

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VII — Vol. XI

Domenica 9 Maggio 1880

N. 314

SULLA RESPONSABILITÀ DEI PUBBLICI FUNZIONARI

Nel nuovo progetto di riforma della legge comunale e provinciale, di cui facemmo parola pochi giorni fa in questo periodico, si contiene una proposta che di per se stessa, ed in specie di fronte ad altre assai più rilevanti che si contengono nel progetto stesso, apparisce di una importanza affatto secondaria, ma che però toccando ad un principio fondamentale di diritto pubblico può essere argomento ed esempio a più generali e benefiche riforme nel nostro ordinamento amministrativo.

Intendiamo parlare delle modificazioni proposte agli articoli 91 e 102 della legge sopra rammentata per le quali nei comuni con popolazione superiore ai 4000 abitanti si vorrebbero distintamente ripartiti fra i singoli membri della Giunta municipale gli uffici del municipio, dimodochè ciascun provvedimento dovrebbe sottoscrivere dall'assessore specialmente designato dal Consiglio comunale per quel dato ramo di servizio, cui il provvedimento si riferisce. È evidente che in virtù di tal riforma non sarebbe più l'intera Giunta responsabile di fronte al Consiglio ed al pubblico della retta esecuzione dei deliberati consiliari e del buon andamento dei servizi municipali, ma lo sarebbe invece quel singolo assessore che ha emesso il provvedimento e che con la sua firma ricuopre la sua persona. — Se tali innovazioni sieno praticamente applicabili in tutti i comuni con popolazione superiore ai 4000 abitanti, o se sieno opportune oggi di fronte alla difficoltà ognor crescente di trovare buoni amministratori comunali, noi non discuteremo; ma da coteste prendiamo argomento a considerazioni di ordine più generale e più elevato considerandole come un primo passo ed un primo tentativo per l'impianto di un ordinamento tutto diverso dall'attuale ed in cui possa mettersi in giuoco, meglio di quel che oggi si fa, la personale responsabilità dei singoli funzionari.

Osservando il meccanismo di tutto il nostro sistema amministrativo, sia a riguardo dell'azienda governativa come di quelle locali, difficilmente si scuopre la persona che di fronte al pubblico sia veramente e singolarmente responsabile di un atto qualunque concernente il pubblico servizio. Per la massima parte dei casi il cittadino che vuol procurare il disbrigo di un suo affare o che si crede lesa di un provvedimento qualunque è ben fortunato se trova la persona cui indirizzarsi ed a cui chiedere conto; il singolo funzionario che deve sbrigare la faccenda, l'autore vero dell'atto contro cui si vorrebbe reclamare spariscono nascondendosi o dietro la firma di un funzionario superiore che nel fatto

non avrà avuta neppure la possibilità di esaminare la carta da lui sottoscritta, o dietro il voto e l'approvazione di un collegio deliberante che, per finzione legale, è obbligato a dividere fra tutti i membri, dei quali si compone, la responsabilità del fatto di un solo, e forse di un impiegato subalterno.

È pure strana cosa cotesta che in mezzo a tanto migliaia di impiegati governativi, provinciali e comunali tutti appartenenti all'ordine amministrativo, in mezzo a tanti funzionari ed a tante cariche pubbliche, sieno poi in ultima analisi così pochi coloro che di fronte ai cittadini ed al paese si addossano legalmente la responsabilità morale degli innumerevoli provvedimenti che emanano dai pubblici uffici. — Nelle amministrazioni centrali dello Stato tutti gli impiegati, dal capo divisione all'infimo segretario o commesso, salve poche eccezioni, si confondono nella persona del Ministro il quale solo assume di fronte al Parlamento ed al paese la responsabilità del lavoro intero del suo dicastero. E così nelle amministrazioni provinciali governative il solo Prefetto risponde del buono andamento di tante pratiche che si sono volute raggruppare senza logica sotto un'unica autorità, e con la propria firma approva e fa suo proprio il lavoro di tutti i suoi dipendenti; e venendo giù alle amministrazioni locali il solo Sindaco ricuopre con la sua sottoscrizione il lavoro buono o cattivo della burocrazia comunale. — È insomma la storia del gerente responsabile nella stampa periodica che si ripete nelle pubbliche amministrazioni.

Ma coteste garanzie supreme, uniche, che non hanno fondamento alcuno nella verità delle cose, e che non sono altro che finzioni legali esagerate e strane, non riescono a nulla di buono e non giovano certo al buon andamento delle pubbliche faccende. La coscienza pubblica ed il buon senso si ribellano a chiedere conto di un atto qualunque a chi non ne fu l'autore, e che, per l'esagerata quantità di faccende cui deve provvedere, è impossibilitato di rivedere con bastante ponderazione il lavoro che pure è costretto a ricuoprire col suo nome; mentre intanto il vero autore dell'atto contro cui si reclama si nasconde in un'oscurità impenetrabile agli occhi del privato cittadino. È così appunto che la burocrazia può esercitare ed esercita infatti una influenza tanto più temibile, quanto più oscura, sull'andamento delle pubbliche faccende, potendo spingere avanti un affare, incagliarne un altro senza che il funzionario responsabile ne sappia nulla nè possa rimediare. E se poi un Ministro, un Prefetto, un Sindaco sono chiamati a render conto, spesso si trovano avere sottoscritto un atto che non approveranno in cuor loro, ma che pure sono costretti a difendere per onore di firma, perchè emanato e consacrato da loro stessi col proprio nome.

Il danno della irresponsabilità personale della massima parte dei funzionari delle nostre pubbliche amministrazioni si accresce poi in quanto menoma ed annulla la loro libertà di azione. Quando anche un regolamento di servizio interno affidi uno speciale servizio ad un dato impiegato, questi non è mai libero del modo con cui deve disimpegnarlo a forma della legge o dei regolamenti vigenti. I suoi superiori in gerarchia hanno sempre diritto di correggere, modificare o rifare il suo lavoro dacchè la responsabilità dell'atto non è sua legalmente, ma bensì di chi deve mostrar la faccia col sottoscriverlo. E nei grandi dicasteri avviene che il lavoro di un impiegato, viene riveduto e corretto dal capo-sezione, e poi dal capo-divisione su su fino al Prefetto o al Ministro. Menomata così la libertà di azione nell'impiegato se ne attenua per conseguenza logica il buon volere e la necessità di riflettere e giudicare, giacchè egli è quasi in diritto di far conto sulla revisione e sulle correzioni dei suoi superiori.

Nella pratica poi non sempre cotesta revisione e coteste correzioni hanno luogo, talchè spesso il pubblico si meraviglia che un Ministro od un Prefetto possano mandar fuori, muniti della loro firma, errori e strafalcioni i più grossolani.

L'inconveniente lamentato della mancanza di personale responsabilità nei pubblici funzionari viene causato nei nostri ordinamenti anche dalla soverchia molteplicità degli enti collegiali per il disbrigo di affari meramente esecutivi e che meglio si dovrebbero affidare ad agenti unici. Il bisogno di far concorrere enti collegiali ad un atto esecutivo può sentirsi quando si tratta di provvedimenti di grande interesse generale, ma un tale bisogno scema quanto più diminuisce l'importanza del provvedimento esecutivo; per quelli di minor entità, e conseguentemente assai più numerosi, prima necessità è la speditezza di esecuzione. Quando si tratta di deliberare o di fissare le norme dell'amministrazione pubblica allora sta bene che ciò si faccia per mezzo di enti collegiali, dacchè dallo scambio delle idee e dalla discussione sorge quella risoluzione che meglio si accosta a quel sentimento impersonale e generale di cui debbono riuscire improntate le leggi ed i regolamenti. Ma l'esecuzione di un deliberato come l'applicazione di un regolamento, non possono essere logicamente che il fatto di un individuo. E massima di diritto amministrativo che *il deliberare è il fatto di parecchi, l'eseguire il fatto di un solo*. Ora invece nei nostri ordinamenti si è voluto moltiplicare di troppo i collegii e le consulte per atti di mera esecuzione di provvedimenti già deliberati, con che, mentre si rende più intralciato e più lento l'andamento degli affari, si annulla poi la responsabilità dei singoli funzionari. Si è creduto col far ciò di evitare gli arbitri e le intemperanze dei singoli individui, ma neppur cotesto scopo si è raggiunto, sia per la preponderante influenza che in cotesti collegii acquista sempre qualche personalità più distinta, sia per la materiale difficoltà che certe pratiche possano esaminarsi minutamente dai singoli membri del collegio cui sono affidate per legge.

Chi è un po' addentro nella pratica dei pubblici servizi, sa, ad esempio, quanto sia vero che le varie liste dei contribuenti, le liste di leva, e tanti altri lavori dei quali le leggi incaricano le giunte municipali sieno proprio compilate ed esaminate partitamente dai singoli membri della Giunta, o se non

piuttosto la firma degli assessori e del sindaco non serva ad altro che a scaricare dinanzi al pubblico d'ogni responsabilità l'impiegato municipale che ha difatto eseguito il lavoro. E così per citare un altro esempio, può domandarsi quanto sia vero che i conti comunali siano veramente esaminati e controllati dai componenti il Consiglio di prefettura, come suppone la legge, e dovrà risponderci da chi è pratico della materia che nel fatto la firma dei consiglieri si limita a sanzionare, senz'altro esame, il lavoro di un ragioniere qualunque della Prefettura. Or non sarebbe meglio sotto ogni aspetto che di cotesti lavori fossero responsabili i singoli impiegati che li hanno compiuti, non solo di fronte ai loro superiori in gerarchia quanto anche di rispetto al pubblico ed agli interessati? Lo scopo di una buona amministrazione si è quello di ordinare le funzioni dello Stato in modo che si conseguano i fini del civile consorzio con il minor dispendio possibile di forza e di tempo; certo che cotesto scopo non può raggiungersi quando per un semplice atto esecutivo si richiede l'opera o il consenso, o il beneplacito di più persone, invece di affidarlo ad un agente unico responsabile personalmente del suo operato.

Noi non intendiamo qui svolgere e spiegare minutamente il modo con cui cotesti concetti dovrebbero attuarsi; diremo semplicemente che non crediamo che la loro attuazione possa nella pratica incontrare troppa difficoltà. Non vediamo perchè nei Ministeri ad ognuno dei quali sono affidate tante svariate faccende, le quali tutti oggi si fingono sbrigate da un uomo solo, non possano invece coteste affidarsi distintamente e pubblicamente a singoli impiegati sotto la loro responsabilità e richiedersi la loro firma per ciascun provvedimento da loro emanato. La firma del Ministro, o di chi per esso, dovrebbe solo legalizzare la firma del funzionario che ha sbrigato l'affare, ma la responsabilità dell'atto dovrebbe restar tutta a carico del funzionario medesimo. E così nelle Prefetture non vediamo perchè non possa mettersi pubblicamente a carico dei singoli Consiglieri ed altri funzionari la responsabilità del disbrigo delle varie faccende che oggi sono attribuite legalmente al Prefetto, tal qua' e come per gli assessori comunali verrebbe proposto col progetto di legge di cui sopra abbiamo fatta menzione.

È agevole immaginarsi i benefici effetti che si risentirebbero nelle pubbliche amministrazioni da una larga e franca applicazione di cotesti principi. L'amor proprio degli impiegati e di tutti i pubblici funzionari sarebbe vivamente eccitato, dacchè dei loro atti dovrebbero render conto non solo ai proprii superiori quanto anche al pubblico che saprebbe a chi precisamente attribuire il merito o demerito del buono o cattivo andamento degli affari. Si scuoprerebbero assai meglio le speciali attitudini dei singoli impiegati e la loro capacità potrebbe così meglio usufruirsi in vantaggio dell'amministrazione, mentre risulterebbe più spiccato il bisogno di disfarsi del personale inetto o superfluo. Ma nell'attuale confusione di uffici, di lavori, di responsabilità chi sa distinguere e valutare a dovere l'opera solerte proficua del buon impiegato, e chi conosce invece quanti sieno gl'inetti, i trascurati, gl'inutili nella immensa falange della burocrazia?

Unicuique suum! Ecco il precetto principalissimo che, convenientemente applicato nei nostri ordina-

menti, può, secondo il nostro debole parere, migliorare immensamente la burocrazia con gran vantaggio di tutti. Il merito a chi va, il demerito a chi tocca, senza tante finzioni legali, senza astruserie; ecco il nostro pensiero, il nostro voto.

LA CESSAZIONE DEL CORSO LEGALE

(Continuazione e fine)

II

Ci sembra di aver messo sufficientemente in chiaro nel nostro articolo precedente la necessità di un regime intermedio che serva di transizione fra il regime a corso forzoso della carta moneta ed il ritorno alla circolazione normale metallica, e crederemmo superfluo di spendere altre parole intorno a tale argomento, di per se assai evidente, se non valesse la pena di far cenno della curiosa esperienza fatta dall'Inghilterra spesso citata, ma generalmente poco o inesattamente conosciuta. La necessità di apparecchiare gradatamente la ripresa dei pagamenti in specie si presentò istintivamente allo spirito degli uomini di Stato inglesi e ad essi non sembrò a tale scopo sufficiente lo stabilimento del corso legale, ma ebbero ricorso ad un meccanismo assai più potente e più complicato che troviamo descritto dal Mac Culloc.

Mentre in Inghilterra aveva corso coattivo il biglietto della Banca di Londra, gli economisti si preoccupavano della forte spesa che avrebbe occasionato al paese il ricupero della massa metallica occorrente per servire di organo abituale degli scambi e andavano escogitando gli espedienti atti a sostituire ad un mezzo di circolazione molto costoso, qual'è quello costituito da un forte contingente di metalli preziosi, un mezzo di circolazione economico che portasse seco la sicurezza di conservare un valore costantemente uguale a quello dell'oro, possedesse l'elasticità della circolazione metallica e non alterasse nei rapporti coll'estero il movimento di esportazione e di importazione dei metalli preziosi a seconda dei bisogni. Assicurare il pubblico, dicevano gli economisti d'allora, da qualunque altra variazione della moneta circolante all'infuori di quelle a cui va soggetto il campione stesso monetario e nel medesimo tempo eseguire la circolazione con un medio il meno dispendioso possibile è il toccare alla condizione più perfetta a cui una circolazione possa sollevarsi. Il celebre Ricardo nella sua « Proposta di una circolazione comoda e sicura » offriva appunto un sistema tendente a tale scopo e che consisteva nell'obbligare la Banca a consegnare, in cambio dei suoi biglietti, oro ed argento non monetato al titolo ed al prezzo di zecca invece di consegnare delle ghinee. La Banca d'Inghilterra, il cui biglietto avrebbe dovuto continuare ad essere accettato da tutti nei pagamenti, non avrebbe avuto altro obbligo che quello di convertire la sua carta in verghe d'oro sulla base di Lst. 3. 17, 10 $\frac{1}{2}$ per ciascun'oncia di metallo ed avrebbe dovuto effettuare il cambio soltanto quando i biglietti fossero ad essa presentati in una quantità eccedente una certa somma. Così, poichè l'uso del metallo in verghe pei bisogni abituali è sommamente incomodo, non vi sarebbe stato

il caso che alcuno fosse andato a cambiare i biglietti a meno che non avesse bisogno dell'oro per esportarlo, e sarebbesi allontanato del tutto il pericolo che per un mero capriccio un mezzo di circolazione assai dispendioso fosse sostituito ad uno di poco valore. Le banche locali non avrebbero avuto altro obbligo che quello di cambiare i biglietti propri in biglietti della Banca d'Inghilterra; esse per altro a garanzia della propria emissione avrebbero dovuto depositare in mano del governo o di commissari, a tal uopo istituiti, una adeguata cauzione in rendita sullo Stato o in altre obbligazioni governative, nel qual concetto si ritrova la base fondamentale del sistema americano.

Allorquando nel 1816, in seguito alla crisi terribile che mise capo alla distruzione delle banche provinciali le quali avevano soverchiamente allargato la propria emissione, la somma totale della carta circolante in paese si trovò considerevolmente ristretta ed il suo valore risalì alla pari dell'oro, si riconobbe che era giunto il tempo di ordinare alla Banca la ripresa dei pagamenti metallici e le fu prescritto un termine dentro il quale dovesse ottemperare a tale ingiunzione, termine che fu prorogato più volte senza che essa si trovasse in grado di affrontare il grave avvenimento, sebbene, come già dicemmo, riducesse in soli 18 mesi fino all'agosto del 1817 la cifra dei suoi sconti da 33 a 7 milioni di sterline. Finalmente nel 1819 il comitato parlamentare nominato per avvisare ai mezzi di ricondurre la Banca al pagamento dei suoi biglietti esaminò con grande diligenza la proposta di Ricardo ed essendo rimasto convinto della sua bontà ne raccomandò l'adozione, almeno come provvedimento temporaneo, omettendo la disposizione relativa all'obbligo dei banchi provinciali di fornire una malleavoria per le loro emissioni e sotto la condizione che la Banca d'Inghilterra non fosse tenuta al rimborso in verghe metalliche di somme inferiori a sei oncie d'oro. Il sistema fu adottato con un atto del Parlamento e praticamente dice il Mac Culloc « fu riscontrato eccellente; mentre ogni emissione soverchia venne efficacemente impedita, pochissime verghe metalliche furono dimandate alla Banca e generalmente si giudicò che invece di sospenderlo immaturamente come si fece in seguito, si sarebbe dovuto convertirlo in sistema perpetuo. » Ma nel 1822 la più perfetta tranquillità regnando nel mondo politico come in quello economico e finanziario e la Banca essendo tornata a funzionare nelle sue condizioni normali, essa credette opportuno di ricominciare a barattare i suoi biglietti in moneta contante abbandonando il sistema del baratto in verghe.

Ecco quali sono gli insegnamenti della storia in questo delicatissimo argomento e per poco che vi si rifletta sopra si scorge quale gravissima responsabilità incorrerebbe un ministro, il quale non sapesse tenerne conto e procedesse alla soppressione del corso coatto, trascurando di circondare questa misura da quei provvedimenti senza i quali essa potrebbe arrecare dei danni immediati, non meno funesti del flagello che si vuol far cessare.

Coloro, e sono moltissimi, i quali si dilettono di parlare di materie di cui s'intendono poco manifestano una particolare avversione contro il corso legale delle nostre banche immaginandosi ch'esso contribuisca in modo meraviglioso ad accrescere la potenza della Banca nazionale italiana, questo vampiro

che sugge il sangue del paese e che dopo aver accumulato milioni sopra milioni accentrandoli nelle grandi operazioni usurarie improduttive non estingue mai la sua sete di privilegi e di monopolio. Or bene si persuadano questi spiriti frementi che la Banca italiana ha assai poco da temere dalla perdita del corso legale, finchè duri il corso forzoso, e che essa potrebbe rinunziarvi di buon grado nella sicurezza di aver da aspettarsi dalla sua cessazione piuttosto un beneficio che un discapito. L'ampiezza del suo capitale il vigore della sua costituzione che ad essa ed alla sua carta attribuiscono un credito saldissimo e d'altra parte l'estensione del territorio sul quale essa ramifica la sua azione, rendono il suo biglietto conosciuto ed adoperato in ogni parte del Regno alla pari dei biglietti consorziali. All'infuori di qualche misura di precauzione, che essa sarebbe costretta a prendere in sui primi momenti, per far fronte all'evenienza di un maggior baratto, prodotto forse dall'incertezza in cui sarebbe posto il pubblico di poter continuare ad adoperare indifferentemente il suo biglietto, specialmente in alcune provincie ove essa non ha ancora stabilito delle succursali, non avrebbe poi a risentirne altro imbarazzo. Ben presto, la fiducia manifestata dai più giovando a raffermare la fiducia di tutti, essa riconquisterebbe non solo il terreno perduto, ma avrebbe probabilmente agio di sostituire la propria circolazione a quella degli istituti, che godendo minor credito o avendo un biglietto di un uso localmente molto circoscritto, vedrebbero considerevolmente contrarsi la propria emissione e dovrebbero ritirarla in grandissima parte. Essa potrebbe così tenere continuamente sul mercato un maggior numero di biglietti o, quello che torna lo stesso, prolungare il termine medio durante il quale ciascun suo biglietto rimane in circolazione, senza scendere mai notevolmente al di sotto del limite legale assegnato alla sua emissione. Finchè duri il corso forzoso, non è certo il corso legale un privilegio che questo stabilimento abbia molto a cuore di conservare.

Allo stesso modo si potrà forse aggiustar fede ad un altro argomento che si sente comunemente adoperato dagli avversari del corso legale e col quale si pretende d'incolparlo di aver contribuito a dare soverchia espansione alla circolazione cartacea? Prima di tutto potrebbe ragionevolmente dubitarsi se la quantità di carta moneta esistente in Italia sia veramente esuberante ai bisogni della circolazione, e potrebbe domandarsi se fra i 4400 milioni circa a cui si calcola ascendesse il valore dei mezzi di circolazione in uso in Italia nell'aprile del 1866 ed i 1759 esistenti alla fine del 1879, fra i quali son compresi 86 1/2 milioni di fedi in nome dei terzi, con corso puramente fiduciario, e da cui vanno dedotti 175 milioni formanti la riserva degli istituti di emissione, vi sia poi tal differenza da non compensare i maggiori bisogni risultanti dal ragguardevole incremento dei traffici conseguito in questi ultimi quattordici anni. Ma questa è questione che ci trascinerrebbe troppo lungi dal nostro cammino e a noi basta far notare che è gravissimo errore attribuire al corso legale l'espansione della circolazione che in grandissima parte se non in tutto è dovuta al corso forzoso. Una volta stabilito il corso forzoso l'azione naturale di quella legge messa ottimamente in luce dal Tooke e dal Fullarton, per cui non si può in un mercato libero tenere in circolazione un

biglietto di più di quanti ne richiedono i bisogni degli scambi viene necessariamente a sospendersi.

Come avviene che la quantità di numerario necessaria agli scambi in un mercato libero si adeguа esattamente ai suoi bisogni? Ciò avviene perchè allorquando in un paese l'istrumento della circolazione si trovi in quantità maggiore del necessario il suo prezzo tende a ribassare o in altri termini il prezzo di tutte le merci si eleva di guisa che i negozianti esteri si affrettano a venir a vendere su quella piazza ove possono ricavare dalle loro merci un prezzo maggiore, e i negozianti nazionali si affrettano ad andare a comprare all'estero ove il loro danaro ha una maggior potenza d'acquisto; la moneta sovrabbondante tende adunque ad esser trasportata al di fuori in cambio delle merci, finchè non si ristabilisca l'equilibrio.

Se l'organo della circolazione è costituito in parte o anche in tutto dal biglietto di banca liberamente convertibile in oro, le cose procedono nella stessa guisa, poichè, quando quest'organo difetti, le banche si trovano soggette ad una continua richiesta dei loro biglietti e sono stimolate ad espandere l'emissione; quando invece esso sovrabbondi il pubblico si presenta con maggior frequenza alle casse della Banca per chiedere il cambio dei biglietti, affine di esportare la moneta metallica; e siffatta alternativa fa l'ufficio di regolatore, che mantiene costantemente la circolazione al livello dei bisogni. Ma una volta introdotto su questo mercato il corso forzoso di una carta governativa o bancaria, questo meccanismo non agisce più: il bilanciare si arresta, il pubblico non ha più interesse a barattare carta con carta quando gli stabilimenti emittenti godano di sufficiente fiducia. Il cambio avverrà soltanto se uno dei biglietti sia di un uso più esteso e l'altro di un uso più ristretto e l'interesse al baratto si manifesterà quando occorra fare una rimessa di fondi al di fuori della regione ove il biglietto che si vuol cambiare ha limitato il suo corso, ma in questo caso il baratto è determinato dal pregio comparativo dei due biglietti non già dalla quantità della carta che viene emessa e quindi i direttori delle banche non solo vengono a mancare di un freno alle emissioni, ma si trovano anco sprovvisti di ogni indice che serva ad avvertirli del momento in cui l'emissione diviene eccessiva. Si trovano sprovisti della bussola ed avranno sempre tendenza a credere che il mercato possa sostenere i nuovi biglietti, che essi hanno interesse e facilità di emettere, siano o no rivestiti del corso legale. È dunque il corso forzoso, e non già il corso legale, che stimola i banchi ad esagerare l'emissione e per ovviare a questo inconveniente non vi è altro rimedio che la limitazione imposta per legge alla circolazione bancaria.

Gli argomenti che più comunemente si adoperano per invocare la pronta cessazione del corso legale in Italia si riscontrano così agevolmente, da chi attentamente li consideri, affatto destituiti di fondamento. Vi è bensì un argomento assai grave ed è la responsabilità che per esso incorre lo Stato di fronte ai portatori di biglietti, ma da questa responsabilità, che praticamente non ha alcun significato riguardo alla maggior parte degli stabilimenti, i quali hanno saldissime basi, può facilmente il governo mettersi al coperto anco rispetto agli altri con provvedimenti che, senza turbare il movimento degli af-

fari nel paese, servano a consolidare la costituzione degli istituti più deboli o ad offrire altrimenti in ogni caso, una guarentigia sicura per l'emissione. Pre-scindiamo dall'aggiungere, perchè ci sembra superfluo, quanto sarebbe illogico e strano il pensare a far cessare il corso legale, mentre ufficialmente si riconosce e ripetutamente si dichiara che la legislazione attuale sulle banche è viziosa e mette gli istituti in difficili condizioni e mentre si proclama la necessità di preparare una nuova legge, la quale, anco ammettendo che debba riuscire ottima, non si sa ancora quali nuove difficoltà e quali nuovi imbarazzi potrà creare agli stabilimenti esistenti, non foss'altro durante il periodo di prova e di transizione.

INCHIESTA SULL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE in Sardegna

La commissione d'inchiesta sulle ferrovie rappresentata dai senatori *Cadorina* e *Verga*, e dal deputato *Genala* ha tenuto in Cagliari una seduta pubblica il 16 aprile decorso.

Il cav. *Timon*, membro della Camera di Commercio di quella città, espone a nome della medesima alcuni voti ed alcune osservazioni sul questionario.

Il materiale mobile è scarso, tanto per le merci come per i viaggiatori. Difettano specialmente i carri coperti, cosicchè molte merci, per esempio le granaglie, devono viaggiare in carro scoperto, protette dal solo copertone, il quale è insufficiente ad impedire che soffrano danni. Sono pure indispensabili i vagoni coperti pei minerali ricchi per prevenire le avarie ed i furti.

Mancano le tettoie, per porre a riparo e conservare il materiale mobile e risparmiare al pubblico il fastidio di entrare nelle vetture tanto riscaldate dal sole; questo succede anche nella stazione principale di Cagliari, la quale avendo una lunghezza di soli 60 metri lascia allo scoperto le vetture dei viaggiatori all'arrivo dei treni.

La Camera di Commercio di Cagliari ritiene pure che le macchine siano disadatte ed insufficienti al servizio, ed in condizione tale che non passa quasi settimana senza che vi avvengano grandi ritardi nei treni. Esse sono poi tutte senza *tender*, cosicchè non possono percorrere una trentina di chilometri senza dover rifornirsi d'acqua, a rischio di dover diminuire il carico dei treni per mancanza di forza motrice.

Da informazioni assunte risulta, che si provvide per l'acquisto di nuove macchine più potenti, non si sa però se esse saranno destinate alle linee del nord od a quelle del sud.

La linea è, su tutta la sua lunghezza, in stato più che mediocre, per modo che si deve molte volte diminuire la velocità dei treni al passaggio dei ponti, e sarebbe necessario altresì il cambiamento di molte traversine, la maggior parte delle quali è ancora della prima costruzione, cioè di *abete* iniettato. Come pure occorrerebbe una più accurata livellazione nella posa delle guide sulle traversine.

La Camera ritiene che non vi sia alcuna norma per l'accettazione del personale, mentre risulta in modo evidente, che molti giovani del paese, che cercano di essere impiegati nell'amministrazione ferroviaria, sottoponendosi eziandio ad un tirocinio gratuito di vari anni, non ottengono il loro scopo.

Anche per ciò che riguarda il personale tecnico, non si fa troppo conto dei nostri giovani ingegneri, che hanno fatto i loro studi nelle primarie scuole di applicazione.

Quanto agli operai delle officine, quelli Sardi trovansi appena in proporzione di un terzo e quelli delle locomotive in proporzione ancora minore. La Compagnia invece preferisce gli operai continentali, sebbene le costino di più.

Presidente. Non si danno esami per l'ammissione del personale?

Timon. Alla Camera risulta che il personale sardo, che fa istanze per ottenere impiego nelle ferrovie non l'ottiene mai, mentre invece il personale che viene dal continente con qualche raccomandazione è accettato, non deve sottostare ad un tirocinio preventivo nè alla visita medica, e viene compensato delle sue fatiche fin dal primo giorno della sua accettazione. Queste sono le norme che, secondo quanto risulta alla Camera, si seguono per l'ammissione del personale. Si fa però eccezione per il basso personale, che la Compagnia deve scegliere nell'isola perchè acclimatato.

Questo basso personale poi non è retribuito troppo adeguatamente. La paga è calcolata di 60 lire mensili, ma prelevando la ritenuta pel vestiario e per la cassa di soccorso essa si riduce a 45 lire, affatto insufficiente in case cantoniere lontanissime dall'abitato. Oltre a ciò il personale deve vivere in regioni di malaria. Si dovrebbe stabilire che nelle zone di malaria, come si pratica nelle linee della Maremma, il personale percepisca una paga maggiore nella cattiva stagione e minore nella buona, ma tale da formare in media lire due al giorno per tutto l'anno.

Non esiste cassa pensioni, mentre essa sarebbe necessarissima, massime in conseguenza del nostro clima poco favorevole per sette od otto mesi dell'anno. Quella di mutuo soccorso funziona assai male, dovendo gli impiegati assoggettarsi ad una ritenuta troppo elevata, cioè del 3 per cento, sullo stipendio.

Neppure il servizio sanitario funziona troppo bene. La Camera ritiene troppo esigua ed assai meschina la retribuzione, che è di sole lire 75 mensili, pei medici che, una volta impiegati in questo ramo di servizio, devono abbandonare la loro clientela.

Dal primo impianto delle linee Sarde fino ad oggi tutti quanti gli acquisti, senza eccezione di sorta, furono fatti all'estero, con grave e non indifferente danno dell'industria nazionale, e fors'anche della stessa Compagnia, che servendosi dei nostri già accreditati stabilimenti meccanici e di costruzioni metalliche, avrebbe certamente trovato maggiore economia.

Trattandosi di completare le linee del Nord, per le quali occorre molti ponti in ferro, la Compagnia ricevette offerte dalla casa Cottrau, che faceva prezzi accettabilissimi, ma le rifiutò, ed è a conoscenza della Camera di commercio che diversi operai fatti venire dall'Inghilterra devono dalla Compagnia essere pagati in ragione di una sterlina al giorno.

Anche il materiale mobile viene acquistato all'estero.

Le traversine furono tutte acquistate sul continente e invece di essere di legno rovere, come era prescritto, sono di *abete* iniettato. Quelle però che si provvedono ora sono di rovere e acquistate all'interno.

Non si osserva sufficiente pubblicità negli appalti di qualche rilievo, soprattutto in ciò che riguarda la manutenzione delle linee.

Le locomotive delle linee del sud sono 9, ma sottraendo da esse quelle che sono in grande riparazione e le altre che sono distaccate per il servizio delle costruzioni del secondo periodo, non ne rimangono che 5 appena per il servizio giornaliero, e queste in stato di grande deperimento, per cui verificansi continui guasti, che costringono il personale a lavori straordinari anche notturni. Fra le 5 che rimangono nessuna poi che sia in grado di trascinare 20 vagoni, anche su linee in ottime condizioni, e da ciò continui ritardi nel servizio merci. Quindi la necessità di dotare le linee del sud di macchine potenti e capaci di trascinare almeno trenta vagoni, tanto più che con l'aprirsi dell'intera linea Cagliari-Sassari, si avranno

pendenze del 25 per 1000, con curve di trecento metri di raggio.

Sulle linee Sarde non si brucia che carbone inglese.

La velocità dei treni nelle linee Sarde è minima, non percorrendo essi che 22 chilometri l'ora, mentre secondo l'atto di concessione, la percorrenza non dovrebbe essere inferiore a chilometri 32. Ciò proviene dalla poca forza delle macchine, e dall'essere delle locomotive-tender, per cui sono costrette a rifornirsi d'acqua ogni trenta chilometri.

Servizio cumulativo non esiste in Sardegna. Sarebbe utile ammettere in servizio cumulativo colle linee principali le linee secondarie od a scartamento ridotto, perchè esse sono al certo foriere di non piccolo alimento alla linea principale.

La Camera ritiene che tanto l'attuale tariffa dei viaggiatori come quella delle merci adottata per l'isola di Sardegna sia superiore del 20 per cento a quelle di tutte le altre linee d'Italia, e così in manifesta opposizione coll'articolo 22 del capitolato d'onori annesso alla convenzione in data del 1° maggio 1877, stipulata fra il Governo italiano e la Società delle ferrovie Sarde.

Quanto al sistema attuale di sorveglianza governativa, questa Camera è d'opinione che essa non riesca sempre molto efficace.

Sul problema dell'esercizio privato o governativo, per quanto vogliasi questo considerare di difficile e di quasi impossibile scioglimento, per noi che siamo vincolati da un voto già emesso dalle Camere di commercio del regno nell'ultimo Congresso tenutosi a Genova nel giugno 1878 del quale io feci parte, credo basti rispondere come noi diamo la preferenza all'esercizio governativo. V'ha per noi anche una ragione eccezionale, e questa consiste nel sacrificio fatto dalla nostra isola colla cessione dei 200,000 ettari di terreni adempribili fatta al Governo, cessione che rappresenta una forte diminuzione di benessere per i nostri comuni, che *gratis* sfruttavano quelle non spregevoli ricchezze.

Troppo a lungo condurrebbe il dimostrare perciò a quali scosse economiche siano state soggette quelle amministrazioni per la sottrazione di estesissimi terreni che prima, come si disse, erano chiamati senza onere alcuno a godere in natura. Basti ciò solo però a dimostrare come in compenso lo Stato, volendo che le ferrovie concesse ai Sardi portassero il massimo dei vantaggi, avrebbe dovuto direttamente provvedere ed alla costruzione ed al loro esercizio.

Per l'adozione poi del principio tanto dibattuto di venire avvocato al Governo l'esercizio di tutte le ferrovie dello Stato, la Camera di commercio di Cagliari, coerente alla sua deliberazione presa, unisce i suoi voti a quelli manifestati in forma più solenne dal Congresso delle Camere di commercio di Genova.

Cav. *Palomba*, segretario della Camera di commercio di Cagliari. — Poco mi rimane da aggiungere a quanto ha già esposto il cavaliere Timon. E siccome da una lettura degli atti ho potuto desumere che sono specialmente richiesti fatti e non principii teorici, così mi intratterò specialmente sulle tariffe.

Io ho cercato invano di rendermi conto del modo con cui furono compilate le tariffe Sarde. Sul continente si sentono lagnanze per la soverchia molteplicità delle voci; nell'isola invece dobbiamo lamentarci che la tariffa sia a tal proposito troppo laconica. E per di più le nostre voci sono anche alquanto oscure, con danno dei mittenti e dei destinatari. Infatti, chi voglia spedire, per esempio, un quintale di grano, trova nel prontuario le due voci: *granaglie e cereali*; la prima fa parte della 4ª classe ed è tassata più che non la seconda che appartiene alla 5ª. Ora è molto più facile che un piccolo proprietario usi correntemente la parola *granaglie* che non *cereali* e quindi segue che gli viene applicata una tariffa maggiore della vera. L'armento è poco razionale la divisione dei generi

coloniali, zucchero e caffè, di cui il primo paga più del secondo.

Io farei dunque voti perchè venisse chiarito questo punto; e perchè in caso dubbio, venisse imposto all'impiegato di applicare la tariffa più mite; e che fosse sempre in facoltà del destinatario di ripetere la porzione di tassa pagata oltre al dovuto.

Tolto il diritto fisso dei 20 centesimi e semplificata la tariffa, farei ancora voti perchè le ferrovie sarde in certo modo non finiscano al mare ma che dopo traversato il mare, possano proseguire pel resto dell'Italia in servizio cumulativo, come attualmente è stato provveduto per la Sicilia.

Sarebbe anche desiderio universale che la distanza minima per godere in Sardegna delle tariffe differenziali venisse ridotta a soli 50 chilometri. In questo modo verrebbero a godere beneficio notevole i minerali d'Iglesias che distano 54 chilometri. Se si sono accordate tariffe di favore alla casa Cirio, mi pare che si possa far qualche riduzione in beneficio dell'industria mineraria della Sardegna. Alcune qualità di minerale non possono sopportare spese eccessive anche per piccole percorrenze, e anche una maggior spesa di 1 centesimo obbliga talvolta all'improduttività una buona porzione di una miniera.

Comm. Loru, presidente del Consiglio provinciale di Cagliari, aggiunge alcune osservazioni a ciò che hanno detto i rappresentanti delle Camere di commercio e raccomanda alla Commissione affinché sia provveduto alla chiusura delle linee con siepi od altro.

Sulle nostre ferrovie venne abolita la quarta classe per i viaggiatori, questa abolizione è stata di grandissimo danno per la popolazione di campagna, la quale non può sopportare che una spesa minima di trasporto, ed essendo la tariffa di 3ª classe per essa troppo elevata deve, o fare il tragitto a piedi, o con barocchi sulle strade ordinarie.

Cav. *Giuseppe Todde*, professore di economia politica nella R. Università di Cagliari.

Come avvocato consulente della Società delle ferrovie Sarde, il prof. Todde, dà alcune spiegazioni intorno varii appunti che le sono stati mossi.

Gli studi fatti mi hanno portato, egli dice, riguardo alla questione della maggior convenienza dell'esercizio privato o dell'esercizio governativo, ad una conclusione opposta a quella manifestata dall'oratore della Camera di commercio. Io sono fautore dell'esercizio privato; e credo fermamente che l'esercizio delle ferrovie non convenga che sia in mano dello Stato. L'opinione degli impiegati ferroviari su questo punto non può esser presa in considerazione: certamente i più di essi preferiscono diventare impiegati governativi, perchè così lavorerebbero assai meno ed avrebbero maggiori guadagni e facilitazioni. I direttori governativi sono in generale di manica assai più larga.

Io temo lo Stato amministratore delle ferrovie. Lo Stato è un ente collettivo; ma in realtà i veri amministratori sono uomini con tutti i difetti e le passioni loro; e io credo sempre gravissimo il pericolo che la alterazione di una tariffa diventi in abili mani un'arma elettorale; con che ne verrebbe anche pregiudicata la sincerità della rappresentanza nazionale come espressione della volontà del paese.

Io credo che lo stato attuale delle cose sia abbastanza soddisfacente.

In generale intendo bene che ammesso lo Stato possessore, ne verrebbe per conseguenza che esso dovrebbe anche esercitare le ferrovie, a meno che esso facesse alle Compagnie private una locazione a lunga scadenza; per cui il concessionario avesse nella lunga durata del contratto un incentivo alla buona manutenzione ed ai miglioramenti delle ferrovie.

Genala. Dunque, secondo lei, per ottenere un buon esercizio, un contratto di locazione a lunga scadenza equivarrebbe alla proprietà.

Todde. Sì: con buone garanzie.

Verga. Ma crede ella che sia possibile un Capitolato che garantisca allo Stato la conservazione della sua proprietà?

Todde. Credo che sia possibile; ma una risposta matura non la può dare che un uomo tecnico.

Le lagnanze addotte contro la mancanza di sufficiente chiusura della linea, e le conseguenti contravvenzioni e multe per il pascolo del bestiame lungo la linea ferroviaria sono pur troppo giustificate. Le condizioni della linea per questo rapporto sono speciali; e per una buona chiusura converrebbe adottare pali con fili di ferro, ma costerebbero troppo. In generale si fanno le chiusure con piantagioni di fichi d'India, ma non sempre attecchiscono e in parte deperiscono. Ora, poi, dietro mia proposta, si sta trattando e provando il sistema di accollare, dietro congruo compenso al latitante proprietario la chiusura della linea.

Io non posso affermare che il materiale mobile possa soddisfare a tutte le esigenze, anche straordinarie, del commercio; anzi la deficienza si fa sentire, o per di più, dietro mie rimostranze, è stato realmente provveduto per acquisto di altro materiale mobile. Però faccio osservare che messo in confronto il nostro materiale mobile con quello di altre reti, il nostro può benissimo reggere a tale confronto. D'altronde la deficienza di materiale mobile si fa sentire solo saltuariamente in alcune stagioni dell'anno, quando coincidono, per esempio, grandi provviste di minerale col trasporto dei prodotti agricoli.

Io non mi posso pronunciare per una tariffa unica. Questa non potrebbe adottarsi che dallo Stato amministratore delle ferrovie. Per necessità la tariffa deve variare colle circostanze, per attirare sulle linee quella quantità di traffico che ancora sfugge. In Cagliari, per esempio, arrivano nella stagione del raccolto non meno di 400 carri di grano, che non sono trasportati dalla ferrovia. Si potrebbe cercare di facilitare le condizioni per le derrate alimentari; ma bisogna anche convenire che se esse sfuggono alla ferrovia, la colpa non è tutta delle tariffe. La comodità, per esempio, del piccolo proprietario di incaricare il carrettiere non solo del trasporto, ma anche di vendere il prodotto, e ancora di comprargli in città quegli arnesi o derrate di cui abbisogna, non è l'ultima fra quelle che impediscono al piccolo commercio di affluire alle strade ferrate. Non è facile ovviare a questo inconveniente; e forse si potrebbe tentare di intendersi con un agente che si assumesse questo servizio in correlazione col trasporto ferroviario; ed io sono sicuro che l'impresario troverebbe grandissimo tornaconto.

Dopo il prof. Todde si presentano alla Commissione i signori cav. *Athene*, ing. *Pinna-Cao*, *Bellegrandi* e depongono sopra questioni per noi poco importanti. Il sig. *De Francesco* direttore dell'*Avvenire di Sardegna* parla sulla questione dell'esercizio privato o governativo.

Io ritengo sia da preferirsi che le ferrovie siano esercitate da Società private, prima di tutto perchè il Governo spenderebbe di più; in secondo luogo perchè è difficile che il Governo riesca ad esercitare contro di sé un controllo, mentre vediamo che non lo può neppure esercitare sulle Società private.

Giornalmente vediamo che i regi commissari non raggiungono lo scopo pel quale furono istituiti. Secondo me i commissari dovrebbero esercitare una sorveglianza sul servizio in modo da prevenire gli inconvenienti: invece essi arrivano sempre quando gli inconvenienti sono già succeduti e non possono far altro che spiegarli, e li spiegano poi anche male non avendo potuto prevenirli.

Noi vediamo in servizio sulle ferrovie Sarde unicamente locomotive *tender*, le quali non possono percorrere 80 chilometri senza rifornirsi tre volte d'acqua; non si ha una valutazione esatta del loro peso; mancano le carrozze di 1^a classe. Io credo che questi

ed altri simili inconvenienti abbiano origine dal modo con cui è istituita la sorveglianza governativa.

Come il Governo ha spiegato un sistema fiscale per l'esazione delle imposte, dovrebbe adoperare anche mezzi fiscali rispetto all'esercizio ferroviario. Dovrebbero essere istituite delle Commissioni provinciali che facessero noti al Genio civile gli inconvenienti che accadono nel servizio ferroviario. E i commissari dovrebbero viaggiare per prevenire gli accidenti, non mettersi in strada quando essi sono avvenuti.

Il personale in servizio è insufficiente numericamente e moralmente. La remunerazione che riceve non è corrispondente alla responsabilità che gli spetta ed alla instabilità dell'impiego. Le variazioni politiche fanno variare le persone.

Concorre altresì a produrre gli inconvenienti che si lamentano sulle ferrovie Sarde l'essere la Società esercente anche Società costruttrice. Se fossero due Società diverse si farebbero un controllo reciproco. La Società esercente indurrebbe la Società costruttrice a seguire quelle norme nell'impianto che rendono più facile l'esercizio.

Il cav. *Calvi*, ex-direttore delle ferrovie Sarde, richiama l'attenzione della Commissione sulla necessità di equiparare le ferrovie Sarde a quelle del continente; di far rivedere le tariffe ferroviarie e di adattarle alle condizioni speciali di questa regione.

Cav. *Polesè*, direttore dell'esercizio delle ferrovie Sarde. Il materiale mobile che possediamo è sufficiente per il traffico delle nostre linee; in soli casi eccezionali, quando cioè vi sono parecchi bastimenti in porto e si trasportano contemporaneamente grandi quantità di granaglie e di minerali, il materiale difetta; ma anche in questi casi i ritardi ai quali il commercio deve sottostare non sono tali da arrecare gravi danni.

Se il traffico fosse uniforme ed i trasporti si eseguissero regolarmente non vi sarebbero reclami. Quando la rete sarà compiuta, si potrà utilizzare in miglior modo il materiale e soddisfare a tutti i bisogni del commercio.

Crede che sarebbe stato conveniente costruire le linee del secondo periodo a scartamento ridotto, trasformando quelle del primo.

Dice che non sono state fatte esperienze attendibili circa l'impiego dei combustibili nazionali; perchè essendo i nostri minerali carichi di zolfo sarebbe stato necessario modificare i fornelli delle locomotive.

È vero fino ad un certo punto che non vi sono norme e regolamenti fissi per l'ammissione del personale; ma questo dipende dall'aver la nostra Società assunto l'esercizio da pochi anni, e dall'aver voluto attendere che l'esperienza additasse quali dovevano essere le norme da preferirsi, quali le condizioni da imporre.

Circa i lamenti sporti per l'abolizione della quarta classe, dice che tanto l'impresa che dapprima esercitava le ferrovie, come il Commissariato governativo, avevano già riconosciuta la necessità d'abolire la quarta classe, noi siamo venuti nella determinazione di abolirla perchè il nostro materiale si sciupava moltissimo, e perchè essendo pochissimi i viaggiatori di terza, si doveva trasportare molto materiale vuoto.

Contemporaneamente all'abolizione della quarta classe si è però ribassata di un centesimo la tariffa della terza, cosicchè il danno risentito dai contadini e dagli operai è stato pochissimo.

Le ferrovie hanno invece avuto un aumento di prodotto, e non è diminuito che di poco il numero dei viaggiatori.

Genala. Agli operai e contadini che viaggiano in massa è accordata qualche facilitazione?

Polesè. Dacchè si è abolita la quarta classe si concede una riduzione di tariffa, come si usa sulle ferrovie meridionali.

Verga. Fu lamentato che non viene applicata d'ufficio la tariffa più favorevole. E egli vero?

Polese. Siccome le nostre tariffe contengono poche voci, quando si presenta una merce che non è contenuta nel prontuario, si applica la tariffa della voce che più le si avvicina.

Ora si stanno facendo studi per il rimaneggiamento generale delle tariffe, adottando le voci del prontuario delle ferrovie dell'Alta Italia.

L'ing. *Gouin* deplora che non si adoperi la lignite che si trova presso Iglesias e di cui v'è pochissimo consumo.

Crede che la lignite sarda si potrebbe benissimo utilizzare non solo per le macchine fisse, ma anche per le locomotive. È vero che finora non s'è avuto occasione e possibilità di provare se queste ligniti possano adoperarsi per le locomotive, ma lo si può fare, e sarebbe bene che si volgesse l'attenzione su questa ricchezza del nostro paese, che può servire di eccitamento ad altre industrie. La lignite produce il 10 o 12 per cento di cenere, ha una potenza calorifica tra i due terzi ed una metà di quella del carbone inglese.

L'ing. *Angeli* parla dello stato delle linee, del materiale mobile e delle costruzioni del secondo periodo.

L'ing. *Loy-Franco* dà informazioni sulla chiusura delle linee.

Riguardo alle tariffe dice che le modificazioni fatte, compresa quella dell'abolizione della quarta classe, vennero concordate colla Camera di commercio. L'indugio della Società nell'applicare le nuove tariffe, dipende dal fatto che ora sta studiando un rimaneggiamento generale, col quale verranno accordati ribassi ancora maggiori di quelli richiesti dal pubblico.

L'ing. *Martinoli* spiega come sono organizzati i servizi della trazione e del materiale.

Alcuni lamentarono la deficienza di materiale; io posso assicurare la Commissione che non è vero; per esempio, oggi le stazioni sono ingombre di vagoni disponibili.

Nei momenti di grandi trasporti, possono mancare dei carri; ma in generale il materiale non ci difetta, tant'è vero che mentre sulle altre reti la percorrenza media annuale dei carri è di 20,000 chilometri, sulla nostra non è che di 7000.

Comm. Parpaglia deputato al Parlamento. Non ho nulla di particolare da esporre alla Commissione. Sulla questione dell'esercizio governativo o privato mi riservo di esporre altrove le mie idee.

Osserverò solo che le tariffe nostre non corrispondono alle esigenze del commercio, specialmente per ciò che riguarda il trasporto dei minerali. È necessario che le tariffe vengano modificate, anche per togliere la concorrenza che alla ferrovia fanno gli altri mezzi di trasporto.

Sarebbe eziandio necessario che si organizzasse il servizio cumulativo coi piroscafi e con le ferrovie del continente.

Ritengo poi indispensabile una efficace chiusura della via. Non mi fermo sul mezzo al quale meglio convenga ricorrere, ma l'essenziale è che in qualche modo vi si provveda.

Sul materiale osservo che le macchine sono troppo deboli.

La questione più importante è quella delle tariffe, ed esse, ed il servizio in genere, dovrebbero essere organizzati in modo che il mare non sia un termine alle ferrovie dell'isola, ma un mezzo per avvicinarsi al continente.

Giuseppe Bellesi, capo del movimento e traffico delle ferrovie Sarde spiega come è ordinato il servizio del movimento e traffico:

Nell'anno 1879 furono esercitati 321 chilometri di linea colla spesa di quasi lire 6000 (5933) e con un prodotto lordo chilometrico inferiore alle lire 5000 (lire 4693).

Per sviluppare il traffico, tanto sulle linee in esercizio, quanto su quelle in costruzione riterrebbe utile pel pubblico ed anche per la Compagnia reale il ser-

vizio cumulativo colle ferrovie economiche di Montevicchio e di Monteponi, ed anzi sarebbe opportuno che il binario di quest'ultima venisse prolungato fino ad Iglesias.

La diminuzione di tariffe potrebbe procurare certamente un aumento di traffico, non un prodotto netto di molto superiore all'attuale, in vista delle condizioni altimetriche, assai difficili della rete sarda.

Si potrebbero, senza danno dell'azienda ferroviaria, accordare ribassi di tariffe alle merci che percorrono grandi distanze, sarebbe invece dannoso estenderli alle merci di breve percorso, in vista delle spese fisse che la ferrovia deve incontrare nella stessa misura per spedire vagoni a stazioni vicine con poco beneficio o ad altre lontane con considerevole introito. Le spese fisse rappresentano: il personale, le manovre, gli stampati, il percorso del materiale vuoto, la inutilizzazione dei vagoni nelle stazioni di partenza e di arrivo pel tempo necessario al carico ed allo scarico, ecc. In conseguenza di queste spese fisse non è possibile combattere validamente, mediante la velocità e le tariffe, la concorrenza che i carretti fanno alla ferrovia nei brevi percorsi; concorrenza che non si verifica soltanto nella Sardegna ma anche nelle altre regioni.

Nel 1880 si apriranno all'esercizio circa cento chilometri di ferrovia.

Genala. Quando saranno compiute le linee ferroviarie, tenuto conto della rete delle strade ordinarie, crede ella che il traffico potrà svilupparsi grandemente?

Bellesi. Qualche vantaggio potrà certamente ridonare alle ferrovie dal completamento della rete delle strade comunali e provinciali che mettono capo alla ferrovia, ma non si possono nutrire grandi speranze perchè la ferrovia attraversa paesi poveri, principalmente dopo Oristano, e perchè in qualche punto i paesi distano alquanto dalle stazioni e perciò i produttori, per evitare le spese di carico e scarico, si accontentano di trasportare il loro prodotto sulle strade ordinarie.

Timon. Desidera aggiungere alcune osservazioni relative all'importante paese di Sanluri che venne scartato dalla linea ferroviaria. Quell'importante e popoloso comune, all'epoca del tracciamento e della costruzione, fece caldissimi uffici, accompagnati altresì da una cospicua offerta pecuniaria perchè la linea si approssimasse maggiormente all'abitato. Tale offerta non ebbe neppure l'onore di essere presa in considerazione, essendosi preferito invece di rasentare lo stabilimento Vittorio Emanuele e da questo proseguendo, passare a sinistra dell'abitato di San Gavino e svilupparla così per mezzo di curve e contro curve inutili.

Nè questo tracciato potrebbe essere giustificato dall'importanza dello stabilimento Vittorio Emanuele, essendo la medesima affatto nulla in confronto di quella che presenta un cospicuo comune al pari di Sanluri, ed al quale avrebbe potuto concorrere buona parte di quell'importante centro di popolazione e di granaglie, che sono la *Marmilla* e la *Trezzenta*. E risulta alla Camera di commercio che intenderebbe di rinnovare tale offerta per parte dello stesso comune, qualora si volesse emendare un siffatto errore di tracciamento.

Anche il prof. *Todde* desidera aggiungere qualche parola in risposta agli appunti fatti da alcuni deponenti.

La questione della variazione del tracciato per toccare o avvicinarsi ad alcuni punti di commerciale importanza, fu trattata anche dalla Compagnia; e anzi furono fatte le relative proposte al Governo. Ma il Governo non accettò le variazioni perchè esse aumentavano la percorrenza e quindi la somma dovuta per la garanzia chilometrica. La Compagnia dovette dunque eseguire il tracciato voluto dal Governo.

Non essendovi altri che desidero di essere interrogato il presidente dichiara chiusa in Cagliari l'inchiesta pubblica.

INTORNO ALLE SCUOLE PRATICHE D'AGRICOLTURA¹⁾

Stimat.^{mo} Sig. Direttore dell'*Economista*,

Nel Giornale l'*Economista* da Lei diretto, lessi nel N. 310 dell'aprile passato, un articolo dell'egregio signor Ferruccio Stefani intorno ai modi di avvantaggiare l'agricoltura, indicando come causa della sua minore produzione in Italia la mancanza d'istruzione tecnica, di spirito d'associazione, e di capitali.

Ha pure indicato che nella legge obbligatoria elementare agli allievi rurali, sarebbe utile far conoscere gli elementi primari d'agricoltura dai maestri d'insegnamento, potendo i maestri stessi essere stati avvantaggiati frequentando le scuole normali, dove fu introdotto qualche insegnamento di agricoltura.

Son conosciuti i programmi d'insegnamento negli Istituti tecnici nell'ordinamento dell'anno 1871, che vennero nel 1876 modificati dal ministro d'Agricoltura, industria e commercio.

Gli insegnamenti della sezione agronomica in tali Istituti, son molti e superiori in rapporto alle scuole pratiche desiderate, e in qualche nostra provincia istituite.

Nelle sezioni di agronomia degl'Istituti tecnici, le materie d'insegnamento durano lungo quattro anni, di lettere italiane, di lingua francese, di geografia, storia, matematica, chimica generale, ed applicata all'agricoltura, storia naturale, insieme con gli elementi scientifici di etica, di diritto, della economia politica teorica, essendovi anche lezioni di fisica, di disegno, di costruzioni, di geometria pratica, e dell'estimo, contenente la parte agraria dell'origine e formazione del terreno, la classificazione empirica ed economica, e il miglioramento delle condizioni chimiche e di meccanica agraria.

Senza estendermi ad indicare altre parti della sezione agronomica negl'Istituti tecnici, parmi utile pensare quale e quanta differenza occorra per formare delle scuole pratiche di agricoltura, che abbiano effetto di migliori e maggiori produzioni.

Sappiamo che dal Governo furono anche formate scuole superiori di agricoltura nella città di Milano, nella R. Università di Pisa, nella provincia di Napoli, che svolgono con perfezione gl'insegnamenti dati per le sezioni agronomiche, impartendo ammaestramenti speciali agl'indicati per divenire professori di scienza agronomica.

La nostra nazione prima di formarsi, essendo stata divisa in sette parti dentro le quali erano pochi Istituti tecnici, l'insegnamento dell'agricoltura mancando, non vennero cresciute le produzioni tanto più necessarie quanto le popolazioni crescevano.

È grande e necessaria la utilità alla nazione irredenta di estendere e praticare gl'insegnamenti che giovano alle produzioni industriali, fra le quali nella nostra nazione è superiore quella di agraria.

¹⁾ Riceviamo, con preghiera di pubblicarla, dal prof. Piero Torrigiani, Senatore del Regno e Consigliere di Stato, la seguente lettera sopra un argomento interessantissimo. Mentre aderiamo di buon grado al suo desiderio, facciamo le nostre riserve sopra alcune cose dette dall'egregio economista, il cui scritto ci giunge troppo tardi perchè noi possiamo esprimere intorno ad esso la nostra opinione.

Nell'articolo del dotto sig. Ferruccio Stefani son descritte bene le associazioni, e i capitali a vantaggio dell'agricoltura; senza ripetere io in questa mia lettera le loro deficienze e i modi migliori perchè si formino e crescano, ritengo necessario di formare ed estendere nelle provincie entro vari comuni, scuole pratiche di agricoltura.

Prima d'indicare il contenuto del progetto di massima composto ed esteso dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio per un suo concorso di somma da determinarsi nelle spese d'impianto e di mantenimento delle scuole pratiche di agricoltura da istituirsi in alcune provincie con annesso Convitto, desidero far conoscere quanto in altre nazioni fu preparato ed eseguito, e nella Francia, senza voler io descrivere in questa mia lettera le varie cose fatte in tanto tempo, mi limito a ricordare che il Governo incaricò il professore Grandeaù di viaggiare in Germania e studiarvi lo insegnamento agricolo, e venne in seguito pubblicato un suo rapporto nel 1848, del quale mi permetto ripetere queste sue parole:

« Là les sociétés et les écoles d'agriculture, les « stations agricoles sont florissantes, presque toutes « sont bien organisées, et disposent de revenus et « de subventions qui leur permettent de pourvoir « largement à leurs besoins, enfin et pourquoi ne « pas l'avouer? en voyant ces institutions si vivaces « si efficacement patronnées par les particuliers et « par l'état, je n'ai su m'empêcher de faire un triste « retour sur ce qui existe chez nous, ou pour « mieux dire, sur l'absence d'institutions analogues « dans notre pays. »

È bene anche sapere che prima in Germania, l'insegnamento delle scuole industriali e di mestieri aveva un carattere enciclopedico comprendovi anche l'agricoltura, ma l'esigenza di questo insegnamento condusse a formare la istituzione di scuole separate a sezioni speciali, con un regolamento ben fatto pubblicato dal Governo del Württemberg per l'istruzione agricola meglio organizzata; lo stesso fu fatto rispetto all'insegnamento agronomico in Baviera ed in Sassonia.

Senza diffondermi più a lungo, voglio assicurare che le molte lezioni di parte inferiore ben imparate e praticate per l'industria agricola, derivarono nella stessa Germania dalle scuole superiori agricole che prepararono molti insegnanti.

Senza diffondermi neppure sulle scuole agricole dell'Inghilterra, ebbi notizia che furono secondate su quelle del sistema germanico, il quale anche nel tempo presente è molto conosciuto in molti paesi.

Anche il nostro Governo mentre crede di avere avuto la intera notizia delle scuole agricole di Germania, proponesi di pubblicare negli annali i ragguagli e i documenti intorno alle istituzioni ed al loro andamento presso varie Nazioni.

Prima di terminare questo mio scritto, che a V. S. dirigo, colla previsione degli effetti del progetto di massima ministeriale allo scopo della scuola pratica di agricoltura, voglio ricordare adesso anche il Regio decreto, il quale ha la data 15 novembre 1870, (numeri 6082 e 6083). Ecco il 1° articolo di quel Decreto:

« Le scuole-poderi debbono avere per fine di « formare, mediante un insegnamento agricolo, teo- « rico e pratico, sia buoni agricoltori, sia fattori od « agenti di campagna, costituendo vere aziende ru- « rali condotte con perizia e con profitto, presso le

« quali vengono ammessi, mediante una tenue retta mensile, alcuni appartenenti di preferenza alla classe dei coltivatori. »

A questo articolo seguita l'altro 3, così formato: « La scuola per gli agricoltori e quella pei fattori potranno coesistere in uno stesso stabilimento, e formare quindi due corsi distinti, oppure anche essere rappresentate separatamente, e non avere ciascuna che l'uno o l'altro corso. »

Eravi poi ordinato che l'istruzione pratica doveva impartirsi in forma di spiegazioni e di dimostrazioni.

Senza ripetere le molte disposizioni ordinate negli altri articoli, è bene ricordare l'altro Decreto che stabilisce le norme per la concessione di sussidi a colonie agricole che in varie provincie si sono formate, fra le quali è conosciuta quella di Brindisi, composta di giovani poveri, e l'altra a San Martino della Scala presso Palermo.

Dall'analisi di tutto quanto si è cominciato e si va seguendo per migliorare le condizioni delle popolazioni rurali, appare evidente che coi progressi dei lavori, estraendo e applicando le forze della natura, i prodotti crescono in quantità e in qualità.

È allora che le associazioni avranno mezzo di formarsi in molte coincidenze con effetti efficaci di benefici. È anche evidente che i risparmi possono aumentare per effetti di corrispondenze commerciali, estese nella nostra e fra varie altre Nazioni.

Senza ripetere io stesso l'esposto dal signor Stefano Ferruccio nel giornale *L'Economista* sulle associazioni e sui capitali a vantaggio dei progressi dell'agricoltura, desidero che da molte persone sia conosciuto qualche parte del progetto di massima, pubblicato dal Ministero di agricoltura, industria e commercio allo scopo di formare scuole pratiche di agricoltura.

L'istruzione teorica dovrebb'esser ristretta alla necessità della intelligenza e dell'applicazione sulle pratiche agrarie, impartite con maggiore e più ampia istruzione relativa mediante il lavoro diretto agli alunni, onde eseguire la coltivazione del podere, insieme alle operazioni usuali di un'azienda agraria.

Un convitto da istituirsi in ogni provincia, avendo conoscenza delle parti più facili e migliori in rapporto alle qualità dei lavori da distribuirsi, l'istruzione di scuola pratica da istituirsi, può e deve influire colle sezioni a preferenza di quanto meglio e più le terre della provincia possono produrre.

Infatti conosciamo che nel Comune di Conegliano, provincia di Treviso, con Regio Decreto 9 luglio 1876 fu istituita una scuola di viticoltura ed enologia, e con altro R. Decreto 27 ottobre 1879, ugualmente fu formata un'altra scuola pratica in Avellino.

Anche prima che fosse pubblicato dal Ministero un progetto di massima, fu formata nella provincia di Bergamo una scuola professionale agricola, ed in quella di Rrescia una scuola-convitto d'agricoltura teorico-pratica, e in Padova un Istituto agrario insieme agli altri di Cosenza e di Castelnuovo in Palermo.

Parmi bene anche ricordare la Scuola-podere di Roma, e di indicare il suo scopo e i mezzi di cui dispone; essa fu istituita nel 1872, dal comizio agrario della capitale, in Valmontone, per favorire l'incremento della produzione agricola nella provincia, diffondendo le migliori pratiche campestri per la formazione di agricoltori abili e capaci di applicarle.

Al mantenimento e sviluppo progressivo della

scuola-podere, è provvisto con speciali contributi della provincia, del comune e del comizio agrario di Roma, insieme coi sussidi del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio.

Sulle vicende della istituzione dell'insegnamento agrario in Roma, molte cose e molto bene ha esposto il professore Luigi Clemente Jacobini che nell'anno 1851, continuando sempre dopo, venne prescelto ad coprire la cattedra d'agricoltura nella università romana e rese pubblici i suoi ricordi nel 1876 affinché i contemporanei ed i posteri li conoscano, e siano in grado di dare equa sentenza sugli ostacoli che senza interruzione per quasi sei lustri hanno impedito la fondazione in Roma dell'insegnamento teorico-pratico dell'agricoltura....

Esprimendosi molto bene ha ripetute anche queste parole del Papa dichiarandole precise. « È mia volontà che la enunciazione dei precetti di questa scienza dalla cattedra, vada associata alla pratica. »

È lo stesso professore Clemente Jacobini, distintissimo insegnante d'ogni parte della scienza agricola, fra le molte sue idee fu d'avviso che a provvedere all'utile insegnamento agronomico, generalmente reclamato, colla fondazione d'un grande Istituto agrario nazionale, sian formati Istituti provinciali sulle norme che la pratica ha dimostrato essere le migliori. E lo stesso professore aggiunge queste parole:

« Negl'Istituti la gioventù che intende dedicarsi all'agricoltura, apprenderebbe le relative nozioni scientifiche, e dando opera in modo speciale alle colture proprie a ciascuna località, potrebbe raggiungere lo scopo precipuo di tali istituzioni, cioè constatare alla evidenza, come applicando i principi della scienza, se ne ottengano migliori risultati economici, di quelli che si hanno seguendo le tradizionali consuetudini. La fondazione però di tali Istituti esige molte precauzioni nell'ordinamento, e nell'applicazione la più provvida economia. »

D'accordo con altri professori insistenti e previdenti per le scuole d'agricoltura pratica, devo rilevare le parti principali recentemente formate e annunziate nel progetto di massima che ho già indicato, dal Ministero d'agricoltura, industria e commercio.

Il corso d'insegnamento, da compiersi in tre anni, deve comprendere l'istruzione teorica e l'istruzione pratica, restringendosi la prima alla lingua italiana, all'aritmetica, agli elementi di storia, di geografia, di contabilità e di disegno lineare, si estenderebbe più specialmente alle nozioni elementari d'economia, di legislazione rurale, di botanica, di zoologia, ed anche di chimica, di fisica e di meteorologia in rapporto all'agricoltura, alla topografia agraria, e alle costruzioni rurali, per l'altra parte della istruzione pratica impartita mediante il lavoro diretto degli alunni, insieme a tutte le operazioni usuali di una azienda agraria, saranno eseguiti i lavori di coltivazione del podere, dovendo la scuola disporre di fabbricati e di poderi acquistati o presi in affitto dalla provincia, dal comune, dal comizio agrario e da altro ente morale, profittando della rendita ricavata dal podere a vantaggio del bilancio annuale della scuola; fra il personale della quale deve trovarsi e adoperarsi il capo coltivatore.

Fra le molte indicazioni del programma di massima vi son quelle del personale addetto alla scuola;

dell'amministrazione, dello statuto, dei preparativi d'insegnamento, e delle spese d'impianto, ed è bene annunziato, che il Ministero d'agricoltura concorrerà per una somma da determinarsi nelle spese d'impianto, e per due quinti di quelle annue di mantenimento di scuola pratica d'agricoltura con annesso convitto da istituirsi in ogni provincia nella quale la scuola si faccia in conformità del programma di massima ministeriale.

I tali e tanti vantaggi da ritenersi derivanti da ogni consiglio provinciale con proposte sue e con quelle della deputazione, calcolando tutto, devono deliberare le previsioni della spesa di scuola pratica di agricoltura, confrontando la qualità e la quantità dei redditi a vantaggio delle parti e della intera popolazione provinciale.

Alla parte intera di ogni bilancio annuale di entrate e di spese provinciali, partecipando i Comuni, chi vorrà negare i vantaggi derivanti dall'insegnamento agronomico pei lavori rurali? A chi volesse estendere i propri pensieri fino alla emigrazione degli agricoltori italiani, invece di proporre qualche legge per impedirla parrà evidente, quanto maggior beneficio morale e fisico deriverebbe al paese aumentando i prodotti agrari.

Insieme alle notizie delle stazioni agrarie nostre per ricerche sperimentali a vantaggio dell'agricoltura, potrei indicar quelle della Germania, dove nell'anno 1877, fu celebrato con molta solennità l'anniversario della fondazione della prima sorta in Mœckern nell'anno 1852.

Varie statistiche comprendono le sedi delle stazioni agrarie nell'Impero germanico, e in altre nazioni, colle dotazioni assegnate per il mantenimento delle stazioni.

Le forme speciali degl'Istituti di credito agrario in Italia, ebbero origine e furono regolate con legge del 21 giugno 1869. Nei dieci anni seguenti vennero composti in numero di dodici legalmente abilitati a fare operazioni, col capitale nominale 30 aprile 1879 di L. 11,400,000 e col sottoscritto di L. 10,916,100.

È bene che anche questa parte sia conosciuta e più estesa, a vantaggio delle associazioni agricole.

I miglioramenti delle nostre scuole professionali cresciute di numero e d'insegnamenti in varie parti del Regno, eccitano che si faccia altrettanto per quelle di agricoltura.

Potrei citare le scuole professionali nella città di Napoli per la coltura generale ma sempre pratica, dirette molto bene dal professore L. Santa-Maria, ed egli nella sua corrispondenza epistolare, mi ha assicurato che di giorno in giorno furouvi fatti dei progressi.

Molto mi è piaciuto di aver io ricevuta la stampa di una istituzione per l'ampliamento e regolamento della scuola professionale di Biella, presso la Società biellese per l'avanzamento delle arti e dei mestieri e delle industrie ove gli operai impegnati, già forniti delle cognizioni avute nelle scuole elementari, si applicano alle arti meccaniche, chimiche, tessili e muratorie. A mostrare i progressi della stessa scuola, devo ricordare il suo riordinamento con R. Decreto del settembre 1879, e per l'anno scolastico che segue, si è formato il Consiglio di perfezionamento presieduto dal chiarissimo professore ingegnere Quintino Sella deputato al Parlamento, delegato del Governo.

Non parmi inutile confrontare la formazione di

scuole professionali dotate di molte pratiche per arti, mestieri ed industrie, con quelle di agricoltura che desideriamo di vedere cresciute in numero e in perfezionamento, con reciproci vantaggi che si estendono alle nostre popolazioni.

Io non mi estenderò troppo, analizzando le scuole formate e cresciute nella Toscana, ricordo solo il compendio storico pubblicato sull'agricoltura dai suoi principii a tutto l'anno 1800, dal signor Francesco Inghirami, e presentato negli anni primi di questo secolo alla Begia Accademia dei Georgofili di Firenze, composta anche di Soci di altre provincie italiane, che in ogni tempo ha giovato dimostrando com'era lo stato delle cose nell'agricoltura, e come dovevano essere migliorate.

Saluto V. S. e mi ripeto colla stima

Suo Dev.mo
P. TORRIGIANI.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Milano. — Nella seduta del 10 aprile decorso viene data lettura della memoria che la Camera di Commercio di Firenze ha presentato al Ministero onde ottenere che sia prorogato il corso legale dei biglietti delle Banche di emissione, il quale dovrebbe cessare col 30 giugno prossimo venturo.

In seguito il Presidente parla brevemente del danno che la cessazione del corso legale arrecherrebbe specialmente alla Banca Toscana ed alla Romana, le quali mal potrebbero forse far fronte al baratto dei loro biglietti. — Per la nostra provincia dove soltanto la Banca Nazionale ed il Banco di Napoli tengono una sede, il guaio non sarebbe a temere, perchè a questi due Istituti, pel credito loro e pel servizio assunto di tesoreria, esattorie e simili, sarà agevole il mantenere in circolazione fiduciaria una buona parte dei loro biglietti; ed anzi non sarebbe fuor di luogo il credere che la cessazione del corso legale dei biglietti delle banche dovesse costituire un rimedio contro la persistente pleora di denaro. Ma siccome un disastro che toccasse alle Banche Toscana e Romana non mancherebbe di esercitare cattiva influenza anche sull'andamento del commercio d'ogni parte d'Italia, così pensa il Presidente che debba la Camera di Milano associarsi al voto della consorella di Firenze; anche in considerazione del fatto che già nelle precedenti deliberazioni in argomento essa ebbe a manifestare l'opinione sua che sia malagevole scompagnare il corso legale dal corso forzoso.

Fuzier premesso che la circolazione dei biglietti, non tenuto conto dei 940 milioni del Consorzio a corso forzoso, ascendeva al 31 dicembre 1879 a circa

441	»	della Banca Nazionale del regno
144	»	del Banco di Napoli
59	»	della Banca Nazionale Toscana
44	»	della Banca Romana
30	»	del Banco di Sicilia
14	»	della Banca Toscana di Credito.

e cioè complessivamente 752 milioni nei vari Istituti di emissione, somma che col 30 del prossimo giugno dovrebbe cessare di godere del beneficio del corso legale, osserva che non sarebbe possibile l'attuazione di una tale misura senza un dannosissimo perturbamento.

Malgrado che la cessazione del corso legale dovrebbe essere preceduta da una più stretta osservanza degli statuti delle Banche consorziali, da un previo accordo fra le medesime indipendentemente dal Governo, da facilitazioni di accettazione dei biglietti diventati fiduciari per parte del medesimo e da una restrizione di circolazione, crede che non tutte le Banche potrebbero resistere alla riscontrata, ossia baratto di biglietti che ne sarebbe la conseguenza inevitabile.

La Banca Nazionale Toscana per esempio, col diseredito in cui è caduta in causa dell'impiego di buona parte dei suoi capitali in impieghi di difficile o impossibile realizzazione, non potrebbe sopportare l'urto, e lo stesso ministro Miceli nella seduta di ieri l'altro, del Parlamento, mentre trovava esagerati gli apprezzamenti del deputato Panattoni, che assidui due terzi del capitale della suddetta banca, affermava essere gravissimo lo stato in cui versa tale Istituto di credito.

Anche la Banca Romana non sarebbe in caso di affrontare impunemente la cessazione del corso legale in causa della sua esuberante circolazione in proporzione della ristrettezza del suo campo d'azione.

Crede quindi il preopinante che debba essere appoggiata la domanda della Camera di commercio di Firenze, confermando in pari tempo il voto già emesso dalla nostra Camera nella seduta del 29 aprile 1879, che arriva alle stesse conclusioni.

Cozzi, argomentando dalla esperienza dei passati anni, crede che lo stesso Ministero sarà favorevole alla proroga del corso legale dei biglietti delle Banche, ma che ricorrendo ai soliti espedienti di carattere provvisorio, esso prorogherà per pochi mesi ancora il termine della cessazione del corso legale, e ciò alla vigilia stessa della sua scadenza con non piccolo danno delle banche, le quali — a rigore — dovrebbero già aver provveduto a quell'epoca per mettersi in grado di far fronte al baratto, restringendo le loro operazioni a pro del commercio: il che evidentemente implica che il rimedio sarebbe somministrato a male già in gran parte compiuto. In considerazione di ciò egli è d'avviso che giovi il domandare al Governo un provvedimento sollecito; e questo provvedimento ei lo vorrebbe appunto nel senso di prolungare il corso legale, che considera come strettamente connesso col corso forzoso, e la cui cessazione d'altronde non potrebbe avvenire senza perturbamento gravissimo della Banca Toscana; ciò che è da evitare nell'interesse del commercio, non di una parte sola, ma di tutta l'Italia.

Il *Presidente* consente col preopinante nel lamentare l'empirismo con cui il Governo procede in riguardo all'importante oggetto della circolazione fiduciaria, soggiungendo essere desiderabile che si adottino su questa materia dei provvedimenti definitivi.

Villa parla di due proposte state fatte alla Banca Toscana, allo scopo di aprirle la via per provvedere definitivamente ai suoi interessi: consisteva l'una nella cessione del privilegio e in genere dello stato suo ad una nuova Società, che andava a costituirsi

con un capitale di 30 milioni, riservate agli azionisti della banca cedente le attività risultanti dallo stralcio delle operazioni della medesima, oltre la facoltà di prendere interessenza nella Società nuova a vantaggiose condizioni.

L'altra proposta aveva per base il supposto che la banca volesse continuare la propria esistenza, e per questo caso veniva suggerito di chiamare gli azionisti a versare i 9 milioni di cui rimangono ancora in debito: con questa somma sarebbe sperabile di dare migliore assetto agli affari della banca, il cui capitale trovasi oggi assai ridotto e impiegato in operazioni a lunga scadenza.

Finora la banca non ha fatto buon viso a veruna di queste proposte, e forse la seconda può darsi che incontri nella pratica ostacoli difficilmente superabili; tuttavia se il Governo vorrà fermamente che siano adottate misure intese a mettere questo Istituto in condizione di sopportare gli impegni suoi e di rinunciare ai vantaggi del corso legale, sarà inevitabile che essa prenda qualche definitiva risoluzione. Ad ogni modo, perchè ciò avvenga, occorre senza alcun dubbio un tempo maggiore dei due mesi che ancora ci separano dal giorno in cui dovrebbe cessare il corso legale.

Cozzi osserva che, qualunque sia il partito a cui si appigli la Banca Toscana, sta sempre il fatto ammesso anche dal collega *Villa*, che la cessazione del corso legale dei suoi biglietti alla fine del prossimo giugno, sarebbe causa per essa di inevitabile rovina; quindi conviene associarsi alla domanda della Camera di commercio di Firenze. Fa poi notare in particolar modo che, indipendentemente dalle condizioni speciali delle singole banche, è affatto inopportuno il prendere dei provvedimenti che abbiano per effetto di limitare la circolazione monetaria alla fine di giugno, perchè quella è l'epoca in cui maggiore si sente il bisogno di denaro nel nostro paese.

Villa conviene in ciò e soggiunge che in ogni caso se e quando debba aver luogo la cessazione del corso legale dei biglietti bancari, converrà che il Governo faciliti alle banche il sopportare gli effetti di tal cessazione coll'autorizzare, per qualche tratto ulteriore di tempo, l'uso dei biglietti pel pagamento delle imposte.

Cozzi mostra dubitare dell'opportunità di questo provvedimento, il quale non esonerebbe le banche dal dover poi rifondere l'importo dei biglietti che affluirebbero alle casse governative.

Fuzier riconosce che il baratto in confronto del Governo sarebbe inevitabile, ma stima che il provvedimento accennato dal collega *Villa* costituirebbe un temperamento molto provvido per le banche e quindi assai raccomandabile al Governo.

Dopo ciò, la Camera passando a deliberare sull'argomento, vota ad unanimità di associarsi alla domanda della consorella di Firenze per la proroga del corso legale.

Camera di Commercio di Modena. — Nella seduta del 6 aprile decorso pronunziava un voto favorevole alla convalidazione del patto contrattuale di pagamento in moneta metallica, persuasa che questa servirà ad attirare in paese i capitali esteri e sarà un avviamento alla cessazione del corso forzoso, facilitando a suo tempo le operazioni intese alla ricostituzione delle riserve metalliche.

Deliberava di appoggiare la consorella di Firenze nella di lei istanza ai Ministri delle Finanze e d'Agricoltura, Industria e Commercio, in cui sono esaminate le funeste conseguenze che deriverebbero ai commerci ed alle industrie se la cessazione del corso legale dei biglietti fiduciari dovesse aver luogo nel 30 giugno p. v.

Deliberava di appoggiare le istanze della consorella di Chiavenna dirette al Governo e tendenti ad ottenere l'istituzione obbligatoria delle condotte veterinarie comunali, consorziali, e l'istituzione di giudici commerciali presso i Tribunali civili e correzionali.

Riguardo alle altre istanze indirizzate dalla Camera suddetta al Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio e cioè: a) affinché venga ripresentato al Parlamento ed approvato un progetto di legge inteso a rendere obbligatoria la denuncia delle ditte commerciali alla Camera di Commercio del territorio in cui viene esercitato il commercio; b) affinché venga regolato con un provvedimento legislativo l'esercizio del commercio girovago; c) affinché venga acconsentito dal R. Ministero dei lavori pubblici un nuovo ribasso della tariffa telegrafica tanto per lo interno che per l'estero; la Camera ha prese le seguenti deliberazioni:

In quanto alla prima istanza ha trovato superfluo d'occuparsene avendo più d'una volta espresso al Ministero un consimile voto ed essendo già stato presentato al Parlamento il relativo disegno di legge, identico a quello approvato dal Senato nella tornata del 20 dicembre 1873.

Relativamente alla seconda istanza la Camera ha incaricata la Presidenza di assumere informazione circa il commercio girovago esercitato nella città e provincia e di studiare l'importante argomento, onde in una prossima seduta possa la Camera stessa, meglio illuminata, esprimere il proprio avviso sui provvedimenti proposti per regolare cosiffatto commercio, la cui concorrenza al commercio stabile è tanto dannosa.

Circa all'ultima istanza, essendo state annunziate delle disposizioni del Governo per secondare tale legittimo voto del commercio, la Camera delibera di sospendere sul momento la sua adesione alla invocata riduzione della tariffa telegrafica.

Camera di Commercio di Genova. — Nella seduta del 30 marzo si dà lettura della seguente relazione:

La Commissione eletta per esaminare la lettera circolare di S. E. il Ministro di agricoltura e commercio in data 4 marzo corrente ha l'onore di riferire in proposito quanto segue:

S. E. il Ministro desidera conoscere l'opinione della Camera di Commercio sulla convenienza e sulle pratiche conseguenze di una legge, la quale sanzionasse le contrattazioni tutte sia commerciali che civili fatte col patto di pagamento in moneta metallica, e questo in deroga dei RR. Decreti 4, 6, 17 maggio 1866, i quali resero obbligatorio il biglietto, malgrado ogni patto in contrario, ed in estensione delle disposizioni date dalla legge 30 agosto 1874, che dichiarò valida la stipulazione del pagamento in moneta metallica per le cambiali ed altri titoli commerciali.

La vostra Commissione è di parere prima di tutto, che, se la disposizione assoluta che si ebbe

nei RR. Decreti 1866 era necessaria quando trattavasi di stabilire il biglietto obbligatorio e specialmente per regolare tutte le operazioni già in corso, non così parrebbe giusto il mantenerla in seguito, ledendo la libertà e lealtà delle operazioni che venissero fatte con esplicita condizione di pagamento in effettivo.

Già prima della legge 1874 i Tribunali di Commercio ammisero la validità del patto che un pagamento dovesse farsi in effettivo, considerando che il detto patto aveva naturalmente avuta influenza nello stabilire il prezzo delle cose e le altre condizioni dei contratti.

Egli è perciò che dobbiamo sinceramente lodare l'intenzione del Ministro di estendere a tutti i contratti anche civili ciò che la legge del 1874 aveva ammesso per alcuni contratti commerciali.

Una simile opinione venne d'altronde già emessa da questa Camera fino dal 1869 in occasione del Congresso delle Camere di Commercio, per il quale era da essa proposto un quesito sul corso forzoso nel senso che abbiamo esposto.

Non vogliamo nascondere che i mutui con ipoteca a lunghe scadenze potranno dar luogo ad alcuni inconvenienti, giacchè l'ipoteca data per una somma da pagarsi in effettivo, non avrebbe somma fissa in moneta legale, sicchè doppiamente difficile riuscirebbe rilevare per quanto lo immobile resterebbe libero e disponibile per altri impegni posteriori. Questo inconveniente non è però tale per cui debbasi credere utile fare eccezione per i mutui ipotecari alla regola comune.

Le conseguenze della legge il Ministro vorrebbe proporre sarebbero appunto, come bene osserva il Ministro nella sua lettera, di rendere più facili gli affari con l'estero, e più facilmente gli esuberanti capitali delle nazioni ricche cercherebbero impiego in Italia col vantaggio di rendere possibili lavori cui forse i capitali italiani o non basterebbero o non sarebbero inclinati a prendere impiego.

Si accenna dal Ministro al fatto che malgrado la legge 1874, le cambiali e i depositi in effettivo non presero sviluppo. — Ci permettiamo di accennare qual sia la ragione di questo fatto a parer nostro.

Per le operazioni commerciali all'interno gli affari si trattano quasi esclusivamente in carta che è tenuta qual vero mezzo di circolazione, mentre trattasi l'oro come una mercanzia ed oscilla nei prezzi giornalmente. Per le operazioni all'estero, specialmente se parliamo del gran commercio, quasi tutte le operazioni vengono saldate sulle grandi piazze di Parigi e di Londra e i negozianti esteri preferiscono far tratte sull'Italia pagabili presso un domiciliatario di Parigi o Londra invece di trarre sull'Italia in oro. Questo succede per le maggiori facilità di negoziazioni che hanno le divise su Francia ed Inghilterra sia per la molteplicità degli affari di questi paesi sia per gli sconti più bassi che i nostri.

Dobbiamo infine occuparci dell'obiezione che la lettera ministeriale si propone e cioè se nel caso che il provvedimento in corso faccia rientrare in circolazione molto metallo vi sia da temere che il biglietto sia di troppo in circolazione e perciò cresca la piaga dell'aggio.

Crediamo prima di tutto assai ipotetico questo caso perchè anche prima del corso forzoso per il commercio interno più che l'effettivo usavasi il biglietto nelle provincie ove avevasene un bene accreditato.

Nè crediamo che malgrado la legge che si propone i capitali che verranno dall'estero a prendere impiego in Italia saranno tanti da portare ingombro sul mercato. — Inoltre se vi sarà troppo numerario le Banche non riusciranno a tenere in circolazione che quella somma di biglietti di cui il commercio abbisognerà anche ribassando gli sconti. Infine se l'oro abonderà, perderà di valore, e il disagio della carta dovrà piuttosto diminuire. Non crediamo insomma che vi sia da temere alcun inconveniente per questo verso.

Queste sono le poche osservazioni che crediamo sottoporre al vostro studio acciocchè possa la Camera vedere quale risposta debbasi dare alla circolare ministeriale.

La letta relazione essendo all'unanimità approvata senza dar luogo ad osservazioni, la Camera ne ordina la trasmissione a S. E. il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 8 maggio.

Il notevole aumento ottenuto nel giro di pochi mesi dai principali valori di Stato, oltre alle cause che più volte abbiamo segnalato in queste rassegne, si deve al miglioramento economico che si riscontra nella maggior parte d'Europa. Diversi sono gli elementi che contribuiscono a creare la prosperità finanziaria d'un paese, ma quello che la riassume meglio d'ogni altro è senza dubbio l'accrescimento continuo dei prodotti ferroviari. Per la Francia per esempio questo accrescimento dal 1° gennaio a tutto maggio si concreta nell'ingente cifra di oltre 40 milioni. È questo un fatto economico della più alta importanza, poichè non essendo il risultato di circostanze accidentali non si può fare a meno di considerarlo come la realizzazione d'una legge certa di sviluppo e di accrescimento, di cui la nostra epoca è destinata a raccogliere i frutti.

A Parigi frattanto, sabato scorso essendosi notevolmente teso il ribasso sui fondi pubblici, la speculazione non era senza timori circa la liquidazione dei valori, che doveva aver luogo ai primi dell'ottava; ma la borsa provò che tali timori erano per lo meno prematuri poichè la liquidazione si è compiuta senza difficoltà. I compratori infatti trovarono i capitali a delle condizioni relativamente facili, e per conseguenza i corsi invece della temuta debolezza si mostrarono molto fermi, e le oscillazioni a cui dettero luogo furono ben limitate, e per la maggior parte nel senso della ripresa, ragione per cui si ottennero dei corsi di compensazione superiori a quelli della chiusura dell'ottava precedente. Terminata la liquidazione il rialzo faceva nuovi progressi. Il 5 0/0 da 119.30 si spingeva fino a 119.97 cioè a dire a 118.82 *ex coupon*; il 3 0/0 da 84.70 a 85.37; il 3 0/0 ammortizzabile da 83.80 a 86.80 e la rendita italiana da 84.30 a 84.80.

A Londra il miglioramento proseguì sulla maggior parte dei valori, e a ciò contribuì in parte la maggior fermezza delle borse germaniche ed austriache. I consolidati inglesi da 99 1/8 salivano a

99 7/16; la rendita italiana mantenevasi a 85 1/2; la rendita turca da 10 1/2 saliva a 11 1/2, e l'argento rimase a den. 52 1/8 per oncia. Il denaro è sempre caro, per cui le migliori firme non si scontano sul mercato libero dello sconto che al 3 0/0.

A Berlino la rendita italiana risaliva intorno a 84.

In Italia le borse senza curarsi nè della crisi ministeriale, nè dello scioglimento della Camera, e neppure del risultato che potranno avere le imminenti elezioni generali, proseguirono nella via dell'aumento tracciato loro dalla borsa di Parigi, come se le cose all'interno procedessero con la maggior tranquillità.

La rendita 5 0/0 da 92.17 ultimo prezzo della settimana scorsa guadagnando quasi giornalmente terreno, si spingeva a 92.35.

Il 3 0/0 è rimasto invariato a 84.80.

I prestiti cattolici ebbero varie operazioni specialmente il Rothschild che da 100 spingevasi fino a 102. Il Blount resta a 95.60 e il Cattolico 1860-64 a 95.50.

La rendita turca contrattavasi fino a 11.90.

Le azioni della Banca Nazionale italiana dettero luogo a qualche operazione intorno a 2510; quelle della Banca Toscana da 710 salivano a 715 e il Credito Mobiliare da 910 andava fino a 922.

Le azioni della Regia Tabacchi furono ricercate fino verso 957 e le obbligazioni in oro fino a 377.

Nei valori ferroviari ebbero affari sulla nostra Borsa le azioni meridionali fino a 440, e a Milano le obbligazioni meridionali a 287.25; le Alta Italia a 296.50; le Trapani da 321.50 a 322, le Monteceneri a 471, e le nuove Sarde a 279.

Nei prestiti municipali a premi abbiamo notato: Firenze 1868 a 241.75; Milano 1861 a 40; idem 1866 a 15.90; Napoli 1868, 117; idem 1871 a 174.50; Barletta 1870 a 33.25; Bari 1869 a 62.75 e Venezia 1869 a 24.75.

I Napoleoni chiudono a 21, 88; il Francia a vista a 109.40 e il Londra a 5 mesi a 27.44.

Terminiamo con la consueta rassegna del movimento bancario.

La Banca d'Inghilterra alla fine della settimana scorsa in confronto della precedente dava le seguenti variazioni: in *aumento* circolazione di sterl.: 53,485; portafoglio di 619,452; Conti particolari 88,607; conto del Tesoro 351,018; in *diminuzione* numerario di 128,394 e la riserva dei biglietti di 189,350.

La Banca di Francia alla stessa epoca segnava in *aumento* l'incasso di fr. 7,624,000; il Portafoglio di 53,540,000; la circolazione dei biglietti di 6,561,000; i conti correnti del Tesoro di 23,051,100; e i conti correnti particolari di 40,205,000; in *diminuzione* le anticipazioni di 256,000.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — I mercati granarii, proseguono a trovarsi nella solita alternativa di rialzi e di ribassi, occasionali più da circostanze locali che dalla situazione generale del commercio dei grani, la quale da qualche tempo propende indubbiamente a favore dei consumatori. È un fatto che i grani per quanto si trovino sulle piazze in discreta quantità, e di qualità eccellente non eccitano più i compratori, i quali sperando che la bella prospettiva dei raccolti, e le notevoli im-

portazioni dall'estero produrranno nuovi ribassi, non comprano che per il proprio consumo, e così gli affari trascorrono scarsi o stiracchiati. I prezzi praticati durante l'ottava furono i seguenti: — A *Livorno* i grani gentili bianchi furono venduti da L. 36 a 37 al quint., i rossi da L. 35 a 36.50, i grani di maremma da L. 35 a 36.25 e i granturchi da L. 19.50 a 29.50. — A *Firenze* i gentili bianchi fecero da L. 24.05 a 31.20 all'ettol.; i rossi da L. 27.55 a 28.50, e il granturco da L. 16.55 a 18. — In *Arezzo* il listino segna da L. 26 a 29 per i grani e da L. 16 a 18 per i granturchi. — A *Bologna* i grani bolognesi ottennero da L. 35 a 35.50 al quint.; i ferraresi da L. 34 a 34.50 e i granturchi nostrali da L. 26 a 26.50. — A *Rovigo* i prezzi ottenuti furono di L. 31 a 34 al quint., per i grani, e di L. 21.50 a 27.25 per i granturchi. — A *Cremona* offerte abbondanti in tutti gli articoli. I grani furono venduti da L. 25 a 26.50 all'ettol., i granturchi da L. 17.50 a 18; e i risi da L. 39 a 44. — A *Milano* con ribasso di 50 centesimi i grani realizzarono da L. 33 a 35.50, e i granturchi da L. 21 a 27.50; il riso fuori dazio da L. 35 a 44. — A *Vercelli* i risi con molti affari ebbero in media i prezzi estremi di L. 31.16 e 32.58. — A *Torino* mercato incerto in tutti gli articoli. I grani fecero da L. 34 a 37 al quint.; i granturchi da L. 21.50 a 29, la segale da L. 24 a 28, e il riso bianco da L. 38 a 44. — A *Genova* i grani di Barletta e lombardi realizzarono da L. 34.25 a 37 al quint.; gli americani da L. 32.50 a 34; le provenienze dal Mar Nero, dal Danubio, e dalla Polonia da L. 25 a 28 all'ettol., e i granturchi da L. 19.50 a 31 al quint. — In *Ancona* i prezzi praticati furono di L. 32 a 33 al quint., per i grani e di L. 22.50 per i granturchi danubiani. — A *Napoli* in borsa si praticò L. 27.37 per maggio e L. 22.57 per i futuri il tutto all'ettolito.

Sete. — Le intemperie e troppo abbondanti piogge cadute in questi ultimi giorni, avendo provocato qualche dubbio sul risultato finale del raccolto dei bozzoli, ebbero qualche influenza sul commercio delle sete, le quali se non rialzarono affatto, trascorsero con maggior fermezza, e più pretese da parte dei venditori. Se la stagione non ritorna al buono è opinione generale che si avrà una forte ripresa su quest'articolo. — A *Como* i prezzi praticati furono di L. 82.50 al chilogr. per gli organzini strafilati sublimi 18/20; di L. 80 per detti belli correnti 18/22; di L. 75 per le trame sublimi 24/28; di L. 61 per le buone correnti 28/32, e da L. 56 a 58 per i mezzani 28/40. — A *Milano* le greggie 8/9 di 1^a e 2^a ordinarie realizzarono da L. 71 a 67; dette 9/10 da L. 68 a 65; gli organzini classici 18/20 L. 85, e le trame a due capi classiche 24/26 L. 79. — A *Torino* alcuni strafilati 1 L di Piemonte 20/22 ottennero L. 82. — A *Lione* gli affari proseguirono difficili, in attesa del prossimo raccolto. — Le greggie toscane senza capi annodati di 2^a ordinarie 9/11 furono vendute a fr. 63, e gli organzini di Piemonte 20/22 di 1^a ordinarie a fr. 80.

Olj d'oliva. — Le notizie avute durante l'ottava sono le seguenti: — A *Porto Maurizio* si nota da vari giorni un sensibile ribasso in tutte le qualità, di cui non si trova la spiegazione, tanto più che le domande dall'interno, che dall'estero non mancano. I sopraffini biancardi si contrattarono da L. 155 a 160 al quintale; i fini paglierini da L. 145 a 150; i mangiabili da L. 115 a 135; i lavati da L. 84 a 86, e le cime da L. 95 a 96. — A *Livorno* calma tanto nei prezzi che nelle vendite. I Lorenzana, Crespina e adiacenze si venderono da L. 135 a 138 al quintale; gli olj delle colline di Firenze da L. 142 a 145, e i Maremma da L. 126 a 128. — A *Firenze* i fini fecero da L. 154 a 164 al quintale. — A *Siena* il listino segna da L. 143 a 154 ogni 100 chilogrammi. — A *Napoli* gli ultimi prezzi fatti in borsa furono: per il Gallipoli di L. 99.97 al quintale per maggio; di L. 100.40 per agosto, e di L. 99.97 per i futuri; e per il Gioja da L. 98.35 a

98.62, e 95.47 a seconda delle consegne suddette — e a *Messina* i prezzi dei pronti furono di L. 100.90 al quintale.

Vini. — La situazione commerciale dell'articolo varia a seconda della maggiore e minore importanza della ricerca, e così vediamo delle località in cui il genere abbonda correre prezzi alti, mentre in altre in cui la merce scarseggia, i prezzi anziché sostenersi, trascorrono deboli, e con tendenza al ribasso. — A *Torino* durante l'ottava si venderono varie partite di Barbera dalle L. 36 a 44 all'ettol. dazio consumo compreso. A *Lerma* e a *Ovada* le qualità superiori ottennero da L. 50 a 55, e le andanti L. 48. — A *Santa Giulietta* (Voghera) i vini fini da pasto si venderono da L. 46 a 52. — A *Genova* sostegno specialmente nelle qualità primarie. I scoglietti si pagarono da L. 35 a 40.50 all'ettol.; i calabria L. 30 e i Castellamare da L. 30 a 32. — A *Livorno* i prezzi praticati furono di L. 20 a 22 per ogni soma di 94 litri per il piano di Pisa; di L. 29 a 31 per gli Empoli; di L. 48 a 50 per il Chianti, e di L. 29 a 34 per i vini delle colline di Lari. — A *Imola* i vini bianchi si venderono da L. 30 a 48, e il Sangiovese da L. 65 a 70. — A *Napoli* sostegno tanto per i vini della provincia che per quelli delle Puglie. I vini di Pannarone si venderono a B. 100 al carro.

Spiriti. — Generalmente deboli a motivo delle molte offerte tanto dalle fabbriche nostrali che estere. — A *Genova* molta riserva nei compratori a motivo dei forti arrivi dall'estero. I prodotti delle fabbriche nazionali si venderono da L. 126 a 127 al quint.; e le provenienze dall'America a L. 81 al deposito, e a Lire 131 con dazio. — A *Milano* i tripli di gr. 94/95 senza fusto ottennero da L. 130 a 132 ogni 100 chil. gli americani di gr. 93/94 fusto gratis, da L. 135 a 136; i germanici di gr. 94/95 da L. 142 a 144, e l'acquavite di grappa da L. 70 a 80. — A *Parigi* gli ultimi prezzi quotati furono di fr. 80 per maggio, e di franchi 67.25 per luglio e agosto.

Zolfi. — Generalmente sostenuti. — A *Messina* gli ultimi prezzi quotati furono di L. 10.31 a 10.98 al quint.; di L. 10.34 a 10.87 sopra Licata, e da L. 10.34 a 10.87 sopra Catania.

Carboni minerali. — Mancando gli arrivi l'ottava trascorse sostenuta per tutte le provenienze. — A *Genova* per ogni tonnellata al vagone si praticò da Lire 32 a 33 per il Newcastle Hastings; di L. 31 a 32 per il Cardiff; di L. 30 a 31 per Scozia; di L. 28 per Liverpool e di L. 35 a 36 per Gadesfield.

ESTRAZIONI

Prestito 5 p. c. Civico di Lecco 1861. (obbligazioni da L. 500). — Nell'estrazione seguita il 1° aprile 1880 sorti la

Serie I (prima)

comprendente 30 obbligazioni dal N. 1 al 30, appartenenti alla classe 1^a, rimborsabili in L. 500 cadauna del 1° settembre 1880, a Lecco, dalla Cassa municipale.

Prestito 6 p. c. Municipale di Recanati 1873 (obbligazioni da Lire 100) — 13.^a estrazione, 1.° aprile 1880.

N. 46 132 254 255 395 397 440 462 481 549 555
713 770 786 806 856 887 931 980 982 — 1038 218
233 410 430 524 535 587 591 652 699 897 984 —
2156 529 695 824 913 915 927 964 978 982 991 —
3020 27 40 220 322 354 392 410 548 767 941 985 —
4221 265 459 519 545 561 606 674 675 756 757 766
772 802 851 877 912 939 993.

Rimborso in L. 100 per obbligazione a vista, a Recanati, dalla Cassa comunale.

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

10^a Settimana dell' Anno 1880 — Dal dì 4 al dì 10 Marzo 1880.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	261,811.14	16,857.16	57,298.95	202,893.37	9,147.62	606.16	2,519.01	551,133.41	1,681	17,095.57
Settimana cor. 1879	270,712.05	15,858.03	47,896.66	194,693.47	5,999.55	341.94	2,426.00	537,927.70	1,657	16,927.63
Differenza	in più	999.18	9,402.29	8,199.90	3,148.07	264.22	93.01	13,205.71	24	167.94
	» meno	8,900.91	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell' Esercizio dal 1 genn. al 10 marzo 1880 . .	2,378,956.54	129,616.98	519,958.83	1,871,009.03	84,354.42	18,540.17	24,854.70	5,027,290.67	1,681	15,594.12
Periodo cor. 1879	2,421,674.64	185,166.74	477,720.57	1,706,434.74	85,665.81	27,345.75	20,570.46	4,865,578.71	1,657	15,311.11
Aumento	» »	» »	42,238.26	164,574.29	» »	» »	4,284.24	161,711.96	24	283.01
Diminuzione	33,718.10	5,549.76	» »	» »	1,811.39	8,805.58	» »	» »	» »	» »

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

(O. 1715)

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori Azionisti che per deliberazione del Consiglio d'Amministrazione a forma dell'Art. 25 degli Statuti Sociali, nel giorno 10 del prossimo giugno a mezzodì avrà luogo nella sede della Società in Firenze, via dei Renai 17, l'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti col seguente:

Ordine del giorno:

- 1° Relazione del Consiglio di Amministrazione,
- 2° Bilancio consuntivo del 1879, preventivo del 1880, e deliberazioni relative,
- 3° Modificazioni al Regolamento della Cassa Pensioni,
- 4° Rinnovamento del Consiglio d'Amministrazione a termini dell'Art. 41 degli Statuti,
- 5° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due Supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'Art. 22 degli Statuti potrà essere fatto dal 25 al 29 maggio p. v.

- a FIRENZE alla Cassa Centrale della Società;
- » NAPOLI » Cassa Succursale dell'Esercizio;
- » TORINO » Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
- » GENOVA » Cassa Generale,
- » MILANO » presso il signor Giulio Belinzaghi;
- » LIVORNO » Banca Nazionale del Regno d'Italia;
- » ROMA » Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
- » ANCONA » presso la Cassa della Direzione Sociale dell'Esercizio;
- » PARIGI » Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
- » LONDRA » presso i signori Baring Brothers e C.

Firenze, li 22 Aprile 1880.

Le modalità per l'esecuzione di detti Depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia N 95, del 21 Aprile, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.