

nardelli, dicessero chiaramente che quando vi è diminuzione di prezzo di trasporto dovesse anche esservi diminuzione di responsabilità. E questo notiamo senza entrare nel merito della questione nella quale appunto sarà trattato a suo tempo nell'*Economista*, ma solo limitandoci a valutare il modo col quale l'Autore sostiene la sua tesi.

Ci pare infatti che egli avrebbe potuto mutarla più proficuamente in un'altra; invece cioè di affaticare il suo ingegno acuto e lucido, a sostenere un punto sul quale non può esservi discussione, a nostro avviso, avrebbe dovuto mostrare la necessità che la differenzialità di percorso e di quantità fosse applicata alla tariffa generale. Allora ci saremmo trovati d'accordo coll'Autore. Ma fino a che esiste la tariffa generale, qualunque altra tariffa, la quale diminuisca il prezzo di trasporto entra nella eccezione dell'articolo 416; e il libro dell'avv. Manara non è riuscito a scuotere questo punto, il solo essenziale del libro stesso.

E di un'altra cosa l'Autore ci pare non abbia tenuto conto, ed è delle esigenze del commercio stesso. Sta benissimo che il commercio abbia desiderio che la responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie sia piena; sarebbe contro natura il supporre altrimenti; ma è a richiedersi se poi il commercio sarebbe contento che le amministrazioni ferroviarie a salvaguardare questa loro piena responsabilità volessero esercitare tutti i diritti che dal codice vengono loro conferiti. Se per esempio a chi porta 400 balle di cotone l'Amministrazione ferroviaria, la quale assume la responsabilità delle avarie, volesse esaminare se il mittente ha nell'interno bagnata la merce affine di poter poi reclamare l'indennizzo; il mittente onesto sarebbe contento del conseguente ritardo? — In altri termini l'Autore non ha considerato che in moltissimi casi — diremmo quasi tutti — il trasporto ferroviario è considerato dall'aspetto del breve tempo di trasporto, e che perciò appunto il negoziante è disposto a diminuire la responsabilità purchè si faccia presto. Certamente che il negoziante vorrebbe lasciare alle Amministrazioni ferroviarie tutta la responsabilità senza per questo soffrire ritardi nelle spedizioni, ma è anche vero che le Amministrazioni, volendo tutelare il loro interesse, potrebbero usare dell'art. 395 e fare le loro riserve nella accettazione della merce od esigere delle verifiche.

Concludendo, nel mentre riconosciamo qualche merito nel libro dell'avv. Manara, ci pare che egli abbia sbagliato nel porre la questione e quindi abbia dovuto forzare il ragionamento per giungere alla sua conclusione.

D'accordo nel desiderio fondamentale che egli espone, non ci pare opportuna la via che egli ha seguita per raggiungere lo scopo.

A. J. DE JOHANNIS.

Nell'ultimo fascicolo dello *Revue Internazionale*, ottimo periodico che si pubblica in Firenze, troviamo un articolo del Sig. Armand Fouriel, intitolato *Les Finances italiennes et M. Magliani*. Vi richiamiamo l'attenzione dei nostri lettori, poichè in quello scritto viene giudicata senza passione e con molta acutezza l'opera dell'on. Magliani durante il periodo in cui rese il Ministero delle Finanze. Fatta una breve ma molto lucida esposizione delle condizioni nelle quali trovavasi la finanza italiana prima del 1877, dimostrato

come se era stato difficile condurre il bilancio al pareggio era altrettanto arduo mantenerlo senza scontentare i contribuenti, i quali dopo aver tanto sofferto ed esser stati cullati da tante promesse, avevano pur diritto a qualche soddisfazione, e ricordata anche la troppo larga politica finanziaria inaugurata dall'on. Doda, quando nel 1876 fu assunto al Ministero, l'Autore osserva come sia stato prudente, ma in pari tempo corretta e determinata la condotta dell'on. Magliani, il quale prefissosi fin da principio un piano lo seguì sempre costantemente colla costanza degli ingegni superiori, i quali maturano bene la scelta dei loro atti, ma poi hanno così feconda mente da provvedere ad ogni difficoltà per raggiungere il compito che hanno fissato.

L'articolo è poi diviso in tre capitoli nei quali sono esaminati i tre punti più importanti della riforma finanziaria seguita dall'on. Magliani, cioè l'abolizione del corso forzato e l'ordinamento delle Banche di emissione.

Non riassumeremo questi tre capitoli nei quali ci pare che la serenità del giudizio non sia mai disgiunta da una profonda cognizione delle condizioni del nostro bilancio, ma consiglieremo i nostri lettori a non trascurare quello scritto del Sig. Fouriel, specialmente in questi momenti, nei quali, non sappiamo a quale scopo, si è cercato di spargere nel pubblico il timore che lo stato delle finanze italiane sia rovinoso, e tutta la abilità del Ministero stia nel nascondere agli occhi del paese. Avemmo anche noi occasione di intrattenerci in proposito, e siamo rimasti contenti di vedere che tanto l'*Opinione* che la *Perseveranza*, i quali giornali avevano cominciati i loro articoli quasi preveggendo prossimo un disastro, hanno poi terminato convenendo che nessuna ragione vi può essere per nutrire legittimamente dei timori così esagerati. — Ora godiamo che da penna straniera e quindi non appassionata da spirito di parte, sieno espresse convinzioni e assicurazioni a cui noi pure siamo venuti.

## LA SITUAZIONE DEL TESORO

al 31 luglio 1884

I risultati del conto del Tesoro al 31 luglio ultimo erano i seguenti:

### Attivo:

Fondi di Cassa alla scadenza dell'esercizio finanziario, 1° sem. 1884.	L. 560,062,000
Crediti di Tesoreria alla scadenza dell'esercizio suddetto . . . . . »	64,100,000
Entrata ordin. del mese di luglio 1884 . »	81,567,000
Id. straordinaria . . . . . »	7,884,000
Debiti di Tesoreria al 31 luglio 1884 . »	623,200,000
	<hr/>
	L. 1,336,813,000

### Passivo:

Debiti di Tesoreria alla scad. dell'esercizio finanziario, 1° sem. 1883 . . . . . L.	590,139,000
Pagamenti nel mese di luglio 1884 . »	117,237,000
Crediti di Tesor.ª al 31 luglio 1884. »	142,034,000
Fondi di Cassa al 31 luglio 1884. . . »	487,353,000
	<hr/>
	L. 1,336,813,000