all'ammissione.

Sull'art. 61. « Sono da consigliarsi treni notturni per le merci, anche sulle linee dove non si fanno treni notturni per i viaggiatori? »

Risponde affermativamente, giovando cioè grandemente agli interessi del commercio.

Sull'articolo 67. « Come sono ordinati i servizi a

domicilio? » Dichiarò che a Roma, ove tale servizio è attivato, procede regolarmente.

Sull'art. 70. « Sono frequenti le contestazioni e le liti tra il pubblico e la Società quanto ai trasporti? »

Dichiara che vi sono contestazioni le quali però finiscono con transazioni per evitare danni e dispendi maggiori.

Sull'art. 54. « Quali osservazioni si fanno circa le vigenti tariffe generali per il trasporto dei viaggiatori e delle merci? »

Crede necessaria la tariffa unica per categorie, con facoltà nelle amministrazioni di venire a patti speciali quando trattasi di spedizioni estese e continue.

Su domanda del commissario Bembo riconosce l'impossibilità nella tariffa unica di tener conto delle diverse difficoltà di trazione, riservandosi però di rispondere in proposito più particolarmente in altra seduta.

Ricotti cav. Giulio, direttore della società dell'Esquilino. Sull'art. 84 riferito di sopra, riconosce la necessità di mettere le tariffe alla portata di tutti. Insiste sulla opportunità di un ordinamento razionale delle tariffe stesse, in modo anche da tener conto della povertà e della ricchezza dei materiali di trasporto. Crede si debbano accordare delle facilitazioni in ragione delle distanze e della quantità e frequenza del movimento. Vorrebbe che le facilitazioni si verificassero anche nel collegare l'industriale al binario della ferrovia.

Afferma che per il mutamento delle tariffe fatte dalle Ferrovie Romane dopo il 1870 molti interessi vennero lesi. Accenna specialmente alla fornace di Terni, che non si è potuta più esercitare per l'elevamento delle tariffe.

Dietro domanda del presidente, on. Brioschi, dice che, colla coesistenza dell'esercizio governativo e privato, si ha il massimo degli inconvenienti ed il minimo dei vantaggi. Crede più conveniente l'esercizio governativo per gli interessi pubblici, benchè lo sia meno per i privati.

Dietro domanda del commissario Bembo, dice che il governo potrebbe fare un servizio migliore, perchè non ispirato dal solo desiderio del lucro, e che ciò compenserebbe il maggiore aggravio dei contribuenti. Il governo, inoltre, terrebbe più conto dei reclami.

Non essendovi altri fra i presenti, che abbia a fare delle dichiarazioni, il presidente dichiara sciolta la seduta.

(Seduta del 15 marzo)

Ing. Taddei. Lamenta gli inconvenienti che si verificano presentemente per il sistema in vigore per il riscaldamento dei convogli, dannoso soprattutto alla salute dei viaggiatori.

Parla dei vari sistemi che si seguono all'estero per il riscaldamento dei vagoni. Si ferma sul riscaldamento ad acqua calda con *terme sifoni*, come migliore degli altri sebbene abbia anch'esso l'inconveniente di riscaldare troppo la parte bassa e meno la alta. Il riscaldamento con questo sistema dovrebbe estendersi a tutte e tre le classi.

Dietro domanda del commissario Ranco insiste sul riscaldamento a tutte e tre le classi e dice che il conseguente aumento di prezzo sarebbe soltanto di un centesimo in più su ciascun biglietto. In vista però della grave spesa d'impianto conviene che, all'infuori dei treni dell'Alta Italia, potrebbe il riscaldamento limitarsi alle 2 prime. In Svizzera, in Francia l'apparecchio ha già avuto applicazione.

Parla sui freni. Crede necessario che essi sieno automatici e continui, essendo gli attuali affatto insufficienti. Mostra l'importanza del freno ed enumera gli studi ed esperimenti fatti su di esso all'estero. In America ed in Belgio si è emanata sul freno un'apposita legge. Spiega i vari congegni immaginati finora sull'argomento. Mostra i vantaggi dell'automaticità del freno.

Su domanda del presidente promette di inviare alla Commissione una esposizione pratica delle sue osservazioni in applicazione alle nostre ferrovie.

Marco Alatri. Dichiarò di parlare a nome del padre, Samuele.

Sull' art. 40. « Quali osservazioni si fanno intorno alla qualità, alla quantità, alle condizioni del materiale mobile nell' interesse del commercio, delle comodità e della sicurezza? »

Dice che il materiale deve essere molto cattivo essendo continue le avarie che si verificano nelle merci trasportate.

Sull' art. 50, riguardante le misure adottate a garantire i viaggiatori nelle vetture, lamenta che da noi non ne sia adottata nessuna, mentre in altre ferrovie ne sono molte. Si potrebbe intanto adottare il campanello d' allarme e stabilire una comunicazione attraverso ai diversi compartimenti.

Dietro domanda del commissario *Biglia* dichiara di non conoscere i risultati che si sono ricavati da queste applicazioni all' estero.

Sull' art. 52. « Sul modo, tempo e condizioni della consegna delle merci », deplora i ritardi nelle spedizioni e li attribuisce a difetto di servizio.

Sull' art. 56. Riconosce che il servizio cumulativo tra le varie Società è bene ordinato.

Sull' art. 70. Ammette che tra il pubblico e le Società sono frequenti le contestazioni quanto ai trasporti ma non tanto quanto dovrebbero esserlo, essendosi il pubblico abituato a tollerare gli inconvenienti di fronte alla quasi impossibilità di ottenere soddisfazione. Legge delle lettere di commercianti che comprovano il fatto.

Sulle tariffe crede vantaggioso al commercio ed alle ferrovie stesse un ribasso di esso.

Sull' art. 86. « Delle tasse di carico e scarico e dei diritti di sosta e fisso », dice che queste sopratutto potrebbero essere soppresse e compenstrate nel prezzo di trasporto. Il modo poi con cui sono preparate e redatte le polizze rende impossibile il controllo tanto più necessario in quanto avvengono sempre degli inconvenienti e dei reclami. Vorrebbe che invece di dare l' unità di misura chilometrica si determinassero nominativamente in ogni stazione le varie tasse proporzionate alle distanze delle diverse stazioni.

Sull' art. 94. « Circa la libertà da darsi alle Società nel maneggio delle tariffe, » sarebbe necessario che le tariffe fossero riviste periodicamente, verificandosi di frequente la necessità di apportarvi delle modificazioni; lasciando sempre al governo l' iniziativa di queste modificazioni.

Sull' articolo 95. « Se vi sieno ragioni capaci di fuorviare il governo nella determinazione delle tariffe quando a lui spettasse di farle, » crede di no, tutelando il governo l' interesse degli speditori assai meglio delle Società che tendono a rimanere stazionarie.

Sull' art. 146. « Se l' esercizio delle Società abbia in Italia corrisposto ai bisogni del pubblico e del commercio. » Crede che abbia risposto insufficientemente e darebbe migliori vantaggi se fosse condotto meglio dalle Società od affidato allo Stato.

Ritiene certo un miglioramento che il governo le prenda a se. In ogni modo il governo dovrebbe aver sempre la nomina dei direttori.

Lamenta la soverchia tassa di magazzino, per cui molte volte conviene più abbandonare la merce che ritirarla.

Parla di alcuni inconvenienti che si verificano nel trasporto a domicilio, specialmente quello di inviare le merci con questo sistema, quando esso non sia stato richiesto dal proprietario della merce.

Lamenta l' inconveniente di mantenere personali i biglietti di andata e ritorno, dei quali si fa ciò nonostante commercio.

Vorrebbe la sostituzione dei biglietti chilometrici a quelli di circolazione attuali.

Cav. Costantini. Parla della base economica delle Società.

Quando le azioni emesse sono tenute in certi limiti, l' operazione riesce vantaggiosa, come è avvenuto per le Meridionali.

Quelle delle Romane han dovuto eccedere la giusta misura.

Il credito dello Stato ha del resto influito sulle vicende finanziarie delle Società.

I lamenti contro le Società ferroviarie benchè abbiano una gran parte di vero sono tuttavia eccessivi e suole troppo facilmente dedursi da essi la condanna dell' esercizio sociale. Gl' inconvenienti possono rimediarsi. Ecco perchè il governo ha fatto delle continue concessioni alle Romane ed alle Meridionali, benchè quelle concessioni si siano dimostrate in effetto insufficienti.

Sulle sorti delle Romane ebbero azione diretta anche le vicende politiche, e dovettero nel 1873 giungere sino alla sospensione dei pagamenti.

Convieni tenere giusto conto del corso forzoso, dei rivolgimenti politici e di molte altre circostanze per le quali le Società non poterono trovarsi in condizioni tali da adempiere convenientemente alla loro missione.

E d' uopo però convenire altresì in ciò che le Società in qualche parte commissero degli errori.

Noi, rispetto alle Società, abbiamo dietro di noi un lungo periodo di esperimento; dal quale però non si è ancora potuto precisamente apprezzare quanto le Società possano compiere da se stesse.

Calcola con cifre statistiche le perdite che le Meridionali risentono dal corso forzoso e dalle tasse, e questi risultati dimostrano che il peso proveniente da quelle due cause, è per esse eccessivo.

Lamenta gl' inconvenienti che in Italia ed all' estero suscità l' imposta sulla rendita per ritenuta.

Continue doglianze giungono dall' estero per le condizioni in cui versano le Romane e per il soverchio ritardo nel provvedere ad esse.

Nota con rincrescimento che presso di noi si è fatto strada un concetto sfavorevole all' associazione dei capitali, tanto che ritiene giustificato il giudizio formato su di noi, che cioè noi amiamo bensì i capitali, ma odiamo i capitalisti. Ciò deriva da varie ed ingiuste pretese che si sono concepite verso i capitalisti, dai quali è impossibile esigere sacrifici continui e semplici idealismi. All' estero invece sono tenute in assai maggior conto e grandemente favorite le associazioni bancarie, e si è ben lontani dal considerare — ciò che da taluno si fa presso di noi — i finanzieri come cittadini poco buoni.

Esprime il desiderio che il governo studi il modo di combattere questa tendenza a considerare le cose finanziarie. Tanto più che l' Italia — chechè si dica — è assai meno di altri paesi afflitta dalla tana della corruzione.

Cita in proposito alcuni atti compiuti dal governo inglese e che sarebbero impossibili in Italia, a meno di suscitare dei gravi scandali.

Dichiara di essere contrario all' esercizio dello Stato, che nella sua opinione è necessariamente cattivo commerciante e cattivo industriale.

Insiste più particolarmente sul concetto che i rimproveri mossi contro le tariffe delle Società e contro il servizio in genere di esse, sono per una gran parte privi di fondamento.

Convieni pensare a ciò che le Società debbono spesso trattenersi dal soddisfare a tutti i reclami e a tutte le esigenze del pubblico per non incorrere nel pericolo di rendere il loro servizio assolutamente passivo.

Cita alcuni inconvenienti derivati alle Società ferroviarie dalle leggi di contabilità dello Stato.

Entra nel campo politico per dimostrare pericoloso ed inammissibile l' esercizio governativo, preoccupandosi delle ingerenze politiche, le quali non potrebbero

non influire anche sull'Amministrazione delle ferrovie stesse.

Crede che debbansi favorire delle condizioni per le quali le Società ferroviarie possano costituirsi così vigorose da potersi condurre innanzi tranquillamente e cercando di far sempre più collimare gli interessi propri con quelli del pubblico.

Dietro domanda del commissario *Brioschi* dichiara di ritenere perfettamente conciliabile l'interesse dello Stato con quello dei capitalisti.

Tittoni cav. Antonio. Parla sulla opportunità di diminuire le corse, rivolgendo le economie che ne risulterebbero a vantaggio dei trasporti dei prodotti agrari. Mostra gli inconvenienti dell'articolo 55 del Regolamento emanato dal ministro Spaventa sugli obblighi imposti ai proprietari dei bestiami e dichiara con molte considerazioni che quel decreto è inattuabile, a meno di recar danno ai privati ed al servizio delle Società.

Richiama le disposizioni di legge ed i capitoli per cui incombe l'onere alle Società di mantenere le chiusure lungo la linea, e dice che soltanto dall'esatto adempimento di tali disposizioni potrà essere eliminato qualunque inconveniente.

Tonetti Giovanni. Parla del materiale mobile e lo dichiara insufficiente.

Per questa insufficienza egli ha più volte dovuto sopportare dei danni.

Fa voti che la Direzione generale delle Ferrovie Romane sia trasferita in Roma, essendo attualmente posta fuori del suo centro naturale.

Crede che i regolamenti delle Romane siano troppi e troppo complicati. Lamenta che dei danni e delle rotture sia ritenuto responsabile il personale di servizio, che molte volte lo induce a mandar dei rapporti inesatti.

Mazzaroni Giovanni. Enumera i danni che derivano al commercio dalle venti tariffe delle Ferrovie Romane.

Dice che la provincia romana dovrebbe essere tenuta in maggiore considerazione. Lamenta il difetto di materiale mobile ed accenna agli inconvenienti che ne conseguono.

In genere ritiene inopportune le tariffe speciali perchè per esse l'industria diviene facilmente un monopolio.

Marsanich Gustavo. Manifesta il desiderio che l'esercizio delle ferrovie sia in mano del governo.

Riconosce che sulle ferrovie Romane avvengono spesso furti e danneggiamenti, e ne attribuisce la cagione al basso personale, che non è scelto a dovere.

Tognini. (ingegnere della manutenzione delle ferrovie Romane). Dice che lo stato delle ferrovie, a lui affidato, è regolare. Da alcuni schiarimenti sul rifacimento delle rotaie.

Dietro domanda del commissario, *Biglia*, dice che per i ripari, sono preferibili le macerie.

Ing. Cousin. (direttore della trazione nelle ferrovie Romane). Tratta del riscaldamento dei vagoni. Ritiene che, senza grave spesa, potrebbe estendersi alla seconda ed alla terza classe l'uso degli scaldapiedi. Ritiene che potrebbero evitarsi i rallentamenti delle corse, soliti a verificarsi presso le stazioni, e ciò nell'interesse della celerità.

nuale andamento del Banco, dice « di essere lieto di annunziare che l'esercizio 1879 si è svolto in condizioni assai migliori del passato » e se ne appella alle cifre. Dalle quali si rileva che gli effetti ammessi allo sconto ascesero alla somma di lire 70,599,966, mentre quelli del 1878 furono di lire 49,240,376.

Anche le anticipazioni segnano un progresso sugli anni precedenti: nel 1879 salirono a lire 18,629,599 e nel 1878 a lire 14,731,551.

Nel 1879 si acquistarono Boni del Tesoro per lire 6,100,000. L'anticipazione statutaria di lire 3,500,000 venne restituita con beneficio del Banco di lire 60,575.

La circolazione dei biglietti diede un massimo di lire 55,855,324; un minimo di lire 29,572,169, una media di lire 32,681,760 inferiore a quella del 1878 che fu di lire 36,785,631.

L'emissione dei Titoli apodissari, ossia fedi di credito, ascese nel 1879 a 212,173,863 lire; ne furono esitati per 210,523,516 lire.

Il movimento de' conti correnti apodissari *Mardrefedi* presenta un incremento: al 31 dicembre 1879 L. 1,213,807; al 31 dicembre 1878 L. 1,075,686.

Riunita la giacenza delle fedi di credito in Lire 22,145,846 alla giacenza dei conti correnti in L. 1,213,807 si ha un totale deposito di L. 23,329,653. Se a questa somma si aggiunge quella della circolazione media de' biglietti di L. 32,681,760 si avrà una media complessiva di L. 54,927,006.

La provvista dei biglietti consorziali non ha gravato di alcuna spesa l'Istituto.

Ad aprire più vasto campo al suo espandersi, il Banco, anzichè aumentare le sue succursali, già troppe in proporzione del suo capitale, provvede a questo per mezzo dei corrispondenti, scelti in massima parte tra i più solidi Istituti di credito. Infatti la tabella degli sconti annessa alla relazione ci dimostra che il Banco nel 1879 ha scontato effetti in ben 53 piazze, sparse fra tutte le regioni italiane. Da questi corrispondenti il Banco ha avuto rimessa d'effetti per lire 9,862,637 e dal complesso delle operazioni con essi ha ricavato un profitto di lire 107,128.

Le Ricevitorie diedero un beneficio netto di L. 57,050,72. Benefizi complessivi netti nel 1879 L. 723,520, delle quali furono aggiunte al patrimonio L. 400,000; il resto andò ad accrescere la massa di rispetto già elevata a L. 1,495,542,51; il capitale patrimoniale trovò aumentato a lire 10,400,000.

Il Direttore generale chiude la relazione additando, come sintesi e corollario delle condizioni in cui trovò il Credito fondiario, il corso raggiunto dalle Cartelle di sua emissione; le quali da L. 370 corso segnato nel 1876, ora si negoziano a L. 498, ed accennando al progetto di anticipazioni sopra deposito di zolli ed olii da discutersi dal Consiglio Generale.

BANCO DI SICILIA

(Relazione sull'esercizio 1879)

Crediamo utile di dare un breve sunto della relazione, testè pubblicata dal direttore generale del Banco di Sicilia, riguardante l'esercizio del 1879.

Il direttore nel dar conto all'assemblea dell'an-

CONFERENZA INTERNAZIONALE

PER IL SERVIZIO CUMULATIVO DELLE FERROVIE

Nei giorni 5 e 6 del corrente mese fu tenuta in Firenze una importante conferenza per il riordinamento

del servizio ferroviario Italo-Germanico (Via Brennero) — In essa fu stabilito definitivamente il sistema di tariffa da adottarsi e fu concordata la classificazione delle merci tanto per il percorso delle strade ferrate italiane, quanto per quello delle strade ferrate estere.

Furono elevate alcune obiezioni sui prezzi di tariffa stabiliti dalle ferrovie Meridionali-Austriache sul tratto Peri-Kufstein, che specialmente per le piccole spedizioni risultano superiore a quelli vigenti per il servizio interno; ma tali obiezioni non ebbero altro seguito dal momento che in compenso i prezzi di tariffa per le spedizioni a wagone completo erano stati fissati in una misura abbastanza mite.

Fu convenuto di mantenere in vigore le numerose tariffe speciali oggi vigenti, e noi facciamo voti perchè questa decisione sia approvata dai rispettivi Governi, poichè tali tariffe speciali servono a favorire le merci che maggiormente si scambiano fra l'Italia e la Germania. Oltre alle tariffe speciali in vigore ne sono state approvate anche delle nuove, per i cereali dall'Italia alla Germania e per i legnami diretti all'Italia.

Furono poi discusse le disposizioni regolamentari di tariffa, alle quali furono fatte tutte le aggiunte e le variazioni suggerite dall'esperienza di questi ultimi anni.

Finalmente trattandosi di un complesso d'interessi che difficilmente possono discutersi e soddisfarsi mediante carteggi, fu riconosciuta la convenienza di tenere delle conferenze fra i rappresentanti delle diverse amministrazioni ferroviarie almeno una volta l'anno, e fu stabilito che quella futura verrebbe convocata a Berlino.

Esaurito il programma delle questioni concernenti il servizio Italo-Germanico propriamente detto la Conferenza si è preoccupata dell'ordinamento del servizio diretto Italo-Germanico-Belga-Olandese-Inglese via Brennero, i cui lavori preparatori erano stati concertati fino dall'aprile dello scorso anno in apposita conferenza riunitasi a Milano. In questo secondo periodo intervennero anche i rappresentanti delle ferrovie inglesi, di quelle dello Stato Belga, della ferrovia Gran Centrale Belga, e di quelle Neerlandesi ed Olandesi. Tutte le amministrazioni interessate hanno preso impegno di attuare questo nuovo servizio al più presto possibile, ed a tal uopo è stato stabilito che un'apposita Commissione d'impiegati si riunisca quanto prima a Colonia per compilare la relativa tariffa.

Per i trasporti di derrate alimentari sono stati mantenuti i prezzi della tariffa internazionale del novembre 1877; ed essendo stata riconosciuta la necessità che tali trasporti siano effettuati nel più breve tempo possibile, i rappresentanti della Südbahn hanno promesso di far regolare il servizio in modo che le spedizioni di derrate possano prendere a Kufstein il treno diretto Kulstein-Anversa, esprimendo la fiducia che anche le ferrovie italiane da parte loro faranno il possibile per inoltrare tali trasporti ai transiti di confine con la maggiore celerità.

L'esistenza di tariffe speciali internazionali ha dato e dà tuttavia motivo a molti di credere che esse rechino un pregiudizio al commercio ed all'industria nazionale. A questo lamento si volle rimediare dal nostro Governo con una clausola che dalle ferrovie Meridionali Italiane non potè a buon diritto essere

mai accettata. Tale clausola consiste nell'estendere al trasporto interno di merci congeneri le tariffe internazionali, mediante il pagamento della tassa per percorso non effettuato dalla frontiera al luogo di spedizione o viceversa. Ora siccome ciò ha impedito finora alle ferrovie Meridionali di partecipare ad alcuni servizi internazionali, il comm. Borgnini ha presentato il modo di risolvere questa questione colla seguente formola:

« Le merci ammesse alle tariffe speciali in servizio internazionale dovranno pagare per il percorso totale una tassa che non dovrà essere giammai inferiore a quella che sarebbe riscossa per il percorso delle ferrovie italiane in base alle tariffe interne. »

Il comm. Bertina reggente la Direzione generale delle ferrovie Romane ed i rappresentanti delle ferrovie dell'Alta Italia si sono associati a siffatta proposta, ed i delegati delle ferrovie estere mentre hanno riconosciuto che la questione non potrebbe trovare una soluzione migliore, hanno espresso il vivo desiderio che riesca accettata al commercio italiano e che sia approvata dal Governo.

L'INCHIESTA AGRARIA

RELAZIONE alle LL. EE. il Presidente del Senato, il Presidente della Camera e il Presidente del Consiglio dei ministri.

Nella relazione che in data 9 marzo 1878 il sottoscritto ebbe l'onore di presentare al Parlamento ed al Governo sullo stato dei lavori dell'inchiesta, fu esposto il piano adottato dalla Giunta per compierla, dividendo in quattro periodi l'esecuzione del compito assegnatole.

Il primo periodo si destinava alla raccolta delle informazioni e delle notizie intorno a tutti gli elementi di fatto, non che alle cause, relazioni ed attinenze di queste.

Il secondo periodo doveva consacrarsi al coordinamento delle notizie ed al loro accertamento.

Il terzo periodo abbracciava lo studio e la discussione sulle proposte dei rimedi creduti più efficaci per migliorare le condizioni attuali.

Nel quarto ed ultimo periodo sarebbe stata compilata la relazione finale complessiva e documentata.

Nella stessa accennata relazione del 9 marzo 1878 si accennava il duplice sistema col quale la Giunta intendeva, nel primo periodo, raccogliere le necessarie notizie, sia con le dirette ricerche dei singoli commissari in determinate circoscrizioni territoriali a ciascuno di essi assegnate, sia col bandire un concorso a premi per Monografie che illustrassero le condizioni agrarie delle varie regioni d'Italia: fu pure accennata l'insufficienza dei fondi e del tempo stabiliti pel compimento dell'inchiesta dalla legge 13 marzo 1877; ed infine fu dichiarato che, mentre pel solo primo stadio dell'inchiesta appariva necessario il periodo di due anni (ed un anno già vi era stato speso), non poteva però considerarsi come tempo utile quello che sarebbe trascorso dalla data della relazione fino a quella in cui una nuova legge aumentasse i fondi assegnati per l'inchiesta e prorogasse il termine stabilito per presentare la relazione finale.

Con la legge del 12 dicembre 1878 fu provveduto a quanto allora dalla Giunta si dimostrò necessario per poter procedere nella inchiesta iniziata, e conseguentemente il primo periodo di questa, quello cioè della raccolta di informazioni e di notizie, doveva chiudersi e si è chiuso un anno dopo, col dicembre 1879.

Per l'importanza eccezionale di questo primo periodo, che costituisce il cardine dell'inchiesta agraria, riuscirebbero gradite al Governo ed al Parlamento precise informazioni sul modo col quale procedettero i relativi lavori.

Anzi tutto, in conformità di quanto fu espresso nella mia lettera 11 maggio 1878 a S. E. il Ministro dell'interno, in base alla quale fu compilato il progetto della legge promulgata il 12 dicembre 1878, ed in esecuzione di quanto la legge stessa prescriveva, fu bandito un concorso a premi per monografie che illustrassero le condizioni agrarie dei singoli circondari del Regno, e di determinati gruppi di distretti per le provincie venete. Il relativo programma fu pubblicato il 24 dicembre 1878 ed essendo assegnato un premio di L. 500 per ciascuno dei 197 circondari del Regno e per ciascuno dei 24 gruppi in cui furono classificati i distretti del Veneto, si ebbero vincolate per quel concorso L. 110,500 delle 125,000 stanziare con la legge 12 dicembre del detto anno.

Presso le Autorità furono fatte premure perchè a quel programma fosse data la maggior possibile pubblicità, e fossero offerte le massime facilitazioni a chi si proponesse di prendervi parte e richiedesse comunicazione di notizie ufficiali e di dati statistici.

Mentre in tal modo si procurava di assicurare all'inchiesta la collaborazione di molti studiosi e competenti, i singoli commissari dovevano proseguire, per conto proprio, la raccolta diretta di informazioni e di notizie.

Alle speranze che la Giunta ripose nel concorso bandito ha soddisfacentemente corrisposto il risultato ottenuto; al numero di 140 ascendono le monografie presentate, e per altre 27 fu chiesta la proroga di alcune settimane. Queste 167 monografie illustrano le condizioni agrarie di 146 circondari o gruppi di distretti, sicchè 75 soltanto sono i circondari o gruppi di distretti che, dei 221 nei quali fu ripartita l'Italia, rimarrebbero non illustrati da memorie presentate al concorso; e per questi 75 territori le notizie che siano già state raccolte direttamente dai commissari, non potendo esser messe a confronto con quelle pervenute per altra via, dovranno formare oggetto di maggior studio ed esame per parte della Giunta.

Sul valore delle 167 monografie presentate al concorso, niente può dirsi finchè non siano state esaminate e giudicate da apposite Commissioni, che la Giunta ha istituite per le singole circoscrizioni e le singole provincie cui le monografie si riferiscono, tenendo conto della assoluta necessità dello elemento locale per apprezzare la verità e l'esattezza di locali notizie. In ogni modo però il concorso bandito dalla Giunta, ha valso ad ottenere lo studio delle condizioni agrarie per parte di 167 studiosi, e di procurare al paese una ricca raccolta, ordinata con unità di concetto, e alla stregua di un identico questionario particolareggiato, di notizie, d'ordine economico e sociale per tutto il regno. Questo copioso repertorio di monografie procurato dalla iniziativa

della Giunta, suscitando gli studi delle condizioni rurali in ogni angolo del paese, costituisce già un importante risultato, che mi compiacio segnalare all'E. V.

E nemmeno è dato oggi di conoscere ed apprezzare il valore della raccolta d'informazioni che siano state assunte direttamente dai singoli commissari; ma frattanto, per alcune circoscrizioni, consta che la messe è stata abbondante.

Iniziandosi con l'anno corrente il secondo stadio della inchiesta, quello cioè del coordinamento e dell'accertamento delle notizie, la Giunta nelle sue recenti adunanze ha deliberato che entro l'anno 1880, i singoli commissari compilino una relazione sullo stato dei loro lavori nelle singole circoscrizioni, esponendo in modo preciso quali punti del programma della inchiesta siano completamente ed in modo certo illustrati dai dati raccolti, su quali questioni invece le informazioni siano dubbie o contraddittorie, e su qua' infine non sia stato possibile ottenere notizie attendibili, e queste relazioni, appoggiandosi anche ai giudizi che saranno stati espressi dalle Commissioni giudicatrici delle memorie a concorso, serviranno alla Giunta di guida per determinare le ricerche, le visite e le ricognizioni da farsi sopra luogo collegialmente per accertare i fatti controversi od oscuri.

E poichè il primo periodo dell'inchiesta è ormai condotto a termine, gioverà pure esporre al Parlamento ed al Governo il resoconto delle somme spese dalla costituzione della Giunta, nel marzo 1877 sino ad oggi.

Le spese generali di stampa d'ufficio assorbirono soltanto. L. 5,898 46

Per tre premi d'incoraggiamento assegnati alle monografie regionali presentate al concorso bandito il 15 maggio 1877, e chiuso col 15 agosto 1878, si erogarono complessivamente . . . » 2,400 —

Per la raccolta di notizie assunte direttamente dai singoli commissari, furono spese od impiegate L. 21,473, come segue:

Per la 1 ^a circoscrizione — Sicilia (onorevole deputato Damiani). »	2,000 —
2 ^a circoscrizione — Calabria e Basilicata (onorevole deputato Branca). »	1,480 —
3 ^a circoscrizione — Campagna e provincie finitime (onorevole senatore De Siervo) »	2,000 —
4 ^a circoscrizione — Abruzzi e Puglia (onorevole deputato Angeloni). »	1,608 —
5 ^a circoscrizione — Lazio, Marche ed Umbria (onorevole senatore Vitelleschi). »	1,700 —
6 ^a circoscrizione — Emilia (onorevole Tanari) »	1,560 —
7 ^a circoscrizione — Piemonte (onorevole deputato Meardi) »	1,400 —
10 ^a circoscrizione — Lombardia (onorevole senatore Jacini) (comprese le spese occorse per l'ufficio di presidente) »	800 —
11 ^a circoscrizione — Veneto (onorevole commendatore Morpurgo) . . . »	225 —

A riportare L. 20,771 46

Riporto L. 20,771 46

12^a circoscrizione — Sardegna (onorevole deputato Salaris). » 2,000 —

Nessuna spesa fu finora annunziata per la 9^a circoscrizione — Toscana — affidata all'onorevole Toscanelli.

E dall'onorevole deputato Agostino Bertani, cui oltre lo studio della 8^a circoscrizione — Liguria — fu affidato quello speciale sulle *condizioni igieniche dei lavoratori delle terre in Italia* furono spese » 7,000 —

Totale delle spese L. 29,771 46

E poi da tenersi vincolata nei premi alle monografie presentate a concorso la somma di L. 77,000 —

cui si aggiunge l'ammontare di sopra specificato delle spese in » 29,771 46

e si ha così un totale di L. 106,771 46

che rappresenta complessivamente le somme spese e vincolate.

Per la inchiesta furono stanziati con la legge 15 marzo 1877 L. 60,000 —

e con la successiva legge del 12 dicembre 1878 furono assegnate in aumento di quel primo fondo » 125,000 —

Dal totale delle somme così stanziati in L. 185,000 —

sono da dedursi quelle spese o vincolate di cui sopra in » 106,771 46

e risulta che la Giunta ha ancora disponibili L. 78,228 54

con la qual somma è da provvedersi al proseguimento dell'inchiesta, disponendo anzitutto, come sopra fu indicato, l'ordinamento delle notizie raccolte da riassumersi per le singole circoscrizioni, in apposita relazione del rispettivo commissario, ed il susseguente accertamento e completamento delle notizie medesime; preparazione necessaria alle discussioni ed alle proposte che prenderanno posto nel terzo periodo dell'inchiesta, le quali guideranno alle conclusioni da consacrarsi nella relazione, cui è riservato l'intero quarto periodo.

Esposto così, in modo sommario, l'attuale stato dei lavori e degli studi della Giunta, rassegno all'E. V. i sensi del mio più distinto ossequio.

Roma, 26 gennaio 1880.

Il pres. S. JACINI.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, li 20 marzo 1880

Un solo fatto veramente importante è venuto in questi giorni, a modificare la situazione dei mercati finanziari, e fu la brusca comunicazione fatta alla Camera inglese, che al giungere delle feste di Pasqua, essa sarebbe stata sciolta, e che si sarebbe subito proceduto alle elezioni generali. Questa misura non era impreveduta, perchè da più mesi se ne parlava come di una non lontana eventualità, ma si supponeva che mercè un recente voto in cui il primo ministro aveva cercato di mettere in scacco il patriottismo dell'opposizione, sarebbe stata aggiornata per qualche tempo. Passando sopra alle ragioni che possono avere spinto Lord Beaconsfield a scio-

gliere il parlamento, è un fatto che il mercato di Londra fu profondamente sorpreso, e quasi scosso da questa notizia. Le elezioni generali in un paese ove signoreggiano principi della più gran libertà popolare sono sempre causa di viva agitazione, e contribuiscono a distogliere l'attenzione da tutto ciò che ad esse non si riferisce. Se si riflette frattanto all'interesse appassionato che desterà in Inghilterra la prossima campagna elettorale, ci si renderà tosto ragione dell'emozione che allo *Stock Exchange* poté produrre la notizia dello scioglimento della Camera. Altri fatti accessori contribuirono inoltre ad aggravare la portata passeggera di quest'avvenimento. Prima di tutto le forti ricerche di denaro poichè come si sa, in Inghilterra, le lotte elettorali hanno questo di speciale, di essere cioè molto costose; e in secondo luogo le forti realizzazioni fatte a Londra da un istituto di credito francese, realizzazioni che ebbero per risultato una perdita di oltre 25,000,000 di franchi.

All'epoca in cui viviamo in tutti i grandi paesi gli affari hanno due centri: il primo nel proprio stato, e l'altro sul mercato di Londra nel quale ultimo vengono a maturarsi i movimenti generali dei cambi, e tutte le grandi combinazioni di credito. Ecco perchè le crisi di questo genere che attraversano l'Inghilterra, assumono il carattere d'internazionali.

A Parigi frattanto fino da martedì l'incertezza che aveva dominato da più giorni a motivo del famoso articolo 7 della legge Ferry rigettato dal Senato, e in seguito al richiamo del conte Orloff cominciò a scemare e fino da quel giorno si ebbe una notevole ripresa su tutti i valori che si mantenne, se si eccettua qualche piccola oscillazione, per tutta l'ottava. Il 5 per 100 da 116.70 si spinse fino a 117.55: il 3 per cento da 83.02 e 82.40 ex coupon; il 3 per cento ammortizzabile da 84.62 a 84.85 e la rendita italiana da 81.60 a 82.70. Nei valori bancari ebbero maggior numero di operazioni la Banca di sconto a 787.50; la Banca di Parigi a dei paesi bassi a 999; il Credito fondiario di Francia a 1097.50; il Credito industriale e commerciale a 715; il Credito mobiliare a 705 e la Banca di Francia a 3220. Il bilancio di questo grande istituto di credito alla fine della settimana scorsa dava i seguenti risultati; in *diminuzione*, il portafoglio di fr. 5,500,000; le anticipazioni sui metalli preziosi di 4,500,000; le anticipazioni sui fondi pubblici di 1,500,000 e il credito del Tesoro di 12,000,000 circa; in *aumento* i depositi di fr. 19,500,000. I benefici lordi della settimana furono di fr. 400,000.

A Londra i consolidati inglesi da 98 11/16 declinarono a 97 11/16; la rendita italiana da 80 3/8 salì fino a 81 1/8 per discendere a 81, e la rendita turca da 10 3/4 cadeva a 10 1/2. La ricerca del denaro è sempre attivissima, ragione per cui le migliori firme non si scontano sul mercato libero dello sconto, che al 3 per cento cioè allo stesso saggio della Banca. Il bilancio della Banca d'Inghilterra alla fine della settimana scorsa segnava: in *aumento* il numerario di sterl. 150,379; il conto tesoro di 922,174; e la riserva di 463,760; in *diminuzione* il portafoglio di 200,520; i conti particolari di 606,037, e la circolazione di 201,520.

A Berlino la rendita italiana da 81.60 salì a 82.20.

Le borse italiane, malgrado gli scandali di Montecitorio, segnando l'impulso della Borsa di Parigi, camminarono per tutta l'ottava nella via del rialzo.

La rendita 5 per cento da 91.05 si spingeva fino 91.70, e il 3 per cento da 55.10 a 55.10.

A Roma i prestiti cattolici furono contrattati da 101.50 a 101.50 per il Rothschild; da 98 a 98.15 per il Blount, e a 97.80 per i certificati del Tesoro 1860-64.

La rendita turca ebbe qualche operazione a Napoli intorno a 42.

Le azioni della Banca Nazionale Italiana furono negoziate fino a 2284; quelle della Banca Toscana da 730 a 733, e il Credito Mobiliare da 885 saliva a 896. Il bilancio della Banca Nazionale Toscana del 31 gennaio, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 marzo, dà le seguenti cifre: *Cassa e Riserva* L. 18,506,596.86; *Portafoglio* L. 28,900,817.84; *Anticipazioni* L. 1,652,254; *Massa di rispetto* L. 3,579,806.69; *Circolazione* L. 19,201,500; *Conti correnti a vista* L. 225,351.05; *Conti correnti a scadenza* L. 6,289,558.22.

Le azioni della Regia Tabacchi, da 941 retrocessero a 941.50, e le obbligazioni in oro invariate a 574.

Nei valori ferroviari furono negoziate sulla nostra Borsa le obbligazioni maremmane fino a 491; le azioni livornesi a 408; le obbligazioni *idem* A B a 284; le azioni meridionali a 421 ³/₄ e le nuove sarde a 284; e a Milano si negoziarono le azioni Monteceneri a 475; le romane a 151; le Trapani da 352 caddero a 329, e le obbligazioni meridionali si tennero a 295.

Il prestito fiorentino 1868 ebbe qualche operazione a 152.

I napoleoni chiudono a 22.52; il Francia a vista a 111.65, e il Londra a 3 mesi a 28.01.

NOTIZIE COMMERCIALI.

C reali. — Le notizie dell'ottava sul commercio dei cereali non sono dissimili a quelle della precedente, poiche, se si eccettua qualche piazza in cui per ragioni speciali fu notata una certa maggiore attività, la calma, e la svogliatezza si accentuarono sempre più nella massima parte dei mercati. A questo risultato a cui tenne dietro una maggior tendenza al ribasso contribuirono diversi fatti, ma specialmente l'eccellente condizione delle campagne, il ribasso che meno qualche eccezione, va estendendosi all'estero, e per ultimo le forti importazioni di granaglie dal Levante, e dall'America. — I prezzi praticati durante l'ottava furono i seguenti: A *Livorno* da L. 35 a 36.50 per i grani, e di L. 23 a 28.50 per i granturchi. — A *Firenze* di L. 29 a 30 all'ettol. per i grani gentili bianchi; di L. 28 a 29 per i gentili rossi; e di L. 20 circa per i granturchi. — In *Arezzo* di L. 25.50 a 29.75 all'ettol. per i grani, e di L. 19 a 20 per i granturchi. — A *Bologna* di L. 33 a 35.50 al quint. per i grani, e di L. 21 a 27.50 per i granturchi, e di L. 27 a 28 per i risoni. — A *Ferrara* di L. 33 a 35.30 per i grani, e di L. 22 a 27 per i granturchi. — A *Padova* di L. 32.50 a 35 al quint. per i grani, e di L. 22 a 25 per i granturchi. — A *Milano* di 34 a 35.50 per i grani; di L. 24 a 27.50 per i granturchi; di L. 26 a 27 per il granturco, e di L. 37 a 43 per il riso fuori dazio il tutto al quint. — A *Vercelli* i prezzi medj estremi per il riso nostrale furono

di L. 31.16 e 32.50 e per i risi bertonni di L. 31.16 il tutto all'ettol. — A *Torino* di L. 35 a 37.50 per i grani; di L. 26 a 28 per i granturchi, e di L. 38.50 a 44 per il riso bianco fuori dazio il tutto al quint. — A *Genova* di L. 27.75 a 29.50 all'ettol. per i grani del Levante, e di L. 17.25 a 29.50 al quintale per i granturchi. — In *Ancona* di L. 33.35 a 34.50 al quint. per i grani delle Marche; di L. 33 a 33.25 per i grani degli Abruzzi, e di L. 22 a 23.75 per i granturchi, fave. — A *Napoli* gli ultimi prezzi quotati in Borsa per i Barletta furono di L. 24.93 all'ettolitro per i pronti; di L. 24.78 per maggio, e di L. 22.80 per i futuri. — A *Bari* di L. 34.50 a 35.25 al quint. per i grani rossi, e di L. 36.50 a 37 per i bianchi.

Oli d'oliva. — Essendo momentaneamente diminuite le domande dall'estero, i mercati trascorsero in generale con tendenza favorevole ai compratori. — A *Porto Maurizio* calma nelle qualità inferiori, e ricerca nelle buone. I prezzi praticati furono di L. 150 a 156 al quint. per le primarie, di L. 135 a 148 per le secondarie, e di L. 108 a 130 per le inferiori. — A *Livorno* gli oli di Toscana furono venduti da L. 140 a 168 al quint. a seconda del merito. — A *Lucca* le prime qualità fecero da L. 165 a 168, e le secondarie da L. 100 a 162. — A *Firenze* i prezzi praticati consegna alla fattoria furono di L. 88 a 112 per soma di chilogrammi 60, 200. — In *Arezzo* il listino segna da L. 135 a 145 all'ettol. fuori dazio. — A *Napoli* in Borsa il Gallipoli pronto chiude a 100.25 al quint.; per maggio a L. 100.69; per agosto a L. 101.16 e i futuri a L. 98.25; e il Gioja a L. 98.10, 98.62, 99.14 e 93.63 a seconda delle consegne suddette e a *Bari* i prezzi variarono da L. 102.50 a 165.60 secondo merito.

Sete. — Le transazioni proseguirono regolari, nella maggior parte dei mercati. Con tutto ciò i prezzi, quantunque si mantengano fermi, rimasero invariati. Questo fatto si può spiegare coll'avvicinarsi del raccolto, e col desiderio della produzione di smerciare il più possibile le sue rimanenze, prima d'apertura della prossima campagna. — A *Milano* i prezzi praticati furono di L. 90 al chil. per gli organzini di marca 1719; di L. 88 a 89 per detti classici; di L. 87 a 83 per detti di 1°, 2° e 3° ord.; di L. 82 a 84 per le trame classiche a 2 e 3 capi; di L. 80 per le greggie di marca 9110; di L. 78 a 79 per dette classiche, e di L. 77 a 72 per dette di 1°, 2° e 3° ord. — A *Como* gli affari trascorsero senza slancio, e si limitarono ai bisogni di fabbrica. Gli organzini belli correnti, e sublimi 1820 realizzarono da L. 85.50 a 87; le trame sublimi 1822 L. 81.50, e le belle correnti da L. 72 a 75. — A *Lione* domanda attivissima in tutti gli articoli. Fra gli affari conclusi abbiamo notato fr. 71 per greggie italiane 10112 di 1° ord.; fr. 79 per trame *idem* 2022 di 1° ord.; e fr. 81 per organzini 1820 di 1° ordine.

Metalli. — Sempre ricercati specialmente per gli Stati Uniti, ragione per cui i prezzi si mantengono generalmente sostenuti. *Rame.* Dette luogo a molte operazioni tanto all'interno che all'estero. I prezzi praticati furono di L. 215 e 250 al quint.: a seconda delle qualità, in Italia, e di fr. 192 a 212,50 in Francia. *Stagno.* In Inghilterra la domanda per questo metallo è attivissima, tantoche i prezzi anche nell'ottava ottennero un nuovo aumento. Le vendite fatte in Italia segnano da L. 295 a 305 al quint. e a Londra da sterl.: 93,50 a 101 per tonnellata. *Piombo.* Per questo metallo la situazione è meno favorevole. In Italia si vende attualmente da L. 54 a 60 circa al quintale, e in Francia da fr. 42 a 48 — *Zinco.* Malgrado che la domanda non abbia generalmente molta importanza, si mantiene abbastanza sostenuto. In Italia si praticò da L. 70 a 80 ogni 100 chil. e in Francia da franchi 65 a 68.

Petrolio. — Non abbiamo notato variazioni importanti nè sui mercati di esportazione, nè sulle grandi

