

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VII - Vol. XI

Domenica 18 Luglio 1880

N. 324

## LA QUESTIONE DELLE OPERE PIE IN PARLAMENTO

Nelle tornate della Camera dei giorni 8, 11 e 15 giugno ora decorso, in conseguenza di una interrogazione rivolta al ministro dell'interno dall'onorevole Ferrari, ed in seguito ad un ordine del giorno presentato dalla commissione del bilancio, veniva risolta in parlamento la questione del riordinamento delle Opere pie, della quale da tanti anni in qua si fa un gran discorrere e per la stampa ed in appositi solenni congressi senza che ci riesca a vedere uscire qualcosa di pratico e di concreto da tanti studii e da tante ricerche, mentre intanto i reclami ed i lamenti si fanno sempre più insistenti quanto maggiore si risente la necessità dei mezzi adatti a sollevare tante miserie, e mentre la opinione pubblica invoca provvedimenti efficaci a salvare dalla malversazione quell'ingente patrimonio, che la carità privata ha accumulato a sollievo delle classi bisognose della società.

L'on. Ferrari, nella tornata della Camera del 8 giugno, interrogava l'on. Depretis se il governo credeva necessaria una riforma della legge sulle Opere Pie, e quali provvedimenti avrebbe reputati più adatti per regolare l'andamento degli Istituti di beneficenza; e qualche giorno appresso la Commissione del bilancio dell'interno invitava formalmente il governo alla presentazione di una legge su questo proposito, nel senso di trasformare, senza ledere le intenzioni dei fondatori, quelle Opere Pie che non corrispondevano più alle esigenze della civiltà moderna. All'ordine del giorno formulato dalla Commissione del bilancio, l'on. Luchini, con molto senso pratico, propose un'aggiunta nel senso di invitare il governo a curare intanto con sollecitudine e rigore la osservanza delle leggi vigenti. Parlarono sull'argomento, oltre agli onorevoli Ferrari, Luchini e Depretis, anche gli onorevoli Berti, Pepe, Fortunato, Costantini, Lanza, Spaventa e De Renzis, e l'ordine del giorno surrammentato, in unione all'emendamento Luchini, venne approvato dalla Camera.

Non abbiamo certamente agio nè voglia di far qui una minuta analisi di quanto venne esposto alla Camera dagli onorevoli oratori su questo tema interessante. Diremo in genere che furono dette cose già pur troppo note e si manifestarono bisogni universalmente sentiti; gli inconvenienti che si lamentano nelle aziende delle Opere Pie ed in specie l'esagerato ammontare delle spese di amministrazione vennero anche una volta esposti alla attenzione del parlamento e del pubblico; e la storia delle malversazioni e degli abusi, già nota in Italia per i docu-

menti pubblicati dallo stesso governo, venne arricchita ancora di nuovi particolari adattatissimi a provarci quello di cui eravamo già persuasi, che cioè moltissime Opere Pie oggi servono principalmente a procurare a Tizio o Caio laute sinecure, ad ingrassare le prebende dei preti, a scialare in feste e spettacoli, dopo di che, quando gli amministratori sono sazi, si applica, come felicemente si espresse l'on. Luchini, il precetto del Vangelo, *quod superest date pauperibus!*

L'on. ministro Depretis fece naturalmente buon viso alla interrogazione Ferrari ed all'ordine del giorno della commissione del bilancio, e, come era pur naturale, dichiarò come al governo stia massimamente a cuore il riordinamento delle Opere Pie del regno; ammise pure la urgenza di una nuova legge in proposito: ma, volendo prendere le cose con comodo, espose come convenga procedere a questa riforma dietro l'esame di statistiche che sono raccolte e che saranno riscontrate, e mediante l'opera di una *Commissione d'inchiesta*, la quale debba preparare il lavoro della riforma da presentarsi al parlamento. È facile capire cosa significhino tutte queste parole e come in questo caso intenda la parola urgenza, l'on. Depretis; avanti che si compia la statistica di cui egli parla, avanti che la statistica sia riscontrata, ossia fatta da capo, avanti che la Commissione d'inchiesta da nominarsi abbia adempiuto alla ispezione di oltre ventimila Opere Pie, quante se ne contano nel regno, avanti infine che sia pronto questo progetto di riforma passeranno tanti anni che molte Opere Pie avranno tutto l'agio di andare completamente in rovina.

Riconosciuta così la difficoltà di avere a breve termine un vero progetto radicale di riforma della legge 3 agosto 1862, e dato che non si voglia ripresentare il progetto già compilato dall'on. Nicotera, come quello che tocca la grave questione della trasformazione delle Opere Pie, a noi pare molto opportuno e pratico ciò che fu chiesto dall'on. Luchini nella seduta dell'11 giugno, che cioè intanto il governo provveda ad una più rigorosa osservanza della legge attuale, salvo pure a provvedere per urgenza alla modificazione di qualche articolo di detta legge quando apparisca necessaria. Ed infatti, qualunque sieno le censure che possano farsi a cotesta legge, reputiamo anche noi che il male maggiore deriva da che essa, tal quale è, non sia osservata. È un fatto che il governo da un pezzo in qua si mostra come scoraggiato in questa faccenda delle Opere Pie, persuaso quasi che ogni sforzo che si faccia per richiamare a dovere molte pie amministrazioni riuscirebbe inefficace senza nuove riforme. Ricordiamo anzi una relazione presentata in questo proposito alla Camera dall'on. Nicotera nel novembre 1877, nella quale, esposti tutti gli inconvenienti che si

lamentano e messe in rilievo le inosservanze della legge per parte di parecchie migliaia di Opere Pie, si conclude che, senza una radicale riforma, il governo si sente impotente a riparare al male. E così anche l'onorevole Commissione soprammentata, spettatrice degli stessi mali, non ha creduto poter consigliare al governo altro provvedimento che quello di presentare una legge nuova. Ebbene a noi non pare troppo giustificata tale rassegnazione alla manifesta e quasi generale inosservanza di una legge dello Stato, quando la legge stessa dà alle autorità governative mezzi potentissimi per chiamare a dovere i recalcitranti. Se dall'esame dei bilanci delle Opere Pie che debbono inviarsi anno per anno al prefetto si vede che non è curato e rispettato il fine della loro istituzione, non potrebbe il prefetto richiamare l'amministrazione a far meglio, con la minaccia di uno scioglimento? Non può il prefetto spedire, a carico degli amministratori, speciali delegati a riparare le omissioni che si lamentano?

Si supponga che per ogni provincia si sappia che il tale o tal'altro amministratore è stato obbligato a riparare di propria tasca al danno causato con la sua inerzia o malversazione all'Opera Pia da lui amministrata, e poi si dica se il riordinamento amministrativo delle opere pie non si otterrebbe gradatamente da per sé senza bisogno di radicali riforme. E sia pure com'è vero, che in qualche parte la legge del 3 agosto 1862 sia difettosa, come ad esempio per quel che riguarda i bilanci, non si potrebbe intanto dal Governo proporre una leggina, come la chiamerebbe l'onorevole Depretis, per modificazione a qualche articolo della legge fondamentale senza ricorrere per ora a riforme radicali e difficili ad essere studiate ed approvate? Davvero che a noi non sembra che ci sia proprio bisogno di tante statistiche, di inchieste, di studi speciali, per sapere ormai quello che sanno tutti, e per rimediare in grandissima parte agli inconvenienti che si lamentano.

La questione, che a proposito di questo argomento venne più delle altre toccata nelle accennate discussioni della Camera, si fu naturalmente quella della tutela delle opere pie, che è quella che per la prima si impone a chi si occupa di questa materia e sulla quale ci permettiamo qualche osservazione particolare. È quasi generale la opinione, ed i fatti sembrano giustificarla, che la tutela delle opere pie affidata come lo è oggi alle Deputazioni provinciali, riesca presso ch'è inefficace. E di qui viene quasi unanime la proposta di togliere cotesto incarico alle Deputazioni provinciali per affidarlo, o ai Consigli di Prefettura, come vorrebbe l'onorevole Depretis, o a speciali Commissioni circondariali, come proporrebbe l'onorevole Lanza, o ai Consigli provinciali di beneficenza presieduti dal Prefetto e composti di elementi elettivi e governativi, come venne progettato nel congresso tenuto in Napoli nel marzo 1879. Non è certo nostra intenzione, nè ce ne sentiremmo capaci, di trattare qui a fondo il tema della tutela e vigilanza delle opere pie, tema importantissimo perchè, qualunque sieno le leggi che le governi, esse non potrebbero far buona prova, se non si trova chi sappia farle osservare. Però ci pare un po' troppo precipitato il giudizio su cotesta asserita inettezza delle Deputazioni provinciali all'incarico di tutrici delle opere pie, e cotesta opinione nasce in noi dal considerare che attualmente l'azione tutoria

delle Deputazioni viene tanto paralizzata e dimezzata dall'ingerenza dell'autorità prefettizia e dall'obbligo per molte di servirsi dell'aiuto della burocrazia governativa, che non può sapersi davvero come esse riuscirebbero in tale incarico se fossero lasciate libere e sole nell'esercizio della tutela. Molti forse ignorano o dimenticano a che infine si riduca nel fatto, e per la maggior parte delle provincie del regno, questa tutela sulle opere pie, che la lettera della legge 3 agosto 1862 affida alle Deputazioni provinciali. Le opere pie, se pur fanno il loro bilancio preventivo, non lo mandano alla Deputazione, ma al Prefetto, e siccome cotesto bilancio, non è soggetto ad approvazione, salvi casi speciali, così nessuno lo guarda, e viene messo a giacere negli scaffali dell'archivio di Prefettura; ecco dunque tolta all'autorità tutoria la occasione più favorevole di spiegare la sua azione, richiamando cioè in tempo debito gli amministratori al rispetto del fine speciale della pia istituzione. La Deputazione non ha vesti alcune per costatare se gli inventarii sono al corrente, se i cassieri sono in regola, se si rispetta il bilancio preventivo; può solo essere richiamata a dare la sua approvazione per alcuni deliberati speciali che interessino la sostanza del patrimonio dell'opera pia; ma se poi cotesti deliberati non sono presentati alla loro sanzione, cosa ne fanno i deputati provinciali? Cotesta autorità dovrebbe spiegarsi massimamente quando si tratta dei rendiconti, ma anche senza considerare che le spese in essi segnate, anche se abusive, hanno già avuta la loro sanzione legale col bilancio, occorre riflettere che della revisione di cotesti conti si incaricano ordinariamente gli impiegati di Prefettura i quali, carichi di tante altre incombenze, si limitano giù per su a riscontrare se le cifre segnate vanno d'accordo con le quitanze, senza occuparsi di mettere sott'occhio ai deputati provinciali gli abusi che si nascondono sotto quelle cifre, senza rilevare il conto morale, senza esporre la situazione finanziaria dell'ente. È egli credibile che queste revisioni di conti possano poi riuscire feconde di buoni risultati? E poi se le opere pie trascurano di inviare i loro conti, se cotesti conti, benchè compilati e trasmessi, giacciono a centinaia negli scaffali di Prefettura, senza revisione, cosa ne fanno i deputati provinciali? Essendo dunque così limitata e dimezzata l'autorità tutoria delle Deputazioni, non si può davvero, senza avventatezza, sentenziare che esse non sono buone tutrici; si provi dapprima ad affidare loro piena ed intera cotesta tutela, sia per i bilanci come per i conti, e per qualunque altro atto di amministrazione, lasciandole libere di servirsi di impiegati proprii, e dopo questo esperimento potrà dirsi se convenga lasciar loro cotesto incarico, o se debbano cercarsi altri tutori. Oggi i tutori sono troppi e, come diceva l'onorevole De Renzis, una tale molteplicità di vigilanze e di tutele riesce come la molteplicità dei medici intorno al letto di un ammalato. Ad ogni modo, provato pure che la tutela della Deputazione non fosse efficace, crederemmo affatto inopportuna, come dichiarava l'onorevole De Renzis, la proposta dell'onorevole Depretis, di affidare cioè cotesto incarico ai Consigli di Prefettura. Le cose rimarrebbero tali quali e non ci sarebbe altra differenza che questa, cioè che i conti invece di approvarsi dalle Deputazioni si approverebbero dai Consiglieri, i quali, carichi già di altre incombenze e più inchinevoli a

fidarsi del lavoro dei loro impiegati di quel che non sia oggi la Deputazione, limiterebbero la loro ingerenza alla sottoscrizione del verbale di approvazione del conto, come fanno oggi quasi sempre per i conti dei Comuni.

Gioverà essa a qualche cosa di buono tutta questa discussione sull'andamento delle nostre opere pie? Speriamo di sì, e che non sia dimenticata dal Governo come tante altre che l'hanno preceduta. Non chiediamo l'impossibile, non chiediamo che il Governo e il Parlamento si carichino di una fatica straordinaria; ci basta che il primo faccia eseguire le leggi quali sono, e che il secondo con qualche modificazione, lieve e facile nella forma, ma importantissima nella sostanza, alla legge attuale sulle opere pie, metta l'autorità che deve tutelarle, in grado di raggiungere il fine che la legge stessa si era proposta.

### LA REPUBBLICA ORIENTALE DELL'URUGUAY

Le nostre giovani figlie d'oltremare cominciano a darci dei punti in ogni cosa, anche nell'arte di conoscere se stesse. Questo diciamo a proposito di una recente pubblicazione del signor Adolfo Vaillant<sup>1</sup>) direttore, e potrebbe dirsi creatore, della statistica dell'Uruguay, che ci rappresenta al vivo i tratti più prominenti di questa interessante repubblica.

Già nel numero 288 di questo giornale il professore Jacopo Virgilio espose alcuni dati che riassumevano i primi frutti dell'opera, a cui il sig. Vaillant si è accinto con raro amore e intelligenza squisita; ed ora questo libro, di cui parliamo, li pubblica per disteso, e ci fa vivamente desiderare l'annuario statistico, promesso nella prefazione, e che per copia ed esattezza di notizie riuscirà certamente un modello.

L'articolo del prof. Virgilio accenna appena fuggacemente al movimento della popolazione, e il signor Vaillant ci offre intorno ad esso nel suo volume uno studio così largo e diligente, che crediamo di doverne qui riprodurre i dati principali; avvertendo però, come questi, riferendosi agli anni anteriori alla istituzione recentissima dei registri di Stato civile, non hanno tutta la precisione desiderabile.

Gli abitanti, che secondo il censimento del 1860 salivano a 221 mila si calcolano cresciuti a circa 470 mila nel 1878; e a questo aumento straordinario fa riscontro quello del movimento della popolazione.

Difatti si ebbero:

Matrimoni — media del periodo 1868-71, in Montevideo 767; nella campagna 1,249, in totale 2,016 — media del periodo 1873-77, in Montevideo 985, nella campagna 2,164, in totale 3,149.

Nati — media del periodo 1868-71, in Montevideo 3,937, nella campagna 11,297, in totale 15,234 — media del periodo 1873-77, in Montevideo 5,132 nella campagna 14,051, in totale 19,183.

Nati illegittimi, per cento nati, in Montevideo 6,25 nella campagna 26,26, in totale 21,21.

<sup>1</sup> Datos y Cuadros Estadísticos correspondientes al año 1878 — Montevideo, 1880,

Sesso dei nati, per ogni cento, 50, 38 maschi, e 49, 62 femmine.

Morti in Montevideo — media del periodo 1860-64, 1955 — 1865-69, 3615 — 1870-74, 3610 — 1875-78, 3192.

Morti di vajuolo nel periodo 1865-78, 3168 — di colera (anno 1868), 2200 — di febbre gialla (anni 1873, 74, 78), 506, in tutto 5874, media annua 419. Il vajuolo ha infierito specialmente nel 1871 con 1277 morti, e la febbre gialla nel 1873 con 329. Il colera ha infierito specialmente sulla razza di colore, che invece è quasi esente dalla febbre gialla.

Questa razza che già per se è minima nell'Uruguay, diminuisce continuamente e tende a sparire.

La tisi polmonare, secondo un accurato studio del dottor Rappaz sulle cause di morte, produce da sola in Montevideo il 14,30 per 0,0, in media, delle morti, proporzione alquanto superiore a quella di Buenos-Ayres (13 0,0) e alquanto inferiore a quella di Rio Janeiro (15,49 0,0). La tisi ha veemenza maggiore sulle persone da 20 a 30 anni, ragione non ultima per cui sono colpiti molto più gli stranieri che i nazionali.

Il numero dei morti maschi è molto maggiore che quello delle femmine, in causa della immigrazione composta massimamente di maschi. In media sopra cento morti si hanno da 35 a 40 femmine per 65 a 60 maschi. Anche i bambini, essendo numerosissimi, presentano un largo contingente di mortalità. Sopra cento morti, 25,36 sono bambini sotto l'anno, e 19,28 fra 1 e 5.

Paragonando il movimento della popolazione di Montevideo con quello dei paesi europei, si riesce a questi risultati:

#### Per mille abitanti

	Nati	Matrimoni	Morti
Belgio. . . .	32.1	7.5	26.2
Francia . . .	25.8	8.0	24.9
Inghilterra . .	35.5	8.4	22.3
Italia . . . .	37.1	7.6	29.4
Prussia . . . .	38.6	8.9	26.5
Spagna . . . .	35.7	7.9	.....
Svizzera . . . .	30.6	7.6	26.9
Montevideo . .	43.7	8.8	27.8

#### Proporzione percentuale dei nati e dei morti

	Nati	Morti	Eccedenza dei nati sui morti
Svizzera. . . .	54.30	45.70	8.60
Francia . . . .	54.37	45.63	8.74
Italia. . . . .	55.12	44.88	10.24
Belgio . . . . .	57.33	42.67	14.66
Prussia . . . . .	58.72	41.28	17.44
Svezia e Norvegia	61.68	58.39	23.36
Montevideo. . .	60.45	39.57	20.86

Sulla base della mortalità il signor Vaillant, in mancanza di un censimento generale recente, aveva calcolato la popolazione di Montevideo in 111,500 nel 1878. Nell'ottobre di quell'anno un censimento parziale dei minori di 15 anni fatto per costatarne la frequenza alle scuole, diede la cifra di 36,122 individui, di cui 18,443 maschi e 17,679 femmine. Rifacendo il calcolo su questa nuova base, nel presupposto molto attendibile che gli individui da 0 a 15 anni rappresentino il terzo della popolazione totale, il signor Vaillant trovò una cifra non molto diversa, cioè 108,366, di cui 55,358 maschi e 53,037 fem-

mine. Questa proporzione, peraltro, dei due sessi, è molto lontana da quella che ci presentano le morti, e non si accorda col fatto che veramente tra gli immigranti sovrabbondano i maschi adulti, per cui nella popolazione di Montevideo debbono necessariamente trovarsi molto più maschi che femmine. A voler calcolare la proporzione dei sessi è pertanto preferibile il dato della mortalità. Supposto che il grado di questa sia, come è pressapoco generalmente, eguale nei due sessi, i 108,366 abitanti di Montevideo consterebbero di 63,903 maschi e 44,463 femmine.

Dal libro del signor Vaillant la Repubblica dell'Uruguay apparisce bensì la più piccola, ma la più ricca e la meglio ordinata di tutte quelle dell'America latina. L'Uruguay gode infatti di una invidiabile prosperità, che viene ora crescendo rapidamente grazie a un governo saggio e animato da una operosità senza pari. È veramente mirabile il nuovo impulso ch'esso diede a ogni ramo della pubblica amministrazione e della vita sociale, la quantità delle grandi opere compiute in breve spazio di tempo. Per dire soltanto le principali, fonda l'università di Montevideo e una scuola d'arti e mestieri, moltiplica le scuole primarie gratuite, crea un'officina statistica attivissima, istituisce i registri di Stato Civile, scema di un quarto i dazi di esportazione, e della metà quelli di importazione, inaugurando il libero scambio, ammortizza gradatamente la carta dello Stato, introduce un nuovo sistema di monete a base decimale, regola la circolazione monetaria, e riordina le finanze riducendo le imposte.

Gli effetti di un regime così illuminato e zelante del pubblico bene, non si faranno lungamente aspettare in un paese dove tutto risplende di robusta giovinezza. La popolazione raddoppiata in 18 anni, i matrimoni più frequenti, le nascite più numerose, la mortalità ad onta dei flagelli epidemici più moderata che da noi, il commercio esteso e fiorente con larga esportazione, specialmente di animali e di carni, eccedente di 1/10 la importazione, le produzioni abbondanti, copiosissimo il bestiame (44 capi per abitante), la proprietà scompartita, i poveri rari, la finanza bilanciata con un leggero avanzo di entrata, le imposte relativamente poche, semplici e miti; tale è il bel quadro che ci presenta il libro del signor Vaillant, e ci fa pensare a quello che potrà essere fra cinquanta, fra cento anni questa Repubblica, situata nella più bella parte di America, grande due terzi dell'Italia, con un suolo magnificamente produttivo, o che coltivato com'è ora soltanto nella sua novantesima parte, produce oltre un milione di ettolitri di frumento; e 650 mila di maiz, senza il resto, e basta a nutrire mezzo milione di abitanti.

L'Italia nostra tien volti continuamente gli sguardi alla lontana America, e segue con vivo interesse e compiacenza quasi materna lo svolgersi di questa giovane vita che riceve dalla sua così generoso alimento, e gliene dà e promette tanto di ricambio.

Ivi è insieme una nuova patria e un ampio mercato aperto alla attività degli italiani; ed è sperabile che in avvenire al gran numero dei nostri concittadini colà residenti, maggiore di quello di ogni altra nazione, corrisponda in egual misura la entità del nostro commercio, che attualmente si limita nell'Uruguay a circa 1 milione 200 mila piastre, e

rappresenta appena un trentesimo del commercio totale della Repubblica.

L'Italia ha ragione di compiacersi anche di un'altra cosa, di vedere cioè, il Sud-America avviarsi a gareggiare col Nord, e render bugiarda la vecchia asserzione che l'energia e l'operosità siano un privilegio negato alla schiatta latina; provando invece una volta di più come le istituzioni abbiano sulla fortuna dei popoli una influenza ben più certa e più decisiva che le differenze di razza.

## PROGETTO DI LEGGE SULLE FERROVIE ECONOMICHE E TRAMVIE

Da qualche tempo sentivasi il bisogno di veder regolata con legge speciale la concessione delle ferrovie economiche e soprattutto delle tramvie. Le ordinarie linee di vie ferrate richiedono molto dispendio di primo impianto ed assorbono colle spese di esercizio la massima parte del provento lordo, anzi lo superano, ove non godano d'un traffico annuo superiore alle 6 od 8 mila lire per kilom. Onde deriva che moltissime località sarebbero da escludere dal movimento ferroviario se non si provvedesse a congiungerle con ferrovie economiche o con tramvie alle strade ferrate di grande comunicazione. E ciò che si sta effettivamente eseguendo, con maggior o minor lena, in molti punti dello Stato. Per la mancanza di una legge che regolasse questa specie di viabilità, intermedia fralle rotabili e le ferrovie normali, la Camera ed ancora il congresso degli ingegneri, tenutosi a Napoli nello scorso anno, votavano degli ordini del giorno diretti ad ottenere dal ministero dei lavori pubblici siffatto provvedimento. Il progetto che qui appresso pubblichiamo soddisfa a questo bisogno. L'importanza dell'argomento relativamente allo sviluppo economico del nostro Stato ci induce a non porre indugio a fare, intanto, alcune osservazioni su di esso.

È d'uopo ben intendere quale sia la differenza essenziale fra ferrovia economica e tramvia, quando il tramvia venga esercitato con trazione a vapore; trazione che, per le linee di qualche estensione, va sostituendosi ovunque a quella con cavalli. Essa differenza consiste in ciò che il tramvia non ha sede esclusiva, come la ferrovia: ma l'ha comune colla strada rotabile su di cui in tutto o quasi tutto il suo percorso viene collocato; mentre, per lo contrario, una ferrovia, anche posta su d'una strada comune preesistente, ha sede sua propria che non può occuparsi col transito se non in dati punti, cioè nei passaggi a livello. Dal punto di vista economico la differenza è ancora maggiore. Difatti il tramvia a vapore ha treni lenti, e la ferrovia li ha celeri; il treno di tramvia si ferma frequentemente lungo il cammino per ricevere o deporre passeggeri, mentre quello ferroviario non si ferma che alle stazioni. Il tramvia non fa il servizio delle merci, per lo meno di merci isolate e pesanti, mentre questo è un grande incarico della ferrovia. Il tramvia ha treni frequentissimi che partono da punti centrali degli abitati; la ferrovia ha pochi treni che movonsi da delle stazioni poste comunemente all'infuori od agli estremi delle città rilevanti. Il tramvia ha delle tariffe assai basse con una sola o,

al più, due classi di viaggiatori, mentre la ferrovia, avendo dovuto sottostare a grave dispendio per l'esecuzione della linea, e delle stazioni, per organizzare un servizio a grande velocità con un materiale fisso e mobile dispendiosissimo, è costretta ad imporre tariffe maggiori. Da ciò deriva che, se una ferrovia normale ed un tramvia si facciano concorrenza, la prima sarà alquanto danneggiata dalla seconda, nonostante la maggior velocità di cui è suscettibile. Ma segue egli da ciò che debba negarsi la concessione d'un tramvia tutte le volte che per *importanza e somiglianza* di traffico faccia concorrenza ad altra strada ferrata già stabilita o solo concessa, come vuole l'articolo 12 del progetto di legge?

Che sia desiderabile che le ferrovie economiche ed anche i tramvia vengano eseguiti in direzione trasversale e non parallela alle linee attuali, è certamente vero. Che sia da vietare la concessione d'un tramvia simile a quello accennato dall'ingegnere Marchesi alla Commissione d'inchiesta ferroviaria, che per ben 55 kilom., fra Bari e Barletta, cammina a fianco della ferrovia, è anche certo. Ma potrebbe egli giustamente negarsi ad una grande città di congiungersi con altra località che gli sia prossima allorchè; o fra le due esista grande transito di persone; oppure il tramvia vada a cercare alcun paese, borgata, città abbastanza discosta dalla linea preesistente per essere assai malamente servita da questa? Il primo caso si verificherebbe, a cagion d'esempio, in un tramvia a vapore fra Napoli e Portici; il secondo si avvera fra Firenze e Prato e fra Milano e Pavia. E un fatto che le strade ferrate di questi tratti sono state e saranno danneggiate dalla concorrenza delle tramvie; ma sarebbe egli stato giusto di privare gli abitanti di Napoli, Firenze, di Milano del vantaggio che traggono o trarranno da questi tramvia? Noi crediamo che altre città potendo trovarsi in questo caso, sarebbe utile di modificare la dicitura dell'articolo 12° suindicato, nel senso che si specificasse che il divieto della concessione accadrebbe solo quando il tramvia fosse alquanto esteso, per esempio oltre a 10 kilom., congiungendo punti identici alla ferrovia, ed inoltre non toccasse alcuna località rilevante che fosse priva del vantaggio di comunicazione a rotaie. I tramvia fanno difatti concorrenza alle strade ferrate e le danneggiano, ma fanno ben maggior concorrenza a quel transito di vetture ed omnibus a cavalli, che non ha mai cessato d'esistere nelle città primarie fra queste e le borgate ben anche servite dai treni ferroviari. Ora si vuol egli creare un privilegio a prò dei fiaccherai e conduttori d'omnibus?

L'articolo 4° della legge specifica come servizio ferroviario quello che è fatto con servizio regolare di viaggiatori e merci, con orari, fermate e tariffe fisse. Ritiene inoltre come servizio di tramvia quello che, non vincolato a fermate fisse nè ad orari approvati dall'autorità competente, viene fatto con numero di treni facoltativo. Vi sono forse altre due distinzioni da includere nella legge per separare la qualifica di ferrovia economica da quella di tramvia. Noi crediamo difatti che dovrebbe vietarsi al tramvia il trasporto d'ogni merce che non sia un piccolo involto direttamente portato da una persona o uno dei cosiddetti articoli di messaggerie. Ci pare inoltre che dovrebbero, nei tramvia a vapore, proibire ogni velocità che avvicini l'esercizio del tram-

via a quello della ferrovia economica. Potrebbe, a cagion d'esempio, vietarsi al treno di tramvia di percorrere più di dieci miglia geografiche, o 18 chilometri all'ora, comprese però le fermate ed i rallentamenti. Così si provvederebbe alla sicurezza delle persone e dei veicoli che transitano, senza chiusura ed allo stesso livello del tramvia, sulla strada che gli è base. Anche l'art. 11 del progetto sembra da modificare, perchè pone il concessionario del tramvia alla mercè del proprietario della strada, il quale può, a piacimento e senza indennità, interrompere, per tempo indeterminato, il servizio del tramvia stesso.

Ma qui per ora facciamo punto per lasciare luogo al testo del progetto di legge.

Art. 1. Le ferrovie economiche e le tramvie, che si costruiscono da privati senza sussidio dello Stato, sono soggette alle disposizioni della presente legge.

Art. 2. Si può concedere di collocare rotaie o guide sul suolo delle strade pubbliche per stabilirvi un servizio speciale di locomozione.

La zona occupata da tali rotaie o guide potrà essere tanto riservata al servizio predetto, quanto libera anche al carreggio ordinario.

Nel caso di più proprietari di strade interessati nello stabilimento d'uno di tali servizi di locomozione, basterà l'approvazione dei proprietari di due terzi almeno in lunghezza delle strade da occuparsi.

Art. 3. Sono concesse per decreto reale, sulla proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, le ferrovie economiche che abbiano sede propria anche se stabilite in parte o sulla totalità del loro percorso sopra strade ordinarie, ma di cui la sede è separata dalla parte di strada riservata al carreggio, e trovasi quindi destinata esclusivamente al passaggio dei treni.

Le concessioni delle tramvie, le quali sieno stabilite, in parte o in totalità, lungo strade nazionali o lungo strade provinciali di due o più provincie, in modo però che non venga sottratta parte alcuna al carreggio degli ordinari veicoli, sono fatte per decreto del Ministro dei Lavori Pubblici.

Le concessioni di tali tramvie sono fatte dai Consigli provinciali, quando sieno stabilite in parte o in totalità lungo le strade provinciali, e dai Consigli comunali quando siano impiantate in parte o in totalità lungo strade comunali o vicinali.

Se però le tramvie percorrono le strade di due o più comuni, la concessione ne è fatta dalla Deputazione provinciale, sentiti i Consigli dei comuni interessati.

Quando una ferrovia economica compia interamente od in parte un servizio di tramvia e quando parimenti una tramvia compia un servizio di ferrovia, i singoli tronchi delle linee dovranno considerarsi in via giuridica a seconda dell'esercizio che compiono, e non a seconda delle loro modalità di costruzione.

Art. 4. Le domande di concessione devono essere accompagnate da una relazione sommaria, che indichi l'utilità pubblica e la natura delle opere, la spesa presunta, i mezzi e il tempo occorrenti per la loro esecuzione, e da un tipo contenente la descrizione dell'insieme dell'opera stessa, e le principali sue particolarità, nonchè il modo di esercizio.

Sarà considerato quale esercizio di ferrovia quello che sarà fatto con servizio regolare di viaggiatori e merci, con orari, fermate e tariffe fisse, da approvarsi nei modi e forme volute per le ferrovie ordinarie.

Sarà ritenuto quale servizio di tramvia quello che non sarà vincolato a fermate fisse, nè ad orari preventivamente approvati dall'autorità competente, ma sia fatto con numero di treni facoltativo entro i limiti e con le inerenti particolarità di servizio da determinarsi negli atti di concessione.

Art. 5. La domanda deve pubblicarsi in ciascun comune, in cui si vuole eseguire l'opera ed inserirsi per estratto nel bollettino degli annunci amministrativi.

Per 15 giorni dalla data della pubblicazione ed inserzione, la relazione ed il tipo, di cui nell'articolo precedente debbono rimanere depositati nell'ufficio del comune dove si vuole eseguire l'opera.

Qualora l'opera tocchi il territorio di più comuni, basta il deposito della relazione e del tipo presso l'ufficio di prefettura o sotto-prefettura.

Il luogo, la durata e lo scopo del deposito debbono indicarsi nelle pubblicazioni ed inserzioni suaccennate.

Art. 6. Durante il termine stabilito coll'articolo precedente, chiunque può prendere conoscenza della relazione e dei tipi per presentare osservazioni ed opposizioni.

Chi ha inoltrata la domanda può prendere conoscenza di tali opposizioni e presentare le sue risposte.

Art. 7. Quando per l'esecuzione delle opere vi sia luogo di occupare proprietà private per espropriazione forzata, le pubblicazioni dovranno contenere anche la domanda di dichiarazione di pubblica utilità, ed essere fatte in conformità alle relative leggi.

Art. 8. Se una tramvia vuole esercitarsi con motore meccanico, questo motore dovrà essere indicato nella domanda di cui negli articoli precedenti, e non potrà applicarsi senza l'approvazione del governo, il quale prescriverà pure le norme di esercizio, in quanto interessa la pubblica sicurezza.

Art. 9. Le concessioni non possono essere fatte per un termine eccedente i cinquanta anni per le ferrovie e venti anni per le tramvie.

Le une e le altre sono vincolate al pagamento di un canone annuo nel modo e nella misura da determinarsi nell'atto di concessione, a favore del comune, della provincia, o dello Stato, secondo la categoria cui appartiene la strada, od in proporzione delle rispettive lunghezze, quando la ferrovia o la tramvia si stabilisca su strade di diverse classe.

Nell'atto medesimo sono stabiliti i modi e le condizioni della costruzione e dell'esercizio, i diritti e gli obblighi del concessionario, le tariffe pei trasporti, le penalità convenzionali pei casi di inosservanza dei patti, e la facoltà al concedente di revocare la concessione per ripetute e comprovate violazioni del contratto.

Art. 10. Le concessioni sono date per asta pubblica al minore e migliore offerente, e le offerte potranno essere fatte tanto sull'aumento del canone annuo, quanto sulla riduzione della durata della concessione, o delle tariffe massime dei trasporti di viaggiatori e di merci, secondo che verrà dichiarato nell'avviso d'asta.

Art. 11. Il concessionario di una tramvia è tenuto a sospendere l'esercizio semprechè ciò occorra per provvedere alla manutenzione e sistemazione della strada.

Deve poi il concessionario nel caso di rettificazione o deviazione della strada, trasportare il binario sul nuovo piano e lasciare libero quello della strada abbandonata.

Tali sospensioni ed interruzioni non danno diritto ad indennità o compenso ed il concessionario deve provvedere a sue spese al riordinamento della tramvia.

Art. 12. È riservato alle autorità competenti il diritto di concedere altre ferrovie o altre tramvie che si diramino da quelle concesse, o vengano ad intersecarle od a raccordarvisi.

Non si può concedere alcuna linea di ferrovia o tramvia a vapore che per importanza e simiglianza di traffico faccia concorrenza ad altra strada ferrata o tramvia, già stabilita e convenientemente esercitata od anche soltanto concessa.

In caso che altri esercenti, intendano di valersi di parte o di tutta una linea di tramvia concessa o co-

struita, i concessionari saranno obbligati di permettere tale servizio, dietro stipulazioni apposite e mediante congruo compenso da determinarsi di comune accordo, semprechè ciò non comprometta la sicurezza pubblica nel caso di esercizio a vapore.

In caso di dissenso, le condizioni, gli oneri e i compensi per l'uso promiscuo di tutta o parte d'una linea di tramvia saranno determinate dalle autorità concedenti, sentiti i rispettivi corpi tecnici consulenti.

Senza una tale stipulazione è vietato a chiunque di usufruire per un servizio pubblico o privato delle guide poste da un concessionario di ferrovia e di tramvia.

Art. 13. Dal concessionario di una ferrovia o di una tramvia si deve eseguire gratuitamente e sotto la propria responsabilità il trasporto dei dispacci delle Regie Poste, nonchè permettere la libera circolazione agli ingegneri ed altri ufficiali incaricati della sorveglianza dall'autorità concedente. Quando trattasi di ferrovie, il trasporto di persone ed oggetti per conto del Governo sarà eseguito nei modi stabiliti dall'articolo 279 della legge 20 marzo 1865, allegato 6, sui lavori pubblici.

Per l'uso ed esercizio delle linee telegrafiche, quando ne sia il caso, si daranno disposizioni negli atti di concessione.

Art. 14. L'esercizio delle tramvie e quello delle ferrovie esercitate a guisa delle tramvie, sono subordinati alla osservanza delle leggi e dei regolamenti generali o speciali sulla polizia stradale.

Per l'esercizio delle altre ferrovie contemplate dalla presente legge, sarà con speciale regolamento provveduto a garantire la pubblica sicurezza e la regolarità dell'esercizio medesimo.

A queste ferrovie e tramvie non sono applicabili le disposizioni degli articoli 211, 235, 236, 237, 238, 239, 240 e 241 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche. Nel caso però che la trazione sia fatta con macchine a vapore, se la sicurezza pubblica lo esige, il Governo potrà far sopprimere gli ammassi di materie combustibili esistenti in una zona di 10 metri a partire dalle rotaie esterne della linea.

Art. 15. Per motivi di pubblica sicurezza ed in caso di guerra il Governo può sospendere l'esercizio delle ferrovie e tramvie contemplate dalla presente legge, o assoggettarlo alla osservanza di particolari discipline, senza obbligo di pagare ai concessionari alcun compenso.

L'autorità concedente potrà dichiarare decaduta la concessione, quando il servizio venga sospeso per più di tre mesi per cause indipendenti dai susposti casi di forza maggiore.

La concessione potrà in tal caso essere accordata ad altri, previ i debiti compensi a base di stima per l'armamento e pel materiale mobile a cedere.

Art. 16. Al termine della concessione di una tramvia o di una ferrovia stabilita sopra una strada ordinaria, l'amministrazione della strada rimarrà proprietaria della ferrovia o tramvia e di tutti i suoi accessori fissi, e avrà diritto di acquistare dal concessionario a prezzo di stima tutti gli oggetti mobili, materiali e provviste occorrenti per l'esercizio.

Art. 17. Ai consorzi di provincie e comuni, che si costituiranno per le ferrovie o tramvie, contemplate nella presente legge, si applicheranno le disposizioni degli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie seconda).

Art. 18. Le disposizioni della presente legge sono estese anche alle ferrovie private, sulle quali sia permesso dal Governo il servizio pubblico, a norma dell'articolo 35 della legge 28 luglio 1879, n. 5002, in quanto tali disposizioni sono ad esse applicabili.

Art. 19. Per le ferrovie e tramvie contemplate dalla presente legge, rimangono in vigore le disposizioni della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, in quanto non vi sia stato dai precedenti articoli derogato.

## LA RIUNIONE E IL BANCHETTO ANNUALE DEL COBDEN-CLUB

La riunione solenne annuale del Cobden Club fu tenuta in Londra al *Century Club* il 26 di giugno sotto la presidenza del signor Tommaso Bayley Potter. Il segretario sig. Gowing incominciò col dar lettura del rapporto del comitato direttivo, inteso come il solito a constatare i progressi fatti dall'associazione ed i risultati ottenuti dalla sua propaganda. Esso ricordò che l'anno scorso si era sollevata in Inghilterra la questione della reciprocità e che nel Parlamento e fuori si agitavano idee contrarie alla politica del libero scambio a cui si attribuiva una delle cause principali della depressione nell'agricoltura e nel commercio. Il Club in quell'epoca si dette la massima sollecitudine di distribuire ogni sorta di pubblicazioni intese a combattere gli errori del rinascente protezionismo, e fra queste fu degna di nota un piccolo opuscolo del sig. A. Mongredien intitolato: *Il libero scambio ed il commercio inglese* » di cui sono state vendute più di trentamila copie, oltre quelle distribuite gratuitamente dal Cobden Club e che non solo è divenuto popolarissimo in Inghilterra ma è stato riprodotto in varie lingue di Europa. È con grande soddisfazione che il Comitato può congratularsi del rapido declinare dell'agitazione protezionista; dovuto in gran parte senza dubbio al principio di risveglio manifestatosi nell'attività commerciale, ma in certa misura ancora agli sforzi fatti dagli amici del libero scambio.

Il Club ha osservato anco con gioia i passi che sono stati fatti recentemente dal governo inglese e da quello francese in vista del rinnovamento del trattato di commercio che fu negoziato da Cobden venti anni or sono ed i cui splendidi risultati avrebbero meglio educato le menti al senso dei vantaggi dell'estensione dei principii del libero scambio, se non fossero stati gli eventi, il cui corso ha disturbato la Francia in questi ultimi anni e che non permettono adesso di sperare che quel trattato venga nuovamente stipulato sopra basi molto più larghe di quelle che furono stabilite la prima volta. L'adozione della politica protezionista per parte del governo della Germania ha contribuito ad accrescere considerevolmente in quel paese l'attività dei difensori del libero scambio. In America è probabile che un grande argine al sistema protettivo sia posto dall'enorme accrescimento dell'esportazione di derrate alimentari. Il signor Potter visitò nell'autunno dell'anno scorso gli Stati Uniti ed il Canada e le sue conversazioni con gli uomini di Stato e col fiore della cittadinanza lo convinsero che se l'adozione del libero scambio per parte del governo non può esser considerata per ora come un avvenimento imminente, vi sono buone ragioni per aspettarsi una grande modificazione delle tariffe esistenti in favore di un'estensione dei traffici internazionali. Egli fu impressionato dal gran numero di intelligenti ed entusiastici fautori del libero scambio che possiede l'America. Il Club fa circolare adesso in quel paese un altro libro del Mongredien: *Il coltivatore nell'America occidentale* inteso a spiegare gli enormi svantaggi di cui soffrono gli agricoltori; come produttori di sostanze alimentari, dai gravi pesi imposti su di essi dalla tariffa americana.

Nel rapporto dell'anno scorso fu annunciato che era stata nominata una commissione per preparare

la pubblicazione di un'opera originale sopra *Gli effetti della protezione nei principali paesi del mondo e la questione del libero scambio fra l'Inghilterra e le sue colonie*. Per altro in vista della ancor più vitale importanza della questione di una riforma nelle leggi sulla successione, l'affitto, l'occupazione e la trasmissione del suolo fu invitata quella commissione a rivolgere dapprima i suoi studi intorno a quell'argomento ed il signor Giorgio Brodrick è stato pregato di preparare un volume sopra la storia, le caratteristiche e le proposte riforme della proprietà territoriale in Inghilterra, volume che potrà esser pubblicato prima della fine dell'anno corrente.

La soppressione delle restrizioni all'importazione del bestiame e l'unificazione del sistema dei pesi e delle misure e di quello monetaria sono pure stati argomenti a cui il Comitato ha rivolto la sua attenzione. Come un mezzo per preparare la nazione all'adozione di un sistema internazionale di monete, di pesi e di misure si è incaricato il Mundella deputato al Parlamento di studiare se convenisse ristabilire nelle scuole elementari l'insegnamento dei principii del sistema metrico decimale che vi fu soppresso nel 1874.

La relazione si diffonde a parlare dei consueti concorsi aperti dal Cobden Club per gli alunni delle università d'Oxford e di Cambridge; il primo intorno all'*importanza dell'economia politica per il genere umano*, e il secondo sull'*influenza dei progressi industriali nel saggio dei profitti storicamente e praticamente considerata*. Accenna quindi ai vari premi ed alle medaglie conferite dal Club ed alle opere da esso acquistate e distribuite fra cui notiamo le due sovraccitate del Mongredien l'una in numero di 42,500 e l'altra di 23,000 esemplari.

Un gran numero di nuovi membri sono stati eletti durante l'anno trascorso. Il Club consiste adesso di più di 500 soci paganti e di circa 300 onorari. Dei primi circa 200 sono membri del Parlamento. Fra i nuovi membri onorari recentemente eletti notiamo per l'Italia il prof. Luigi Cossa.

Il presidente nel proporre l'approvazione della relazione espresse la sua fiducia in un più rapido progresso negli anni avvenire dei principii proclamati da Cobden, perchè essi riceveranno d'ora innanzi l'appoggio di un ministero che si identifica strettamente con tutto ciò che è ad essi connesso tanto nel campo economico quanto in quello politico. Di quattordici membri dell'attuale gabinetto dodici sono altresì membri del Cobden Club e molti hanno presieduto ai banchetti dati negli ultimi anni. L'azione della Società deve per altro espandersi al di fuori del Regno Unito sopra tutto il mondo. I liberi scambisti veggono con piacere la proposta abolizione della tassa sull'orzo inconciliabile con i principii da essi sostenuti. Alla riforma delle legge sulla proprietà territoriale hanno preso sempre un vivissimo interesse e questa grande questione non tarderà molto ad esser presa in seria considerazione dal Gladstone.

Dopo di avere espresso i sensi di soddisfazione e di speranza destata dalla presenza in Londra del nuovo ambasciatore francese sig. Challemel Lacour, il presidente parlò del suo recente viaggio in America. Trovò quivi una banda compatta di protezionisti che ha in questo momento una grande preponderanza nelle sfere governative. Ma vi sono indizi tendenti a dimostrare che la loro influenza va declinando. A Boston e negli Stati orientali uomini

tuttora legati personalmente con loro vanno dichiarando che il sistema protettivo in America dovrà essere ad ogni costo modificato. Il Club ha creduto che fosse giunto il momento opportuno d'inculcare i propri principii presso coloro che sono maggiormente interessati alla questione del libero scambio, cioè presso i coltivatori del suolo. Quando si vede che i sette ottavi delle esportazioni americane nel 1878 sono costituite dai prodotti del suolo (articoli di alimentazione, cotone, olio minerale, oro, argento, ecc.) e solo un ottavo è rappresentato dai prodotti manufatti si scorge che vi è un campo immenso dove i semi gettati potranno produrre frutti rigogliosi; a pochi può far ombra l'applicazione dei nostri principii, molti invece sono in grado di trarne largo vantaggio. Il sig. Potter fu gradevolmente impressionato dei sentimenti cordiali esistenti nel cuore degli americani verso la nazione dell'antica madre patria ed è certo che se il commercio dei due paesi viene assiso sopra basi più solide l'amicizia fra le due nazioni può avere un'immensa influenza sopra tutto il mondo. Il presidente chiuse il suo discorso rivolendo parole di rimpianto alla memoria di sir Richard Baxter, tesoriere del Club, morto nell'anno scorso, che tanto fece per il successo dell'opera da esso intrapresa.

In quella stessa riunione vari altri oratori parlarono per congratularsi del cambiamento avvenuto nell'indirizzo politico del paese, per combattere una corrente di opinione diretta a rimpicciolire l'opera del club e per affermare che in nessun periodo della storia di esso erano stati fatti sforzi più energici di quelli fatti durante gli ultimi dodici mesi. Si parlò anco del trattato con la Francia e della riduzione del dazio sui vini ed il sig. Rylands scagionò il governo che facendo dipendere queste riduzioni dall'assenso della Francia alla stipulazione del trattato viene accusato da alcuni di deviare dal retto sentiero dei principii libero scambisti, i quali esigerebbero che le riduzioni dei dazi fossero fatte quando le condizioni fiscali lo consentono, indipendentemente da qualunque compenso che potesse spersene dal regime doganale di altre nazioni. Bisogna pensare, egli disse che si tratta di assistere in Francia i partiti che simpatizzano con noi e che sono essi stessi ansiosi di avvicinarsi più che sia possibile ai principii del libero scambio. Vi è una intiera classe di persone che possono schierarsi sotto la bandiera del progresso economico se s'inducono mediante concessioni ad esse offerte ad insistere presso il governo francese affinché accordi alla sua volta nuove concessioni in compenso di quelle. Agendo in un senso puramente unilaterale bisognerebbe rinunziarci al concorso di questa parte importante del pubblico la cui cooperazione può essere preziosa per il progresso delle idee liberali.

Il 10 di luglio fu tenuto a Greenwich il banchetto annuale del Cobden Club a cui assistevano da 3 a 400 persone. Presiedeva il conte Spencer il quale al levare delle mense si alzò per proporre un brindisi alla *prosperità del Cobden Club*. Io sento di poter congratularmi con questa numerosissima riunione, egli disse, perciò che è avvenuto da pochi anni a questa parte. Il nostro paese ha attraversato un periodo di crudele depressione, tanto negli interessi manifatturieri quanto in quelli agricoli e nessun grido potente si è elevato per un ritorno alla protezione. È vero che si sono riaccese

delle velleità tenebrose sotto le domande di reciprocità, la quale è in sostanza una protezione mascherata; ma è vero altresì che il colpo mortale a queste pretese fu dato da Lord Beaconsfield quello stesso che un giorno era l'avversario giurato del libero scambio ed il campione del protezionismo. Nessun uomo politico eminente adottò nelle recenti elezioni la bandiera della protezione o della reciprocità; quei pochi manifatturieri che vi si attentarono non trovarono largo appoggio nemmeno nel loro proprio partito. Parlando del libro del Mongredien sopra i coltivatori dell'America, lo Spencer osservò come l'autore dimostrò che i coltivatori delle regioni occidentali sono costretti a pagare 400,000,000 di dollari l'anno, più di quello che attualmente dovrebbero pagare e ciò unicamente con lo scopo di proteggere i fabbricanti delle regioni orientali. Nel comprare le masserizie e gli utensili ad essi necessari devono pagarli ad un prezzo elevatissimo. Ciò invece di aver promosso il benessere delle manifatture ha posto queste in tal situazione che hanno sofferto della depressione commerciale assai più che non abbiano sofferto le manifatture in qualunque altro paese del mondo. Mentre dal 1860 al 1878 è andato sempre crescendo l'esportazione degli articoli manufatti di cotone dall'Inghilterra e l'aumento ascende a 60,000,000 di dollari, l'aumento delle esportazioni americane di questi articoli non è stato che di mezzo milione di dollari. Queste cifre dimostrano che per ciò che concerne l'esplicazione del commercio di esportazione gli americani avendo alle loro porte la materia prima e con la protezione naturale dell'Atlantico rimangono molto addietro all'Inghilterra. Il numero dei fallimenti nelle manifatture della regione orientale durante il quinquennio compiuto col 1877 e 1878 era maggiore del doppio di quello del quinquennio precedente. Seicentomila persone sono state costrette ad emigrare dagli Stati dell'Est a quelli dell'Ovest per la depressione che ha regnato nei primi. Questo è il quadro di un paese in cui la protezione è spinta ad un alto grado d'intensità. È sperabile che, aiutati dai distinti economisti del loro paese, gli Stati Uniti scorderanno l'errore della loro condotta e adotteranno il libero scambio.

Dopo aver parlato dell'abolizione della tassa sul Porzo e della importante restrizione tolta per tal modo all'agricoltura, lo Spencer scese a parlare del trattato di commercio con la Francia. Cobden nel negoziare con grande abilità il trattato del 1860 sapeva che il promuovere le relazioni commerciali con quel paese avrebbe avuto maggiori risultati di qualunque alleanza per combattere un comune nemico. Le sue previsioni sono state intieramente realizzate. I sentimenti cordiali fra le due nazioni crescono ogni giorno e le relazioni commerciali aumentano di pari passo. L'oratore parlò quindi molto a lungo della politica estera dell'Inghilterra e della sua politica coloniale, delineando le vedute del presente gabinetto di cui egli è uno dei membri più autorevoli. Tocò quindi della questione della proprietà territoriale, mostrando come da trent'anni a questa parte siavi stato in parlamento un movimento continuo e molto accentuato verso le riforme. Molte misure sono state adottate per togliere alla proprietà ed all'agricoltura i vincoli innumerevoli che le circondavano un tempo, e le necessità dell'agricoltura si son fatte talmente sentire nelle sfere



legislative che anco il partito conservatore era pronto a far fare nuovi passi a quella riforma. Al governo attuale sta a cuore di studiare i mezzi per dare un carattere di unità alla legislazione inglese sulla proprietà fondiaria e di trovare un sistema atto a rendere semplici e pronti i trasferimenti del suolo. Il presidente chiude il suo dire alludendo ai principi di libertà e di tolleranza religiosa il cui sentimento è pur necessario di promuovere e di diffondere in Inghilterra.

Il sig. Herbert Gladstone figlio del primo ministro rivolse un saluto agli ospiti stranieri fra cui primeggiavano l'ambasciatore francese ed il sig. de Lesseps.

Dopo di ciò il sig. Challemel Lacour ambasciatore francese si alzò per rispondere alle parole lusinghiere che da molte parti gli erano state dirette. Egli ricordò le riserve che gli venivano imposte dal suo carattere ufficiale, le quali per altro non lo imbarazzavano punto nell'esprimere la sua più larga simpatia all'opera del Cobden Club, perchè la divisa che esso tiene alta e che si riassume nelle parole *libero scambio pace e benevolenza fra le nazioni* può essere professata altamente senza allarmare gl'interessi più sensitivi.

Ricordò le difficoltà che si frapponavano ad una pronta attuazione dei principi che tutti hanno a cuore e la necessità di contentarsi di mezzi termini e di espedienti di transizione che soddisfacciano gli interessi di tutti e tengano conto del terreno su cui è necessario di operare. Il successo che è lecito e ragionevole di aspettarsi è che vengano ristretti i legami fra la Francia e l'Inghilterra, due paesi che durante i 40 anni del memorabile regno della regina Vittoria sono divenuti più che mai una grande scuola di libertà, d'intelligenza e di politica internazionale.

Il sig. de Lesseps parlò pure in mezzo agli applausi dicendo che Cobden nonostante l'opposizione di tutta l'Inghilterra si era sempre mostrato favorevole al canale di Suez, da cui l'Inghilterra ricava adesso i principali vantaggi. Riguardo poi al progetto del Canale di Panama, egli espresse la sua opinione che oramai potesse quasi considerarsi come un fatto compiuto.

Dopo il consueto scambio di cortesie ed un brindisi rivolto al presidente la riunione si soiolse.

## ESPERIENZA DELLE STRADE FERRATE DELLO STATO nel Belgio

[Relazione alla Camera del signor A. Le Hardy de Beaulieu, presidente della Società degli Ingegneri — Lettera al presidente della Società degli Ingegneri].

Signore e caro presidente; gli uomini che si sono dato pensiero degli affari del loro paese ed ai quali la questione delle strade ferrate, causa legittime preoccupazioni, hanno raccolto, con un vivo interesse, le giustissime parole che avete pronunziato alla seduta di apertura della Società degli Ingegneri civili.

Mettendo in rilievo le osservazioni che la vostra esperienza vi permetteva di presentare sull'esercizio

delle strade ferrate, avete dimostrato, con una autorità indiscutibile, le spiacevoli conseguenze che porta con sè il monopolio, nelle mani dello Stato, della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate.

Ogni giorno si aggiungono, alle serie considerazioni che si sono fatte valere fino ad ora per condannare e respingere l'intervento dello Stato, validi argomenti in favore della iniziativa privata.

E così che un nuovo elemento, di considerevole interesse, si introduce oggi nella disputa, con tutta l'energia di un documento straniero.

La relazione del signor Le Hardy de Beaulieu alla Camera dei rappresentanti del Belgio, sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1880, getta, infatti, una viva luce sull'esercizio delle strade ferrate fatto dallo Stato.

Questo sistema di esercizio è applicato da molto tempo nel Belgio. Per conseguenza si è potuto apprezzarne nella pratica i vantaggi e gli inconvenienti. È il giudizio dell'esperienza quello che ha pronunziato il signor Le Hardy de Beaulieu, in nome della Commissione del bilancio.

Questa relazione meriterebbe di essere riprodotta per intero, ma, oltre occuparsi dell'insieme del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, essa contiene, nella parte speciale delle strade ferrate, un certo numero di indicazioni che non hanno che un interesse locale.

Mi sono contentato d'estrarne solamente i passi, d'altra parte abbastanza numerosi, che si riferiscono a questioni generali e nei quali si possono attingere informazioni pratiche.

Permettetemi, signore e caro presidente, di segnalarveli.

Fino dalle prime pagine, il signor Le Hardy de Beaulieu fa notare che « il bilancio del Ministero dei lavori pubblici rassomiglia solo per qualche punto ai bilanci degli altri Ministeri. Quest'ultimi sono stabiliti su basi quasi fisse, fondate su leggi e regolamenti poco variabili per loro natura e sui quali la volontà dei ministri o della amministrazione non può avere che una lontana autorità... »

« Ne risulta che si può prevedere la spesa dei diversi Ministeri e, per conseguenza, prepararne il bilancio molto tempo avanti.

« Non è lo stesso per il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, dacchè alla parte amministrativa si è aggiunto un esercizio commerciale che ogni giorno prende considerevole sviluppo e i di cui progressi, come i tempi di crisi e di regresso, sono assolutamente indipendenti dalla volontà, dall'azione o dalla previsione del Ministero o della sua amministrazione.

« Da questo fatto della instabilità delle spese del Ministero dei lavori pubblici, combinato e con l'incertezza degli incassi, ai quali dà luogo, risulta che il bilancio può sempre diventare, quando meno ci si aspetta, una causa di perturbazione per l'equilibrio che deve necessariamente esistere, in ogni Stato bene amministrato, fra gl'incassi e le spese. »

Il signor Le Hardy de Beaulieu dice che il timore di vedere la linea da Anversa al Reno passare nelle mani degli Orangisti, questi grossi finanzieri, la cui influenza era a questa epoca considerevole in Olanda e nel Belgio, aveva condotto il Governo a costruire ed esercitare questa linea per mezzo dei suoi propri agenti. Egli mostra così, tuttavia, che delle considerazioni d'ordine essenzialmente politico,

hanno da sole obbligato lo Stato belga a incaricarsi dell'esercizio delle sue prime strade ferrate. Motivi analoghi, si sa, lo hanno obbligato ulteriormente a respingere l'intervento della banca tedesca e delle società francesi, a riscattare il Gran Centrale belga e la linea da Bruxelles alla frontiera lussemburghese.

Dopo avere esaminato le circostanze diverse che hanno condotto il governo a persistere in questa via, il relatore richiama l'attenzione della Camera sull'immensa responsabilità che questo esercizio crea alla nazione e ricerca i mezzi con i quali si potrebbe alleviarla o sopprimerla.

Egli fa notare che tutti gli abitanti di un paese non profitano egualmente dei vantaggi diretti o indiretti che procurano le strade ferrate; che gli uni mal serviti dalle nuove vie, hanno veduto pericolarle il loro commercio e la loro industria, mentre che altri, in miglior situazione, hanno veduto accrescersi la loro prosperità senza che i benefici dell'uno possano compensare le perdite dell'altro.

« È dunque giusto, aggiunge egli, verso quelli almeno, di fare sì che mai le strade ferrate esercite divengano un carico per essi.

« Si è detto pure che i trasporti sono un servizio pubblico come la posta; li paragono non è nè esatto, nè vero. La posta serve a tutti, al medesimo prezzo, dopo la riforma postale, e tutti possono servirsene alle medesime condizioni. Se lo Stato deve i trasporti come servizio pubblico, egli li dovrebbe a tutti, a condizioni eguali.

« Ma tutto è anormale nella organizzazione dei trasporti a spese dello Stato. In una impresa particolare, vi sono coloro che corrono i rischi che amministrano, che dirigono e che sono responsabili. Infatti nessuno è responsabile, nel senso giuridico della parola, nel sistema della amministrazione dello Stato. La sola responsabilità che garantisce il paese, è quella dell'uomo politico che occupa momentaneamente il ministero dei lavori pubblici.

« Il Belgio ha avuto la fortuna di avere, fino adesso, trovato in tutti i partiti uomini capaci, intelligenti che hanno saputo sobbarcarsi a questo carico sì grave. È da sperarsi che esso sarà egualmente fortunato per l'avvenire; ma non è meno anormale, per il paese responsabile di fatto, come per il ministro responsabile di diritto, di non avere che una azione incerta, lontana, sulla vera amministrazione, che, per la sua costituzione medesima, il suo reclutamento e il suo organismo, deve necessariamente tendere a divenire abitudinaria e poco accessibile alle idee nuove, ai progressi che si producono in tutto il lavoro umano.

Resulta da ciò che le nostre strade ferrate dello Stato sono dirette, amministrate e sindacate amministrativamente, invece d'esserlo commercialmente.

Da ciò quei conflitti d'interesse col pubblico, che si traducono senza tregua in perdita di forze e di denaro.

« Da questa situazione, risulta pure questo fatto constatato, ogni giorno, su tutti i punti dei paesi serviti dalle strade ferrate dello Stato; è l'amministrazione che fa la legge al commercio ed all'industria ch'essa tratta come servitori e vassalli, secondo il caso, mentre ch'essa non è che l'agente, il mandataro del pubblico al quale pretende comandare.

« Da ciò le conseguenze diverse, spesso pregiudi-

ziosi al pubblico, e che si traducono per forza in diminuzione di traffico e d'incassi. »

Il sig. Le Hardy de Beaulieu, dopo avere riconosciuto l'impossibilità materiale in cui si trovano una commissione ed il suo relatore di verificare gli elementi di una così vasta impresa, altrimenti che per i dati che son loro forniti dalla amministrazione medesima ch'essi devono sindacare, stabilisce il difetto di concordanza che esiste fra le cifre portate dal resoconto della amministrazione e la situazione data dal Tesoro, al 31 dicembre 1878, e constata una differenza di più di 88 milioni fra le due contabilità. Egli paragona insieme i risultati dell'amministrazione delle strade ferrate belghe con i risultati attinti dai resoconti d'impresе straniere, la di cui amministrazione risponde quasi a quella delle strade belghe, e mostra con questo paragone che gli 811 chilometri di strade ferrate e le loro dipendenze costruite dallo Stato belga, sono costati in media franchi 580,000 per chilometro, non compreso il materiale mobile di un valore medio di 75,350 fr.

Riavvicinando queste cifre a quelle date dalle linee inglesi, il Nord e l'Est francesi; il sig. Le Hardy de Beaulieu riconosce che la rete belga è costata quanto le linee inglesi, molto meglio stabilite, molto meglio combinate, e che è costata molto più cara delle strade francesi del Nord e dell'Est.

Paragonando in seguito i prodotti dei trasporti, in viaggiatori e mercanzie, su queste medesime linee, e le spese generali di esercizio, se ne cava da una parte l'inferiorità dell'incasso chilometrico delle strade dello Stato belga, e dall'altra l'esagerazione delle loro spese.

Egli ricerca quali sono le cause di questa inferiorità, e le trova nel fatto dell'esercizio governativo.

« È evidente, dice egli, che una grande amministrazione pubblica non ha nè può avere la pieghevolezza e la libertà di andamento che convengono ad una operazione commerciale, mentre ch'è assolutamente impossibile di adattare il commercio e l'industria ai movimenti precisi e regolari che sembra talvolta voler loro imporre l'amministrazione. La prontezza del colpo d'occhio e la rapidità di esecuzione sono di prima necessità per il commercio e spesso pure per l'industria; talvolta essi preferiscono aver pagato delle forti tariffe piuttosto che essere ritardati nelle loro operazioni. Una amministrazione pubblica ed anche le compagnie private, secondo il nostro sistema di concessioni di pedaggi e di tariffe, non possono piegarsi a queste esigenze. Esse devono repartire, fra tutti, i loro servizi più esattamente che sia possibile, per quanto vi potesse essere qualcuno che fosse disposto a pagare un prezzo più alto del servizio domandato. In una parola, per i trasporti delle strade ferrate, la regola primordiale dell'offerta e della domanda non esiste ed è il timore che questa regola possa ricevere la sua applicazione, da concessionari interessati ad ottenere la più forte remunerazione possibile dei loro servizi, che ha spinto il sentimento pubblico e spinge ancora nel Belgio il governo a riprendere tutte le concessioni particolari.

« Ne risulta che, se, in seguito alle variazioni incessanti dell'offerta e della domanda nel commercio, questa cresce inopinatamente ed anche con persistenza in una parte del paese, manca il materiale per farvi fronte; se l'amministrazione volesse prender a prestito il materiale meno domandato,

ma pertanto utilizzato in un'altra sezione della rete, essa solleverebbe dei lagni e delle recriminazioni da tutte le parti. Ne segue che all'opposto di tutte le altre industrie, quella dei trasporti esercitata dallo Stato può vedere la prosperità, l'aumento di tutti gli oggetti di consumo e di tutti i servizi diventare la causa dei suoi *deficit* ed anche della sua rovina, se la situazione si prolunga qualche poco.

« Bisogna necessariamente rendersi conto di questa situazione per giudicare con imparzialità i diversi incidenti amministrativi che hanno, in questi ultimi tempi dato luogo a delle critiche, a delle recriminazioni spesso esagerate, tanto da parte degli interessati quanto del pubblico in generale.

« È stata lamentata la mancanza di materiale, particolarmente nei distretti carboniferi; ora, le medesime persone che si lagnavano facevano, si dice, viaggiare i vagoni delle nostre strade ferrate in Francia, in Germania od altrove. Altri reclamavano venti vagoni, non avendone bisogno che di dieci, nessuno si prestava ad aiutare l'amministrazione ad uscire d'imbarazzo, per timore che i suoi sforzi giovassero al vicino. È la parte dei torti del pubblico, ma l'amministrazione non è però senza rimprovero.

« La sua mania di volere tutto regolare, tutto dirigere dai suoi gabinetti ben riscaldati di Bruxelles, ha fatto fare più d'una falsa manovra al materiale, il quale talvolta ingombrava alcune stazioni dove vi era pletora, mentre che a qualche lega da le vie di caricamento erano vuote; da ciò reclami che non si sarebbero prodotti se il materiale non avesse viaggiato. »

La relazione parla ancora d'altri lamenti relativi a tasse arbitrarie, ai biglietti di andata e ritorno che non possono servire al ritorno senza produrre delle difficoltà e dei fastidii, alla tariffa di certi tragitti per i quali si farebbe pagare più in un senso che in un altro, alla tassa riscossa per percorso dei vagoni su diramazioni particolari, allorché il percorso si fa a spese dei proprietari.

Il sig. Le Hardy de Beaulieu si occupa della questione delle tariffe. Egli critica l'avviso di certe persone le quali pensano che lo Stato dovrebbe fare i trasporti, non esigendo che il rimborso materiale delle sue spese, lasciando ai contribuenti il carico di pagare l'interesse e l'ammortamento dei capitali impiegati nell'impresa.

« Questa teoria, dice egli, è pericolosissima soprattutto per l'industria e per l'agricoltura Belghe. Noi l'abbiamo già fatto notare in un'altra parte di questa relazione. Essa esporrebbe non solamente lo Stato esercente delle strade ferrate, che non può sottrarsi agli effetti dell'offerta e della domanda, a dovere trasportare quasi gratuitamente dei carboni e dei ferri, allorché essi pagherebbero molto più caro, ma ancora a vedere il suo debito e le sue imposte aumentare senza tregua.

« La commissione reale d'inchiesta sulle strade ferrate in Inghilterra, chiamata a pronunciarsi sull'utilità del riscatto delle strade ferrate fatto dallo Stato (le concessioni vi sono perpetue), in vista di potere abbassare le tariffe e rendere le relazioni più facili fra i diversi punti di quel paese, ha concluso contro questa proposizione facendo valere, fra le altre ragioni, che le alte o le basse tariffe sono indifferenti ai consumatori che, in tutti i casi, non pagano che il prezzo del mercato attuale senza te-

ner conto dei prezzi di fabbricazione, di trasporto o altro.

« Le basse tariffe belghe non hanno impedito ai carboni, ai ferri e a tutti i prodotti industriali d'acquistare un maggior valore enorme nel 1872.

Esagerando i benefici degli industriali che l'aumento corrispondente al prezzo dei trasporti più domandati avrebbe necessariamente diminuiti, essi hanno chiamata questa concorrenza esagerata che, più tardi, ha contribuito ad esagerare a sua volta la depressione dei prezzi ed a prolungarla.

« Bisogna innalzarsi al disopra degli interessi immediati ed esaminare la questione di più alto e di più lontano: bisogna vedere, in tutti i paesi che circondano il Belgio o che lottano con lui sui mercati del mondo, le compagnie delle strade ferrate ammortizzare i loro capitali, rimborsare le loro obbligazioni e annullare successivamente le loro azioni per mezzo di rimborsi annuali. Verrà dunque un giorno, poco lontano, nella vita dei popoli, in cui queste concessioni faranno ritorno allo Stato, libere da ogni qualsiasi carico.

« Quale sarà, in questo momento, la situazione della nazione industriale che avesse, sotto pretesto che i nostri figli avranno pure il possesso delle strade ferrate costruite dalla generazione presente, dimenticato di ammortizzare il capitale, e di liberarsi progressivamente? Notiamo di passaggio che l'Inghilterra e gli Stati Uniti ammortizzano rapidamente il loro debito nazionale, mentre che le loro compagnie estinguono il costo delle strade ferrate.

« Resulta chiaramente da tutto questo che le strade ferrate devono provvedere con i loro prodotti, non solo alla loro manutenzione e al loro esercizio, ma ancora al pagamento degli interessi e dell'ammortamento del capitale che vi è impiegato. »

Passando all'esame delle questioni relative alle spese di amministrazione, di manutenzione e di esercizio, il relatore fa la seguente osservazione relativamente al personale.

« Il punto, dice egli, sul quale la sezione centrale ha voluto attirare l'attenzione del ministero e della amministrazione, è la necessità di restringere il personale allo stretto necessario, a fine di potere meglio remunerarlo.

Val meglio esigere più ore di servizio, più attività, più vigilanza, salvo a pagarlo in proporzione, piuttosto che moltiplicare gli impiegati e creare un personale numeroso e più difficile a dirigere in ragione del suo numero.

« Il personale delle strade ferrate dello Stato è molto più numeroso, in ragione dell'estensione delle sue linee e del suo traffico, che quello delle compagnie particolari facenti dei trasporti più considerevoli. Bisogna aver cura che questa proporzione eccedente non divenga eccessiva. Troppo spesso il personale dello Stato fa il suo comodo, arriva tardi e va via avanti l'ora, e corregge il pubblico per sopra mercato, se mostra della impazienza. »

La relazione constata la difficoltà per una amministrazione pubblica di amministrare un'impresa così commerciale qual'è l'esercizio di una rete di strade ferrate, e cita un incidente che si è prodotto in una aggiudicazione di rotaie di acciaio per la manutenzione ed il rinnovamento delle vie.

L'amministrazione, nel mese di settembre, aveva messa all'incanto una fornitura di 12,000 tonnellate di rotaie d'acciaio. Essa aveva trovato troppo ele-

vato il prezzo di 129 franchi che le erano stati domandati.

Un nuovo incanto ha avuto luogo nel mese di ottobre, il prezzo delle rotaie d'acciaio s'inalza a franchi 138.34. Nuovo rifiuto; nuovo incanto.

Finalmente, il 17 dicembre, si arriva al prezzo di 189 fr. per le rotaie d'acciaio, ed è a questa cifra che l'operazione si è dovuta concludere.

« La Camera, aggiunge il relatore, si trova dunque in presenza di un fatto spiacevole, senza dubbio, dal punto di vista dell'esercizio economico delle strade ferrate dello Stato, ma felicissimo per l'industria. Una amministrazione pubblica, benchè composta di uomini abili ed eminenti nella loro specialità, non avrà mai il tatto commerciale che si acquista nelle lotte incessanti dell'industrie e del commercio privato. La libertà e il potere di decidersi all'istante fa loro difetto.

« Le sorgenti d'informazioni, d'altra parte, non sono più le medesime, nè abbastanza sicure, nè abbastanza rapide. Di più, non si osa negoziare con una amministrazione pubblica come con un particolare; è nella natura medesima delle cose. »

Il relatore si occupa in seguito della questione della locazione dei vagoni che si pratica in alcuni paesi vicini.

« Noi abbiamo già indicato, dice egli, qualcuna delle ragioni che fanno sì che il nostro materiale è utilizzato in un modo meno fruttuoso per il commercio e l'industria, dallo Stato, che quello d'altre reti. In Inghilterra e in America, si rimedia a questi *deficit* inevitabili, anche se il materiale è abbondante, ammettendo più facilmente e a condizioni più favorevoli il materiale straniero sulle vie. In Inghilterra le compagnie esercenti trovano facilmente del materiale in locazione temporaria; i grandi stabilimenti di costruzione ne hanno sempre d'avanzo, ch'essi locano quando non possono vendere, e delle società speciali possiedono un materiale numeroso che è noleggiato ai particolari ed alle compagnie....

« Il monopolio sempre più completo dell'esercizio governativo rende quasi impossibile il modo di diminuire, con la locazione dei vagoni, il capitale immobilizzato in questa intrapresa. »

Riguardo agli accidenti ed alla responsabilità che ne risulta, il relatore si esprime così:

« L'amministrazione, accettando il monopolio dei trasporti, ha per conseguenza tutta la responsabilità; essa s'impegna verso il pubblico a trasportarlo senza accidenti, se non senza pericolo, e si obbliga, in conseguenza pure di questo monopolio, a rifare tutti i danni che non sono imputabili al viaggiatore stesso od a chi spedisce, se si tratta di merci. »

Egli stima che una assicurazione speciale il cui prezzo sarebbe aggiunto a quello di trasporto, potrebbe coprire i rischi di accidenti.

« Ciò che non è ammissibile, dice egli, è che un viaggiatore che ha confidato la sua persona alle cure della amministrazione, fosse egli povero, miserabile o senza appoggio, possa essere respinto come se l'incidente non lo riguardasse in alcun modo. Vi è in questo fatto solamente, qualche cosa che offende allo stesso tempo il buon senso e l'umanità. »

Terminando la parte della sua relazione relativa alle strade ferrate dello Stato, il sig. Le Hardy de Beaulieu espone, che l'idea di stabilire la contabilità dell'esercizio sulle basi commerciali è stata spesso

preconizzata dalle Camere e che il ministro attuale l'ha messa in pratica.

Egli mostra che « il primo risultato di questa nuova contabilità è stato di constatare per l'esercizio 1878 un eccedente di spese sugli incassi di franchi 3,342,401, 87. »

« E da molto tempo che sono segnalate queste insufficienze, ma i membri della Camera non hanno sempre gli elementi o il tempo necessario per ricercarle nel guazzabuglio dei documenti ufficiali. »

Egli aggiunge infine, riassumendo il suo parere sull'insieme dei servizi dipendenti dal ministero dei lavori pubblici:

« Questa rivista sommaria di tutti questi servizi, ci mostra che tutti sono in perdita, anche non comprendendo, che per memoria, l'interesse dei capitali impiegati. Le strade ferrate sole, pagano una parte dei loro interessi.

Non c'è dubbio che gli stessi servizi affidati alla attività interessata dei particolari darebbero dei benefici e molto probabilmente, per non dire certamente, darebbero nel medesimo tempo una maggiore utilità a coloro che se ne servirebbero, poichè l'interesse privato sa meglio piegarsi alle esigenze variabili del commercio e dell'industria, mentre, che le amministrazioni pubbliche si credono volentieri superiori a queste meschine preoccupazioni e prendono troppo spesso il loro orologio per misurare la loro attività. »

Tali sono, signore e caro Presidente, i documenti che io desiderava farvi conoscere. Essi confermano le conclusioni alle quali voi siete arrivato nel vostro studio sulla questione delle strade ferrate e completano la comunicazione fatta alla società degli ingegneri civili da un certo numero di nostri colleghi nella seduta del 5 marzo.

L. MOLINOS  
*Ex-presidente della Società  
degli ingegneri civili.*

(Dal *Journal des Economistes*)

## RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 17 luglio 1880

Anche questa settimana è stata contrassegnata da rapide, e sensibili alternative di rialzi e di ribassi con prevalenza di queste ultime, le quali colpirono non solo le rendite, ma tutti gli altri valori. Come suole accadere in simili circostanze, si andarono investigando le cause di questa situazione, specialmente per la Borsa di Parigi, come quella che è sempre la ispiratrice di tutte le altre, e dapprima il ribasso si attribuì in gran parte alla morte del signor Isacco Pereire, il quale, per essere alla testa del Credito Mobiliare spagnolo e di altri importanti istituti di credito, era considerato come uno dei principali della finanza, non solo parigina, ma europea. Ma per quanto importante fosse la personalità del signor Pereire, la sua scomparsa non poteva avere che un'influenza passeggera, e per così dire, locale, mentre il ribasso continuò a colpire non solo il mercato parigino, ma anche tutti gli altri. Era evidente che vi doveva essere qualche cosa di più, cioè a dire una causa generale che destava timori

e inquietudini nella gran maggioranza degli uomini d'affari, e questa cansa generale bisognava senza dubbio rintracciarla nella situazione politica d'Europa. La quale attualmente non presentandosi scevra di pericoli, sia per la possibilità del risorgere della questione d'Oriente, sia per le condizioni interne della Francia, ebbe una gran parte nei ribassi avvenuti durante l'ottava.

A Parigi i primi giorni dell'ottava passarono con pessime disposizioni, anche perchè si temeva che la festa nazionale che aveva luogo mercoledì 14, potesse dar luogo a incidenti spiacevoli, è cioè tanto vero che passato quel giorno senza alcuna perturbazione, si ebbe una non insignificante ripresa su tutti i valori, essendo il 5 per cento da 119.55 risalito a 119.97; il 3 per cento da 84.55 a 85.27; il 3 per cento ammortizzabile da 86.35 a 87, e la rendita italiana da 85 a 85.43.

A Londra i consolidati si mantennero fermi nei prezzi precedenti, cioè da 98 1/2 a 98 9/16, la rendita italiana da 84 1/4 cadeva a 84, e la turca da 10 risaliva a 10 1/4.

A Berlino la rendita italiana 5 per cento da 85.90 risaliva a 86.20.

Le borse italiane ispirandosi come sempre a quella di Parigi trascorsero ora in ribasso ora in rialzo secondo che telegrammi favorevoli o sfavorevoli venivano inviati da quel gran centro di affari.

La rendita 5 0/10 da 94.70 cadeva fino a 94.30 per risalire nella giornata di ieri fino a 94.65.

Il 3 0/10 trascorse per tutta l'ottava nominale a 57.50.

Nei valori cattolici abbiamo notato il Rothschild a 100 60; il Blount a 98.10 e i certificati del Tesoro 1860-64 a 98.10.

La rendita turca declinava da 11.70 a 11.45.

Le azioni della Banca Nazionale italiana si aggirano con pochi affari fra 2465 e 2475; il Credito Mobiliare da 994 declinava a 975 per risalire più tardi a 985; le azioni della Banca Nazionale toscana ricercatissime guadagnavano da circa 90 lire spingendosi da 805 a 895; la Banca Romana ebbe qualche affare a 1350; la Banca Generale fra 675 e 670, e il Banco di Roma da 635 declinava a 620.

Le azioni della Regia dei tabacchi furono negoziate fra 938 e 945, e le relative obbligazioni nominali a 574.

La Fondiaria incendi a 650 e 651.

Le cartelle fondiariae del Banco di S. Spirito di Roma furono negoziate a 487.50.

A Genova le azioni Rubattino ebbero moltissimi affari fino a 1040.

Nei valori ferroviari le transazioni non ebbero generalmente alcuna importanza. Sulla nostra Borsa gli affari si limitarono a poche partite di azioni meridionali intorno a 456; e a Milano le Alta Italia furono trattate a 287; le Trapani a 325.75; le Pontebbane a 460.50; le nuove Sarde a 292.25 e le obbligazioni meridionali fra 295.50 e 295.70.

Fra i prestiti comunali abbiamo notato il fiorentino 1868 ricercato fino a 154 e le nuove obbligazioni 3 0/10 contrattate sino a 54.

L'oro e i cambi sostenuti. I napoleoni salirono fino a 22, 24; il Francia a vista a 110,90, e il Londra a 3 mesi a 27, 89.

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 la circolazione di sterl. 296,825 e la riserva di 218,089; e in diminuzione il numerario di sterl. 207,068; il Portafoglio di 4,444, 428; il conto corrente del Tesoro di 4,482,852; e il conto corrente dei particolari di 974,050.

La Banca Nazionale italiana al 30 giugno dava la seguente situazione: Numerario L. 164,282,728,47; Portafoglio L. 209,988,165,01; Anticipazioni Lire 86,363,517. 64; Circolazione L. 447,715,788; Conti correnti a vista L. 37,256,225. 10; Conti correnti a scadenza L. 66,572,098. 75.

Il Banco di Napoli alla stessa epoca: Numerario L. 89,790,767. 93; Portafoglio L. 67,561,890. 79; Anticipazioni L. 50,871,766. 74; Circolazione Lire 153,129,117,50; Conti correnti a vista Lire 78,110,647,97; Conti correnti a scadenza Lire 17,936,556. 51.

## NOTIZIE COMMERCIALI

**Cereali.** — La mietitura si sta facendo dappertutto, e sulla maggior parte dei mercati i grani nuovi cominciano a fare forte concorrenza, a quelli del vecchio raccolto. La bella qualità in generale di queste primizie e l'ottimo peso dimostrano che le speranze concepite di un abbondante raccolto non erano infondate. Le offerte frattanto cominciano a farsi frequenti, mentre i compratori scarseggiano, volendo i più attendere che la posizione sia meno incerta, onde farsi un criterio più esatto su ciò, che l'avvenire ci riserba. Non è certo da sorprendersi di tale esitazione se si riflette che sarà questa la prima volta che con un abbondante raccolto in Europa, si dovrà tener conto degli imponenti rinforzi dall'America, che anche quest'anno, com'è avvenuto nell'anno scorso verranno a fare forte concorrenza alla produzione indigena. — A Firenze i prezzi praticati durante l'ottava furono di L. 23,55 e 24 3/3 all'ettol. per i grani teneri bianchi; di L. 21, 56 a 23, 10 per i gentili rossi; di L. 21, 28 per i misti, e di L. 17, 80 per il granturco. — A Livorno i grani teneri Braila furono venduti da L. 27 a 28 al quint. gl' Iska da L. 30 a 31; le fave d'Egitto L. 23; le nostrali L. 24, l'avena da L. 21 a 22 e i granturchi da L. 19, 25 a 27. — In Arezzo i grani realizzarono da L. 22, 50 a 25, 90 all'ett. e i granturchi L. 17, 80. — A Bologna i prezzi praticati furono di L. 29 a 29, 50 al quint. per i grani pronti, di L. 26, 50 a 27 per le consegne alla fine del mese; di L. 22 a 25 per i granturchi; da L. 26 a 27 per i risoni, e di L. 22 a 22, 50 per le fave di Puglia. — A Ferrara si praticò L. 28 al quint. e da L. 20 7/5 a 23, 50 per i granturchi. — A Rovigo i grani Piave fini furono venduti da L. 28 a 29 al quint.; i Polesine da L. 25 a 27, 25; i frumentoni da L. 24, 50 a 25, 50 e la segale da L. 21 a 22. — A Verona i grani ottennero da L. 26 a 29 al quint. e i risoni da L. 25 a 26. — A Milano i prezzi furono di L. 31 a 32 per i grani del Po; di L. 22, 50 a 27 per il granturco; di L. 23 a 24 per la segale, e di L. 33 a 43 per il riso nostrale fuori dazio. — A Pavia il riso fu venduto da L. 40 a 45 al quint. — A Torino i grani secchi furono da L. 33 a 36, 30, i nuovi da L. 32 a 32, 25; e il riso bianco fuori dazio da L. 36 a 44. — A Genova i grani nostrali furono venduti da L. 32, 50 a 33 al quint. i Teodosia a L. 27, 25 all'ettol.; gl' Iska e Ricapoli da L. 27 a 27 25, e i Nicolaless da L. 26, 50 a 27. — In Ancona i grani vecchi furono ceduti da L. 28 a 30 al quint. — A

*Napoli* in Borsa si praticò L. 21, 34 all'ettol. per le maggiori pronte e a *Bari* i grani nuovi furono venduti da L. 27 a 28 al quintale.

**Sete.** — La calma continua a dominare nella massima parte dei mercati serici, non facendosi affari che per i bisogni giornalieri di fabbrica, e nulla più. E ciò reca naturalmente sorpresa perchè le speculazioni con i prezzi attuali non potrebbero che fare affari vantaggiosi essendo opinione comune che nel settembre non potrà mancare una notevole ripresa sull'articolo. — A *Milano* se si eccettuano alcuni articoli preferiti sul resto non si fecero affari d'importanza. Le greggie classiche 9110 furono vendute da L. 64 a 65; dette di 1° e 2° ord., da L. 63 a 60; gli organzini 2426 di marca L. 78; detti classici L. 76; detti di 1 e 2 ord. da L. 73 a 71, e i doppi greggi di 1° e 2° ord., da L. 28 a 25. — A *Lione* l'ottava chiude con ribasso su tutti gli articoli; fra gli affari conclusi abbiamo notato greggie toscane 9111 di 1° ord., a capi annodati vendute a fr. 60; organzini di Fossombrone di 1° ord. 1921 da fr. 68 a 69 e le trame 26130 di 2° ord. a fr. 63. — A *Marsiglia* i bozzoli secchi fecero da L. 13.75 a 14 al chil., per i gialli di Francia, e da 12,50 a 13.75 per i giapponesi verdi.

**Cotoni.** — La settimana di cui rendiamo conto trascorse con migliori disposizioni delle precedenti, la ricerca essendo stata più attiva, e la tendenza agli acquisti più spiegata. E ciò avvenne specialmente nei mercati inglesi, ove i bisogni di materia prima si fanno sentire più che altrove. In Italia le vendite sono sempre difficili specialmente per merce di lontana consegna, ma i prezzi si sostengono a motivo della scarsità dei depositi. — A *Milano* si praticò da L. 91 a 93 i 50 chilog., per gli America Middling; da L. 81 a 82 per i Broach; da L. 72 a 74 per gli Oomra e i Dolerah, e da L. 75 a 76 per i Tiuniwelly. — A *Trieste* si venderono alcune partite di cotoni indiani intorno a fr. 65 i 100 chilog. — All'*Havre* il Luigiana buono ordinario fu venduto a fr. 74 i 50 chilog., al deposito. — A *Liverpool* il Middling Orleans chiude a den. 7; il Middling Upland a 6 7/8 e il Fair Oomra a 4 15/16; e a *Nuova-York* il Middling Upland a cents. 11 7/8.

**Olj d'oliva.** — Le domande tanto dall'estero, che dall'interno essendo generalmente limitate, e i depositi abbondanti, i prezzi continuano nella via del ribasso. — A *Porto Maurizio* i sopraffini biancardi si cederono da L. 150 a 155 al quint., i fini paglia da L. 140 a 145; i mangiabili andanti da L. 125 a 130; i scadenti da L. 108 a 110; i lavati da L. 77 a 78, e le cime da L. 90 a 91. — A *Livorno* gli olj toscani furono venduti da L. 122 a 152 i 100 chilog., e i Tunisi da L. 108 a 112. — A *Firenze* i nostrali acerbi realizzarono L. 155.55 all'ettol., e i finissimi dolci L. 140.50; i mercantili L. 134.64 e gli olj da ardere L. 123.64. — In *Arezzo* i prezzi praticati furono di L. 125 a 138 all'ettol., fuori dazio. — A *Napoli* in borsa si praticò per il Gallipoli L. 97.37 per il pronto; L. 97.66 per agosto, L. 98.09 per ottobre, e L. 98.96 per il futuro, e per il Gioja L. 93.89; L. 94.42, e 94.94 a seconda delle consegne suddette, il tutto al quintale.

**Olio di cotone.** — Con pochi affari, ma generalmente sostenuti. Relativamente al nuovo dazio, che dovrebbe colpire l'articolo, l'opinione continua a manifestarsi contraria, riflettendosi sotto il punto di vista esclusivamente commerciale, che non solo l'olio di cotone è un prodotto del quale oggi si fa ovunque consumo, e la di cui concorrenza invano si eviterebbe, ma che agevola bensì in molte parti d'Italia l'esito dei nostri olj. — A *Livorno* la marca Aldigé fu venduta da L. 103 a 105 al quint.; la Maginis da L. 99 a 100, e la Bienville da L. 102 a 103, e a *Genova* si praticò L. 87 per Maginis; L. 88 per Bienville, e L. 93 per Aldigé il tutto al quint. schiavo.

**Petrolio.** — In rialzo a motivo degli aumenti che vengono segnalati dall'origine e per aumento di dazio che verrà a colpire l'articolo all'interno, onde potere far fronte al deficit che causerà l'abolizione del macinato. — A *Genova* si venderono diverse partite di casse da L. 30 a 32 al quint. schiavo, e da oltre mille barili da L. 29.50 a 30.50 con dazio le casse furono vendute da L. 65 a 66, e i barili da L. 60 a 70. — A *Livorno* i prezzi praticati furono di L. 67.50 a 68 per i caratelli, e da L. 64 a 65 per le casse. — A *Trieste* i barili pronti fecero da fior. 12.75 a 13, e le casse da fior. 14.50 a 15. — In *Anversa* per luglio fu quotato a fr. 23, e per agosto a 23.50 al quint. — A *Nuova-York* e a *Filadelfia* da cents. 7 1/2 a 7 7/8.

**Metalli.** — Generalmente invariati. — A *Genova* i prezzi praticati furono di L. 70 a 72 al quint., per l'acciaio di Trieste; di L. 25 a 26 per il ferro nazionale Pia; di L. 27 per il ferro inglese in verghe; di L. 28 per detto in fasci per chiodi; di L. 31 per detto per cerchi; di L. 38 per le lamiere inglesi, assortite, di L. 8 a 10 per il ferro dolce vecchio; di L. 44 a 45 per il piombo; di L. 200 a 205 per il rame inglese in pani; di L. 225 a 230 per detto in pani; di L. 240 per lo stagno; di L. 60 per lo zinco in fogli; di L. 10 per la ghisa Eglintoro, e di L. 30 a 40 per le bande stagnate per ogni cassa.

## ESTRAZIONI

**Prestito 5 p. c. città di Lucera 1872** (obbligazioni di franchi 500 oro). — 8.ª estrazione annuale, 13 giugno 1880.

N. 93 104 402 744 847 929 986 1056 1145.

Rimborso in L. 500 oro per obbligazione, dal 1.º luglio 1880, a Lucera, dalla Cassa comunale; a Milano, da Francesco Compagnoni, Venezia, Gaetano Fiorentini; Roma, E. E. Oblioght; Firenze, Pestellini Francesco; Genova Banca di Genova; Bologna, Banca Industriale e Commerciale; Torino, U. Geisser e C.; Napoli, Banca Napoletana; Verona, Patrizio Anti.

**Prestito 5 1/2 p. c. città di Cuneo 1873** di L. 1,008,000 diviso in 240 serie di 10 obbligazioni da L. 240). — 7.ª estrazione annuale, 15 giugno 1880.

Serie 27 rimb. le 10 obbl. N. 261 al 270  
 » 36 » » 351 » 360  
 » 43 » » 421 » 430  
 » 124 » » 1231 » 1240  
 » 220 » » 2191 » 2200

Pagamento in L. 260 per obbligazione, dal 1.º luglio 1880, a Cuneo, dalla Cassa municipale.

**Comp.ª R. de'le Ferrovie Sarde** (obbligaz. 3 p. c. da L. 500 oro). — 8.ª estrazione annuale, 15 giugno 1880.

111 obbligazioni della serie B:					
78	104	127	221	366	378
505	619	730	761	959	996
1040	1241	1298	1754	2360	2643
2652	2814	3698	4516	4975	5038
5661	5739	6944	6974	7137	7562
7664	7864	8050	8192	9213	9361
10022	10103	10158	10185	10216	10281
10717	10754	11045	11560	11899	11913
11960	12032	12123	12208	12605	12697
13233	16367	16525	16928	16953	17093
17385	17461	17494	18090	19194	19632
20037	20142	20241	20422	20653	20792
20794	20868	21068	21634	21640	21814
22067	22557	22831	25358	26061	26159
26396	26403	26648	26988	26947	27211
27281	27925	28385	28454	29828	30069
30086	30193	30310	30429	30799	31026
31180	31930	32828	33065	33077	33640
36438	37154	38969.			

Rimborso in L. 500 (oro) per obbligazione, dietro presentazione dei titoli corredati di tutte le cedole (*coupons*) non scadute, cominciando da quella del 1 gennaio 1881, a Torino, da U. Geisser e C.; Roma, Compagnia stessa; Milano, Banca Popolare; Firenze, A. Guarducci e C.; Livorno, Banca di Livorno; Venezia, Banca Veneta; Trieste, Morpurgo e Parente; Londra, Agenzia della Compagnia.

Dal 1 agosto in poi tanto il pagamento della cedola N. 15, quanto il rimborso delle obbligazioni estratte, saranno esclusivamente fatti in Roma, dalla sede della Compagnia.

Elenco delle obbligazioni sortite e non presentate al rimborso a tutt'oggi.

**Serie A.**

1.<sup>a</sup> estrazione: N. 26171.  
 2.<sup>a</sup> estrazione: N. 34882 44834.  
 3.<sup>a</sup> estrazione: N. 4312 42943 47963 48560.  
 4.<sup>a</sup> estrazione: N. 379 7029 8076 19191 24615  
 42181 43890.

5.<sup>a</sup> estrazione: N. 563 6630 11267 26308 31523  
 34864 34876 34986.

6.<sup>a</sup> estrazione: N. 4319 4706 18378 31883.

7.<sup>a</sup> estrazione: N. 3857 4715 7159 10120  
 11602 13248 15151 23198 26524 27180 33001  
 49605.

8.<sup>a</sup> estrazione: N. 4040 8454 24144 39237 21559  
 32931 34385 34627 36641 38542 38663 40064 40263  
 40502 42388 45464 46059 46551 46740 48592.

**Serie B.**

1.<sup>a</sup> estrazione: N. 29765.

2.<sup>a</sup> estrazione: N. 30162.

3.<sup>a</sup> estrazione: N. 18799 19556 24981.

4.<sup>a</sup> estrazione: N. 11121 23840 32851.

5.<sup>a</sup> estrazione: N. 19719.

6.<sup>a</sup> estrazione: N. 1426 14565 22122 30095 31132  
 32812 38212.

7.<sup>a</sup> estrazione: N. 1135 5883 7931 8764 10302 17427  
 18591 18313 20010 24051 27519 31524 33235 38978  
 39000 39974.

Avv. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

EUGENIO BILLI *gerente responsabile*

# STRADE FERRATE ROMANE

## A V V I S O

### per fornitura di Sevo bianco

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'acquisto di Chilogrammi **70000 Sevo bianco**, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero attendere a tale fornitura.

Il Capitolato, contenente le condizioni in base alle quali dovrà esser fatta questa provvista, è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella N. 7, e nei Magazzini di **Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Roma e Napoli.**

Le offerte potranno esser fatte tanto per l'intera quantità indicata di sopra, quanto parzialmente per quantità non inferiori però a 5000 Chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire ben suggellate alla Direzione Generale suddetta avanti le ore 2 pomeridiane del giorno 26 corrente e dovranno essere accompagnate dal campione di almeno Chilogrammi 5, marcato con una cifra che dovrà essere ripetuta nell'offerta. Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

### Offerta per la Fornitura di Sevo bianco.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa della Società un deposito di Lire venticinque, in contanti o in Cartelle del Debito Pubblico al corso del giorno, per ogni mille Chilogrammi di Sevo pei quali inten le concorrere.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori.

Firenze, 12 luglio 1880.

## STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

### PRODOTTI SETTIMANALI

18.<sup>a</sup> Settimana dell'Anno 1880 — dal dì 29 Aprile al dì 5 Maggio 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 . . . . .	343,272.71	19,494.87	42,644.08	224,473.75	6,639.66	1,156.42	517.36	638,228.85	1,681	19,820.31	
Settimana cor. 1879.	226,384.28	13,358.43	40,048.12	176,423.35	3,929.76	169.28	256.06	460,569.28	1,681	14,286.96	
Differenza	} in più	116,888.43	6,136.44	2,595.96	48,050.40	2,709.90	987.14	291.30	177,659.57	»	5,533.95
		» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell'Esercizio dal 1 <sup>o</sup> gen. al 5 Maggio 1880.	4,846,204.59	278,815.71	923,918.82	3,578,418.49	142,471.30	23,326.75	44,018.38	9,887,174.04	1,681	16,998.60	
Periodo cor. 1879.	4,721,013.31	273,344.76	859,712.82	3,136,103.50	185,525.55	29,623.22	43,218.97	9,198,541.93	1,664	16,013.56	
Aumento . . . . .	125,191.28	5,470.95	64,206.00	442,315.19	6,945.75	» »	799.41	638,632.11	17	985.04	
Diminuzione . . . . .	» »	» »	» »	» »	» »	6,296.47	» »	» »	» »	» »	

La Linea Laura-Avellino della lunghezza di chilometri 24 è stata aperta all'esercizio il giorno 31 Marzo 1879.

(C. 2683)

## STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

### PRODOTTI SETTIMANALI

19.<sup>a</sup> Settimana dell'Anno 1880 — Dal dì 6 al dì 12 Maggio 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 . . . . .	312,953.90	15,393.42	50,549.38	203,058.31	7,381.15	692.37	1,841.49	591,870.02	1,681	18,409.49	
Settimana cor. 1879	271,801.95	16,149.77	47,872.23	179,246.13	6,301.82	387.73	398.72	522,158.35	1,681	16,196.77	
Differenza	} in più	41,151.95	» »	2,667.15	23,812.18	1,079.33	304.64	1,442.77	69,711.67	»	2,212.72
		» »	756.35	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell'Esercizio dal 1 <sup>o</sup> gen. al 12 maggio 1880.	5,159,158.49	294,209.13	974,468.20	3,781,476.80	149,852.45	24,019.12	45,859.87	10,429,044.06	1,681	17,072.85	
Periodo cor. 1879	4,992,815.26	289,494.53	907,585.05	3,315,349.43	141,827.37	30,010.95	43,617.69	9,720,709.28	1,665	16,022.28	
Aumento . . . . .	166,343.23	4,714.60	66,883.15	466,127.37	8,025.08	» »	2,242.18	708,334.78	16	1,050.57	
Diminuzione . . . . .	» »	» »	» »	» »	» »	5,991.83	» »	» »	» »	» »	

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

(C. 2683)