

Escludiamo la possibilità che a quest'ultima si aggiunga una terza categoria, che non sarebbe nei fini fraudolenti, ma che verso i terzi, i quali al rigoroso rispetto della legge hanno diritto e debbono essere sempre ed in tutti i casi sicuri che le infrazioni alla legge in materia di credito, costituisce il reato di cui parla l'articolo 256 del Codice Penale. Ma chi penserebbe mai il Governo di emettere biglietti di Stato senza l'autorizzazione della legge? E si crede di poter emettere carta bancaria impunemente sia pure colle migliori intenzioni? Sono cose così strane quelle che oggi si vedono, che fa paura il parlarne; si va sconvolgendo non solamente ogni concetto economico, ma temiamo, ogni concetto morale.

Il *Popolo Romano* e la *Tribuna* promettono che la circolazione gradualmente diminuirà; e prendiamo atto della promessa, desideriamo anzi che ciò avvenga subito, perchè la emissione nuova non è per nulla dissimile — salvo i fini — da quella che abusivamente il Tanlongo ha gettato sul mercato.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

esaminate sotto l'aspetto finanziario ¹⁾

Il problema delle costruzioni ferroviarie ha ricevuto, come è noto, in Italia soluzioni assai differenti. Può dirsi che si sono sperimentati tutti o quasi i sistemi, e quali risultati, il più spesso cattivi e di rado buoni, s'iansi ottenuti, è pure noto. L'esperienza ha ormai provato che lo Stato è disadatto, non solo a esercitare le strade ferrate economicamente, ma anche a costruirle nel minor tempo e colla minore spesa. Diciamo di più, è anche il meno indicato a stabilire quali sono le linee che possono essere utilmente costruite, ben inteso astrazione fatta dalle ferrovie strategiche, perchè troppe influenze si esercitano sul suo giudizio, per potersi aspettare che questo sia unicamente appoggiato sopra l'utilità economica e finanziaria.

Perciò non è a maravigliare che laddove le ferrovie sono state costruite dallo Stato si sia esagerato nel piano delle costruzioni, si sia abbondato più del necessario e fatto spesso opera finanziariamente dannosa. Per chi non ignora che cosa voglia dire nel sistema rappresentativo l'azione dello Stato nel campo economico, gli eccessi in materia di costruzioni ferroviarie non sono un fatto nè anormale, nè senza una ragione nota e convien persuadersi che è assai più difficile trattenerlo lo Stato sulla china dei debiti e delle spese, che non mettere in moto la iniziativa e l'azione dei privati.

Diciamo questo, perchè nello sviluppo affrettato, più volte e da più parti deplorato, delle strade ferrate italiane noi non sappiamo vedere che una conseguenza di un fatto d'ordine più generale, l'azione dello Stato nella vita economica, azione che una serie di circostanze rende spesso esagerata. Resterebbe però da vedere se e in qual misura sia stato eccessivo lo sviluppo della rete ferroviaria in Italia e se al punto in cui siamo giunti debbasi sostare, se ciò sia possibile, o quale metodo debba seguirsi per le costruzioni già deliberate e non ancora iniziate.

Lo scritto del quale ci siamo occupati nel precedente articolo considera questa questione delle costruzioni in modo forse troppo assoluto e perciò pessimista. Scrive l'anonimo scrittore: « Si è visto quali fossero in passato e quali siano oggi le condizioni finanziarie dell'azienda ferroviaria italiana: che, se per essa i risultati ottenuti non sono stati nell'insieme molto soddisfacenti, neppure è a dire che lo siano per lo Stato pel quale anzi, come già fu osservato, essi non potranno che peggiorare.

Ciò non pertanto è positivo che, durante un certo numero di anni, quei risultati erano per lo addietro riusciti abbastanza lusinghieri, giacchè dal 1870 al 1880 ¹⁾, quantunque la rete non abbia cessato di ampliarsi sensibilmente, pure i prodotti lordi chilometrici continuarono a progredire, tanto da poter far sperare in un ulteriore progresso economico del paese. Ma alle liete speranze succedettero le disillusioni; i prodotti chilometrici cominciarono coll'essere stazionari e poi finirono col diminuire non poco. Dai confronti fra i risultati successivi dei vari periodi e dalle considerazioni fatte, appare ovvio di dedurre che tale diminuzione sia dovuta in gran parte al soverchio sviluppo che si volle dare alla rete dal 1880 in poi; poichè, come già fu detto, mentre è avvenuto che taluna delle nuove strade ferrate andasse sostituendosi, quale scorciatoia, a taluna di quelle già esistenti, il paese non si è trovato in condizioni economiche tali da poter egualmente approfittare di tutte, le vecchie e le nuove, insieme. È vero che disgraziatamente negli ultimi anni, e cioè dopo l'88, sopravvenne anche la crisi economica a peggiorare di molto la situazione, ma, come si vedrà in seguito, una sosta più o meno lunga e forse una depressione nei prodotti, erano da aspettarsi anche indipendentemente dalla crisi. »

Sta in fatto che le ferrovie hanno risentito gli effetti della politica contraddittoria seguita negli ultimi anni. Accrescere le vie di comunicazione e i mezzi di trasporto, mentre si creavano o si rendevano più gravi le difficoltà al commercio, pare sia la sapienza dei governi in questo scorcio di secolo. Così le ferrovie si sono estese maggiormente in Italia quando il traffico subiva una contrazione; la politica ferroviaria fu insomma agli antipodi con quella commerciale e gli effetti si sono resi palesi nella diminuzione dei prodotti chilometrici. E lo scrittore della *Nuova Antologia* pensa che anche se le condizioni economiche in certi anni poterono apparire economicamente floride, non erano però tali da giustificare la costruzione di tante nuove linee. Egli è quindi logico quando crede che si debbano bensì ultimare i 1710 circa chilometri di ferrovie in costruzione, ma che per gli altri 1100 non ancora appaltati sia da prendersi il partito del rinvio ad altri tempi migliori. La questione è certo grave, e noi, che abbiamo approvato la riduzione delle spese ferroviarie, crediamo meriti d'essere discussa ed esaminata ampiamente dalla stampa, per far conoscere al paese lo stato vero della questione.

In quale condizione si trova l'Italia in fatto di ferrovie, sia rispetto agli altri Stati, che in ragione di abitanti e di superficie, può vedersi dal seguente prospetto, nel quale è indicata la lunghezza delle

¹⁾ Notiamo anzi che quando furono compilate le Convenzioni di esercizio oggi vigenti colle tre reti principali fu fatto assegnamento su un aumento del prodotto lordo circa del 3 per cento.

¹⁾ Vedi il numero precedente dell'*Economista*.