

di piroscafi italiani verso quell'estremo Oriente che è la mira, ai nostri giorni, di tutta l'Europa commerciale, verso le Indie, cioè, gli Arcipelaghi dell'Oceania la Cina e il Giappone.

A proposito di ciò, prendiamo nota di un progresso verificatosi assai recentemente. La Società di Navigazione Generale Italiana, non unica ma principalissima rappresentante della marina mercantile nazionale, ha portato i suoi viaggi annui da Genova a Bombay da 12 a 18, cioè a tre ogni due mesi e prolungato 6 di questi viaggi fino a Hong-Kong. Inoltre, poichè finora il traffico tra l'Italia e la Cina è assai scarso, mentre è attivo quello tra l'India e la Cina ha stabilito una linea tra Bombay e Hong-Kong con 6 viaggi annui in coincidenza con quelli che hanno principio da Genova, portando così a 12 l'anno quelli tra l'Italia e il ricordato porto cinese.

Si comincia dunque a vedere qualche lodevole tentativo di iniziativa privata. Ne è il caso di opporre ironicamente che il merito dell'iniziativa sta tutto nella sovvenzione annua che il Governo dà alla Navigazione generale e nella applicazione della recente legge sui premi alla marina. Ed invero dei 18 viaggi annui per Bombay soli 12 sono sussidiati a tenore delle convenzioni; gli altri sei non hanno sussidio. E parimente dei 12 viaggi per Hong-Kong non godono il premio fuorchè i sei che hanno per punto di partenza l'Italia. Gli altri sei che principiano da Bombay ne sono privi, giacchè Bombay e Hong-Kong sono l'uno e l'altro porti situati nel continente asiatico e la legge non assegna premi fuorchè ai viaggi oceanici tra due continenti diversi. Ma ciò al commercio fa lo stesso: i mezzi di trasporto sono aumentati ed esso ne ritrae un vantaggio evidente.

Se non che si può essere certi che la cosa duri? Perchè il commercio tra l'Italia e l'estremo Oriente si sviluppi e cresca, anche avendo pronti i mezzi di trasporto, ci vuole alquanto tempo. Non v'è il pericolo che cotesti mezzi testè aumentati vengano a cessare sul più bello per mancanza di bastevole riuumerazione? Il caso si è verificato altre volte.

E poichè il miglior modo di determinare e rendere durevole e progressiva una corrente di scambi dei prodotti tra due paesi, è quello aprire la via con un regolare servizio postale (così ha fatto spesso l'Inghilterra), non sarebbe opportuno rendere obbligatori e postali, epperò adeguatamente sussidiati, i nuovi viaggi della cui attivazione dicevano poc'anzi? Magari si risparmi all'uopo una parte dei sussidi che ora vengano erogati per linee postali che vanno perdendo o sono destinate a perdere la loro utilità. — Ma per fare tutto ciò, bisogna procedere a un riordinamento di tutti i servizi, mediante una revisione delle convenzioni in vigore.

La quale presenterebbe poi anche un altro lato utile. — Per avere viaggi obbligatori più lunghi e più rapidi, occorrerebbe un materiale navale migliore. Il rinnovamento di quello esistente sarebbe un obbligo da imporsi per patto ai concessionari dei servizi. In tal modo lo Stato, senza speciale spesa dell'erario, si avvierebbe a poter trovare nel naviglio mercantile un acconcio aiuto e complemento al naviglio da guerra in caso di bisogno, aiuto e complemento che ci sembra non abbia finora con sufficiente cura e solerzia predisposto.

LA CONVERSIONE DEL PRESTITO DEL COMUNE DI GENOVA

Un'operazione finanziaria di una certa importanza è stata testè deliberata dal Consiglio Comunale di Genova, la conversione cioè di una parte del debito civico, allo scopo di diminuirne l'interesse passivo dal 5 per cento al 4 1/2 per cento.

Non sarà sgradito pei nostri lettori qualche particolare su quest'operazione fatta direttamente tra il comune e i detentori dei suoi titoli di debito, all'infuori cioè d'ogni intermediario e quindi colla maggiore possibile economia. — Eccoci a soddisfarli.

La sistemazione dei debiti civici al 31 dicembre 1885 era la seguente:

Debiti ammortizzabili. . .	L. 15,408,564
» redimibili . . .	» 35,517,000
Totale . . .	it. L. 50,925,564

Cifra al certo rilevante, ma inferiore e di molto alla potenzialità del credito di cui gode un comune ricco operoso come Genova, che una saggia amministrazione e lo spirito di sacrificio dei contribuenti ha portato ad avere il pareggio dal proprio bilancio.

Di questi 50 milioni di debiti, buona parte fruttano ai detentori dei titoli un interesse del 4 1/2 per cento, ma 22,503,000 fruttavano fino all'altro giorno il 5 per cento, tassa a carico del comune, con un aggravio così per la finanza municipale pari al 5,80 per cento sul capitale.

È questa parte del proprio debito che il Consiglio comunale di quella città ha deliberato di estinguere mediante la integrale restituzione del 100 per 5 ai portatori dei titoli, mediante cioè l'offerta del pagamento alla pari del valore che il titolo stesso rappresenta.

A provvedersi poi dei fondi occorrenti a questo rimborso il consiglio stesso ha deliberato l'emissione d'un nuovo prestito di L. 22,503,000 ugualmente alla pari che frutterà ai portatori soltanto il 4,50 per cento.

Il ricavo di questo prestito dovrà integralmente adoperarsi per l'estinzione dell'antico, sicchè a operazione finita il Comune si troverà a realizzare il risparmio di L. 112,515 per minore interesse annuo e di L. 15 620.60 per sgravio di tasse corrispondenti; in complesso un'economia annuale di L. 128,145.60. Praticamente l'operazione deliberata dal Comune non riuscirà che ad una vera e reale riduzione dell'interesse, giacchè è certo che nessuno o quasi nessuno dei portatori di titoli chiederà il rimborso, mentre il nuovo titolo fruttante il 4,50 netto, costituisce nei momenti attuali un impiego così conveniente che le nuove cartelle non tarderanno a far premio. È per ciò che il portatore invitato ad optare, non sceglierà certo il partito che lo priva dell'alea di questi aumenti nel valore capitale, e d'un impiego di cui difficilmente può trovarne altro più cauto e più largamente remuneratore.

Durante la discussione, a cui questi progetti hanno dato luogo in seno al Consiglio Comunale, fu osservato che per avventura si sarebbe potuto fare la conversione al 4 anzichè al 4,50 per cento; ma la maggioranza del Consiglio ha accettata la proposta