

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VII — Vol. XI

Domenica 16 Maggio 1880

N. 315

## UNA RIFORMA DELLA LEGGE COMUNALE

È veramente doloroso il vedere come i nostri uomini politici, abbiano essi già raggiunto l'ambito portafoglio e lo desiderino ancora, corrano dietro alle vane parole, alle frasi sonore, agli eccitanti periodi, e sdegnino di occuparsi di quanto sarebbe sano e sodo miglioramento delle nostre istituzioni.

Riforma tributaria; autonomia dei Comuni, promettesi da ogni parte; ma non si dice da nessuno nè che cosa intendasi per riforma tributaria, nè per autonomia dei comuni; — chè, non si può chiamare riforma del sistema tributario l'abolizione pura e semplice di una imposta, nè autonomia dei Comuni il rendere il Sindaco eletto dal Consiglio comunale, anzichè nominato dal re.

Riforma tributaria ed autonomia dei comuni sono due questioni che dovrebbero procedere di pari passo, ed essere sempre mantenute legate tra loro, appunto perchè il nostro sistema tributario tiene incatenato il comune allo Stato, così che non può procedere autonomo, ma deve misurare il proprio movimento su quello del governo, col quale è avvinto come uno schiavo.

Molto presto si fa a ripetere: riforma tributaria ed autonomia dei Comuni; e più presto e più facilmente ancora si può mettersi innanzi al paese ad enumerargli tutti i mali che travagliano il contribuente e che inceppano il regolare svolgimento della vita dei comuni, e quindi concludere che è necessaria la riforma, che sarà panacea la autonomia. Ma nessuno degli uomini nostri politici si è degnato di dire al paese; « per riforma tributaria io intendo che in un periodo d'anni tale e tale si abbiano a questo e questo modo trasformare i tributi, così che essi alla fine del periodo stesso si trovino nel seguente modo disposti; — per autonomia dei Comuni, io intendo che si abbiano a modificare le leggi attuali in queste e queste disposizioni, così che le amministrazioni dei comuni possano godere di tale e tale libertà di agire. » Di tutto questo nulla! — Abolizione del macinato; Sindaco elettivo. Ecco le meschine idee che vengono pomposamente vestite delle rimbombanti esclamazioni: riforma tributaria, autonomia dei Comuni.

I nostri uomini politici si mostrano continuamente sehivi di scendere nella vita pratica delle nostre istituzioni, sembrano più desiderosi di accecare colle frasi la moltitudine più o meno credula, che non di sminuzzare ad essa quelle questioni su cui talvolta sta il segreto della vitalità o della utilità di una istituzione.

Quanti progetti ad esempio non sono stati sino ad ora presentati e ripresentati per la riforma della

legge comunale e provinciale? quante Commissioni non furono nominate? quanti studi compiuti? quante relazioni elaborate?

Ebbene! da più parti molte volte si è parlato della necessità di modificare la condizione del segretario comunale, così da rendere la sua posizione ad un tempo più dignitosa e più proficua alla amministrazione, ma nessun progetto di legge, nessuna relazione, tenne conto di questo desiderio sentito e dai funzionari e dalle amministrazioni stesse, e si lasciano correre le cose quali sono senza neppur sollevare dinanzi al Parlamento una questione la quale tuttavia meriterebbe di esser discussa. E infatti: *i segretari comunali!* Come mai potrebbero i nostri uomini politici presentarsi agli elettori e dir loro che studiano il modo onde sciogliere la questione dei segretari comunali! — La cosa farebbe ridere poichè non desterebbe l'ansia del pubblico, non solleverebbe sufficiente speranza di un miglior andamento della cosa pubblica; — autonomia dei comuni! quella è una grande frase che agita e commuove anche coloro che non la comprendono.

E intanto si sta apparecchiando una legge che renderà il sindaco elettivo, cioè si renderà possibile che a capo della amministrazione di un comune finanziariamente disordinato, le passioni locali mettano l'uomo opposto ai principi d'ordine, o, forse peggio, neutralizzandosi a vicenda affidino il potere a chi è meno adatto a reggerlo, senza aver prima votata nessuna disposizione la quale almeno accenni alle possibilità di un riordinamento delle amministrazioni comunali; — senza aver nulla fatto per rendere meno assurdi certi articoli di legge i quali stabiliscono una condizione di cose assolutamente intollerabile.

Per molti, ed hanno torto, gran torto, il segretario comunale è un *travet* qualunque di cui non val la pena di occuparsi; — ma per chi conosce il meccanismo di una azienda comunale, è perfettamente noto che su 8000 degli 8582 comuni del regno, quel funzionario che chiamasi il segretario comunale, raccoglie in se stesso tutta la somma dell'andamento del comune; è l'anima di esso ed è dalla sua capacità, abilità ed onestà che dipende il buono o cattivo procedere del comune. Il sindaco e gli assessori, quando sieno anche atti a comprendere lo spirito delle questioni che sorgono, il più delle volte o non possono o non vogliono occuparsene, e raramente poi sfuggono alla sagacia del segretario che voglia far loro apparire le cose sotto un'aspetto piuttostochè sotto un'altro. Nel fatto è il segretario che decide sugli affari del comune, o perchè gli viene accordata la piena fiducia, o perchè mercè la sua pratica, la sua capacità e la sua abilità impone, anche non volendolo, la propria

opinione a coloro che *a priori* sanno di non avere che una languida idea delle faccende burocratiche, legalmente il segretario è invece nulla. Egli deve essere il fedele esecutore degli ordini che ha ricevuto, ed il solo rispondente dell'andamento dell'azienda pubblica è il sindaco ed in alcuni casi la giunta.

Ora noi possiamo trovarci di fronte a due condizioni;

1.° L'incapacità del segretario e la abilità del sindaco e viceversa;

2.° L'abilità o la incapacità di tutti e due.

Se sono capaci tutti e due tanto meglio per il comune; potranno essere divergenti nel parere sopra alcuna questione, ma il più delle volte sapranno vicendevolmente rispettarsi; alla peggio il segretario sarà la vittima del maggior potere, ma non è di questo che noi vogliamo occuparci, giacchè noi non consideriamo la questione del segretario comunale sotto l'aspetto del suo interesse, ma sotto quello della sua funzione. Se ambedue sono incapaci, l'amministrazione sarà affidata nelle mani del caso e non v'è da sperar altra cosa se non quella che i venti spirino favorevoli. Ma è ben più importante l'altra condizione cioè della ignoranza del sindaco e della capacità del segretario comunale. Il più delle volte l'ignoranza è accompagnata da una dose abbondante di presunzione, ed allora quale è la situazione del segretario? Eseguire pubblicamente i colpi di testa del suo superiore e lasciar andare per la peggio l'amministrazione che gli è affidata? Opporsi alla volontà del sindaco e lottare con lui, e andar dicendo che è un ignorante e che torna necessario per il bene del Comune farlo cadere e quindi ribellarsi al suo immediato superiore?

È evidente che la condizione del segretario comunale in questi casi è della massima gravità, e lo mette in tale bivio da togliergli affatto la possibilità di seguire la voce della sua coscienza. E sventuratamente egli alla fine deve transigere col sentimento della equità e del dovere che per opposte parti lo spingono. Ma le transazioni che si fanno colla propria coscienza, portano un frutto molto amaro; affievoliscono la voce della coscienza stessa e abituano ad una vita reale e pratica, contraria al pensiero, in opposizione alle convinzioni. Fanno cioè del segretario comunale una persona che presto diventerà spregevole a tutti, poichè o lo si vedrà ribellarsi contro chi gli è legittimamente preposto, e lo si vedrà compiere atti che egli stesso deve biasimare!

Ecco quale in ultima analisi è la condizione del segretario comunale quale oggi lo fa la legge tra noi vigente. Nè ci si dica che nei grandi Comuni il sindaco o le giunte sono persone che pensano colla loro mente e che il segretario comunale non ha alcuna responsabilità sullo scioglimento delle questioni che insorgessero, e che nei piccoli comuni non vi sono invece quelle gravi questioni che possono violentare la posizione del segretario.

Noi, anche con le debite riserve sulla estensione che può darsi alla designazione grandi Comuni, accettiamo la prima parte della obiezione, ma non accettiamo del pari la seconda. I piccoli Comuni hanno le loro questioni politiche ed amministrative che, relativamente a quei Comuni sono grandi questioni. La costruzione d'un ponte di legno che attraversa il rigagnolo, la nomina di un cursore municipale, l'imbiancamento della facciata del palazzo comunale,

la gratificazione al medico, ecc., sono questioni che nei piccoli paesi equivalgono a quelle che nei grandi Comuni si fanno per uno od un altro tracciato della ferrovia, per la nomina d'un deputato (ci scusino gli onorevoli) per la costruzione d'un pubblico macello, per la dote d'un teatro ecc.

E per quanto si affetti di dar poca importanza ai piccoli Comuni essi sono i ruscelli che uniti fanno il gran fiume. Degli 8382 Comuni che conta l'Italia ve ne sono 8021 che hanno meno di 10,000 abitanti, e 7289 che ne hanno meno di 5000; i 7366 comuni rurali che contano meno di 6000 abitanti di popolazione agglomerata rappresentano una popolazione complessiva di 14,911,438 contro abitanti 6,863,896 che rappresentano i 354 Comuni urbani. Ed i Comuni rurali ci rappresentano una somma di L. 209,275,802 d'entrata contro 502,043,731 che sono le entrate di tutti i Comuni del regno.

Ora è egli ammissibile che la metà della popolazione del Regno e quasi la metà delle entrate comunali sieno in mano a funzionari i quali non hanno alcuna veste legale, nessuna responsabilità, verso gli amministrati e nessuna garanzia in favore proprio contro gli errori de' loro superiori.

E badiamo ancora; non sono soltanto gli affari del Comune che il segretario disimpegna; ma quasi tutti gli atti dello Stato hanno più o meno origine dal Comune. Si tratta della statistica de' morti? Si tratta d'una inchiesta sulla condizione di una classe di cittadini? Occorrono delle nozioni su una epidemia, ecc., lo Stato manda una circolare ai prefetti questi a sindaci e l'enciclopedico segretario senza mezzi, senza aiuti, risponde, compila, collaziona dati, cifre, elementi, rapporti, che poi il Governo ammannisce agli studiosi come oro colato!

Ma noi faremmo opera oziosa volendo dimostrare più a lungo quello di cui già tutti sono convinti; — lo scopo per il quale noi dettiamo queste linee è semplicissimo. Che nelle modificazioni che la camera legislativa farà alla legge comunale, si determini al segretario comunale una situazione legale, per la quale egli possa sempre prestare al Comune l'opera propria senza mettersi in lotta colla coscienza. Gli si tolga od aumenti la responsabilità, noi non discuteremo; ciò solo che ci sembra necessario è che questa responsabilità si determini quanto più precisamente è possibile. O si abolisca il segretario comunale e pensi il sindaco a provvedersi di chi lo aiuti, o, se si vuole che il segretario sia un funzionario legale ed abbia la responsabilità dell'andamento dell'ufficio, si determini dove comincia e dove finisce il suo compito.

Abbiamo avuto occasione altre volte d'affermare in questo stesso periodico che la riforma della legge comunale e provinciale senza la riforma del sistema tributario dei Comuni è un controsenso; — oggi, nel caso attuale, aggiungiamo che è un errore lo stabilire elettivo il sindaco senza provvedere contemporaneamente alla condizione del segretario comunale, così che egli possa efficacemente funzionare in tutti quei compiti che gli sono domandati dalla legge.

## Il prezzo del pane in Italia

Il fatto che il prezzo del pane in Italia è più elevato che in altri paesi e che non sta in relazione al prezzo dei cereali spinse l'on. ministro d'Agricoltura Industria e Commercio a nominare una Commissione incaricata d'investigare le ragioni che insieme alle vicende dei raccolti concorrono a determinare fra noi il prezzo del pane, e di suggerire i provvedimenti più acconci a ridarlo in relazione a quello dei cereali. Oltre a vari egregi personaggi, furono opportunamente chiamati a far parte della Commissione i sindaci delle principali città.

Prendendo per termine di confronto la Francia, dove il pane di frumento è generalmente usato e questo prodotto forma la base della nutrizione del popolo, si trova che in quattro anni 1876, 77, 78 e 79 il prezzo del pane a Parigi non è stato maggiore di cent. 45 per la prima qualità e di cent. 34 per la seconda. Sarebbe difficile stabilire il rapporto fra il prezzo del pane e il prezzo dei cereali, perchè a Parigi l'industria della panificazione è assolutamente separata dal commercio dei grani, e la industria si limita ad acquistare le farine preparate per trasformarle in pane, e perciò colà i calcoli son fatti sempre sulla base della farina. Ora ciò che interessa osservare si è che a Parigi il prezzo del pane si mantiene sempre numericamente quasi eguale al prezzo delle farine, ed è anzi un po' inferiore a questo. Così nell'agosto ultimo il prezzo massimo della farina di frumento della prima qualità fu di fr. 58,88 il quintale, ed il prezzo massimo del pane fu di cent. 38 il chilogrammo, il che corrisponde al rapporto di 102,32 per cento, cioè il prezzo del pane sta a quello delle farine nella ragione del 97,74 per cento. Infatti 100 chilogrammi di farina rendono secondo i calcoli più esatti 133 chilogr. di pane della più perfetta qualità, e così vengono compensate tutte le spese e il profitto della industria, e resta un avanzo di cent. 88 su 38 franchi. E si noti che si tratta di un pane perfettissimo. In Italia, stando alle notizie fornite dal Ministero, le quali potranno venire completate dagli studi ulteriori e che intanto riguardano le 69 città capoluoghi di provincia e altri comuni, 139 in tutto, nel 1878, anno nel quale non si verificò alcuna circostanza eccezionale capace di influire notevolmente sui prezzi, il prezzo massimo del pane di prima qualità ha variato da cent. 80 a cent. 28, e il prezzo minimo da 75 a 22, e il prezzo massimo del pane di seconda qualità ha oscillato da cent. 65 a 30 e il minimo da 56 a 20.

Il prezzo massimo di 42 cent. del pane di prima qualità raggiunto a Parigi nel 1878 non si ebbe in Italia che in cinque comuni; in tutti gli altri giunse a 43, 50, 55, 60, 65, 70, 75 e più di 75 a Ferrara. I prezzi più elevati si riscontrano qualche volta in comuni poco importanti, e molte apparenti anomalie si notano nella serie dei prezzi del pane nelle varie regioni e comuni del Regno. Nè si saprebbe trovarne la spiegazione ricorrendo al rapporto coi prezzi dei cereali, poichè questo rapporto varia fra comune e comune, e il confronto tra i prezzi dei cereali ed i prezzi del pane presenta differenze anche più sensibili. Sebbene il prezzo del frumento sia eguale in diversi comuni, pure i prezzi del pane sono diversi, anco in comuni della stessa

provincia. Invece le differenze possono essere spiegate, almeno fino a un certo punto, da speciali circostanze e principalmente da questa, che la qualità del pane è affatto relativa, perchè i modi di panificazione son quante sono le provincie e anche più. Si aggiunga che il peso di un ettolitro di grano varia fra i 65 e gli 80 chilogr. e la differenza non va lasciata nel calcolo. Ma le notizie sul prezzo del grano si riferiscono in generale alla sola misura di capacità, l'ettolitro, mentre il prezzo del pane si valuta in ragione del peso. Nondimeno alcune fra le notizie raccolte indicano il prezzo del grano anche a quintale, ed è possibile quindi qualche ricerca limitata ai comuni in cui i fabbricanti di pane usano di acquistare il frumento, e di provvedere essi stessi alla riduzione in farina. Or bene, la differenza fra i prezzi massimi della prima qualità nel 1878 si trova che da 7 lire per quintale va fino a 28. La differenza cresce nei prezzi minimi. Beninteso che da quelle cifre bisogna dedurre la tassa e la spesa di macinazione, il dazio comunale sulle farine, dove esiste, la spesa di fabbricazione e cottura ecc.

Più facile sarebbe la ricerca del rapporto tra il prezzo del pane e quello delle farine, ma da noi la difficoltà nasce dai diversi modi di panificazione, che alterano talune delle condizioni necessarie perchè possa farsi un calcolo abbastanza esatto. E poi da notarsi che in molti comuni quasi tutti i fabbricanti di pane usano acquistare il grano, mentre in altri sogliono acquistare le farine preparate! Quanto poi alla industria della panificazione, gli stabilimenti di grande importanza sono pochissimi. In generale si esercita in piccole proporzioni. Tutto concorre dunque a complicare il problema. Savio consiglio ci sembra a ogni modo quello di comprendere in avvenire il prezzo del pane nel bollettino settimanale, che il ministero pubblica da vari anni, dei prezzi dei principali prodotti agrari.

La Commissione ministeriale pensò giustamente che l'opera sua poteva essere utile in due sensi, cioè nello studiare le cause complesse del problema e nel proporre intanto provvedimenti acconci a recare vantaggi immediati alle classi meno favorite dalla fortuna. Sul primo punto sarà il caso di prendere esame il volume che presto sarà pubblicato e che contiene le risposte di circa 400 Comuni ai questionari compilati dalla Commissione. Diciamo questionari, perchè l'uno riguarda i Comuni nei quali gli esercenti usano di acquistare il grano per provvedere direttamente alla riduzione in farine, l'altro riguarda invece i Comuni in cui gli esercenti usano acquistare le farine preparate. Certo è che avremo dati numerosi e, più o meno esatti che siano, potranno giovare a illuminare la Commissione e gli studiosi. La Commissione intanto pensò a provocare provvedimenti diretti ad agevolare i trasporti, essendo evidente la stretta connessione fra questi ed i prezzi. Onde prese ad esaminare le tariffe ferroviarie e concluse che le tariffe di trasporto dei cereali e delle farine, debbono senza indugio essere ridotte. Non riferiamo le proposte che faceva in vista delle speciali circostanze e che avevano un carattere tutto di opportunità; del resto rilasciava al Governo la cura di determinare il limite delle tariffe in tempi normali, ferma la riduzione.

La tariffa della rete siciliana pel trasporto del grano e delle farine è la più elevata del Regno, e nelle città della Sicilia si riscontrano i prezzi più

elevati nel grano; perciò parrebbe equo che la Sicilia avesse ad esser posta in condizioni non inferiori a quelle del continente. Differenti poi sono le basi della tariffa delle tre grandi reti ferroviarie del continente, e più elevate sono quelle dell'Alta Italia, sebbene sia la più produttiva, e ciò riesce di tanto maggior danno in quanto la più grande importazione del frumento ha luogo a Genova. Senza entrare in particolari che richiederebbero un lungo discorso, ci limiteremo a dire che troviamo giusto il desiderio espresso dalla Commissione di ridurre per quanto è possibile e di meglio coordinare le tariffe delle varie reti per ciò che concerne il trasporto del grano e delle farine. Ripetiamo quello che abbiamo detto già, che cioè le ragioni del fenomeno che la Commissione ha preso a studiare sono complesse, ma non v'ha dubbio che una misura nel senso sovraespresso avrebbe un utile effetto, come lo avrebbe egualmente esteso ai servizi marittimi. Così pure gioverebbe affrettare i lavori atti a facilitare le operazioni di imbarco e di sbarco delle merci.

Non vogliamo deporre la penna senza rivolgere una sentita parola di encomio all'egregio signor Monzilli, segretario al Ministero e nella Commissione, il quale ha compilate le due memorie, dalle quali abbiamo potuto ricavare notizie e materia ai nostri giudizi.

## LA RELAZIONE DELLA COMMISSIONE LIQUIDATRICE DEI DEBITI DEL COMUNE DI FIRENZE

Stimiamo opportuno di dare ai nostri lettori un riassunto, per quanto sia possibile, esatto di questa relazione che redatta con molto ordine e molta lucidità dall'on. Genala, segretario della Commissione, serve a porre con evidenza sotto gli occhi dei creditori del Comune di Firenze le vere condizioni finanziarie della città e la scrupolosa diligenza con cui si è proceduto nel determinare le proposte che i creditori stessi sono chiamati ad accettare. La commissione espressamente dichiara che il criterio che diè norma al suo lavoro fu « che il comune di Firenze debba pagare ai creditori la maggior somma possibile; che debba quindi sobbarcarsi a tutti i sacrifici comportabili; e che, detratta quella parte dei suoi beni e delle sue entrate che è necessaria al mantenimento dei pubblici servizi, tutti gli altri beni e tutte le rimanenti rendite debbano esser consacrate al pagamento dei creditori. »

La relazione procede in primo luogo a determinare l'attivo che il comune può consacrare alla soddisfazione dei suoi impegni, il quale si compone delle *attività patrimoniali* e degli *avanzi del bilancio*.

Le attività patrimoniali del comune consistono nei seguenti titoli, accuratamente accertati dalla Commissione, e la cui reale consistenza è stata appurata con le ricerche più minuziose.

1° I *beni immobili* che comprendono 116 fabbricati e 72 appezzamenti di terreno, fra i quali si contano per altro un gran numero di immobili dichiarati inalienabili, sia dalla legge 28 giugno 1866

sia da quella 9 giugno 1871, non che dalla legge 25 maggio 1865 che rendeva inalienabili le Cascine e il Parterre della Porta a San Gallo, e dalle disposizioni del codice civile e delle leggi speciali amministrative che dichiarano inalienabili gli edilizi e i terreni destinati ad uso o servizio pubblico.

La Commissione non assegnò valore alcuno agli edifici e terreni inalienabili perchè non potendo servire al pagamento dei creditori sarebbe stato inutile lo stimarli. Il municipio trae vantaggio dalla maggior parte di essi coll'uso che esso ne fa per i bisogni dei servizi pubblici ed anche con un entrata annua di 19,000 lire che ricava da alcuni di essi. Il valore degli immobili alienabili era stato dall'amministrazione comunale indicato approssimativamente nella cifra di L. 2,193,000. La Commissione, verificando con minute indagini questa valutazione e prendendo per base quanto agli edifici il prezzo delle pigioni attuali, assegnando un giusto valore locativo a quegli edifici o parti di edifici che non sono oggi affittati e modificando la cifra delle pigioni attuali là ove sembrava che la natura speciale dello immobile lo esigesse; facendo finalmente le votute detrazioni per imposte, per spigionamenti e per spese di manutenzione, potè determinare il valore complessivo dei fabbricati alienabili in L. 2,020,000 e quello dei terreni in L. 150,000; insieme lire 2,170,000. È per altro da notare che tutti gl'immobili del comune sono soggetti ad ipoteche o convenzionali o legali o giudiziali per garantire crediti tre volte maggiori del valore degli stabili stessi.

2° I *beni stabili allivellati* che sono 35 e danno al comune una rendita annua complessiva di lire 2335.41 che capitalizzata in rendita 3 per 100 al prezzo di Borsa di lire 53 rappresenta un valore capitale di lire 44,792.24.

3° La *rendita consolidata del Debito Pubblico*. Questo titolo comprende tanto la rendita di lire 1,217,000 per un valore nominale di L. 24,340,000 data dallo Stato al municipio fiorentino nel 1871 con la legge dei compensi e di cui 40 annualità furono dal municipio cedute a favore dei sovventori di un prestito, quanto la rendita di L. 2,950,000 data a titolo di supplemento di compenso con la legge 26 giugno 1879. Di quest'ultima che è stata concessa colla condizione che non venga repartita fra i creditori se non in conformità della liquidazione e del reparto, proposto dalla Commissione liquidatrice all'approvazione del Governo, ne è già stata alienata una parte (lire 539,905) per adempiere all'altra condizione imposta dalla legge del preventivo pagamento integrale dei debiti del Comune garantiti dallo Stato l'uno di L. 4,753,000 verso la Banca Nazionale d'Italia, l'altro di L. 724,000 per cambiali sul fondo per l'occupazione austriaca con avvallo del R. intendente di finanza di Firenze, con più gl'interessi decorsi e non pagati. Questi crediti vennero estinti il 31 luglio 1879 con la somma complessiva di L. 6,023,288.90. Laonde la rendita rappresentante il supplemento di compenso si residua adesso a L. 2,611,905 corrispondente in valore capitale nominale alla somma di L. 52,238,100. Il comune possiede inoltre un'altra piccola quantità di rendita in titoli 3 e 5 per cento rappresentante un capitale nominale di L. 22,706.81.

4° Gli *anticipi Luoghi di Monte* che sono prestazioni dovute dallo Stato come successore dell'antico governo toscano ed ascendono ad un rendita

di L. 18,588.55 la quale capitalizzata al 100 per 4 rappresenta una somma di L. 464,714 sin cui per L. 320,937 ha un pegno la Cassa di Risparmio di Firenze. L'intendenza di finanza ha sollevato recentemente il dubbio che quest'ultima somma fosse realmente dovuta, laonde la Commissione che non poteva farsi giudice in questa questione, senza pregiudicare in alcun modo i diritti che il comune potesse far valere, ha ommesso di prenderne nota nell'attivo residuando la cifra di questo credito comunale alla somma in capitale delle L. 143,776 su cui non vi è contestazione.

5° I crediti per censi e resto di prezzo di beni venduti sommano a L. 226,065.20 fra capitale e interessi di cui si presume agevole la riscossione i debitori essendo molti e ciascuno per piccola somma.

6° I crediti per depositi fruttiferi, conti correnti, prestiti, anticipazioni e resti di cassa che sono rappresentati da varie partite derivanti da depositi presso la Cassa Depositi e Prestiti e l'Azienda dei prestiti, da anticipazioni alla Società edificatrice ed all'Amministrazione dell'Ospedale, da resti di cassa presso la Banca Toscana ed il Credito Mobiliare per l'avanzo del pagamento degli interessi delle Cartelle cessioni durante il 1878-79 e delle delegazioni fino a tutto il 1° giugno 1878 e soprattutto del deposito di L. 1,919,825 provenienti dal dazio consumo passato dalle casse del Credito Mobiliare in quelle della Banca Italiana non che dalle cedole 1° gennaio e 1° luglio 1880 della rendita assegnata in supplemento di compenso.

L'attivo patrimoniale del Comune, tutto sommato, ascende a L. 83,941,897.69.

Oltre a questa attività i creditori possono fare assegnamento sopra gli avanzi che potranno realizzarsi nei bilanci futuri del Comune per un lungo periodo d'anni. Per determinare la cifra di questi avanzi è stato d'uopo compilare un bilancio normale che tenesse conto della condizione reale in cui la città si trova e si troverà ancora per molto tempo, e che si conformasse alla duplice necessità di mantenere le imposte comunali nella misura più elevata che i contribuenti fiorentini possano sopportare e di determinare le spese nella minor somma compatibile col regolare andamento dei pubblici servizi, quale è richiesto dalle leggi dello Stato e dal decoro della città. La relazione fa minutamente la storia della lunga e viva divergenza insorta fra la Commissione liquidatrice e la Giunta comunale intorno alla valutazione degli avanzi di cui avrebbe potuto ritenersi certa e immancabile la realizzazione nei futuri esercizi, valutazione che quest'ultima voleva limitare alla cifra di L. 1,078,000, mentre, secondo i calcoli della prima, potevano raggiungere i 2,000,000, senza perder di mira le condizioni eccezionali della città, ma considerando altresì la probabile riduzione da ottenersi sul canone governativo del dazio consumo e le economie rigorose che essa doveva imporsi, non che quelle che sarebbero facilmente risultate dall'amplificazione amministrativa in seguito all'assetto più spedito dato all'azienda comunale col riordinamento dei ruoli delle imposte, colla sistemazione di tutto il passivo e della complicata amministrazione dei vari prestiti, coll'eliminazione del patrimonio immobiliare dato in pagamento ai creditori ipotecari e via dicendo.

Riconoscendo per altro che, nè le economie avreb-

bero potuto di subito attivarsi, nè le angustie gravissime che travagliano la città di Firenze avrebbero potuto rimarginarsi d'un tratto, laonde sarebbe stato troppo dura e pericolosa prova esigere prontamente dal bilancio del Comune il massimo del contributo e mettere immediatamente in vigore il bilancio normale, quale era stato presunto, la Commissione accolse l'idea di graduare il contributo del Comune in guisa che, incominciando da una somma più tenue nel 1880, si arrivasse progressivamente dopo qualche anno al massimo di 2,000,000, e questa progressione fu stabilita nel modo che tutti sanno; cioè, stanziando nel 1880 un residuo obbligatorio di L. 750,000, nell'anno successivo uno di L. 1,500,000 e d'allora in poi una somma che si accresce tutti gli anni di L. 50,000, fino a raggiungere in capo a 10 anni, cioè nel 1891, lo stanziamento di 2 milioni che rimarrà fisso fino al 1939, e così tali avanzi sono stati previsti e dichiarati obbligatori per un periodo totale di 59 anni.

Di fronte a queste cifre che rappresentano l'attivo che il comune di Firenze può distribuire ai suoi creditori si contrappongono le cifre che rappresentano le sue ingenti passività e sono le seguenti:

1° Le obbligazioni al portatore dei cinque grandi prestiti cioè:

*Prestito 1862.* Obbligazioni in circolazione n. 18,861 di L. 500 valor nominale, fruttifere il 5 0/0 il cui ammortamento finirebbe il 1° giugno 1902 (23 anni dall'ultima estrazione). Il capitale nominale dell'intero imprestito è di L. 9,430,500

*Prestito 1865.* Obbligazioni in circolazione num. 22,219 di L. 500 nominali, fruttifere il 5 0/0 il cui ammortamento finirebbe il 31 dicembre 1916 (37 anni dall'ultima estrazione). Capitale nominale dell'intero prestito L. 11,109,500.

*Prestito 1868.* Obbligazioni in circolazione num. 412,180 di lire 250 nominali in oro fruttifere il 4 0/0 con premi in ragione di 0,434 0/0 il cui ammortamento si compirebbe il 1° febbraio 1918 (38 anni 5 mesi dall'ultima estrazione). Capitale nominale dell'intero prestito L. 28,043,000.

*Prestito 1871.* Obbligazioni in circolazione dette cartelle-cessioni, n. 43,713 di L. 500 nominali fruttifere il 5 0/0 il cui ammortamento finirebbe il 1° luglio 1913 (34 anni dall'ultima estrazione). Capitale nominale dell'intero prestito L. 22,856,500. I portatori delle obbligazioni furono garantiti di questo prestito con la cessione di 40 annualità della rendita di L. 1,217,000 concessa al comune di Firenze nel 1871 impegnandosi il comune a supplire col proprio patrimonio tanto alla ritenuta per imposta di ricchezza mobile quanto al fondo mancante per rimborsare alla pari il capitale di L. 500 in 40 anni. Fu fatta quindi sul certificato di rendita l'annotazione del ceduto usufrutto delle annualità ma soltanto per 30 di esse a partire dal 1° gennaio 1872 non consentendo la legge del Debito Pubblico vincoli per un tempo più lungo se non che il Comune si obbligò in capo ai 30 anni a rinnovare il titolo della cessione affinché con la esibizione di esso potesse effettuarsi una nuova annotazione fino al termine dei 40 anni.

*Prestito del 1875.* Obbligazioni in circolazione n. 76,640 di L. 500 valor nominale in oro fruttifere il 5 0/0 il cui ammortamento terminerebbe il 1° ottobre 1925 (46 anni e 4 mesi dall'ultima estrazione). Capitale nominale dell'intero prestito

L. 58,520,000. Questo prestito era specialmente garantito sopra i proventi del dazio consumo; ma la Corte d'Appello di Firenze e quella Suprema di Casazione con replicate decisioni giudicarono nulla ed inesistente fino da principio questo pegno costituito sopra i tributi pubblici, che sono cose fuori di commercio.

2° *Le obbligazioni estratte ed i premi*, compreso l'aggio dell'oro al 10 0/0 sopra alcune di esse che importano complessivamente la somma di L. 2,126,695. 55.

3° *I prestiti passivi sopra contratto ed i conti correnti* che ammontano insieme a L. 15,169,046. 46 dei quali spettano alla Cassa Depositi e Prestiti L. 5,855,084. 58 col frutto del 6 0/0. Vi è poi il credito dell'Erario di L. 1,028,546. 55 per gli arretrati del canone di abbuonamento del dazio consumo che con la legge dell'8 luglio 1878 fu dichiarato fruttifero al 5 0/0 e pagabile in rate trimestrali di cui l'ultima scade alla fine del 1885. E finalmente vi sono compresi due mutui, di cui uno con la Cassa di Risparmio per L. 4,968,995. 11, fruttiferi al 5 per cento, liberi da tassa di ricchezza mobile e garantiti con ipoteca su quasi tutti gli stabili comunali, non che dal pegno sugli antichi luoghi di Monte che l'Intendenza di Finanza ritiene non siano più dovuti, e l'altro con l'Orfanotrofio Magnolfi di Prato per L. 483,574. 66, fruttifero al 5 per cento e garantito con ipoteca sul palazzo Ferroni.

4. *Il debito cambiario* che ascende a 20,738,625. 23 e si repartisce in cambiali emesse sul fondo per il mantenimento delle truppe austriache pel valore di L. 7,535,470, ed in cambiali emesse sull'amministrazione comunale per L. 13,203,155.

5. *Il deposito di L. 30,000* per cauzione fatta da un cassiere ora defunto.

6. *I creditori per resto di prezzo di beni espropriati* che sono stati appurati dalla Commissione nella somma di L. 742,965,71 di cui una parte garantita con ipoteca ed altra no.

7. *Gli accollatori per lavori fatti prima del 17 marzo 1878* figurato con un credito di L. 163,339. 55.

8. *Il capitale corrispondente alle annualità dei censi e livelli passivi* rappresentato dalla cifra di L. 4153. 64.

9. *Le liquidazioni pendenti* dal cui appuramento risulta un passivo di L. 2,022,428. 86, fra cui merita menzione la somma di L. 1,600,000, dovute alla transazione stabilita fra il Comune, da una parte e la Società edificatrice, la Cassa di Risparmio e il Banco di Napoli dall'altra. Il Comune di Firenze si era reso garante per un mutuo di L. 2,567,511 contratto dalla Società edificatrice con la Cassa di Risparmio e garantito inoltre con ipoteca sopra gli stabili della Società, per un prestito cambiario contratto dalla stessa con il Banco di Napoli di L. 450,000, e finalmente per gl'interessi e l'ammortamento del capitale della Società in L. 331,900. Questi impegni contratti dal Municipio con gli interessi arretrati al 31 dicembre 1879, costituiscono per esso un onere di L. 5,755,300. 12, da cui detraendo l'attivo costituito dagli stabili della Società, stimati dalla Commissione in L. 1,552,744. 10, ed un credito del Comune di L. 159,800, si ha una differenza complessiva a carico del Comune di lire 2,042,756. 02; e siccome il credito del Banco di Napoli essendo di natura cambiaria, è stato già incluso fra le cambiali, così in questo articolo delle

liquidazioni pendenti è portata solo la rimanente somma di L. 1,600,000, lasciando che la Società edificatrice e la Cassa di Risparmio si disbrighino fra loro il modo di liquidare le loro partite mediante l'attivo in cui figurano gli stabili rilasciati alla Società.

10° *I frutti maturati* dei crediti comuni fino all'epoca sospensiva dei pagamenti e quello dei crediti garantiti e privilegiati fino a tutto il primo semestre 1880 calcolando che solo allora potrà essere compiuta la liquidazione e questi frutti potranno esser pagati.

11° *Le spese per l'alienazione degli stabili* che dovrà effettuare con la liquidazione in L. 120 mila.

12° *Il fondo per le spese di liquidazione* di L. 300,000 destinate a supplire alle spese di fabbricazione dei nuovi titoli ed alle eventuali deficienze che si potessero manifestare.

Una volta accettato l'ammontare intero del passivo rimaneva l'assunto di distinguere esattamente i crediti aventi una prelazione dai crediti puramente chirografari e di valutare quindi esattamente il valore comparativo dei diversi crediti fra loro assegnando ai diritti di ciascuna categoria di creditori l'importanza effettiva che ad essi spettasse nel concorso con i diritti altrui. E questo era forse il compito più difficile che fosse alla Commissione affidato.

(Continua)

## Società d'Assicurazioni *La Fondiaria*

(Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale del 12 maggio 1880 sulle operazioni del 1° esercizio 1879).

### Signori

Il vostro Consiglio di Amministrazione ha l'onore di presentarvi i conti del primo esercizio della Compagnia, cioè per il tempo compreso fra il 30 aprile, data in cui essa incominciò le sue operazioni, e il 31 dicembre dell'anno decorso.

Nell'adempire per la prima volta a quest'obbligo in conformità agli statuti, crediamo conveniente di darvi innanzi tutto alcuni ragguagli sull'organizzazione della nostra Compagnia.

**Organizzazione.** — Le Agenzie generali organizzate in questi pochi mesi in Italia sono in numero di 78 e le particolari in numero di 583

Non occorre dirvi che alla scelta dei rappresentanti abbiamo rivolto tutta la nostra attenzione, tutte le nostre cure, e ci pregiamo di avere potuto affidare il mandato di rappresentare la nostra Compagnia a Stabilimenti di primo ordine e ad uomini egregi ed accreditati.

Valendoci della facoltà accordata al Consiglio dall'articolo 53 dello Statuto, abbiamo costituito in Parigi un Comitato composto dei Membri del Consiglio residenti in quella capitale, delegandogli gli opportuni poteri per amministrare in Francia gli affari della Compagnia.

**Trattati di Riassicurazione.** — Abbiamo concluso trattati di riassicurazione con alcune delle

principali Compagnie d'Europa per la cessione e l'accettazione scambievole degli eccedenti dei rischi rispettivi, ed in questo concetto abbiamo in corso pratiche con altre compagnie. Quanto oggi vi accenniamo non è dunque che un principio e confidiamo di potervi l'anno venturo annunciare la conclusione d'altri trattati simili che ora stiamo negoziando. Non era cosa facile per una nuova Società lo stabilire tali rapporti, e fu di grande soddisfazione per noi l'avervi potuto riuscire così rapidamente.

In questa circostanza, come in molte altre, abbiamo sperimentata la efficacia delle potenti alleanze, sotto la cui egida ci siamo costituiti.

**Assicurazioni contro l'Improduttività.** — Alle operazioni consuete delle Compagnie del medesimo genere della nostra abbiamo aggiunto la assicurazione contro la **Improduttività delle cose danneggiate da incendio**, e mercedè i nostri sforzi questo ramo di assicurazioni ha potuto prendere per la prima volta una larga diffusione in Italia.

**Assicurazioni Militari.** — Per i militari di terra e di mare, abbiamo stabilito una polizza speciale che garantisce dai danni d'incendio i mobili loro appartenenti, il loro equipaggiamento, i loro cavalli in qualunque luogo del Regno si trovino, e senza obbligo di farci preventive dichiarazioni.

Queste nuove combinazioni, accolte con pubblico favore, unitamente alla convenienza delle nostre tariffe, cooperarono al rapido sviluppo delle nostre operazioni.

**Affari conchiusi.** — Le assicurazioni effettuate al netto delle riassicurazioni e delle retrocessioni, ammontarono al 31 Dicembre

in capitali a . . . . . L. 290,334,760 00  
e in premi dell'annata a . . . . . » 534,215 60

Le assicurazioni che devono continuare negli anni successivi e formano così il portafoglio della Compagnia presentano in premi da ricevere la somma di L. 2,005,102 70.

**Sinistri.** — I sinistri a carico nostro ammontarono a L. 179,200 46, ora per intero pagate. E così la proporzione dei sinistri ai premi non ha oltrepassato il 33,54 %

**Commissioni.** — Il conto delle commissioni pagate per assicurazioni grava il passivo del conto Profitti e Perdite per L. 184,552 47.

Malgrado che l'art. 61 dello Statuto lasciasse al Consiglio facoltà di non caricare l'esercizio 1879 che di quella sola parte delle commissioni che all'anno medesimo si riferisce, e malgrado che tale sia la consuetudine delle Compagnie nuove, abbiamo preferito di non usare di tale facoltà, e abbiamo imputato all'esercizio 1879 la totalità delle commissioni pagate, sia che si applichino alle assicurazioni dell'annata o a quelle degli anni successivi.

**Spese di primo impianto.** — Quanto alle spese di primo impianto, vi sottometeremo, prima di terminare, una proposta per ammortizzarle in parte, secondo l'uso comune. Siamo lieti intanto di farvi notare che il capitolo delle nostre spese d'impianto non si è elevato che a L. 113,082 86, somma certamente moderata, avuto riguardo all'importanza della nostra impresa e alla cifra del nostro capitale sociale.

D'altra parte, in codeste spese le tasse pagate allo Stato per gli atti costitutivi della nostra Società sono comprese per L. 52,984 80.

**Spese generali.** — Le spese generali che si elevano a L. 196,859 19, comprendono quelle che abbiamo dovuto commettere per la pubblicità, onde far conoscere la Compagnia nonchè l'importo degli stampati ed in genere del nostro materiale, di cui abbiamo in magazzino una larga provvisione per servire alle operazioni degli anni successivi.

**Riserva pei rischi in corso.** — Conformandoci al disposto dell'art. 61 dello Statuto, abbiamo costituito una riserva speciale pei rischi assunti nel 1879 e che continuano nel 1880. A tale titolo troverete nel passivo del Bilancio la somma di L. 132,336.

**Impiego dei fondi sociali.** — I fondi sociali sono stati da noi impiegati nel modo seguente:

1° cauzione al Governo in consolidato Italiano  
5 % rendita . . . . . L. 5,000  
2° rendita italiana 5 % . . . . . » 435,000

Totale Rendita L. 440,000

acquistata in media al prezzo di 86,35 e pagata così . . . . . L. 7,598,986 42

3° deposito alla Cassa Depositi e  
Prestiti, contanti . . . . . » 4,200,000 00

Totale L. 8,798,986 42

A tenore del ripetuto art. 61 dello Statuto, non abbiamo tenuto conto nel bilancio che vi presentiamo dell'aumento di valore della nostra rendita.

**Profitti e perdite.** — Il conto *profitti e perdite* presenta un saldo creditore di L. 223,423 95. Abbiamo prelevarne anzitutto il 20 % per la riserva statutaria cioè . . . . . L. 44,684 80

Vi proponiamo di impiegare il rimanente all'ammortamento per  $\frac{1}{10}$  delle spese di primo impianto, cioè . . . » 11,508 28

e di portare il resto a nuovo sotto il titolo di « FONDO DI PREVIDENZA » cioè » 167,450 87

Totale L. 223,423 95

Ed ora, Signori, la nostra Compagnia entra nel periodo effettivo del suo lavoro e vi entra col suo ragguardevole capitale non solo integro ma aumentato di diverse riserve; vi entra con un portafoglio di premi da ricevere che si eleva a L. 2,005,102 70, libero da commissioni scontate; vi entra infine con una organizzazione quasi completa di Agenzie Generali, i cui titolari ispirano ogni fiducia, e con un corredo di trattati di riassicurazione già conclusi con primarie Compagnie di Europa.

Noi possiamo quindi con tali auspici fare i più lieti pronostici.

Perseverando nella via che abbiamo seguita, ci è lecito dire che il successo della nostra impresa è assicurato. L'esperienza ha dimostrato infatti che l'idea di fondare in Italia una grande Compagnia nazionale, appoggiata a un capitale poderoso e a potenti patronati, era un'idea pratica, giusta e opportuna. Noi nutriamo fiducia che l'avvenire proverà ognora più che creando la **Fondiarìa** non solamente abbiamo fatto fare un buon affare ai nostri Azionisti, ma abbiamo anche reso un servizio al nostro Paese.

**Fondiarìa Vita.** — Noi speriamo che sarà presto accordata dal Governo l'autorizzazione necessaria per trattare le assicurazioni sulla Vita ad una Società distinta dalla **Fondiarìa Incendio** e che prenderà il titolo di **Fondiarìa Vita**.

Voi sapete che in Francia e in Inghilterra le assicurazioni sulla vita hanno dato risultati assai con-

siderevoli e che esse prendono continuamente un più importante sviluppo. È certo che in Italia questo genere di operazioni è destinato ad estendersi nello stesso modo. Il successo della **Fondiarìa-Vita** sarà tanto più rapido in quanto che essa non troverà che una scarsa concorrenza.

Quanto alla **Fondiarìa-Incendio**, essa trarrà da tale stato di cose dei vantaggi ragguardevoli e immediati; e la **Fondiarìa-Vita** impiegando l'organizzazione amministrativa e le agenzie nostre, prenderà a proprio carico una parte delle spese generali. Essa sarà per tal modo in grado di funzionare fino dai primi giorni della sua costituzione.

#### Bilancio al 31 Dicembre 1879

##### ATTIVO

Azionisti . . . . .	L. 32,000,000 —
L. 440,000 5 %	
Rendita Italiana 7,598,986 42	
Deposito alla Cassa dei Depositi e Prestiti . . . . .	1,200,000 —
Cassa . . . . .	9,171 03
Effetti da incassare . . . . .	4,100 —
Banchieri . . . . .	55,774 82
Agenzie Generali e Compagnie rassicurate . . . . .	83,214 62
Debitori e Creditori diversi . . . . .	51,430 20
Spese d' impianto . . . . .	113,082 86
Preli da incassare negli anni seguenti . . . . .	2,005,102 70
<b>TOTALE L.</b>	<b>43,120,862 65</b>

##### PASSIVO

Capitale Sociale . . . . .	L. 40,000,000 —
Aggio sul capitale versato in oro . . . . .	760,000 —
Riserva per rischi in corso . . . . .	132,336 —
Premi in portafoglio . . . . .	2,005,102 70
Saldo . . . . .	223,423 95
<i>Ripartizione del saldo</i>	
20 % Riserva Statutaria . . . . .	44,684 80
Ammortamento di un decimo delle spese d' impianto . . . . .	11,308 28
Da riportarsi a nuovo sotto il titolo « Fondo di previdenza . . . . .	167,430 87
<b>TOTALE .</b>	<b>223,423 95</b>
<b>TOTALE . . L.</b>	<b>43,120,862 65</b>

##### Profitti e Perdite del 1879

	Debito	Credito
Interessi . . . . .	L.	428,204 50
Premi dell'esercizio (netti d'annullazioni e di riassicurazioni) . . . . .		534,215 60
Polizze e Placche . . . . .		4,670 44
Spese Generali . . . . .	193,859 19	
Spese delle Agenzie Generali . . . . .	4,375 84	
Tasse diverse sopra Azioni e Assicurazioni . . . . .	45,509 11	
Commissioni . . . . .	184,552 47	
Sinistri . . . . .	179,200 46	
Riserva per rischi in corso . . . . .	132,336 —	
Commissioni di Banca . . . . .	833 52	
Saldo . . . . .	223,423 95	
<b>TOTALE L.</b>	<b>967,090 54</b>	<b>967,090 54</b>

## INCHIESTA SULL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE in Sardegna

Il 20 aprile decorso fu tenuta una seduta in Sassari. È interrogato il primo il cav. *Vitelli* sindaco di Sassari. Dopo aver rammentate le proteste fatte dal consiglio comunale e dai rappresentanti delle provincie al Parlamento fa istanza alla commissione perchè sia costruita in detta città una stazione ferroviaria definitiva. — Parla anche dei reclami della popolazione contro il servizio ferroviario relativamente agli orari, alla mancanza di vagoni, ecc., ma spera che molti inconvenienti spariranno quando le linee sarde saranno tutte in esercizio.

*Diego Brusco* negoziante, membro della camera di commercio:

Mi sia permesso di fare alcune considerazioni generali prima di rispondere agli articoli 4, 40, 49 del questionario.

È fuor di dubbio, che le stazioni ferroviarie nei porti di mare, e soprattutto nelle isole, debbono essere considerate come punti d'attacco di una grande arteria stradale fra le isole e il continente; una parte di questa arteria, la marittima, è solcata dal piroscalo, l'altra, la terrestre, è percorsa dalla locomotiva. È in queste stazioni marittime, che si opera il passaggio della merce, dalla nave al vagone, e viceversa dal vagone alla nave, ed è perciò che queste stazioni debbono essere fornite di tutti quei mezzi, e di tutti quei comodi richiesti dalle esigenze del commercio moderno.

La stazione di Portotorres non è che un meschino caseggiato, poco più di una stazione campestre; manca assolutamente di locali e di magazzini per il deposito temporaneo delle merci in arrivo e in partenza. Quando le merci arrivano in quella stazione, o sono lasciate sui carri, o si sbarcano sulla calata del porto, e vi rimangono talvolta giornate intiere prima di essere imbarcate sui piroscafi, o sui legni a vela, esposte a tutte le intemperie delle stagioni, e senza altra salvaguardia che la buona fede pubblica.

La Società delle ferrovie ha molto opportunamente congiunto con un binario il porto con la stazione; ma ciò non basta; conviene, che essa con le aree di terreno assai spaziose che possiede, costruisca almeno delle tettoie sotto le quali possa mettere a riparo le merci, e farle meglio sorvegliare dal personale ferroviario.

La stazione di Portotorres, dopo quella di Cagliari, è il maggior centro d'attività nell'isola; vi si fa un movimento di 25 mila viaggiatori all'anno, e di 70 mila tonnellate circa di merci, e questo movimento non indifferente deve senza dubbio accrescersi dopo ultimata l'intera rete ferroviaria, per cui è indiscutibile la necessità di ampliare quella stazione, di provvederla di tutto ciò che occorre, in modo convenevole per i bisogni del commercio e dei viaggiatori.

Si dice, che la questione della stazione di Portotorres è collegata con la sistemazione del porto; ciò è verissimo; e come tutti gli interessi economici si collegano fra di loro, così la stazione ferroviaria ed il porto si completano a vicenda.

Raccomandiamo quindi vivamente all'onor. Commissione, acciò il Governo provveda alla sistemazione del porto di Torres, e non voglia dimenticare la legge sottoposta al Parlamento nazionale sino dal gennaio 1879. Quella legge, con cui si proponeva con appositi stanziamenti nei bilanci dello Stato di migliorare i porti dell'isola, fra i quali quello di Portotorres, è per noi di vitale importanza, ha troppo intima relazione con tutto il servizio ferroviario insulare, che ha per principale obbiettivo gli sbocchi verso il mare. Esprimiamo quindi i nostri voti, che questa legge sia pron-



tamente discussa e votata, onde non sieno, come altre volte, deluse le nostre più giuste aspettative.

Mi permetterò anche fare qualche osservazione sulla stazione di Sassari, nella quale tutto spira un'aria di meschinità e di grettezza che disgusta.

Nella nostra stazione non vi sono tettoie nè magazzini sufficienti per il ricevimento e per il deposito temporaneo delle merci. Gli olii e i vini, per esempio, che sono i nostri principali prodotti, si portano alla stazione coi carri e si sbarcano sul *ramblais*, e prima che si siano accumulate tante botti per formare un vagone completo, si lasciano esposte sotto la sfera del sole che fa danno ai recipienti, e produce dei cali, che negli olii soprattutto, cagionano agli speditori perdite non indifferenti.

La sala d'aspetto così detta di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe è troppo meschina e ristretta: quella di 3<sup>a</sup> classe è assolutamente insufficiente per una stazione di una città come Sassari.

All'imbarcadero manca una tettoia, che ripari dal sole e dalla pioggia le vetture e i passeggeri, di modochè nella stagione soprattutto estiva, e nelle ore calde della giornata, le vetture diventano tanti forni a riverbero.

Si osserva, che quella di Sassari è una stazione provvisoria, che sarà migliorata e ingrandita dopo compiuta la rete ferroviaria; questa speranza ci conforta; in ogni modo crediamo nostro dovere di far rilevare, come se ne sarà accertata di presenza la stessa onorevole Commissione, lo stato deplorabile della nostra stazione, onde si metta al più presto possibile mano ai restauri e agli ingrandimenti richiesti dai bisogni del commercio e reclamati dal paese. Ed ora passiamo ai diversi articoli del *Questionario* sui quali mi sono proposto di ragionare; principierò dall'articolo 4.

È certo che il capitale italiano non sarebbe venuto in Sardegna ad impiegarsi in costruzioni ferroviarie; scarsità di popolazione sopra un vastissimo territorio, quantità di prodotti proporzionata allo scarso numero dei suoi abitanti, un tracciato di ferrovia, del quale due terzi circa dell'isola non può giovare per mancanza di vie ordinarie, non erano fatti tali da incoraggiare anche il più ardito fra gli speculatori.

Per questi motivi noi isolani dobbiamo un tributo di gratitudine al Semenza, che rese possibile sul mercato inglese la costituzione di una Società per le costruzioni ferroviarie nell'isola. Una parola di gratitudine va pur dovuta ai coraggiosi concessionari della sua impresa, nei quali non vediamo solo degli speculatori, ma persone altamente benemerite, che hanno studiato e conosciuto meglio di noi il paese nostro, e hanno mostrato fede nelle sue grandi risorse e nel suo avvenire. E all'opera intelligente e alla pertinacia dei loro propositi, che la Sardegna deve i suoi 360 chilometri di ferrovia, e sebbene possano le stesse apparire difettose in qualche tracciato, non saranno però un mezzo meno efficace e reale per conseguire il risorgimento morale ed economico dell'isola nostra.

Si sentono frequentemente lagnanze del commercio per la mancanza di carri, la quale fa sì che la merce talvolta impieghi parecchi giorni prima di arrivare a destinazione. Questa mancanza non è costante, e accade quando vi è un grande movimento di merci in certi periodi dell'anno e in date circostanze.

Questa mancanza viene attribuita al materiale, che serve ai trasporti dell'impresa costruttrice, e non vi ha dubbio, che una volta terminata la ferrovia non mancherà il materiale per tutti i bisogni del commercio.

Il numero di tre treni giornalieri d'andata e ritorno nel tronco Sassari e Portotorres, il numero di due treni parimenti giornalieri nel tronco Sassari-Giave sono sufficienti per l'attuale movimento dei viaggiatori e delle merci, e non si sente per ora il bisogno di un maggior numero di corse.

Per contro non si può a meno di osservare, che la velocità dei treni è piccola, e se dovesse conservarsi anche per l'avvenire la stessa velocità, tanto valeva costruire dei *tramuways* o dei binari a sezione ridotta. Che la velocità dei nostri treni sia inferiore a quella che si esperimenta in tutte le ferrovie italiane, basta riflettere, che da Sassari a Portotorres per una percorrenza di 20 chilometri si impiegano 47 minuti; si viaggia quindi in ragione di 25 chilometri all'ora in un piano stradale in perfetto assetto, solido e in pieno esercizio da parecchi anni.

Dopo aver parlato degli orari e delle coincidenze dei treni con gli arrivi per mare il signor Brusco entra a parlare della ferrovia che deve far capo a Nuoro.

Quando nel 1863 si fece al Semenza la concessione delle ferrovie sarde, fu stabilito che la linea centrale partendo da Oristano, dovesse risalire lungo la valle del Tirso, allo scopo di riavvicinare le parti montuose del Nuorese con il restante dell'Isola. Quando poi nel 1877 si discusse nella Camera la costruzione delle linee sarde del 2° periodo si abbandonò quella del Tirso, stabilita nel primitivo progetto, e fu prescelta per risparmiare una maggiore spesa di 10 milioni la linea attuale per Macomer.

Però in questa seduta fu votato dalla Camera un ordine del giorno, in cui è detto, che non appena le condizioni finanziarie dello Stato l'avessero permesso il Governo avrebbe provveduto alla costruzione di una linea, che allacciasse a Macomer l'altipiano del Tirso con la città di Nuoro.

Il Parlamento Nazionale che ha ora credulo abbastanza ricco il Regno d'Italia per spendere un miliardo e 300 milioni in costruzioni ferroviarie sul Continente, non avrà più dinanzi a sé la difficoltà finanziaria, come nel 1877, non vorrà negare all'Isola un bocconcino del lauto banchetto del miliardo, dando a Nuoro la sua linea di ferrovia, la quale dovrebbe attraversare, a preferenza della valle del Tirso, le zone ubertose del Goceano per raggiungere il campo d'Ozieri, e procurarsi una più breve e diretta comunicazione con il suo centro amministrativo Sassari, e con i due porti Terranova e Portotorres.

*Cav. Casella*, direttore della Banca Sarda — È importante la sua risposta all'articolo del questionario nel quale si domanda quali conseguenze sarebbero derivate qualora lo Stato fin dal 1860 avesse adottato il sistema di costruire e di esercitare da sé tutte le ferrovie.

Io ritengo che se il 14 luglio 1862 invece di votare la legge che accordava ad una Società estera il diritto di costruzione ed esercizio delle ferrovie Sarde, il Parlamento avesse deliberato che lo Stato assumesse a sé per lo meno la costruzione, se non l'esercizio di queste linee, gl'interessi dell'isola e del Governo se ne sarebbero reciprocamente avvantaggiati, ed è ciò che mi propongo di dimostrare.

Facciamoci ad esaminare le questioni dal punto di vista dell'interesse morale e materiale dell'isola; dal lato economico e da quello politico.

Quali furono i risultati della legge 14 luglio 1862 sulle ferrovie sarde, in rapporto allo sviluppo degli interessi morali e materiali dell'isola?

S'incominciò la costruzione oltre due mesi dopo la ottenuta concessione; si lavorò poco e male per circa 7 mesi, e quando eravamo nella persuasione che nell'ottobre del 1865, si sarebbero ripresi con maggiore alacrità i lavori, ci sentimmo cadere sulle spalle la famosa questione degli ademprivi; si parlò di mancanza di mezzi per proseguire l'opera intrapresa, e mille e mille altre difficoltà insorsero, parte create dalla imprevidenza nello stipulare un contratto le cui condizioni non valsero a tutelare i diritti di uno dei contraenti, vale a dire del Governo; parte dovute a quegli appigli che ognuno cerca per sottrarsi ad obblighi il cui adempimento si ravvisò contrario ai proprii inte-

ressi, e qui giova notare anche per quanto riguarda le convenzioni stipulate e a stipularsi e qui e altrove che ai patti stabiliti (ed oggi più che mai), si fa o non si fa onore a seconda che ci torni o non ci torni conto e tutte le cautele, tutto il fasciame di carta bollata di cui si rivesta un contratto, non valgono a garantire l'esito di un'impresa; a stabilire calcoli sull'avvenire; perchè i contratti divengono lettera morta il giorno che taluno dei contraenti non trova opportuno di uniformarvisi.

La lettera morta divenne la legge del 1862 per la costruzione delle ferrovie sarde, con quanto danno degli interessi morali e materiali dell'isola è facile il giudicare, poichè la sospensione dei lavori portò seco il ritardo della costruzione di strade provinciali e comunali, non sembrando soverchiamente pressante il dare esecuzione a quelle già progettate e doversi per lo meno attendere sino a che non si sapesse se il tracciato delle linee ferroviarie era destinato a subire modificazioni e pel dubbio ancora se più in una che in altra maniera se ne sarebbe ripresa la costruzione.

Quindi ritardo nel moltiplicare i mezzi di comunicazione fra gli abitanti dell'isola, mancanza di mezzi a trasportare nei centri più popolosi i prodotti agricoli o caricarli di tali spese di trasporto da assorbire gli onesti lucri sperabili dai frutti della coltivazione; ed entrando poi su questo proposito nel campo delle ipotesi, chi ci assicura che se fin dal 1866, si fossero compiute le linee ferrate nell'isola a seconda della convenzione, non avremmo visto già da qualche anno ripullulare e con speranza di miglior successo che per lo passato, qualche progetto di Società colonizzatrice; chi ci può dire, se queste non avrebbero potuto in qualche parte frenare la funesta smania della emigrazione all'estero che toglie all'industria nazionale, alla agricoltura tante valide braccia di eccellenti operai? E il Governo incaricandosi della costruzione delle ferrovie sarde e compiendole nel tempo della convenzione con la Società prefissa, non avrebbe egli meglio che altri risposto ai desiderii, ai bisogni delle popolazioni dell'isola, affrettando così lo sviluppo dei suoi interessi morali e materiali? Non si sarebbe il Governo reso benemerito dell'Italia dando così impulso all'attività, al movimento ed aumentando a mille doppi la produzione in due provincie che per la feracità delle loro terre possono non reputarsi seconde a molte altre d'Italia? E di questo benessere dell'isola non ne avrebbe in qualche parte vantaggio l'intera nazione?

Qui cade in acconcio il ribattere la cocciuta opinione di taluni i quali sostengono che la Sardegna non sia suscettibile di colonizzazione per difetto di acque e per insalubrità di clima; per quanto riguarda le acque, può risponderci che se bastavano quando la Sardegna contava tanto maggior numero di città e di abitanti, se ne può dedurre che sarebbero sufficienti anche oggi: sull'insalubrità del clima poi, quando non si voglia addebitare al Governo la colpa di avere peggiorate le condizioni col permettere la estirpazione dei boschi, colpa alla quale riparò istituendo un corpo di guardie forestali quando non vi era più nulla da estirpare. si può asserire che il clima di Sardegna, e massime in molte località, non è poi così pestifero come in qualche provincia del continente italiano; e a mo' d'esempio, riporterò alcune parole pronunciate a Firenze davanti all'onorevole Commissione d'inchiesta dal comm. Borgnini, direttore generale delle ferrovie meridionali; egli diceva: « Per dare un'idea alla Commissione dello stato insalubre delle linee meridionali e delle calabro-sicule, accennerò che in un anno è stato speso più di 30,000 lire in chinino, senza contare quello che acquista direttamente la Cassa di soccorso e distribuisce al basso personale. » Eh! Mio Dio! Bisogna convenire che talvolta, anche da persone autorevoli, si giudica della Sardegna, come io potrei giudicare della China: che la conosco soltanto sulla carta geografica.

Abbandonando le ipotesi e ritornando a fatti che nessuna dimostrazione teorica vale a cancellare, è indubitato che molti danni alla Sardegna derivano dalla concessione della costruzione ed esercizio delle ferrovie sarde alla Compagnia Semenza; il Semenza fallì: il suo fallimento fu una delle principali cause per le quali il nome di un istituto di credito dell'isola venne talmente scosso che oggi ancora porta visibili le tracce del colpo ricevuto e correrà ancora molto tempo prima che le sue ferite possano essere completamente rimarginate. Per quanto riflette i seguenti accordi e convenzioni a tutti sono note le controversie insorte intorno a Chilivani, punto ove la Società pretese di fermare la costruzione edificandovi un simulacro di stazione, cui ironicamente imponeva il nome di Ozieri. Del tracciato delle linee non parlo, perchè affatto incompetente; solo ripeterò, per averlo udito da molti tecnici, che la costruzione non presenta in genere la voluta solidità e che le curve e le pendenze sono tali che mai potrà ottenersi di viaggiare con treni spinti a grande velocità e che quindi la sicurezza personale è tutt'altro che garantita.

Quanto alla regolarità del servizio, lascio che ne parlino i viaggiatori e la classe commerciale. Ignoro quale sia la forza delle macchine; pel servizio merci e viaggiatori non so quanti vagoni e vagoncini siano disponibili; non conosco il numero dei carri, carrozze che furono fabbricati per servizio della Compagnia delle ferrovie sarde; per conte mio posso dichiarare che più volte mi avvenne di viaggiare in treni condotti da macchine insufficienti alla trazione del convoglio e in vagoni che destinati soltanto ai viaggiatori di prima classe, me li vidi riempire di altri viaggiatori di seconda e terza classe e raddoppiando anche il numero delle persone in proporzione a quello dei posti, a modo di dover viaggiare anche in piedi; riguardo al commercio riferisco le voci che corrono, cioè che molti trovano convenienza nel risparmio di danaro e di tempo, servendosi di carri che continuano a percorrere la strada provinciale di Sassari-Porto Torres, anzichè della corrispondente ferrovia; ma a queste rimostranze ci si chiude la bocca, dicendo che tutto è precario, nulla definitivo e perciò è d'uopo attendere l'apertura dell'esercizio di tutte le linee per non essere tacciati d'incontentabili e di maldicenti emettendo prematuramente erronei giudizi.

Ma se queste linee fossero state costruite ed esercitate dallo Stato, non si sarebbe evitato all'inconveniente di far sottostare il commercio e i viaggiatori all'arbitrio, al capriccio di una Società che, qualunque esso siasi, non può aver altro movente che quello di aumentare i benefici, mentre non si dà cura di soddisfare alla comodità dei viaggiatori, agli interessi del commercio? E la costruzione per conto del Governo non avrebbe potuto servire di eccitamento e promuovere nel continente italiano qualche industria relativa alla fornitura dei materiali occorrenti alla costruzione ed esercizio delle ferrovie, mentre dobbiamo osservare, con nostra vergogna che tutto viene importato dall'estero?

Esposte le ragioni che, secondo me, militano in favore della costruzione ed esercizio governativo delle ferrovie in Sardegna per quanto riflette gli interessi morali e materiali dell'isola, passo a rispondere a quella parte del quesito n. 7, nella quale si domanda se la costruzione ed esercizio governativo avrebbe importato maggiori o minori oneri alle finanze dello Stato; eccoci dunque ad esaminare la quistione dal punto di vista economico.

Mi sembra che ci voglia ben poco per capacitarsi della convenienza che avrebbe trovato lo Stato nella farsi costruttore ed esercente delle ferrovie sarde, La Compagnia concessionaria è inglese: i capitali vengono dall'Inghilterra; è chiaro che i benefici risultanti da questa operazione andranno ripartiti fra gli azionisti inglesi che fornirono il capitale, e niuno, io credo,

vorrà porre in dubbio che abbiano da questa operazione a realizzarsi dei benefici; niuno vorrà giudicare la Compagnia inglese così poco avveduta, da non assicurare ai propri capitali un conveniente e forse lauto interesse, né avrà trascurato di calcolare quanto dovrà togliere dai benefici lordi per spese di amministrazione, le quali non sarebbero certo tanto gravi ove l'azienda fosse a carico dello Stato, essendo gli inglesi abituati a retribuire più assai largamente che non gli italiani l'alto personale tecnico e amministrativo. Sono 14,800 lire d'indennità chilometrica che il Governo deve pagare alla Società per l'esercizio delle ferrovie sarde. Se invece le esercitasse il Governo, eliminando mano mano gli abusi, introducendo bel bello quelle modificazioni che la pratica avrebbe suggerito, riparando a quegli errori nei quali è pur forza cadere al cominciar di qualunque intrapresa, io credo che l'aggravio al bilancio dello Stato, compreso il capitale impiegato nella costruzione e le spese di manutenzione e d'esercizio, non sarebbe mai tale quale venne stabilito coll'ultima convenzione del 1. maggio 1877; infine io penso che il Governo con questa concessione altro non ha fatto che garantire un buono interesse a capitali stranieri e se per combinazione a lungo giuoco risultasse che i calcoli dei capitalisti erano sbagliati, chi rimarrà nell'imbroglia sarà il Governo e molto probabilmente anche noi che tutti uniti dovremo, come si suol dire, rimetterci unguento e pezza.

A queste mie idee, so di avere molti oppositori, i quali vanno gridando che noi non avremmo mai avuto ferrovie se una Compagnia non ne avesse assunto l'impegno, perchè il Governo non si sarebbe mai indotto, né avrebbe avuto in se stesso i mezzi per effettuare a proprio conto la costruzione. Mi perdonino gli oppositori, ma questa obbiezione non la trovo abbastanza seria; io non posso fare così gran torto agli uomini che dal 1860 in poi furono successivamente chiamati a governare il nostro paese. È vero che nel 1862, epoca in cui fu firmata la prima convenzione, le condizioni economiche dello Stato non avrebbero permesso d'intraprendere la costruzione delle nostre ferrovie, ma con un po' di buona volontà io credo che i mezzi si sarebbero trovati: e tanto più mi raffermo in questa opinione, inquantochè ogni volta che si trattò di provvedere a imperiosi bisogni che soddisfacessero alle esigenze delle nuove provincie chiamate a far parte del regno d'Italia, non si stette in forse sulla scelta di questi mezzi, dei quali si continuò poi ad abusare stranamente da tutti coloro che maneggiarono le cifre della finanza dello Stato; per riparare agli incalzanti bisogni era d'uopo vivere giorno per giorno: non si poteva spender tempo a risolvere quei problemi economici dai quali dipende la vita, la floridezza di una nazione, ponendola cioè in condizione di produrre più di quello che consumi; si ricorse invece ad espedienti più facili; di pronta attuazione; di esito sicuro. Vendere, impegnare, prendere a prestito, tassare! Queste furono le teorie che regolarono le azioni dei nostri economisti, e quando i contribuenti incominciarono a gridare pel bruciore delle scottature, allora non si adottarono che delle varianti, cioè scavare delle buche per trovare i materiali da colmare un fosso. Ora, siccome io ritengo che le nostre non sarebbero state meno aspre delle altrui grida, così ritengo che alle tante operazioni di vendita, di pegni, di prestiti e che so io, se ne sarebbe potuta aggiungere un'altra dello stesso genere per provvedere anche alla costruzione delle ferrovie Sarde, e se ciò si fosse verificato sin da quattordici anni or sono, a quest'ora la Sardegna si troverebbe in altre condizioni d'incivilimento, di sicurezza pubblica, di produzione e il Governo che avrebbe oggi eliminato ogni difficoltà intorno all'esattezza del servizio e fatto esperienze per ridurre le spese a quanto può essere strettamente necessario, risuoterebbe oggi dalla Sardegna maggiori tasse per

l'accresciuta produzione: non dovrebbe gravare il bilancio dello Stato di tanta cospicua somma per l'accordata indennità chilometrica e ad ogni modo sarebbe certo che una parte di queste somme non andrebbe ad impinguare la borsa di capitalisti stranieri; ecco perchè anche dal lato economico io son d'avviso che lo Stato avrebbe guadagnato costruendo ed esercitando le ferrovie Sarde per proprio conto.

Non mi rimane che ad esporre le ragioni per le quali esaminando la questione anche dal lato politico, rivela la necessità che lo Stato sia assoluto padrone delle ferrovie in Sardegna; diamo uno sguardo intorno ed esaminiamo la posizione; la Sardegna, punto eminentemente strategico e del quale bisogna poter disporre a proprio talento, specialmente nei momenti in cui avessero a concepirsi timori di collisioni fra potenze europee, la Sardegna, dico, è già minacciata da tutti i lati ed è quindi stretto dovere del Governo di pensare a scemarle, non ad aumentarle il numero dei pericoli dai quali è circondata. Abbiamo la Corsica che quantunque i gridatori dell'irredenta non l'abbiano compresa fra le terre italiane, è pure italianissima; forse col loro silenzio avranno voluto significare che fra noi di razza latina non conviene il bisticciarci; ma intanto la Corsica è occupata dalla Francia e non sarà certo per veder fiorire in quell'isola l'industria e il commercio, che essa va dotandola di strade ferrate; le coste della Tunisia sono bagnate dal Mediterraneo, ebbene senza farsi illusione, niuno può negare l'influenza e la preponderanza che la Francia anche colla già da molti anni vi esercita e il tentativo di porre un argine a questa per noi pericolosa preponderanza la credo opera vana; lo stretto di Gibilterra, le isole di Malta, e Cipro, in mano agli inglesi, i quali con queste occupazioni hanno già dato sufficienti prove d'irresistibile simpatia più per la roba altrui che per la propria: non dimentichiamo che l'Inghilterra ha sempre seguito una politica di conquista; ogni buon inglese ha fiducia che coll'andar del tempo tutto il mondo sarà suo e se gli fosse lecito di allargare i suoi desiderii, io credo che concepirebbe il progetto di andare a colonizzare anche il mondo della Luna; è quindi per lo meno prudente e necessario il temperare quanto è possibile certe influenze, il porsi in guardia contro più o meno remoti pericoli: e pericolo io ritengo per l'Italia il non essere assoluta padrona delle ferrovie Sarde, quando a un dato momento le fosse necessario di approfittare di questo mezzo di rapida comunicazione che deve necessariamente esser libero in ogni punto. Nè giovano, a quietare le apprensioni, i patti e le convenzioni che stabiliscono un'amministrazione composta di elementi misti vale a dire Anglo-Italiani; no, no! i capitali sono inglesi, l'indirizzo è inglese; l'alta direzione tecnica è inglese e perciò nessun dubbio che ad un dato cenno, per quanto riguarda il servizio ferroviario, tutto obbedirebbe all'Inghilterra. E poi v'è un'altra ragione! Quando in Parlamento si propone una qualche legge, è raro il caso che nel corso della discussione non salti su qualche deputato invocando in appoggio della sua opinione esempi che egli ha pescato in Francia, nel Belgio, in Inghilterra, in Germania ed anche altrove se è possibile e che perciò se quel dato sistema ha prevalso presso quelle nazioni, ne viene di conseguenza che deve adottarsi anche da noi; prescindendo dall'assurdo di volerci modellare su altre nazioni, tanto da noi diverse per abitudini, costumi e condizioni economiche, io domando a quei signori perchè non si provano ad organizzare in Italia una Società che per scopo industriale economico, o che so io, deliberi di andare a piantare le sue tende in Francia, in Inghilterra, in Germania; che mostrino appena il muso all'uscio delle loro case e mi sapranno dire come saranno ricevuti; se vogliamo modellarci sugli stranieri, facciamolo pure imitandoli nel desiderio e nel fermo

proponimento di essere e rimanere assoluti padroni in casa propria.

Anche sotto il punto di vista politico, in sono pertanto di opinione che il Governo avrebbe fatto benissimo a incominciare fin dal 1860 la costruzione delle ferrovie Sarde a spese dello Stato, conservandogliene la proprietà e l'esercizio; e ciò io affermo per le speciali condizioni della Sardegna, e cioè io affermo per le speciali condizioni della Sardegna, che alcun criterio io non potrei formarmi intorno all'opportunità del passaggio allo Stato di altre reti ferroviarie italiane, ed anzi ritengo che tanto su questo proposito, come in mille altre questioni nulla è assoluto, tutto è relativo; io abborro da questa smania di unificazione di Codici, di sistema tributario, amministrativo, burocratico, ecc.; ciò che può essere accetto agli abitanti del Nord, non può essere veduto di buon occhio da quelli del Sud; pregio degli uni la fermezza di carattere, l'operosità, la pazienza; doni della natura largiti agli altri, immaginazione fervida, svegliatezza d'ingegno; svariatissime fra noi Italiani le tradizioni, i costumi, le abitudini, i dialetti; è questione di clima, di configurazione della nostra penisola e il volerci ribellare a quanto prescrive la natura, fabbricando leggi cui tutti gl'Italiani debbono egualmente uniformarsi, è cosa quanto meno ridicola e che non ci farà approdare a nessun utile risultato; egli è perciò che a molte domande contenute nel *Questionario*, e specialmente alla domanda n. 7, della quale mi sono occupato, può rispondermi sì e no a seconda che l'interrogatorio venga subito piuttosto qui che altrove.

*Domenico Costa*, negoziante — Si dichiara poco competente in questioni ferroviarie. Crede anch'egli che lo Stato avrebbe avuto maggior vantaggio costruendo da se le ferrovie sarde. Parla degli orari e delle tariffe, è contrario all'esercizio privato. Dice che, in molti tratti i carri fanno concorrenza alla ferrovia.

*Cav. Giuseppe Bontà* spedizioniere — Parla del servizio a domicilio. Dice che l'applicazione delle tariffe presenta certe difficoltà. Essa sarebbe facile coi prontuarii, ma è resa complicata dalle circolari di servizio che non sono a cognizione del pubblico.

*Bontà Pittaluga Antonio*, spedizioniere — Secondo la sua deposizione il servizio a domicilio sarebbe eseguito malissimo.

Le liti e le contestazioni sono frequentissime. Se certe contestazioni non sono sorte, ciò si deve alle belle maniere di alcuni capi servizio che da poco tempo abbiamo in questa sezione e che cercano di tacitare i reclamanti. Essi però possono per il momento conciliare le cose, ma non far sì che il servizio proceda con quella prontezza che sarebbe necessaria.

Le tariffe sono incomplete, perchè modificate da ordini di servizio che il commercio non conosce. La tariffa dice ad esempio che per la sosta dei vagoni si devono pagare lire 1 50, invece se ne percepiscono 4. Sono sorte diverse contestazioni fra commercianti e spedizioniieri perchè i primi vedevano farsi pagare dai secondi 4 lire, mentre la tariffa era di 1 50. Se la variazione era ammessa dal Governo, si avrebbe dovuto pubblicarla e farla nota al commercio. Si dice che l'amministrazione è venuta in questa decisione per obbligare i commercianti a scaricare subito i vagoni onde avere disponibile il materiale mobile. Si dovrebbe invece provvedere il materiale occorrente.

A proposito di tariffe debbo osservare che in una recente convenzione fra la Compagnia ed il Governo i vagoni carichi di granaglie nella sezione di Cagliari sono tassati meno che sulla linea Sassari-Portotorres. A Cagliari 8 tonnellate di granaglie per 20 chilometri pagano 8 16 di tassa di trasporto ed 1 65 di diritto fisso, in tutto 9 81. Invece da Sassari a Portotorres pagano lire 11 45, e si tratta di distanze eguali. Perché queste due misure? Nella convenzione è detto che la variazione è introdotta in via di esperimento per vedere se convenga poi confermarla o no. Io l'accenno

facendo voti perchè sia tolta questa differenza di trattamento.

*Presidente*. Furono fatte rimostranze in proposito?

*Bontà-Pittaluga*. Non lo so. Si dice che la nostra Camera di commercio aveva un rappresentante a Cagliari quando fu combinata la modificazione.

Venne soppressa, in via di esperimento, la quarta classe per viaggiatori. Io osserverò che in Sardegna sono in maggior numero i poveri che i ricchi. Togliere ad essi un beneficio, poichè sopprimendo la quarta classe si obbligano a viaggiare in terza, non mi pare conveniente.

*Genala*. Non fu diminuito il prezzo della terza classe?

*Bontà-Pittaluga*. Sì, ma il povero è egualmente danneggiato. Prima egli pagava 75 centesimi da Sassari a Portotorres, ora deve pagare una lira.

Non capisco perchè non si adottino biglietti festivi come si fa nelle altre ferrovie.

Parla di liti che ha con la Società a proposito delle tasse di carice e scarico e conclude la sua deposizione con queste parole:

Si dice che le Commissioni d'inchiesta che vengono in Sardegna, una volta ritornate in terraferma non si ricordano più di noi. Sono certo che la Commissione d'inchiesta ferroviaria adempirà al suo compito lodolissimamente. Io mi raccomando però caldamente perchè essa non si dimentichi degli interessi della Sardegna. Si dice che noi siamo queruli, mai contenti. Ma ne abbiamo le nostre buone ragioni, perchè abbiamo sofferto molti disinganni. Ricordatevi dei Sardi, ed essi non vi dimenticheranno, porteranno scolpita nel cuore la vostra ricordanza.

*Presidente*. La Commissione accoglie benevolmente le sue raccomandazioni, ma è troppo fidente nel proprio mandante per poter credere che senza di esse non avrebbe tenuti presenti i bisogni della Sardegna in ordine al servizio ferroviario.

Dopo le deposizioni dei signori *Appietto* spedizioniere, *Avv. Rugiu*, *Ing. Sironi* che presentano per noi poca importanza è interrogato l'Ing. *Paganini*, direttore delle costruzioni ferroviarie in Sardegna.

Per quanto concerne le ferrovie Sarde in ispecie, mi preme far sapere che se i capitali delle linee Sarde sono inglesi, si è solo perchè gli italiani non ne vollero sapere delle azioni delle ferrovie Sarde, e la sola volta che il capitale azioni passò in gran parte in mani italiane fu quando andò nelle mani della Banca Italo-Germanica, e fu allora che successe il fallimento del costruttore Semenza e la stessa Banca Italo-Germanica dovette liquidare.

Quando poi, nel 1876, il capitale riprese la strada dell'Inghilterra, allora cominciarono giorni migliori per le ferrovie Sarde e infatti si riuscì nel 1877 ad ottenere una concessione, conseguenza della quale è la costruzione delle linee del secondo periodo. Non starebbe a me il dirlo, ma mi pare che il risultato di questa costruzione se può servire di esperimento per giudicare se convenga meglio la costruzione, diretta per parte del Governo o quella per mezzo di una Compagnia, dimostra che è preferibile quella delle Compagnie.

Noto che sembra esistere qui l'opinione che la Compagnia abbia appaltato in un solo lotto la costruzione, perchè ho sentito più volte oggi parlare d'Impresa costruttrice, mentre la Compagnia fa eseguire per suo proprio conto i lavori, i quali sono diretti dal suo ingegnere capo signor Piercy. Se perciò il materiale mobile viene impiegato al trasporto di materiale per la costruzione, la Compagnia non fa che impiegarlo per suo proprio conto e non fa un favore ad una Impresa costruttrice che non esiste.

Io sono poi, in massima, di opinione diametralmente opposta a quella oggi qui espressa riguardo alle costruzioni.

In ogni lavoro che diressi, notai come i piccoli appalti non sieno che causa di cattive costruzioni e di liti. Il piccolo appaltatore è una persona che, senza effettivamente lavorare, deve vivere estraendo dai lavori un profitto che altrimenti andrebbe a beneficio degli operai e delle opere.

Per ottenere il suo scopo il piccolo appaltatore riduce i prezzi tanto che non possono bastare a costruire buone opere e ne seguono per conseguenza liti, fallimenti, sospensioni di lavoro, ecc. Faccio anche osservare che gli appaltatori non godono quasi mai la fiducia degli operai; lo si sperimentò anche qui e ne seguirono scioperi e disordini.

Le economie nei piccoli appalti non sono che illusioni, perchè il prezzo d'appalto per solito non rappresenta che una frazione del costo del lavoro; vi sono poi le addizionali e le opere ad economia, e ciò quando le cose procedono bene. Quando poi, come di solito, si finisce in liti ed in fallimenti, il costo dei lavori aumenta assai più.

Prendo per tipo di un piccolo lotto un lavoro di 300 a 400 mila lire; cioè secondo l'importanza delle opere dai due ai dieci chilometri di strada, salvo il caso di eccezionale importanza. Se questo lavoro viene affidato ad un appaltatore, le conseguenze della sorte di facili e difficili scavi, murature od altro, sono tutte a vantaggio dell'appaltatore ed a svantaggio del Governo o della Società concessionaria; se ha fortuna può intascare un guadagno irragionevole, se ne ha poca e non può rientrare nella spesa o pianterà il lavoro o saprà cavarsi d'impiccio mediante liti.

Non credo che i piccoli appaltatori abbiano la specialità di trovare un personale tecnico ed amministrativo migliore di quello che possa farlo il Governo od una Compagnia di ferrovie, sicchè mi sembra agevole, e noi lo abbiamo sperimentato con successo, che gli impiegati della Compagnia o Governo facciano quello che farebbe il piccolo appaltatore, dare cioè i lavori a cottimo direttamente agli operai, i quali stanno molto meglio e lavorano assai più di buon grado quando sono certi di essere pagati e quando possono, stante l'assenza di questo intermediario che dovrebbe vivere a loro spalle, ottenere prezzi migliori e che quasi tutto il vantaggio di un buon lavoro sanno essere a loro devoluto, mentre in caso che esso non sia tale da dar loro un guadagno giornaliero bastante ai loro bisogni, sanno che una Compagnia rispettabile non li lascia morire di fame; ma ciò non succede coi piccoli appaltatori, i quali non possono incontrare il sacrificio di qualche migliaio di lire in casi simili.

Dissi più sopra espressamente: *quasi tutto* il profitto di un buon lavoro va devoluto agli operai, e non *tutto*, perchè è là appunto dove la Compagnia ha il vantaggio sui piccoli appaltatori, dando il lavoro a cottimo agli stessi operai, inquantochè questi non aspirano a diventare milionari, e quando principiano un lavoro a loro ignoto, lo principiano in buona fede e i prezzi vengono fissati solamente dopo che vedono quanto costa e vien così tolta per intero la probabilità di grosse fortune per chi non lavora o di rovina per chi ha assunto un difficile lavoro, queste rovine ricadono poi sempre sul costruttore delle strade.

*Presidente.* Come si danno le opere in appalto agli operai?

*Paganini.* Si danno a squadre di operai, in genere di 20, 30, talvolta anche solamente di 5 o 6. Ciascuna squadra si elegge un *caporale*, che è responsabile per tutti e col quale noi trattiamo gli affari. Noi troviamo un grande vantaggio ad estendere molto questi piccoli cottimi, separando un genere di lavoro da un altro. Ogni squadra di operai sceglie il lavoro nel quale maggiormente riesce.

*Presidente.* Questo sistema non dà luogo ad inconvenienti?

*Paganini.* Non ha mai dato luogo a lagnanze. Gli

operai guadagnano una onesta giornata. Se anche avviene qualche volta che scappi un caporale, ciò che però succede di rado, la Società paga gli operai della squadra, subendo una perdita di poca importanza. D'altra parte guadagna ciò che andrebbe nelle tasche di un grande cottimista.

*Presidente.* Quando saranno ultimati i lavori delle linee in costruzione?

*Paganini.* Fra 10 o 15 giorni sarà finita la posa delle rotaie tra Cagliari e Sassari, ma non possiamo impegnarci ad aprire la linea all'esercizio prima della fine dell'anno.

Sul tronco Ozieri-Terranova i lavori in terra sono ultimati per circa quattro quinti. Lo stesso può dirsi dei lavori in muratura. Nella campagna corrente, cioè entro giugno potranno essere finite le murature ed i movimenti di terra, con una galleria di 620 metri di lunghezza. Nella campagna ventura la linea potrà essere armata ed aperta all'esercizio. Si saranno guadagnati 2 anni sul termine di costruzione accordato dalla concessione per la linea Cagliari-Sassari, e parimenti due anni per la linea Ozieri-Terranova.

*Presidente.* La Commissione ha sentito fare osservazioni sulle forti pendenze e sulle curve di piccolo raggio adottate su queste linee. Queste osservazioni sono giustificate?

*Paganini.* Le linee Sarde sono per curve e pendenze in condizioni migliori delle linee siciliane e di quelle che attraversano l'Appennino. Il minimo raggio concesso per le curve è per noi di 400 metri, sulle linee della Sicilia e dell'Appennino è di 300 metri. Noi abbiamo la pendenza massima del 25 per mille, mentre nell'Appennino si incontra spesso il 26 ed il 27 ed in Sicilia il 33.

Non mi pare che le pendenze e le curve possano essere di impedimento allo svilupparsi del traffico sulle ferrovie Sarde, mentre vediamo che le maggiori pendenze e le curve più ristrette dell'Appennino permettono che si faccia benissimo un traffico di 20,000 lire.

Non credo neppure che si debba avere timore per la sicurezza dell'esercizio dappoichè in Inghilterra tutto procede con piena sicurezza su linee aventi curve col raggio minimo di 150 metri.

*Presidente.* L'armamento adottato è del sistema dimostrato dalla pratica il più conveniente?

*Paganini.* Le rotaie sono di un tipo un po' vecchio, di un 15 anni or sono. Dipende da questo, che quando si introdussero i più recenti sistemi d'armamento, molta parte delle nostre linee era già costruita ed armata, e si preferì di continuare l'armamento con un unico tipo per evitare gli inconvenienti derivanti dall'aver due tipi diversi.

Si ventilò sin dappprincipio la questione se si dovessero adottare rotaie di ferro o di acciaio. Niuno contesta la superiorità di queste sulle prime. Ma visto che l'atto di concessione prescriveva rotaie del peso di 33 chilogrammi per metro corrente e che facendole di ferro con sezione corrispondente a questo peso riuscivano già anche troppo robuste pel movimento che ha luogo nell'isola, non si ricorse all'acciaio che avrebbe portato una maggiore spesa.

*Presidente.* Nell'officina di Chilivani si costruisce materiale mobile?

*Paganini.* Si costruiscono vagoni, poi quali però si comperano all'estero i ferri già lavorati, perchè costano meno essendo provvisti da officine che dispongono di grandi mezzi di lavorazione.

*Genala.* Desidero sapere quale è il costo medio delle ferrovie Sarde.

*Paganini.* Il costo di costruzione è in media di 200 a 210 mila lire al chilometro, compreso il materiale mobile. Ad esso dovrebbe aggiungersi un tanto per cento per la spesa di emissione delle azioni, all'interesse del capitale, alle provvigioni, ecc., che ora non potrei determinare.

*Genala.* Csicchè in complesso quanto hanno costato?

*Paganini.* Approssimativamente le linee del primo periodo costarono da 38 a 39 milioni; quelle del secondo periodo costarono un po' meno.

*Genala.* Dunque all'incirca 80 milioni in tutto?

*Paganini.* Per l'appunto.

*Presidente.* Desidera aggiungere altro?

*Paganini.* Sono d'opinione che per le linee a forti pendenze si debba urgentemente studiare la questione dei freni continui.

I freni a vite che si adoperano, e che esigono una garretta per il frenatore, portano un aumento di peso non indifferente nel veicolo. Se si adottassero i freni continui, si diminuirebbe del peso morto, specialmente sulle linee a forti pendenze, a totale vantaggio del traffico.

Si dice che i freni continui portano con se l'inconveniente della difficoltà di manovra per aggiungere o togliere dal treno altre vetture. Ma i freni Sanders e Smith, che ho visti adottati in Inghilterra, possono applicarsi con poca spesa perchè richieggono l'aggiunta ai carri ordinari di un semplice tubo e permettono di formare treni con carri muniti e non muniti di freni.

Alcuni si oppongono al sistema dei freni continui per la ragione che da noi si fanno molti treni misti, ai quali occorre in molte stazioni di togliere od aggiungere veicoli. Si potrebbe rimediare a questo inconveniente separando maggiormente il trasporto delle merci da quello dei viaggiatori, e trasportando questi più velocemente.

I freni continui hanno anche il vantaggio di dare il controllo del treno intero nelle mani del macchinista o di un frenatore.

L'ultimo interrogato fu l'Ing. *Arrighi*. È interessante la parte della sua deposizione nella quale tratta del conto capitale.

Io parto dal principio che il conto capitale non debba oltrepassare il valore capitale dell'azienda, anzi che mi debba dare un criterio di questo, altrimenti a cosa servirebbe, e cosa rappresenterebbe? E che possa essere aumentato solo quando il reddito netto aumenta.

Quando il reddito diminuisce, aumentare il conto capitale vorrebbe dire coprire queste spese col fare debiti, mentre diminuiscono le entrate per far fronte alle obbligazioni ed azioni esistenti se trattasi di Società, e a debiti se trattasi di ferrovie dello Stato.

Questa del conto capitale è questione che fu molto discussa dopo il Krach oltr'Alpe, dove le Società per distribuire interessi e dividendi aumentavano il così detto *Baurechnung* ricorrendo perciò a nuovi prestiti per coprire spese non produttive avviandosi cioè al fallimento. Alcune Società, come *L'Unione Svizzera*, chiusero definitivamente il *Baurechnung*.

E qui son condotto ad accennare a certe spese della prima categoria, cioè delle spese ordinarie, che sono piccole nei primi anni di esercizio, ma che assumono grandi proporzioni in seguito; è questa la rinnovazione dell'armamento e del materiale mobile. A queste debbesi provvedere con un fondo speciale, l'*Erneuerungsfond*, come dicono i tedeschi.

Il non aver pensato a questo fondo sino dai primi anni, fu per molte Società causa di gravi disastri.

La determinazione delle quote spettanti a questo fondo, per quanto riguarda l'armamento, riposa sulla esperienza dei primi anni, e può farsi in base agli aschilometri come in base ai chilometri di ferrovia di esercizio, ma con esperienze sopra una determinata linea, della quale si riesce così a determinare una legge per gli anni seguenti.

Il conto capitale può essere considerato sotto due differenti punti di vista, cioè: come indicante il costo di una strada, ovvero come indicante il valore di questa. Una buona Amministrazione se deve tenere in

evidenza il costo, non deve perciò confondere questo col valore.

Il valore di una ferrovia si ha capitalizzando quello che rende e, economicamente parlando, una saggia Amministrazione per coprire spese che non producano direttamente un maggior utile, adopera i redditi annuali.

Nel determinare il reddito annuale netto devesi appunto tener conto di tutte le spese ordinarie e straordinarie necessarie per mantenere l'immobile in buone condizioni, e che non siano tuttavia ampliamenti, abbellimenti richiesti da necessità militari o da altre cause.

Parlando di ferrovie dello Stato di esercizio passivo, non si può veramente parlare di reddito netto, le stesse massime però possono trovare anche qui una utile applicazione, considerando come parte del reddito le somme che l'Amministrazione delle finanze metterà a disposizione della Amministrazione ferroviaria e che in altre circostanze sarebbero state pagate come sovvenzioni ad una Società privata.

*Genala.* Si parlò durante questa seduta delle stazioni di Sassari e Portotorres. Saprebbe dirci qualche cosa dei progetti relativi se siano o no allestiti?

*Arrighi.* Della stazione di Portotorres si è incominciata la costruzione; per quella di Sassari non è ancora approvato il progetto.

*Presidente.* Non essendovi altre persone da interrogare, dichiaro chiusa la seduta in Sassari e l'inchiesta pubblica in Italia.

## RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 15 maggio.

Superate le difficoltà che più o meno tengono dietro alla liquidazione, le borse ripresero il loro movimento di rialzo, e non solo la borsa di Parigi, ma pur anco le germaniche presentarono una migliore situazione e un indirizzo più soddisfacente. Questo miglioramento influì necessariamente anche sulla rendita italiana, la quale, come dicemmo altre volte, viene pure favorita dalla circostanza che il suo prezzo odierno di fronte alle rendite degli altri Stati presenta un maggior interesse.

A Parigi frattanto la settimana esordiva con favorevolissime disposizioni per la speculazione allo aumento, la quale avrebbe potuto raggiungere corsi anche più elevati, se le forti realizzazioni fatte per incassare i profitti ottenuti, non avessero se non arrestato, certo rallentato il movimento ascendente dei valori, e se la voce messa nuovamente in giro di una non lontana conversione del 5 0/0 non avesse gettato dell'incertezza sul mercato. Il 5 0/0 da 118.82 si spingeva liuo a 119.07; il 5 0/0 da 55.57 a 55.72; il 5 0/0 ammortizzabile da 86.80 a 87.35 e la rendita italiana da 84.80 a 85.15. Alla fine dell'ottava tutti questi valori ad eccezione della rendita italiana, subirono qualche ribasso che si può calcolare in media a circa 50 cent. per ciascuno.

A Londra il mercato fece qualche altro passo nella via dell'aumento essendo i consolidati inglesi saliti da 91 1/4 a 99 1/2; e la rendita italiana da 83 1/2 a 84 1/2.

A Berlino la rendita italiana da 83.50 saliva a 84.25.

Le Borse italiane trascorsero con la massima prudenza e non accettarono che in parte i forti au-

menti ottenuti dai nostri valori di Stato a Parigi, Londra e Berlino.

La rendita italiana 5 0/10 da 92,35 ultimo prezzo dell'ottava scorsa si spingeva fino a 95,20 in contante.

Il 5 0/10 fu contrattato intorno a 55.

Anche i prestiti cattolici furono in aumento. Il Blount fu trattato fra 95,60 e 95,70; il Rothschild da 102,25 a 101,80 e il cattolico 1860-64 da 95,45 a 95,60.

La rendita turca da 11,80 saliva a 12,40.

Le azioni della Banca Nazionale furono negoziate fino a 2555; quelle della Banca Nazionale Toscana fra 710 e 715 e il Credito Mobiliare da 920 saliva fino a 950, per chiudere quindi a 927.

Le azioni Tabacchi da 955 si spingevano fino a 966, e le relative obbligazioni in oro furono contrattate fra 574 e 576.

Nei valori ferroviari sulla nostra borsa le operazioni furono scarsissime essendosi limitate alle azioni meridionali che vennero negoziate fino a 446; a Milano ebbero qualche operazione le nuove sarde a 280; le Alta Italia a 297,75; le Postebbane a 460; le Trapani a 521, e le Monteceneri a 475,50.

Le obbligazioni del Municipio di Firenze 1868 salirono da 139 a 144.

I napoleoni chiudono a 21,84; il Francia a vista a 109,15 e il Londra a 3 mesi a 27,42.

Chiudiamo con la consueta rassegna del movimento bancario.

La Banca di Francia in confronto della precedente dava alla fine della settimana scorsa le seguenti variazioni: in *aumento* la riserva di franchi 1,307,000; le anticipazioni di 3,295,000; la circolazione dei biglietti di 4,352,000, e i conti correnti particolari di 764,000: in *diminuzione* il portafoglio di fr. 29,257,000 e i conti correnti del Tesoro di 55,902,000.

La Banca d'Inghilterra alla stessa epoca segnava *aumento* il conto corrente del Tesoro di st. 74,379; il Portafoglio di 7,844; i biglietti in circolazione di 502,165; in *diminuzione* i biglietti emessi di ster. 205,685; biglietti in riserva di 703,850; Cambiali a 7 giorni ed altre di 28,770; i conti correnti particolari di 691,605; Riserva e saldo profitto e perdite di 6,250; Numerario 157,955.

Il Banco di Napoli alla fine d'aprile dava la seguente situazione: Numerario L. 103,153,670. 24; Portafoglio L. 56,740,152. 25; Anticipazioni L. 48,818,569. 49; Circolazione L. 128,481,568. 50; Conti correnti a vista L. 77,821,559. 15; Conti correnti a scadenza L. 17,561,911. 53.

La Banca Toscana di Credito alla stessa epoca dava: Numerario L. 5,454,461. 77; Portafoglio L. 6,075,915. 64; Anticipazioni L. 6,767,192. 22; Circolazione L. 12,454,290; Conti correnti a vista Lire 15,095. 15; Conti correnti a scadenza Lire 1,090,530. 54.

## NOTIZIE COMMERCIALI.

**Cereali.** — Continua la calma tanto nei grani che nelle altre granaglie. Le vendite sono quindi limitate al puro consumo e i prezzi che sul finire della settimana scorsa si erano alquanto riavuti a motivo delle piogge quasi generali in tutta la Penisola, ri-

presero tosto quasi da per tutto la via del ribasso. A questo cambiamento contribuiva anche la forte cifra delle importazioni dall'estero avvenute nel mese scorso. Lo stato delle campagne prosegue ad essere sempre soddisfacente e per quanto sappiamo le piogge abbondanti cadute in questi ultimi giorni, se si eccettua qualche timore per gli allevamenti dei bachi, non avrebbe arrecato danni di sorta. Il movimento dell'ottava è stato il seguente: A Livorno i prezzi praticati furono di L. 37 a 37 al quint. per i grani gentili bianchi, di L. 35 a 36 per i rossi e per i marmemmani, e di L. 19,77 a 29,25 per i granturchi. — A Firenze la mercuriale segna da L. 29,05 a 31 all'ettol. per i grani gentili bianchi, da L. 27,50 a 28,50 per i rossi e di L. 16,50 a 18 per i granturchi. — A Bologna i grani fini della provincia fecero da L. 35 a 35,50 al quint., i ferraresi da L. 34,75 a 35,25 e i granturchi da L. 22,50 a 27. — A Ferrara i grani pronti si pagarono da L. 35 a 35,50 al quint., e i futuri consegna al luglio da L. 28 a 29,50 e le consegne per gli ultimi mesi da L. 29,50 a 30. — A Rovigo si venderono da 7000 quintali di grano da L. 32 a 34,50 al quintale e i frumentoni si pagarono da L. 26 a 27,50. — A Milano i grani realizzarono da L. 34 a 36, i granturchi da L. 21,50 a 27, le segale da L. 25,50 a 26,50 e il riso fuori dazio da L. 35 a 41,50. — A Vercegli i risi ribassarono di 25 centes. avendo avuto i prezzi medii estremi di lire 30,98 e 32,41. — A Torino i grani furono venduti da L. 34,50 a 37,25 al quintale, i granturchi da Lire 21,50 a 28, e il riso fuori dazio da L. 39,75 a 45. — A Genova i grani americani furono venduti da L. 32,50 a 33,75 al quint., le provenienze dal Mar Nero, dal Danubio e dalla Polonia da L. 25,25 a 28 all'ettol., e i granturchi da L. 15,50 a 30,50 al quintale. — In Ancona i grani realizzarono da L. 32 a 33 al quint. e i granturchi danubiani L. 23 circa. — A Napoli in borsa i Barletta pronti si quotarono a L. 28,30 all'ettolitro, e i futuri a L. 22,41; e a Bari i rossi da L. 34,50 a 35,50 e i bianchi da L. 36,50 a 37.

**Sete.** — Non essendo questa la stagione più propizia per gli affari a motivo dell'incertezza sul risultato dell'imminente raccolto dei bozzoli, la settimana trascorse in generale con operazioni limitate a qualche urgente bisogno di fabbrica. — A Como gli organzini strafilati di marca 18|22 ottennero L. 89 al chilogr., detti classici L. 85, detti belli correnti L. 80, le trame belle correnti 24|28 L. 73, le buone correnti 28|34 da L. 61 a 63 e i mozzami da L. 57 a 59. — A Milano le greggie 12|13 di marca realizzarono da L. 75 a 76, dette classiche 10|11 da L. 70 a 71, dette 9|10 di 1° e 2° ord. da L. 72 a 68, gli organzini classici 18|20 da L. 80 a 84, detti di 1° e 2° ord. da Lire 82 a 78 e le trame classiche 24|26 da L. 78 a 79. — A Torino le greggie 9|11 di 1° e 2° ordine si venderono L. 72 a 67,25, gli organzini di 1° ord. 20|22 L. 84,50 e gli organzini extra 20|22 a L. 88. — A Lione la settimana chiude con leggiero miglioramento. Fra gli affari fatti abbiamo notato degli organzini di Piemonte di 1° ordine venduti a franchi 80.

**Olj d'oliva.** — Il movimento della settimana è stato il seguente: A Messina in calma e con pochi affari solamente per i pronti, che furono pagati da L. 98,95 a 100,12 al quint. — A Bari nessuna richiesta. I sopraffini fecero da L. 149 a 151 al quintale, i fini da L. 129 a 143,10 secondo marca, i mangiabili da L. 109,75 a 124 e i comuni da L. 97 a 98. — A Napoli in Borsa si praticò per il Gallipoli L. 99,25 per i pronti, L. 99,68 per agosto e L. 99,65 per i futuri; e per il Gioja L. 97,31, 97,83 e 94,68 a seconda delle scadenze suddette. — In Arezzo il listino segna da L. 128 a 140 all'ettolitro fuori dazio. — A Firenze i prezzi praticati furono di L. 85 a 100 per soma di chilogr. 60,20. — A Livorno i Lorenzana, Crespina e adiacente furono venduti da L. 135 a 138

al quintale, gli olj delle colline di Firenze da L. 142 a 145 e i maremmani da L. 126 a 128. — A *Genova* i mangiabili della riviera di ponente ottennero da L. 135 a 150 al quintale secondo merito.

**Metalli.** — Il ribasso continua a colpire la maggior parte dei metalli, specialmente i ferri, ragione per cui in questi ultimi giorni in Germania, in Austria e in Inghilterra i valori industriali subirono un notevole deprezzamento. — *Rame.* Nell'ottava i prezzi di questo metallo ebbero nuove riduzioni. In Italia si praticò da L. 205 a 210 al quintale per il rame in pani, da L. 228 a 235 per il rame in fogli e da L. 223 a 225 per l'ottone in fogli, e in Francia da fr. 175 a 200. In Inghilterra il rame in sbarre del Chili perdevano da 3 lire sterline per tonnellata. — *Stagno.* Cattiva situazione anche per questo metallo, inquantochè gli affari non hanno seguito se non dietro continue concessioni. Sulle varie piazze italiane lo stagno dello Stretto e dell'Australia fu venduto a L. 285 i 100 chilog., il Banca a 288 e l'inglese da 285 a 290, e in Inghilterra i prezzi variarono da fr. 205 a 222 ogni 100 chil. — *Bande stagnate.* Subirono un vero tracollo avendo ribassato nella prima decina di maggio del 20 0/10 circa. In Italia fu praticato da L. 37 a 56 per cassa secondo marca. — *Piombo.* Invariato. All'interno fece da L. 52,50 a 54 per le qualità in pani da fr. 39 a 45 il tutto ogni 100 chil. — *Zinco.* Pochi affari, ma senza ribasso. In Italia i prezzi praticati furono di L. 70 a 80 al quint. e in Francia di fr. 54 a 70.

**Petrolio.** — Nella medesima situazione tanto all'origine che nei grandi mercati del Nord, cioè a dire, debole e incerto. — A *Genova* l'ottava chiude al prezzo di L. 22,50 a 22 per i barili e di L. 23,50 per le casse per ogni quintale fuori dazio e con dazio da

L. 61,50 a 62 per i barili e L. 57 per le casse. — A *Livorno* in caratelli si praticò L. 63 e in casse da L. 58 a 59 per ogni 100 chil. — A *Trieste* i barili furono venduti a fior. 10 al quintale. — In *Anversa* si praticò fr. 17,50 per maggio e fr. 18 per giugno per ogni 100 chilog. al deposito, a *Nuova York* e a *Filadelfia* a cents 7 1/2 per gallone.

**Zolfi.** — Sostenutissimi a cagione delle forti esportazioni avvenute nel mese scorso. A *Messina* gli ultimi prezzi praticati furono di lire 9,96 a 11,03 al quint. sopra Girgenti, di L. 10,02 a 11,03 sopra Catania e di L. 9,96 a 10,93 sopra Licata.

**Carboni minerali.** — A *Genova* per ogni tonnellata posta al vagone si praticò L. 32 per il Newcastle e per il Cardiff, L. 30 per l'Hull, L. 29 per lo Scozia e per il Newpelton e L. 28 per il Liverpool.

## ESTRAZIONI

**Prestito città di Cremona 1861.** — Estrazione 19 aprile 1880, per l'ammortamento di due serie per la complessiva somma di L. 25,000.

Serie 41<sup>a</sup> (quarantunesima), comprendente le obbligazioni dal 681 al 697 inclusive.

Serie 68<sup>a</sup> (sessantottesima) comprendente le obbligazioni dal 1140 al 1156 inclusive.

Pagamento alla pari, dal 25 maggio, unitamente agli interessi, contro presentazione dei titoli, in Cremona, dalla Cassa municipale.

## STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

### PRODOTTI SETTIMANALI

11<sup>a</sup> Settimana dell'Anno 1880 — Dal dì 11 al dì 17 Marzo 1880.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri eser.ital.	MEDIA del prodotto chilometrico ANNO
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana . . . . .	267,462.68	17,324.68	60,655.80	210,650.48	7,020.65	280.40	2,379.21	565,778.90	1,681	17,540.71
Settimana cor. 1879	261,274.05	15,914.75	43,334.50	185,389.82	6,412.33	276.39	2,576.74	515,179.08	1,657	16,211.77
Differenza (in più)	6,188.63	1,409.93	17,321.30	25,260.66	607.82	4.01	802.47	50,594.82	24	1,337.94
» (meno)	»	»	»	»	»	»	197.53	»	»	»
Ammontare dell'Esercizio dal 1 <sup>o</sup> genn. al 17 marzo 1880 . . . . .	2,646,419.22	146,941.66	580,614.66	2,081,659.51	91,375.07	18,820.57	27,233.91	5,593,061.57	1,681	15,771.90
Periodo cor. 1879	2,673,948.69	151,081.49	521,055.07	1,891,824.56	92,078.64	27,622.14	23,147.20	5,380,757.79	1,657	15,392.99
Aumento . . . . .	»	»	59,559.56	189,834.95	»	»	4,086.71	212,306.78	24	378.91
Diminuzione . . . . .	27,529.47	4,139.83	»	»	709.57	8,801.57	»	»	»	»

La Linea Laura-Avellino della lunghezza di Chilom. 24 fu aperta all'Esercizio col giorno 31 Marzo 1879.

(C. 1767)

Avv. GIULIO FRANCO Direttore-proprietario.

EUGENIO BILDI gerente responsabile

Firenze, Tipografia della Gazzetta d'Italia, 1880