

ha creato un nuovo Istituto determinando interessi in terze persone.

Può ora il Parlamento per sola sua propria volontà venir meno ai patti stabiliti senza andare incontro a compensare i danni che patissero i terzi? Il Parlamento può tutto, si afferma; e sia pure; ma è calpestando le regole generali del diritto che il Parlamento scuoterebbe la fede pubblica e produrrebbe più danni di quelli che intendesse evitare.

Se d'accordo cogli interessati, la legge 10 agosto 1893 si può migliorare, nessuno certo si opporrà, ma ritornare ora col progetto della « casa nuova » quando tanti esempi dimostrano la nostra incapacità finanziaria di mantenere puntellate le case vecchie, è riprendere una utopia che potrà essere politicamente utile, ma economicamente è assurda. I fautori della « casa nuova » hanno avuto tutto il tempo che volevano per dimostrare che si poteva costruirla; il progetto di legge sulle Banche venne presentato in Marzo e non fu approvato che in Agosto. Tentativi per costituire una Banca di emissione nuova con capitali vergini, magari in oro, ne furono fatti, anche da potenti Istituti, ma alla fine dei conti i risultati non corrisposero alle speranze.

Dobbiamo ricominciare? E sembra che il momento sia più propizio di quello che non fosse qualche mese fa?

O dobbiamo ricominciare colle proroghe? Certo oggi uno stato provvisorio è meno pericoloso di quello che non fosse quando esisteva anche la Banca Romana; ma la lezione non ci ha ancora ammaestrato abbastanza? Istituti di forza diversa possono vivere senza pericolo in tutte le circostanze? E quando non lo potessero, non si sarebbe creata con ciò stesso occasione degli interventi arbitrari dello Stato o delle conseguenze che quegli interventi determinano?

Gli ultimi capoversi della lettera che il commendatore Grillo diresse all'on. Mordini hanno affermato, senza smentita, quanto viva e quanto tenace fosse l'azione dei governi per impedire l'applicazione delle leggi; e bisogna chiudere gli occhi alla evidenza per non comprendere che i governanti di fronte alle difficoltà parlamentari, sfidano qualunque arbitrio perchè sanno di essere quasi irresponsabili.

Buona o mediocre, abbiamo oggi una legge bancaria per venti anni; i recenti scandali e le risultanze delle inchieste ci hanno fatto perdere ogni speranza ed ogni illusione sulla capacità del Governo a sorvegliare gli Istituti, anzi ci sembra dimostrato che è il Governo quello che più avrebbe bisogno di essere sorvegliato.

Lasciamo quindi che la legge si svolga coi suoi effetti; la nuova Banca, forte di venti anni di vita, ha lo stesso interesse che ha il paese, quello di salvarsi.

Alcuni hanno detto: — perchè gli Azionisti del Mobiliare debbono perdere tutto e vi spaventate davanti al pericolo di una liquidazione della Banca Nazionale e della Banca Toscana? — Noi non ci spaventiamo, ma osserviamo che non è logico il dire che il paese, perchè ha sopportato con sufficiente resistenza un disastro, possa perciò solo essere capace di sopportarne un secondo. Ma prescindendo da ciò, noi diciamo anche a proposito del Mobiliare: — è onesto che i Governi eccitino gli Istituti di credito, ad esempio, a sostenere alta la rendita e valendosi perfino dell'intervento di altissimi personaggi,

raccomandino e implorino certe operazioni perchè dopo, gli uni e gli altri, quando le operazioni non riescano che a danno, se ne stieno le braccia al sencone a deplorare la rovina?

La storia della economia ci ricorda che i principi tiranni solevano farsi accordare dei prestiti dagli ebrei, e che quando veniva la scadenza, se il creditore richiedeva il suo, lo punivano non di rado dell'audacia con tratti di corda. Così gli economisti spiegano l'altezza della usura in quei tempi.

Oggi non si danno i tratti di corda, ma con fina arte si solletica il patriottismo degli uomini chiamati ad amministrare l'altrui, si inducono, anche con interventi altissimi, a fare operazioni rischiose o non consentite dagli statuti, e poi, se occorre, si danno loro dei tratti di corda morali per la loro deficiente resistenza.

Noi non giudichiamo bene coloro che amministrando l'altrui non hanno saputo resistere, ma non lodiamo certo di più gli istigatori.

IL BILANCIO DELLA MEDITERRANEA NELL'ESERCIZIO 1892-93

Il 27 ultimo scorso ebbe luogo l'Assemblea Generale della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo; diamo un breve riassunto della Relazione del Consiglio di Amministrazione e delle risultanze dell'esercizio.

La lunghezza della rete, calcolando per metà la linea Milano-Chiasso comune colla Adriatica, misurava al 1° luglio 1892, 5098 chilometri; durante l'esercizio furono aperti al servizio pubblico 70 chilometri, per cui la rete al 30 giugno 1893 misurava chilometri 5168, dei quali 4190 appartenevano alla rete principale e 978 alla rete secondaria.

Il prodotto lordo complessivo della intera rete fu di L. 121,096,606.38 con un aumento di L. 3,865,390.03 sull'esercizio precedente; ma, osserva la Relazione, l'aumento è dovuto in parte all'aumento dei chilometri esercitati, e perciò trova la corrispondente maggiore spesa, ed in parte al concorso di cause speciali che aumentarono il traffico, come il giubileo, le visite sovrane e le feste a Genova pel centenario di Cristoforo Colombo. Perciò crede l'Amministrazione che non vi sieno motivi di illudersi, giacchè continua la crisi finanziaria e commerciale che travaglia il paese, e necessita quindi di « insistere nello studio dei particolari dell'esercizio onde, con serie riforme, rendere più economici i nostri ordinamenti amministrativi ». Accenna quindi alle semplificazioni introdotte sopprimendo il servizio autonomo dei telegrafi ed aggiungendolo ad altri servizi, — agli studi compiuti per interessare il personale col risparmio delle materie maggiormente adoperate negli uffici e nelle stazioni; al proposito di sperimentare in alcune stazioni, il sistema di affidare a prezzo determinato, tutte quante le operazioni di manovalanza e manovra al personale sistematico delle stazioni, facendolo partecipare agli utili delle economie; — alle semplificazioni introdotte nella contabilità dei trasporti dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci; — alla istituzione di contratti per i trasporti delle merci e per i noli dei veicoli comuni con la rete adriatica.

Il prodotto lordo che, come si è veduto ascese a L. 121,096,606.38 si divideva in L. 116,828,961.41