L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno III — Vol. V

Domenica 9 aprile 1876

N. 101

SOCIETÀ ADAMO SMITH

Quarta conferenza pubblica intorno al riscatto e all'esercizio delle strade ferrate tenuta in Firenze il 26 Marzo 1876.

Tiene la presidenza il commendatore Ubaldino Peruzzi.

La seduta è aperta a ore 12. 30 meridiane.

Sacerdoti. — Sono dispiacentissimo della assenza degli onorevoli Carpi e Boselli perchè doveva rispondere alla confutazioni che ambedue gli oratori mi fecero nella precedente adunanza; ma dall'altra parte siccome rimane scritto e stampato quello che si dice, io non potrei cambiare nulla di ciò che avrei voluto dire nella intelligenza che fossero stati presenti.

Le argomentazioni in favore del riscatto, e dell'esercizio Governativo si dividono in due parti essenzialmente distinte, la prima comprende 1000 vagoni, provviste di carboni, eventualità dell'avvenire, partecipazione d'utili da assegnarsi agl'impiegati, *Journal des Economistes*, Stati Uniti d'America, vigneti, grossi guadagni, prodigiose scoperte del futuro.

A tutti questi dettagli escogitati dai propugnatori del riscatto ferroviario e dell'esercizio Governativo, rispondo che sono la dimostrazione più evidente del non avere essi un'argomento o un fatto, da potersi considerare giustamente come la ragione d'essere di una rivoluzione nel regime delle strade ferrate, senza precedenti in verun Stato d'Europa.

Ma quali sono, è debito esaminare, i punti culminanti della tesi sostenuta dagli onor. Carpi e Boselli?

Questi sono:

1. La larghezza delle sovvenzioni;
2. La disastrosa condizione delle Società ferroviarie;
3. Le strade ferrate costituiscono un servizio pubblico e un monopolio.
4. Le tariffe.

Ecco il quadrilatero ove si barricano per sostenere l'opportunità che il Governo sia dalla Capitale l'arbitro supremo di tutto il movimento ferroviario. Cominciamo dalla larghezza delle sovvenzioni, citando il giudizio che di questa larghezza il Governo

stesso ne emetteva nella Relazione del Ministro dei Lavori Pubblici 1867.

« Per evitare però un apprezzamento inesatto sull'aggravio che viene allo Stato dalla spesa suddetta per le sovvenzioni, è da avvertire che, oltre al compenso indiretto proveniente dallo sviluppo della ricchezza pubblica del paese, di cui sono potenti fattori le comunicazioni ferroviarie, l'onere della finanza è sensibilmente alleviato dalle imposte cui sono soggetti i trasporti sulle ferrovie, dalle tasse a carico delle società e dalle economie ottenute dal Governo nei trasporti.

« Infatti prendendo per base di computo l'anno 1867, pel quale è approssimativamente dovuta alle società la somma di lire 53,000,000 a titolo di garanzie di interesse e di sovvenzioni chilometriche, e tenendo conto per l'anno medesimo:

« 1° Dell'imposta del decimo sui trasporti a grande velocità eseguiti per conto del pubblico (esclusi cioè quelli governativi), la quale ammonta a L. 3,800,000

« 2° Delle tasse di bollo sui trasporti a grande e piccola velocità eseguiti per conto del pubblico che importano 836,000

« 3° Delle tasse pagate dalle Società per la ricchezza mobile, le quali, anche si voglia esclusa la parte relativa agli stipendi degli impiegati, ascendono a » 3,500,000

« 4° Delle altre contribuzioni a carico delle Società per tasse di commercio, per imposte sul capitale, per bollo dei titoli, rilevanti in media ad annue » 200,000

« 5° Dell'economia che il Governo ritrae effettuando i suoi trasporti colle ferrovie anzichè coi mezzi ordinari, la quale economia può, senza tema di esagerazione, calcolarsi a lire 0 24 la tonnellata-chilometro (il costo attuale essendo di lire 0,06, secondo le tariffe in vigore

A riportarsi L. 40,336,000

	Riporto L. 10,536,000
« pei trasporti erariali sulle ferrovie, « mentre il trasporto coi mezzi ordi- « nari non costerebbe meno di lire 0 30 « la tonnellata-chilometro) ed in to- « tale »	5,000,000
« 6° Del risparmio che il Governo « ottiene sulla spesa del servizio della « Posta, il quale, conservando le cor- « rispondenze quali sono, costerebbe, « senza il concorso delle ferrovie, in « media lire 455 per chilometro oltre « l'attuale spesa, e così . . . »	2,224,000
« si scorge che il Governo ritrae an- « nualmente fra tasse ed economie L. 17,560,000 « Pertanto l'effettivo onere per le garanzie e per « le sovvenzioni chilometriche si residua a meno di « lire 56,000,000. »	
Quindi ai termini di quella relazione le sovven- zioni e garanzie da 53,000,000, si residuarono a 56,000,000 e questi 56,000,000 per aumento d'im- poste, diminuzione di sovvenzione e aumento di eco- nomie, vale a dire sovrainposta sulla grande velocità, imposta sulla piccola e aumento di catasto L.10,000,000	
Tassa di circolazione sui titoli . . »	2,100,000
Imposta sui terreni e fabbricati . »	200,000
Aumento d'imposta sulla ricchezza mo- bile dall'8.80 al 13.20 »	2,500,000
Sovvenzioni e garanzie all'Alta Italia, Romane e Meridionali diminuite nel 1874 in confronto con quelle del 1867 »	11,200,000
Economia maggiore, approssimativa per il servizio Postale sopra le nuove linee aperte all'esercizio »	450,000
	26,450,000

Cosicchè i 56,000,000 di sovvenzioni e garanzie si riducono nel 1874 a meno di 40,000,000. E se si tien conto che sulle sovvenzioni alle ferrovie Romane son compresi 41,000,000 per titoli garantiti ai portatori dal già Governo della Toscana di cui il Regno d'Italia fu il successore, ne consegue che in sostanza il Governo Italiano a fronte di 53 milioni di sovvenzioni e garanzie ha usufruito fra economie e imposte 54 milioni!

Ecco i grandi sacrifici sopportati dallo Stato per le strade ferrate.

E questo fia suggel ch'ogni uomo sganni.

Eccomi ora alle infelici condizioni in cui versano più o meno le società ferroviarie. Quanto nella prima conferenza ebbi l'onore di esporre su questo triste argomento fu contestato dall'on. Boselli. Mi corre dunque l'obbligo di essere più esplicito.

« La convenzione del 1868, secondo il suo primi-
« tivo dettato, era, per patto voluto dal Governo del

« Re, vincolata al fatto che la società ottenesse dal
« Governo ex-pontificio il cambio della sua garanzia
« di prodotto netto in una sovvenzione annua fissa di
« lire 2,500,000. La società ottemperava a questo
« obbligo, ottenendo dall'ex-Governo pontificio i re-
« scritti del 27 giugno e 15 luglio 1868, coi quali
« nel transigere tutte le liti pendenti a tutto il 1867
« per una somma di lire 5,144,944 25 le accordava
« per cinque anni la sovvenzione fissa anzidetta, la-
« sciando sperare, in seguito all'esperienza il cambio
« definitivo della garanzia in una sovvenzione da me-
« glio determinarsi.

« La pubblicazione del nuovo statuto col quale il
« Governo del Re imponeva la fusione della rete ro-
« mana con la rete italiana produsse il rescritto del-
« l'ex-Governo pontificio, in data del 21 dicembre
« 1868, onde il Governo stesso nel sospendere la con-
« cessione fatta adduceva delle ragioni di formalità
« dalla società inadempite, così velando la ragione
« vera della sospensione, che era la pubblicazione dei
« nuovi statuti.

« La società insistette allora vivamente perchè gli
« statuti stessi fossero modificati in quella parte della
« quale il Governo ex-pontificio si riteneva offeso, o
« per ottenere la modificazione dell'articolo 14 della
« convenzione del 1868 pel quale l'approvazione della
« medesima era vincolata alla concessione pontificia.

« Il Governo del Re resistette lungamente all'una
« ed all'altra richiesta finchè l'ex-ministro Gadda as-
« sicuratosi, come risulta dall'atto da lui segnato il 7
« luglio 1870, che la detta concessione pontificia era
« stata ritirata alla società per la sola ragione politica,
« condiscese alla invocata modificazione dell'arti-
« colo 14. ¹⁾

« Dopo questi fatti precisi e quando la società era
« certa di riavere dal Governo ex-pontificio la sov-
« venzione fissa concessa, venne installato a Roma
« il Governo nazionale che, quasi dimentico di quanto
« erasi passato relativamente a tale questione, ri-
« fiutò alla società di riconoscere i rescritti pontifici
« del 27 giugno e 15 luglio 1868. La società venne
« obbligata di ricorrere ai tribunali, sebbene con-
« vinta che la questione più che di diritto legale fosse
« di equità, che solamente il Governo, conseio dei
« fatti avvenuti, avrebbe dovuto risolvere con giu-
« stizia.

« Il tribunale emise sentenza che riconosceva va-
« lidi i rescritti pontifici in quanto alla transazione
« stipulata per gli arretrati a tutto il 1867, ma non
« in quanto alla concessione della garanzia fissa, per-

¹⁾ Vedi allegato 2 alla legge 28 agosto 1870, n.° 5858, col quale visto che la condizione di che nell'alinea a essendo venuta a mancare per motivi estranei alla volontà delle parti, si lasciava in vigore sul territorio già pontificio l'antico statuto dell'agosto 1856.

« ch'è esso giudicava sulla lettera dei rescritti e sulle
« quistioni di tempo e di mora che ne derivavano,
« non potendo aver presente la ragione politica per
« cui la società era sacrificata. Però al tribunale stesso
« questa ragione appariva tanto chiara dallo insieme
« della difesa e questo suo convincimento esprimeva
« in un periodo della sentenza così concepito :

« La zelante difesa della società ha fatto ricorso
« ad altri argomenti che al collegio non è dato di-
« scutare, riferendosi ad un ordine d' idee, o poli-
« tiche, o amministrative: essi potranno avere il
« loro valore in un' altra sfera nella quale *per certo*
« saranno convenevolmente apprezzati. »

« Ma neanche ciò indusse il Governo a dare ascolto
« ai reclami della società, che fu obbligata a ricor-
« rere in Appello, con animo di produrre la prova
« testimoniale che il vero movente del rescritto pon-
« tificio del 21 dicembre 1868 fosse stato la ragione
« politica, appellandosene suo malgrado all'ambascia-
« tore francese in Roma a quell' epoca, all'ex-mini-
« stro dei lavori pubblici pontificio, all'ex-ministro
« del Re, senatore Gadda, ed occorrendo anche a
« coloro che assicuravano il prelodato senatore Gadda
« della verità delle cose. Ma il tribunale d'Appello
« rigettando la prova testimoniale, toglieva alla so-
« cietà il suo principale argomento e confermava la
« sentenza della prima istanza, tuttochè ripetesse col
« tribunale di primo grado che la cosa poteva me-
« ritare una diversa soluzione nel campo ammini-
« strativo. »

Come avrete rilevato, o Signori, dalla lettura di un breve paragrafo di 2 sentenze dei Tribunali, gli stessi Magistrati non poterono fare a meno di deplorare implicitamente la condotta del Governo verso una Società ferroviaria le di cui condizioni stremate non avevan certo per ultima causa una perdita complessiva, derivante dal corso forzoso, di oltre 16 milioni. — E se a questo fatto speciale ravvicinate tutto l'insieme di cose colla relazione del Ministero dei Lavori pubblici del 1867 che fu la penultima Relazione sulla quale si pubblicò il capitolo — Sovvenzioni e garanzie; verrete, spero, come me nella convinzione che il Governo ha demolito per riscattare, nello stesso modo, che riscatta per esercitare.

Ora, creare una causa per conseguire un dato effetto, addurre quella causa per giustificarlo, perdonate il francesismo a chi in fatto di lingua sarebbe un intruso nel Circolo Filologico, è, o somiglia, ad una mistificazione, e come tale la respingo.

L'on. Boselli sostiene essere l'esercizio delle ferrovie un servizio pubblico e un monopolio. — Io glielo concedo, ma se accetto la sua premessa mi trovo agli antipodi dalle conseguenze che egli ne vuol trarre. — Ed è da una sua stessa citazione che prendo la base del mio argomento.

Egli ha citato il paragrafo di un discorso note-

volissimo del Ministro dei Lavori pubblici in Francia, pronunziato davanti all'Assemblea il 25 Maggio 1875, così espresso:

« L'esercizio delle compagnie è un monopolio dello
« Stato. Non si tratta di un'industria libera, nè di
« società che ne usino liberamente a loro profitto,
« ma di un monopolio esercitato sotto la sorve-
« glianza e il controllo diretto dello Stato. Ed è
« così completo questo controllo, ed è così inces-
« sante questa sorveglianza sovra ogni punto, che
« in realtà l'esercizio delle Compagnie è una delle
« forme dell'amministrazione d'uno dei grandi ser-
« vigi dello Stato.

Ecco cosa vi dice il Ministro di un paese che per senso pratico in fatto d'Amministrazione, d'industria e di Finanza ci può esser maestro per quanto abbiamo con esso le più grandi analogie di razza, di costumi, d'accentramento. — Il Ministro di un paese che nel corso di mezzo secolo, sperimentando tutte le forme di Governo possibile, mantenne intatto il suo ordinamento amministrativo e le Amministrazioni ferroviarie presso a poco come furono iniziate sotto il Governo di Luigi Filippo.

Che vi dice egli in sostanza? Il Governo sorveglia, controlla; ma lascia questo servizio pubblico nelle mani dell'industria privata e lo considera come una delle forme dell'Amministrazione di uno dei grandi servizi dello Stato.

E perchè? È facile il desumerlo — Perchè questo servizio pubblico è considerato in Francia un servizio essenzialmente commerciale e quel Governo non ne fece mai una questione politica: perchè se il governar da lontano e amministrar da vicino è canone di senso pratico; per le strade ferrate, è canone di senso comune, e i pratici della materia son tutti concordi in questo concetto.

Perchè la sicurezza dei viaggiatori è assai più tutelata dalla responsabilità di varie Amministrazioni e dalla vigilanza Governativa, anzichè dalla sola Amministrazione dello stato, è il caso, proprio, delle due firme sulla Cambiale anzichè una.

Perchè l'Amministrazione di una grandissima rete di strade ferrate sfugge completamente a qualsiasi controllo finanziario, perchè è appunto dalla esistenza di varie Amministrazioni che un Governo pratico e non avido d'ingerenza trae il mezzo più efficace di controllare l'una col confronto delle altre.

Perchè in ultimo analisi è assurdo di fronte a un servizio pubblico che procede regolarmente porre a repentaglio il bene, sotto il pretesto di cercare il meglio. — E se tutto ciò possa applicarsi alla Francia, come e con quanta più ragione non si deve applicare in Italia, ove la pubblica Amministrazione nel corso di quindici anni non ha ancora saputo trovare nemmeno un sistema di contabilità su cui fondarsi.

Infatti eccovi lo specchio dei Regolamenti sulla contabilità.

« 1.° Regolamento approvato con R. Decreto 3 Novembre 1861.

« 2.° Regolamento approvato con R. Decreto 13 Dicembre 1863 modificato con R. Decreto 25 Novembre 1866 e poi di nuovo modificato con R. Decreto 30 Dicembre 1868.

« 3.° Regolamento approvato con R. Decreto 4 Dicembre 1870, modificato con Decreto 27 Novembre 1872.

« A questi Regolamenti e modifiche si aggiungono una quantità di Circolari, le quali non sempre sono dirette a chiarire i Regolamenti, ma bensì a modificarli. »

In Italia, ove si presenterebbe la singolare anomalia di un Governo che ha costituito in Regia cointeressata il semplice e prezioso monopolio dei Tabacchi e riscatta con sacrifici pecuniari dall'industria privata il complicatissimo monopolio delle strade ferrate, per assumerne a proprio conto l'esercizio.

Ove infine, il numero pubblico dei reclamanti per interpretazione di tariffa, per ritardi, per avarie, per smarrimenti, per disastri ecc. si troverebbe di fronte all'Amministrazione Governativa fra l'incudine della Legge sul conflitto, e il martello del Foro privilegiato, senza contare le infinite lungaggini della nostra Amministrazione anche nei casi in cui le parti si trovano d'accordo.

Se quindi la Francia lascia tuttora questo servizio pubblico nelle mani di quella industria privata che coi suoi capitali contribuì a costituirlo, sotto tutti i punti di vista si può ritenere a fortiori che l'Italia può attendere ancora una maggiore maturità del frutto per raccoglierlo.

Passiamo alle tariffe:

L'on. Boselli ci dice l'abbassamento delle tariffe deve essere lo scopo continuo e supremo dell'esercizio ferroviario.

Rispondo: — Quando le Società ferroviarie, aggravate in ragion composta dalle perdite derivanti dal corso forzoso e dagli aumentati prezzi del carbone e ferro chiesero al Governo di accordare ad esse una maggiore elasticità in certe categorie speciali di tariffe, il governo negò recisamente; ma per suo proprio conto reputò opportuno uno aumento di tariffe su tutto e su tutti, con una sovrainposta sulla grande e piccola velocità. Ciò che dimostra non essere il Governo dello stesso avviso emesso dall'on. preopinante.

Ma per assicurare viepiù che l'esercizio governativo non dà al Governo maggiori facoltà di quelle già da esso acquisite coi sistemi vigenti, cito lo art. 8 del Regolamento per il sindacato e la sorveglianza 31 ottobre 1873.

« Art. 8. Saranno pure sottoposti alla approva-

zione del Ministero per mezzo del Commissario :

« 1°. Tutte le modificazioni di tariffa, anche solo temporarie, almeno un mese prima della loro attivazione e tutte le convenzioni particolari relative ai trasporti prima che le medesime abbiano esecuzione. »

È il caso dunque per le tariffe di non vagheggiare speranze alle quali non mancherebbe certo una inevitabile delusione; concordo in genere l'utilità delle tariffe basse; ma non bisogna esagerare, abbassarle fino ai limiti di un mite prezzo remuneratore, stas bene; oltrepassare questo limite è follia.

Confutati così i dettagli e le argomentazioni dei difensori del riscatto, reputo opportuno di fare un po' più di luce sul riscatto, come conseguenza necessaria della separazione; e sugli aumenti del traffico che furono in tutte le Convenzioni passate e sono in quelle che devono essere presentate alla Camera subietto di calcoli, smentiti dai fatti, e di speranze non mai realizzate, per quanto quegli aumenti si verificassero. — Nella Relazione del Consiglio d'Amministrazione della Società per le ferrovie dell'Alta Italia all'assemblea ordinaria e straordinaria del 31 maggio 1873 è detto:

« Noi, senza dubbio, deploriamo la via in cui sono entrate queste questioni, e deploriamo soprattutto di essere costretti a portarne a vostra conoscenza i particolari; ma il sentimento della nostra responsabilità ce ne fa un dovere imperioso. Ci asteniamo dall'indagare le cause del cambiamento avvenuto nelle disposizioni del Governo Italiano a nostro riguardo; ma possiamo negare francamente, senza tema di essere smentiti, che sia mai stata messa contro la Società qualsiasi lagnanza fondata di natura tale da giustificare questo cambiamento.

« Noi comprendiamo l'insistenza manifestata dai due Governi di sciogliere i legami creati fra la Rete Italiana e quella Austriaca dalla costituzione della nostra Società e dagli avvenimenti verificatisi posteriormente.

« Sebbene i motivi di questa insistenza sieno in parte scomparsi, in seguito al cordiale accordo stabilitosi fra i due Governi, pure comprendiamo che entrambi abbiano anche oggidì il più grande interesse di ristabilire l'indipendenza reciproca delle rispettive loro reti. D'altronde la loro separazione forma soggetto di un apposito articolo del trattato di pace fra i due Governi, e non dubitiamo che essi si preoccupino seriamente dei mezzi di attuarla.

« Finalmente, questa separazione trovasi pure compresa nel numero degli obblighi che ci sono imposti dai nostri capitoli, e non è nostra intenzione di opporvi alcun ostacolo.

« Il solo motivo che ne impedisce e ne arresta

» l'effettuazione, si è la difficoltà di ripartire fra le
 » due reti gli aggravii annuali in proporzione del
 » capitale di primo impianto impiegato sopra cia-
 » scuna di esse, e questa difficoltà deriva unicamente
 » dall' inferiorità dei prodotti della Rete Italiana.

» Ma questa difficoltà potrebbe sparire quanto
 » prima, se i progressi di quest'ultima rete momen-
 » taneamente sospesi, riprendessero il loro corso, e
 » se gli ostacoli frapposti finora allo sviluppo della
 » nostra industria avessero ad essere tolti. »

Sta dunque in fatto, non essere il riscatto la con-
 seguenza necessaria della separazione.

Quanto agli aumenti del traffico, cedo la parola
 al paragrafo di un documento statistico pubblicato
 in Francia, brevissimo ma eloquente.

« La statistica constata che i prodotti chilometrici
 » delle strade ferrate si elevarono da 32,600 fran-
 » chi a chilometro nel 1851 a 42,900 nel 1869 —
 » Le spese d'esercizio da 14,600 a 19,500, quindi
 » un'eccedenza di prodotto di 18,000 franchi nel
 » 1851, di 23,000 nel 1869. — Questa situazione
 » appare favorevole poichè i prodotti si accrebbero
 » in una più forte proporzione delle spese; ma vi è
 » il Budget delle Costruzioni che preleva dall'esercizio
 » le somme reclamate per gl'interessi ai capitali im-
 » piegati. — Qualunque sia l'aumento del traffico,
 » se la cifra di quegli interessi dovuti al capitale per
 » l'insieme della rete ferroviaria, segue una pro-
 » gressione più rapida, il profitto dello esercizio è
 » evidentemente attenuato ed è appunto per questo
 » motivo che i prodotti netti furono minori nel 1869
 » che nel 1851, malgrado l'aumento del traffico. »

A questo dato statistico giova aggiungerne un altro.
 In un anno nel quale i prodotti lordi delle strade
 ferrate in Francia — 1861 — raggiunsero la cifra
 di 461 milioni, si calcolò che gli stessi trasporti fatti
 colla viabilità ordinaria sarebbero costati al paese
 1 miliardo e 400 milioni. Facciamo pure la tara a
 questo calcolo e rileviamo che i prodotti lordi delle
 strade ferrate in Italia, ascisi nel 1874 a 144 mi-
 lioni han fatto risparmiare al paese almeno 72 mi-
 lioni, è di fronte ad un simile economico risultato,
 che il governo dal 1870 in poi, constatando la di-
 minuzione delle sue sovvenzioni, l'incremento dei
 risparmi per il pubblico, la regolarità del pubblico
 servizio, di cui la relazione ministeriale del 1872 fa
 ampia testimonianza, gl'ingenti danni derivanti alle
 società ferroviarie dal corso forzoso, anzichè lenire
 le conseguenze di una infelice situazione, con la
 guerra, a colpi di spillo e a colpi di stile, dietro le
 quinte, ha presentato poi alla luce della ribalta il
 riscatto e l'esercizio governativo facendolo supporre
 un atto da compiersi nello interesse generale dello
 Stato, considerato nel senso della universalità dei
 contribuenti. Non sarebbe più esatto dire che in

questa circostanza lo Stato rappresenta unicamente
 gli uomini di governo?

Una ultima considerazione; se il riscatto è la so-
 luzione che incontestabilmente reca maggiore onere
 sul bilancio dello Stato l'esercizio governativo, co-
 me conseguenza del riscatto dalle società private,
 è la manifestazione più spiccata di un sistema che
 alla libertà politica sancita dallo Statuto, tende ad
 innestare la tirannia amministrativa, non deve dun-
 que sorprendere se in questa terra classica delle li-
 bertà economiche esso inspira tenace, invincibile,
 unanime repugnanza.

Pareto. — Brevi parole debbo rispondere agli ono-
 revoli Carpi e Boselli e duolmi pertanto che non sieno
 qui presenti, ma essendo questa nostra quistione di
 scienza non di persone spero essere scusato se ora
 che mi tocca la parola rispondo ai miei onorevoli
 avversari.

Il sig. Carpi mi accusava di avere elevato una
 pregiudiziale dicendo che la legge del riscatto era legge
 d'accentramento e perciò si doveva respingere. Io
 non ho memoria di avere ragionato a questo modo,
 anzi sul riscatto non faccio quistione di principj sib-
 bene di convenienza finanziaria, di opportunità; re-
 spingo l'esercizio per parte dello Stato perchè indu-
 cendo dai fatti passati i futuri credo che i risultamenti
 ne sarebbero dannosi al nostro paese, come il meglio
 che seppi mi sforzai dimostrarvi, e, veda un po' l'ono-
 revole Carpi, lungi dal dedurre questa conclusione
 da quello che egli dice assioma e che io vorrei piut-
 tosto chiamare proposizione generale dei danni del-
 l'accentramento, in questa discussione seguò la via
 opposta: dopo avere veduto ragionando sul concreto
 i mali dell'esercizio governativo delle ferrovie mi con-
 fermo sempre più nel credere quanto già da altri
 fatti erasi dedotto che cioè, in genere, l'accentramento
 sia dannoso alla vita prospera e rigogliosa di un
 paese.

E convien pur farla finita una volta con questa
 confusione che da alcuni fra i nostri avversari si fa
 tra proposizioni generali ed assiomi o dogmi anche,
 come talun li chiama.

Per me in quanto ad assiomi conosco quelli della
 matematica e basta. Nella scienza economica non ab-
 biamo dogmi, abbiamo bensì delle proposizioni ge-
 nerali che sono molto probabilmente vere in certe
 determinate circostanze di tempo e di luogo e non
 hanno altro ufficio che di riassumere e di tener luogo
 di molti e svariati fatti particolari. Dice benissimo il
 Mill che il ragionamento dal particolare al partico-
 lare è quello dell'animale o dell'uomo rozzo, l'umana
 scienza non è possibile senza le proposizioni generali,
 anzi si può dire stia tutta in queste.

Ma queste proposizioni si debbono spesso sottoporre
 alla riprova dei fatti e quando ne escano vittoriose
 cresce ognora il grado di probabilità che ce le fa

credere vere. Per me non è un dogma che lo Stato è sempre un cattivo industriale, ma è una proposizione che riassume i fatti osservati dai maestri della scienza economica.

Or bene esaminando i fatti dello Stato italiano troviamo sperimentalmente, che esso sin ora è stato un cattivo industriale, qual meraviglia che la proposizione generale si mostri a noi perciò confermata e che quindi ce ne serviamo nelle nostre deduzioni? Ma se volete, facciamone pure a meno, ragioniamo dal particolare al particolare. Vi ho dimostrato che lo Stato italiano non sa provvedersi di sale al minor prezzo possibile; perchè saprebbe invece comperare il carbone per le locomotive? E se compera il carbone più caro di un industriale privato, come provvede il sale a maggior prezzo dei privati di Trapani, farà necessariamente la trazione sulle ferrovie a maggior prezzo e noi pagheremo di più. Lo Stato italiano non è mai stato capace di tenere una contabilità in regola per conoscere il costo di produzione dei tabacchi quando li fabbricava; il costo di produzione che ci dà pel sale è fantastico, i bilanci dello Stato sono tutt'altro che un modello di chiarezza, come mai diventerà da oggi a domani capace di riordinare la contabilità delle strade ferrate? Lo Stato italiano ha costruito malissimo la rete Calabro-Sicula, come mai eserciterebbe bene l'intera rete italiana?

Ma risponde l'onorevole Carpi: e perchè non si potrebbe correggere? Qui esciamo, e non per colpa nostra, dal campo esperimentale ed entriamo in quello delle ipotesi.

Prima di tutto osserviamo che potremmo anche non rispondere a quel perchè, quando un fatto è seguito costantemente nel passato è molto probabile che segua in avvenire anche se non ne vediamo la ragione. Quando nasce un bambino si può prevedere che avrà 32 denti; e perchè non 33 o 34?

Nessuno di noi lo sa ma il fatto è probabilissimo per l'osservazione dei casi passati. Ciò costituisce una legge empirica e tale potrebbe essere quello che lo Stato è un cattivo industriale poichè lo osserviamo non solo nel presente e in Italia, ma bensì anche in altre contrade ed in altri tempi. Se nonchè in questo caso possiamo anche rispondere a quel perchè e così la legge da empirica diventa razionale, acquistando così molto maggior probabilità di verità.

Lo Stato non può diventare un buon industriale perchè ha un'altra missione da compiere: quella della tutela della libertà e della proprietà dei cittadini.

È lo stesso motivo per cui non si va ad imparare il commercio facendo il giudice, o viceversa lo stare in un banco non è il miglior modo per diventare un buono ed oculato magistrato. E se non temessi di essere ancora accusato di far uso di proposizioni

generali, io direi che è questo un caso particolare del principio della divisione del lavoro, per cui solo chi attende a poche e limitate cose in quelle diviene egregio. Io non vi nego che lo Stato possa diventare un buon industriale, vi dico che perciò dovrà imbevversarsi dello spirito mercantile ed allora sarà un pessimo magistrato. Ci dicono nemici dello Stato, tutt'altro, lo amiamo e lo rispettiamo ma nella sua sfera, come onoriamo e rispettiamo, il giudice ma in tribunale, non sul mercato a vendere e comprare.

Queste considerazioni mi valgono altresì per rispondere all'onorevole Carpi, quando mi domandava di provare che le amministrazioni private sono scevre di difetti. Questa prova non la debbo e non la posso fare. Quand'anche le Società private esercitassero le industrie a condizioni pari con lo Stato sarebbe pur sempre meglio affidargliele che darle allo Stato distraendolo da più alta missione, quale è quella di provvedere alla giustizia. Ma aggiungo poi che troppo mi si domanda; nessuno è scevro di difetti e non ho mai creduto di scoprire un simile miracolo nelle Società private, quello solo che ragionevolmente si può chiedere è di mostrare che le Società private fanno l'industria meglio, o se volete, meno male, dello Stato. Or bene a ciò si risponde paragonando le costruzioni fatte dalla Società delle Ferrovie Meridionali e quelle fatte dal Governo; si risponde mostrando la banca nazionale che sa benissimo sfuggire a certi fallimenti ove rimane impunito lo Stato, si risponde infine additando tutte le opere che seppe compiere da sola l'iniziativa privata. E valga il vero: non è a questa che sono dovute le prime strade ferrate che un illustre statista francese in parlamento diceva essere una utopia? L'iniziativa privata vi ha dato quella meraviglia dell'epoca moderna che è la macchina a vapore, ha fatto le strade ferrate e le ha portate a quell'alto grado di perfezione in cui ora si trovano, ha con inaudita perseveranza, con sacrifici d'ogni genere congiunti i due mondi coi fili transatlantici. Ora a cose fatte viene lo Stato a pretendere che farà meglio; scusate ve, ma che vi dobbiamo così credere senza prove, senza titoli? Gli altri ci hanno dato dei fatti, voi sin ora ci pascete di promesse. Sarà tutto vero; con le strade ferrate in mano al Governo diventerà l'Italia un Eldorado, ma mi pare che sarebbe prudente aspettare di vedere per credere e per dire il vero, codeste esperienze le ci paiono un po' troppo costose per i pochi mezzi di cui disponiamo.

All'onor. Boselli che disse che nelle ferrovie lo Stato farà un'industria meno vantaggiosa come tale ma farà un servizio più vantaggioso per la nazione, chieggo seusa, se per rispondere debbo ripetere quanto già dissi. Il servizio delle ferrovie più vantaggioso per la nazione è quello che trasporta a minor prezzo e il più celeremente possibile viaggia-

tori e merci; ora è evidente che chi saprà meglio fare la parte industriale della trazione, potrà più che altri fare i trasporti a poco prezzo e, se si concede che lo Stato non è buon industriale, allora farà una trazione più costosa dei privati e, come dicevo, noi cittadini spenderemo di più o come contribuenti o come utenti delle strade ferrate.

Mi permetta anche di dire l'onor. Boselli che io non credo che vi sia tanta differenza, quanta egli ne scorge, tra le grandi linee di navigazione e le strade ferrate; nel fatto le une e le altre sono sovvenzionate dai governi e costituiscono un monopolio. Io credo quindi che le medesime ragioni che si trovano per l'esercizio delle ferrovie, si potrebbero portare per dare allo Stato l'esercizio del servizio coi piroscafi tra l'Italia e le Indie o le Americhe, ad esempio.

L'on. Boselli ha discorso anche delle numerose liti delle società col governo: ben diceva il comm. Cini che solo non litiga col governo italiano chi non vi a da fare; ed in vero come sfuggire a quella necessità di fronte alle assurde pretese della burocrazia? Tra molte ne cito una sola. Fra le questioni colla società dell'Alta Italia sottoposte all'arbitrato vi è questa: il governo pretendeva che la società delle strade ferrate s'incaricasse a suo rischio e pericolo di trasportare lettere raccomandate od assicurate e non voleva dare ad essa nemmeno un centesimo delle tasse perciò riscosse!

Terminerò dicendo due parole di un opuscolo testè pubblicato dal ministero dei lavori pubblici sullo Stato e le ferrovie. Non ho ancora avuto il tempo di esaminarlo con quella cura che si richiede e mi riservo a lungo discorrerne in una prossima adunanza; vogliate solo concedermi, signori, di dire che molte delle notizie che vi si danno non vanno accettate senza beneficio d'inventario.

Per esempio vi si fa un paragone tra il bilancio dello Stato e quello delle società di ferrovie. Il bilancio dello Stato comprende naturalmente l'entrata e la spesa, crederete forse che sarà lo stesso per le società? Tutt'altro vi si comprende il *capitale*. Così il bilancio dell'Alta Italia e Südbahn vi è indicato in L. 1,724,468,775 89, mentre il vero bilancio d'esercizio è di sole L. 152,908,641 88 cioè meno di $\frac{1}{10}$. Questo metodo di paragonare un bilancio ove si comprende il capitale con un altro di sola entrata e spesa fa degno riscontro alla contabilità fantastica delle saline e dei tabacchi.

Ed in ultimo noto a volo come tra gli allegati vi sia il resoconto di alcune sedute del comitato d'inchiesta industriale, ove furono fatti lamenti ed accuse sul servizio della società dell'Alta Italia, ma, *molto opportunamente*, manca il resoconto di quella importantissima, ove il comm. Amilhau vi rispose e certo alcune volte in modo sì chiaro e stringente

da convincere qualunque più accanito avversario.

Ma di tutto ciò più a lungo un'altra volta, per ora non mi rimane che ringraziarvi della benevola attenzione della quale mi avete onorato.

Gabussi. — Mi sarà difficile dire cose nuove, atteso che molte delle opinioni che io desiderava d'esprimere sono già state svolte dagli onorevoli oratori che mi hanno preceduto.

Essi hanno premesso ai loro discorsi una specie di precauzione oratoria, chiedendo la benignità di quest'assemblea. Maggiormente debbo io esprimerla allorchè mi fo ad inoltrarmi nel terreno dell'economia pubblica, mentre non sono nè economista, nè deputato, nè senatore, nè pubblicista, bensì un semplice ingegnere. Nelle antecedenti sedute due opinioni diametralmente opposte sonosi principalmente manifestate. Il sig. Boselli ed il sig. Carpi hanno sostenuto l'opportunità del progetto posto avanti dall'ex-ministro Minghetti, consistente nel riscatto ed esercizio delle tre grandi reti ferroviarie per parte dello Stato. Un numero assai maggiore d'oratori si sono chiariti avversi sia al riscatto che all'esercizio. In questa stessa seduta però si è fatta dal sig. Pareto una direi quasi sfuggevole menzione di un sistema intermedio. Il signor Pareto difatti si è espresso nel senso che il riscatto disgiunto dall'esercizio potesse concedersi. Io amo palesarvi fino da principio del mio discorso qual sia l'opinione che porto. Io opino che, per risolvere vantaggiosamente il problema che ci occupa, sia da imporsi al governo dello Stato il riscatto, e sia da negargli assolutamente l'esercizio. Io dunque opino più ricisamente dell'onorevole Pareto, poichè ciò che egli considera come una concessione che possa farsi allo Stato d'una parte del progetto che venne presentato al Parlamento, io credo che costituisca un dovere che gli appartiene di soddisfare.

Egli è soltanto per ragione d'opportunità che io affaccio quest'opinione, poichè in tesi generale nessuno è più di me alieno dall'accordare all'amministrazione dello Stato altre missioni fuori di quelle che essenzialmente gli competono. Secondo me esse consistono unicamente nella protezione dell'individuo nazione verso il di fuori, ed in quella del cittadino al di dentro. Ogni altra attribuzione io la considero come un'usurpazione di potere. Se non erro è questa altresì l'opinione del gran profeta del liberismo, Adamo Smith; se non che questo stesso economista da cui vi intitolate, ha soggiunto esservi delle eccezioni al principio anzidetto, e così potersi concedere al governo di estendere la sua azione a quegli uffici che, utili allo Stato, non possono compiersi da verun privato od associazione di privati. La ragione sta in ciò che la scienza economica non è una scienza dogmatica come sarebbero le matematiche, la fisica, la chimica, l'astronomia ed in genere le scienze naturali, le quali sono indipendenti dal tempo e dal

luogo. In essa non vi sono formole generali applicabili a tutti i casi concreti. Indi avviene che ogni volta che una questione di economia pubblica si presenta, è d'uopo afferrarla corpo a corpo, analizzarla e risolverla con criterii pratici e non già con opinioni preconcepite.

Ai miei occhi la questione che discutiamo ha queste tre soluzioni. Od ammettere il riscatto; o ricostituire le società attuali in modo da renderle vitali; o farle fallire. Non sembri esagerata quest'ultima eventualità. Percorrerò la condizione attuale delle società ferroviarie. Circa l'Alta Italia però ho pochissimo a dire. Amo riferirmene piuttosto a ciò che ne disse l'egregio suo direttore signor Amilhau alla Commissione d'inchiesta industriale; cioè che se avvenisse la separazione finanziaria della Südbahn dalla rete Veneta, l'Alta Italia dovrebbe fallire. Ora questa separazione, voluta dal trattato di Vienna del 1866, è oggi un fatto compiuto sul quale è impossibile di retrocedere. Siccome niuno può negare al signor Amilhau l'imparzialità e la piena conoscenza delle condizioni della rete ch'egli amministra, così credo che sia superfluo che io mi estenda sul conto dell'Alta Italia. Quanto alle Romane, voi avete udito dall'onorevole Sacerdoti a quale estremo siano state ridotte dalle persecuzioni che il governo non cessò dall'inflettere. Che esse siano sull'orlo del fallimento voi lo sapete al pari di me che sono disgraziatamente azionista in quella società. Non posso però dispensarmi dall'osservare che se è vero da un lato, che le pretese del governo condussero a mal partito le ferrovie romane, dall'altro canto è da attribuirsi in gran parte questa loro condizione alla eccessiva docilità che l'amministrazione addimòstrò verso il governo, allorchè si lasciò imporre nel 1865 la fusione colle romane, maremmane e centrale, sacrificando completamente quegli interessi dei proprietari delle livornesi che essa aveva il dovere di tutelare. Nel 1868 si addivenne ad una convenzione che esso presentò agli azionisti come sufficiente a fornire discreti dividendi. L'esperienza fece vedere che l'equilibrio in allora concertato era quella specie d'equilibrio che in meccanica si chiama instabile, quale sarebbe quello di una nave che avesse il centro di gravità laddove è collocata la pressione della massa liquida che l'investe. Appena la nave delle ferrovie romane ebbe preso il largo, che già aveva fatto cuffia.

Quanto alle meridionali che fino ad ora hanno avuto prospera vita, esse sono giunte all'epoca della loro decadenza, in forza del capitolato che le ha costituite. In proposito dei risultati della così detta scala mobile sonosi presi degli abbagli che credo utile di schiarire. Si è detto, e lo asseri anche l'ex ministro dei lavori pubblici De Vincenzi, che le condizioni delle ferrovie romane ed anche delle Meri-

ridionali fra i 2 mila ed i 15 mila franchi d'introito lordo, consistendo nella perdita della metà degli aumenti dell'introito lordo, a prò dello Stato, questi aumenti, invece di vantaggiarle, le traevano al fallimento. Quest'asserzione è inesatta per chi abbia analizzati i bilanci di quelle società. Negli anni decorsi addimòstrarono per ambo le reti una proporzione enorme fra le spese dell'esercizio e gl'introiti lordi, cioè circa l'80 per cento. Il sig. Carpi s'ingannò quando disse che, dal bilancio delle Romane aveva dedotto che le spese annue erano il 65 per cento dell'introito. Le reti ferroviarie imitano il governo nella redazione dei loro bilanci. Esse hanno le spese ordinarie e straordinarie, ora queste spese straordinarie si ripetono tutti gli anni, e sono perciò ordinarissime. Valutando complessivamente le une e le altre si giunse, per l'annata accennata dal sig. Carpi al 75 per cento. Di più si era portato come aumento di patrimonio lo acquisto del materiale mobile che in ciascun anno è d'uopo attivare per rifornire quello che deve porsi in disuso. Perciò le spese totali ascendevano a circa l'80 per cento. Altrettanto e peggio accade nelle Meridionali. Con tuttociò non può dirsi: 80 e 50 fa 130, dunque le reti sono deteriorate del 50 per cento. Difatti le spese totali si dividono in spese fisse e spese proporzionali al traffico. Per redditi di 15 mila franchi le due parti sono circa eguali. Perciò ad ogni aumento di introito bisogna valutare un aumento di dispendio di circa il 40 per cento; da cui risulta un incremento di reddito netto che è circa il 10. Ma non è questo il caso delle Meridionali allorchè hanno oltrepassato le 15 mila lire. Difatti esse perdono allora non il 50 ma il 100 per cento dell'aumento. Cosicchè, per la loro rete intera, subiranno il primo anno la diminuzione di due terzi d'un milione; d'un milione e un terzo nel second'anno; di due milioni nel terzo e così di seguito, vedendo svanire i loro dividendi, e dovendo necessariamente cadere nel fallimento.

Ciò posto si potrà obiettare che, se non le meridionali, le romane col volger del tempo, dovevano migliorare. E ciò è vero se non erano le persecuzioni del Governo. Il signor Sacerdoti ve ne ha parlato assai in dettaglio. Voglio però aggiungere alcune notizie che vi daranno più chiara idea dei procedimenti del Governo verso questa rete. Venne decretata nel 1872 dal ministro dei lavori pubblici un'inchiesta, a motivo di alcuni incidenti disgraziati che erano accaduti sulle ferrovie in discorso. Essi non erano per nulla più gravi di quelli che avvenivano sulle altre reti italiane, non se ne fece grande scalpore nei giornali e furono anche oggetto d'una interpellanza alla camera. Io credo che l'onorevole De Vincenzi, in allora ministro dei lavori pubblici, non sia un ingegnere. Se lo fosse non avrebbe fatto meraviglia di quegli sgraziati avvenimenti che si pre-

sentano in tutte le reti ferroviarie, che ciascuno vorrebbe che fossero evitati, ma che necessariamente debbono di tempo in tempo accadere e che erano di fatto accaduti nella stagione invernale. È in questa stagione difatti che principalmente accadono. Ne sono cagione la maggior fragilità dei metalli, la poca luce stante le lunghe notti, le nebbie, le nevi, le piogge insistenti, il gelo e il disgelo che scompongono il ballastaggio, le frane e simili. Il risultato raggiunto dall'inchiesta fa una comminatoria di spendere 46 milioni in tre soli anni per miglioramenti ed ingrandimenti vari da arrecarsi alle linee romane. Lo scopo da raggiungere, la mercè di quest'erogazione, consisteva nell'ottenere: 70 chilometri di velocità l'ora, fra Firenze e Livorno, 70 fra Roma e Napoli: 60, 65, e 75 fra Firenze e Roma per Arezzo: 60 sulla Maremmana e 60 sulla linea da Foligno ad Ancona, ove esistono pendenze dal 2 al 3 per cento. Or bene queste velocità non si effettuano neanche in Inghilterra, ove le pendenze sono mitissime, e le società molto prospere. Il treno più fulminante che sia al mondo è il treno diretto fra Londra e Douvres; sono 142 kilom. che si percorrono in 2 ore; dunque 70 kilom. circa all'ora; e più di ciò si chiese all'Italia e precisamente alle romane che da molti anni nulla distribuivano agli azionisti! L'amministrazione ricorse ai tribunali ed il Governo sottrasse la pendenza ai tribunali ordinarii per portarla davanti al Consiglio di Stato.

In questo frangente io proposi agli azionisti delle romane di nominare una commissione d'inchiesta che, indipendentemente dall'Amministrazione descrivesse la vera condizione in cui essa rete si trovava. In quello stesso istante il signor Lanza, allora presidente del Consiglio dei ministri, propose di riscattare la rete. La commissione degli azionisti approvò l'offerta; ed ecco come caddero le romane, sotto i replicati colpi del Governo. Adunque, riassumendo: la Società dell'Alta Italia deve fallire: le Romane sono in istato di quasi fallimento: le Meridionali fra pochi anni si troveranno in simile condizione. Tutte queste società hanno subita la legge del più forte; hanno accettato il riscatto. L'altro contraente, lo Stato, deve egli rifiutarvisi? A questo proposito, l'onorevole Sacerdoti, ha detto: Che vuole ora l'Italia? Non alterare il pareggio che dopo tanti sacrifici, sembra raggiunto. Ora voi lo distruggete se imponete alle finanze l'onere annuo di 11 a 12 milioni, che egli anzi valuta di 46. Ma io chiedo al sig. Sacerdoti, cosa avverrebbe se il riscatto delle reti non si effettuasse? Converrebbe sistemare durevolmente le società esitanti, locchè costituisce il rovescio della stessa medaglia. Per ricostituire queste società o gli utenti o i contribuenti dovrebbero subire un aggravio. Io credo che, pei principii della giustizia distribuiva, l'aggravio dovrebbe cadere sugli utenti. L'ex-ministro delle

finanze promise che il pareggio non sarebbe stato distrutto; d'altro lato non si possono più oltre accrescere le imposte. Io certamente non conosco le intenzioni del Governo attuale. A me pare soltanto che un aumento di un decimo sulle tariffe fornirebbe la risorsa che è d'uopo, sia nel caso del riscatto, sia in quello della ricostituzione delle società. Il reddito lordo delle ferrovie italiane è circa 150 milioni annui; l'aumento di un decimo sulle tariffe nelle tre reti, fornirebbe, ed oltre, gli 11 o 12 milioni che non debbonsi trarre nè da prestiti nè da tasse.

Vo ora più lungi e mi domando se sarebbe questo che io propongo un vero aumento delle tariffe. Le tariffe ed il loro *maximum* furono pattuiti in moneta metallica nel 1865. Ora abbiamo il corso coatto. La moneta cartacea non è merce; essa non è valore effettivo. Il di lei valore commerciale è dato a ciascun giorno dall'aggio dell'oro. La moneta metallica è difatti la merce meno variabile che esista, perchè è la merce universale. Essa pure varia, poichè sappiamo che, ai tempi di Demostene, chi aveva, in Atene, otto talenti ossia circa 50 mila franchi, era stimato un Creso. Ciò a due mila anni d'intervallo; a breve distanza la moneta metallica è fissa. L'aggio dell'oro ha raggiunto in Italia il 20 per cento; allora le tariffe ferroviarie erano ribassate d'un quinto circa. Attualmente esse variano di giorno in giorno e sono mediamente al disotto di circa un decimo del valor nominale. L'aumento d'un decimo non è dunque un vero aumento, ma una ripristinazione delle tariffe pattuite. Nella condizione creata dal corso forzoso, il *maximum* non è una quantità fissa, è in fatto una quantità variabile; il *maximum* dev'essere una quantità fissa; ora non è fisso ciò che si muove in sù od in giù a ciascun giorno. Facciamo una sgraziata ma non impossibile ipotesi. Poniamo che, per forza di eventi infelici, l'Italia sia costretta ad emettere 10 miliardi di carta coatta. Questa può allora perdere l'80 per cento. Vorreste voi avere il diritto di recarvi da Firenze a Napoli con 10 franchi? Si obietterà che può prevedersi un ribasso dell'aggio; senza giungere all'estremo ora accennato, è però assai possibile anche un rialzo. Ciò dipende dal bilancio economico dell'Italia. Ora le importazioni superano sempre le esportazioni, ed è ciò un triste presagio.

L'Italia è uno dei paesi più sfavorevoli per effettuare quel gran perfezionamento che sono le ferrovie. Una gran catena a settentrione; l'altra gran catena che è la spina dorsale dell'Italia; la terza catena che parte dal golfo della Spezia e s'avanza verso Roma con l'intervallo voluti dai fiumi; contrafforti in tutte le direzioni; in una parola una configurazione ipsometrica sommamente sfavorevole, non solo per la costruzione, ma anche per l'esercizio delle ferrovie; in oltre il combustibile fossile manca e

bisogna comprarlo all'estero a carissimo prezzo. L'Italia ha fatto benissimo ad eseguire le strade ferrate perchè la di lei forma geografica è difettosa. Napoleone a S. Elena non ha detto che non si poteva unificare l'Italia per questo motivo; anzi ha sostenuto che tosto o tardi gl'italiani si sarebbero riuniti in un solo Stato. Egli però scriveva che se la parte meridionale dell'Italia fosse situata fra le spiagge dell'Italia centrale e le due grandi isole Corsica e Sardegna, l'unificazione sarebbe verificata da secoli. Le strade ferrate hanno corretta questa difettosa conformazione; esse hanno prodotto un grande beneficio politico. Dal lato economico non hanno corrisposto per le ragioni che ho dette, ed ancora perchè la produzione in Italia è minima. Nell'Europa centrale il provento ferroviario delle merci è triplo di quello dei viaggiatori. Nell'Alta Italia vi ha parità fra il reddito delle merci e dei viaggiatori. Nell'Italia centrale e meridionale il primo è un terzo del secondo; dunque, in proporzione, è 9 volte minore dell'Europa centrale. Questa deficienza è sommamente perniciosa e da sè sola basta a render ragione della cattiva condizione finanziaria delle nostre reti ferroviarie. Si è detto qui; c'è la concorrenza del mare. Ma in Inghilterra ed in Francia non c'è forse la concorrenza del mare? Non solo essa esiste, ma vi si aggiunge quella della navigazione sui fiumi e sui canali. In Italia il Po' non ha più barche che lo percorrano, siccome ci disse il signor Carpi; gli altri fiumi hanno transito commerciale nullo od insignificante; di canali navigabili non ve n'ha che nell'Alta Italia e sono pochissimo frequentati. Il cabotaggio a vapore è qualche cosa, ma è ben lungi dall'importanza che ha in Inghilterra. In Francia si è valutato che tanta è la quantità delle merci trasportata nelle ferrovie quanto quella affidata alla navigazione marittima e d'acqua dolce. Del resto la concorrenza del cabotaggio non esiste che sulle linee littorali. Adunque quasi tutti i trasporti di merci si fanno in Italia sulle ferrovie. Il transito dei viaggiatori è abbastanza rilevante perchè abbiamo 90 abitanti circa per ogni chilometro quadrato; la popolazione del nostro paese non è superata che in Belgio ed in Inghilterra, sopra l'unità di superficie. La gente circola perchè c'è; la merce non circola perchè non c'è. Ora voi sapete che, differentemente dalle previsioni sull'avvenire delle strade ferrate che si fecero nei primi tempi della loro costruzione, esse hanno per principale il trasporto delle merci, e per accessorio quello dai viaggiatori.

A costo di pormi in ostilità colle opinioni economiche a cui aderiscono i seguaci di Smith, io mi permetto di accusare i principii della legislazione commerciale fin qui seguita di questa deficienza. Io credo che un periodo di protezione sia necessario per creare delle industrie laddove le popolazioni non

sono abbastanza produttrici. Credo di più che il proibitismo possa produrre effetti molto vantaggiosi. Napoleone primo intimò il blocco continentale all'Inghilterra; questa dal suo lato colle sue flotte impediva l'arrivo delle merci tropicali. La Francia, non potendo avere lo zucchero di canna, lo trasse dalle barbabietole. Ora essa fabbrica 450 milioni di chilogrammi di zucchero ogni anno, lo che costituisce la seconda delle sue industrie in ordine di valore d'esportazione. La libertà commerciale è buona nei paesi altamente produttori; non così appo quelli che industrialmente, sono fanciulli.

Vi ho espressa l'opinione che il riscatto per parte dello Stato ovvero la ricostituzione durevole delle società ferroviarie produrrebbero effetti identici circa gl'interessi dei contribuenti e degli utenti. Mi rimane a parlare del terzo partito che può escogitarsi; cioè permettere che le società falliscano. Ad onore dell'Italia occorre dire che nessuno frai ministeri che sonosi seguiti e nessun partito ha preteso che ciò avvenga. I capitali sia nazionali che esteri impegnati nelle nostre ferrovie non sono stati che troppo frustrati nelle loro speranze. Tranne per le meridionali, le offerte fatte dallo Stato agli azionisti costituiscono un meschinissimo compenso. Il fallimento, oltre che dalle condizioni generali dell'Italia, sarebbe cagionato da quelle persecuzioni governative di cui si è ampiamente parlato. L'Italia non ha abbastanza strade ferrate. Difettano sopra tutto le trasversali. L'Appennino, su 1200 chilometri di lunghezza, non è traversato che da cinque ferrovie. Ne occorre una ogni 100 chilometri; dunque ne mancano più di quelle che ci sono. Queste traversate sono disgraziatamente le più dispendiose e le meno produttive fra le linee ferroviarie. Noi non abbiamo capitali sufficienti per eseguirle; bisogna dunque incoraggiare i capitali esteri a versarsi in esse. È egli facendo fallire le Società ferroviarie attuali che raggiungerete questo scopo? Chi riceve un servizio lo deve pagare. Se l'Italia vuole daddovero le ferrovie, subisca i sacrifici che esse impongono. Pongo in disparte l'ipotesi del fallimento.

Ho espresso l'avviso che fra il riscatto e la ricostituzione delle società, sia preferibile il primo partito. Vi prego infatti a riflettere ciò che debba avvenire prima che le società ferroviarie fossero sistemate sopra salde basi. Vi saranno, per ciascuna rete, lunghe trattative fra la sua amministrazione e quella dello Stato. Di poi si convocheranno gli azionisti, ed è facilissimo che essi non siano soddisfatti e domandino delle modificazioni ai patti proposti. Allora occorrono nuove discussioni e nuovi accordi fra le due amministrazioni; dopo di che voglio ammettere che le assemblee degli azionisti si mostrino soddisfatte. Allorquando parrà così che tutto sia fatto, invece può darsi che non sia fatto niente; perchè,

posta la questione davanti al Parlamento, questo può buttar tutto all'aria. Aggiungete le vacanze, le crisi ministeriali, e non istupirete se si richieggono degli anni per venir a capo di simili questioni. Sarebbe egli desiderabile che si rinnovassero le lungaggini che hanno finora tenuto in bilico ogni soluzione? Io opino col signor ingegnere Pareto che il riscatto debba accettarsi, poichè, nè come questione di principio, nè come questione di fatto, ne verrebbe detrimento allo Stato.

Ripeto però ciò che dissi in principio; sono grandemente avverso all'esercizio ferroviario in mano al Governo. Su questa seconda parte del problema possono farsi considerazioni politiche ed economiche. Mi asterrò dalle prime, che però sarebbero le più importanti, perchè non sono consentanee all'indole puramente scientifica di questa Società. Il Governo sarebbe egli miglior amministratore di ferrovie dell'interesse privato? Si adducono le cifre enormi dei dispendii per l'esercizio nelle Romane, e nelle Meridionali. Si guardi piuttosto l'Alta Italia. Non ripeterò per ispiegare questa diversità, ciò che parmi avere abbastanza accennato, circa la distinzione fra le spese invariabili e le spese che possono ritenersi proporzionali al traffico; da quanto esposi in proposito emerge chiaramente che il per cento del reddito voluto dalle spese d'esercizio, diminuisce coll'aumentare del reddito medesimo. Bisogna, per risolvere una simile questione, paragonare le cose simili. Il Governo amministrava, prima del 1865, delle linee piemontesi e spendeva circa il 45 per cento del reddito lordo. L'Alta Italia ha ora complessivamente un reddito minore, perchè non raggiunge 50 mila franchi per kilometro e perde similmente il 45 circa. Di più convien fare attenzione alle differenti condizioni delle due epoche. Oggidì le strade ferrate sono gravate di tasse enormi. Un grande rincaro è avvenuto nel prezzo dei carboni e dei metalli riferibilmente al loro valore prima del 1865. L'aggio dell'oro cagiona, nei pagamenti all'estero sia delle cedole sia dei materiali, grandissime perdite. Inoltre si rifletta che oggidì le ferrovie contano già un' assai lunga durata. Il materiale fisso ed il materiale mobile non sono indistruttibili. Bisogna rinnovare il materiale fisso ora in un tronco ora in un altro; non accade così quando le ferrovie si trovano nel primo periodo della loro esistenza, qual'era la condizione delle ferrovie piemontesi prima del 1865. L'Alta Italia è oppressa da liti incessanti per le ostilità cui va incontro per le ostinate angherie del Governo. All'opposto l'amministrazione ferroviaria dello Stato piemontese aveva linee costrutte con esuberante solidità, materiale nuovo, non pagava le tasse a se stessa, e d'altronde simili tasse allora non esistevano, non era gravata dalle perdite del corso coatto ed otteneva i combustibili ed i metalli

a prezzi moderati. Nelle condizioni attuali, il suo 45 sarebbe divenuto il 55, locchè l'avrebbe costituita in uno stato d'inferiorità verso l'amministrazione dell'Alta Italia. Queste osservazioni valgono a dimostrare che è insussistente la pretesa che nel nostro paese si sia avuto l'esempio d'un'amministrazione governativa migliore delle amministrazioni private.

Altri esempi possono trovarsi all'estero. Nel Belgio vi sono delle ferrovie private e delle ferrovie erariali. Queste ultime racchiudono la rete primaria, cioè le linee più importanti. Le linee delle Società private hanno piccola importanza e non rendono più di 20 mila franchi per kilometro. Le spese d'esercizio non ammontano, in queste linee secondarie, che al 50 circa per cento dei loro redditi. Nella rete governativa, esse salgono al 70 per cento. È però giusto di dire che le tariffe sono inferiori, nella rete dello Stato, a quelle delle Società private; ma quand'anche voi le supponeste aumentate d'un terzo, il 70 non diverrebbe che il 52 per cento, ossia lo stesso dispendio che si verifica sulle minori linee. Ora voi rammenterete che, a parità di tariffa, le linee più produttive debbono presentare minor dispendio delle linee meno ricche. Dunque anche dal Belgio si trae argomento per concludere che il Governo anzichè migliore esercente delle reti ferroviarie che non lo siano le private Società, è anzi inferiore ad esse. Parmi adunque che giustamente io abbia opinato nell'asserire che, mentre si può e si deve ammettere il riscatto delle tre grandi reti ferroviarie, sia da impedire che esse vengano esercitate dal Governo.

Sacerdoti. — Mi perdonerà il sig. ingegnere Gabussi se avendomi nominato nel suo discorso sento il bisogno per una sola cosa di rispondere brevi parole. Il signor Gabussi parlando della amministrazione delle ferrovie Romane ha accennato alle condizioni del 1868 che si mantenevano in uno equilibrio instabile. Non so se il sig. Gabussi nella sua vita privata o pubblica si sia mai trovato in una di quelle condizioni in cui bisogna per forza accettare l'inevitabile; ed ove si sente la verità di quelle parole del gran Cancelliere « *La force prime le droit.* »

Questa è stata la condizione delle ferrovie Romane. Nel 1865 il Governo si incaponì di fare questa fusione che si chiamò la legge dei grandi gruppi. Il Governo fu prevenuto che questa nuova Società non aveva elementi di vita, ma la volle fare e la fece. Quando nel 1868 l'amministrazione delle Romane sentiva il peso delle sue triste condizioni il Governo le impose nuovi oneri.

La Società fece quanto poteva per diminuirli, ma il Governo pronunziò il *non possumus* e bisognò accettare.

Nel 1870 ricorse ai tribunali; dice il sig. Gabussi

e non ha fatto altro. Ma io domando se vi è altro modo tranne quello di andare ai tribunali; ve ne sono altri per farsi ragione contro i particolari e contro il Governo, ma v'è il Codice a destra e la Corte d'assise a sinistra; questo dico a giustificazione della condotta dell'amministrazione delle ferrovie Romane. Ma io richiamo l'attenzione del sig. Gabussi ad una semplice osservazione.

Io tengo per fermo che la storia delle ferrovie ha due periodi distinti, uno comincia dal 1865 e va al 1870 in cui una certa conciliazione tra le parti regnò in modo discreto. Ma è dal 1870 che comincia l'antagonismo dei rapporti inaugurato dal Governo che demolisce per riscattare e riscatta per esercitare.

Questa è la storia vera dal settembre 1870 al marzo 1876. Oggi la guerra a colpi di spillo, domani a colpi di coltello. Non vi è Società che possa lottare contro il Governo.

Quanto alla seconda parte del sig. Gabussi, io non lo posso seguire perchè appartiene più ad una assemblea di azionisti ove si discute il bilancio che ad una conferenza nella quale si deve discutere se è opportuno il riscatto, se è opportuno l'esercizio governativo. Una sola cosa gli dirò sulla questione delle spese di esercizio.

Non ci è Società ferroviaria, non ci è amministrazione governativa, non ci è bilancio da potere stabilire mattematicamente quali sono state le vere spese d'esercizio.

Se dovessi squarciare il velo in questa parte dovrei entrare in infiniti dettagli, dirò solamente che non ci è una linea di demarcazione fra i conti dell'esercizio, e quelli delle costruzioni. Certe spese che dovrebbero far carico all'esercizio si mettono nelle spese di costruzioni perchè ci è interesse a fare comparire minori le prime e si aggravano le spese delle ferrovie. Che una società privata spenderà meno lo concordo in genere, ma non è facile dimostrarlo. Questo solo dico, che una amministrazione di 7000 chilometri di strade ferrate nelle mani dello Stato rende impossibile qualunque controllo, tanti sono i mezzi a sua disposizione per far apparire che spende meno. Quindi questo confronto tra esercizio ed esercizio mi permetta il sig. Gabussi dirgli che non è materia da potersi discutere con pratico risultato in una pubblica conferenza.

Gabussi. — Risponderò brevi parole all'onorevole Sacerdoti. Ho detto che la Società delle ferrovie Romane ha mostrata debolezza nell'acconsentire ai patti impostigli del Governo. Io alludevo alla fusione che venne operata nel 1865 per prepotente volontà del Governo; posso accordare al sig. Sacerdoti che nel 1868 l'amministrazione di cui fa parte, trovandosi coll'acqua alla gola, abbia dovuto acconsentire ad accettare quell'equilibrio instabile di cui ho par-

lato. Ripeto che il difetto di resistenza si appalesò nel 1865, poichè lo Stato non ha diritto di violentare i diritti dei privati. Il sig. Sacerdoti ha convenuto che la fusione fu operata per insistente volontà del Governo; a quest'impulso non si doveva cedere. Per ciò che concerne l'esercizio ferroviario, non posso ammettere col sig. Sacerdoti che sia impossibile di distinguere le spese dell'esercizio delle linee eseguite, con quelle di costruzione delle nuove linee. È possibile che in alcuni punti questi due disparati ordini di versamenti vengano ad intersecarsi. Ciò però non deve verificarsi se non per tenui somme. In un'amministrazione ferroviaria ben diretta i due titoli di dispendio debbono tenersi disgiunti. I confronti fra i quantitativi delle spese su varie reti possono effettuarsi. Se le Società ferroviarie avranno nelle loro assemblee degli azionisti intelligenti che indagino accuratamente i bilanci, non mancherà loro il modo di appurare i conti che appaiono sui medesimi.

Presidente. — Se non vi sono altri che chiedano la parola la conferenza è finita.

Dobbiamo esser grati agli oratori che hanno presa oggi la parola in assenza di quelli che erano iscritti; possiamo, grazie a loro, dire che la conferenza anco oggi è riuscita degna della reputazione che alla nostra Società avevano fatta le conferenze precedenti; ed ha servito a spargere non poca luce sulla questione. Credo di dovere invitare i presenti ed anco quelli che avevano promesso di venire oggi, a trovarsi qui domenica prossima per vedere se possiamo portare a compimento la nostra discussione almeno per la parte generale. In altre conferenze poi potremo entrare nei particolari dell'argomento, giacchè in questo momento più che mai mi pare che incomba alla nostra Società e a tutti quelli che hanno contribuito a renderne più fruttuose le conferenze, di raddoppiare gli sforzi; certo è che noi abbiamo fatto fare un passo abbastanza importante alla questione, assumendo altresì un dovere molto maggiore di fronte al paese. Io sono sicuro che tutti sentiranno al pari di me questo dovere, e sapranno corrispondere convenientemente alla pubblica aspettazione.

LA QUESTIONE DEGLI IMPIEGATI

Fra le questioni che interessano da vicino il desiderato miglioramento della pubblica amministrazione ve ne ha una principalissima che ogni poco si riaccende nel Parlamento e nella stampa pubblica, e che ogni tanto ridesta l'attenzione seria degli uomini sensati di ogni partito, senza che sin ad oggi coloro ai quali spetta risolverla se ne siano vera-

mente occupati; e cotesta è quella che riflette il trattamento degli Impiegati dello Stato. Attratti da argomenti più brillanti i nostri Legislatori vi dormono sopra e ne aggiornano la trattazione, ma cotesta questione si aggrava ogni giorno di più e non è lontano il tempo in cui, come diceva un onorevole deputato alla Camera nel dicembre decorso, essa s'imporrà con tutti i pericoli di una vera questione sociale.

Non sono corsi molti anni da che una gran parte dell'opinione pubblica mostravasi poco favorevole a quella classe di cittadini i quali mettendo l'opera loro a servizio del pubblico hanno diritto a che il pubblico cui servono provveda al loro sostentamento più o meno lauto e decoroso a seconda della entità, della difficoltà e della delicatezza dei servizi da loro richiesti. Avvezzo forse a vedere sotto i Governi dispotici e corruttori che reggevano le sorti delle varie regioni d'Italia elargiti spesso gli stipendii pubblici, ed i più lauti, come premio di devozione ai principii che cotesti Governi informavano e come paga di disonesti servizi, piuttosto che come ricompensa al merito ed al lavoro, uso a considerare i pubblici impiegati quali primi sostegni di sistemi e di ordinamenti odiati, il pubblico naturalmente ne rimpiangeva il costo come di sanguisughe dannose e di piante parassite, e non vedeva in loro che una razza di privilegiati gaudenti i quali non avessero da fare altro che ricantare tutto il giorno col pastore virgiliano, *Deus nobis haec otia fecit!* E coteste idee, in parte giuste ed in gran parte, giova il dirlo, esagerate e sbagliate, si facevano strada anche di più nelle menti di ogni classe di cittadini quando il genio ed il talento si accordavano a vituperare cotesta classe, e negli animi degli Italiani trovarono anche troppa accoglienza gli accenti della Musa sdegnosa del nostro sommo Poeta satirico, talchè per lunga pezza la famiglia degli impiegati del Governo apparve agli occhi del pubblico quale una

Ciurma sdraiata in vil prosopopea
Che il suo beato non far nulla ostenta.

Coteste idee, diffuse e radicate più che non si creda, non furono forse estranee ai concetti che guidarono i nostri Governanti nel fissare il trattamento dei funzionarii pubblici quando si divenne all'unificazione amministrativa del Regno italiano; ed avvalorate poi dal fatto dell'affollamento della gioventù ai pubblici impieghi e dall'altro più fatale della crescente miseria delle finanze dello Stato influirono anch'esse nel preparare alla classe degl'Impiegati governativi quella posizione che contiene in sè i germi degli inconvenienti gravissimi che oggi apertamente si manifestano ed ai quali urge porre un rimedio. In virtù dei nuovi ordinamenti ben presto si fece palese come la posizione dell'impiegato, am-

bita sin allora come un privilegio sociale congiunto a facili cure, ad invidiate soddisfazioni ed a lauti guadagni, era divenuta per la massima parte degli impieghi una vita di travaglio assorbente tutta l'attività dell'uomo e retribuita con stipendii insufficienti ed assottigliati poi dallo Stato col pretesto di tasse e di ritenute, una vita mal sicura e per la difficoltà del conseguimento delle pensioni e perchè esposta talvolta ai capricci di persone irresponsabili che cuoprono il loro operato con la firma di un Ministro difficilmente accessibile ai reclami, una vita di sacrificio e di lotta continua del decoro con la miseria, una vita infine da Ebreo errante senza patria e senza amicizie.

Per chi ormai era all'impiego e per chi aveva già predisposti i suoi studii per cotesta carriera riusciva tanto scoraggiante quanto difficile il cambiare strada e dare un'indirizzo diverso alla propria attività, tanto che nei primi tempi dell'attuazione di cotesti nuovi ordinamenti non se ne videro in tutta la loro estensione i dannosi effetti. Ma la gioventù novella nel momento di scegliersi una carriera si diè a fare il paragone fra la posizione economica e morale di molti e molti che da venti anni e più servivano lo Stato e quella di coloro che invece avevano prescelta altra occupazione, ed il paragone fu tutto a svantaggio degli impieghi governativi. E naturalmente cotesta gioventù ripensò non essere da savii l'incamminarsi sulla strada poco attraente di cotesti impieghi ed il legarsi per tutta la vita ad un padrone che mostrava fare così poco conto dei servigi dei proprii dipendenti. E gli ingegni più svegliati e le migliori capacità cercarono d'impiegarsi in modo più proficuo di quel che non fosse l'ufficio governativo, ed allo Stato restarono i rifiuti del pubblico; mentre poi per alcuni rami di pubblico servizio per i quali necessariamente richiedevasi la prova di lunghi e severi studii gli aspiranti mancarono affatto e il servizio pubblico restò interrotto. Sono pochi mesi che nelle Aule parlamentari risuonavano a codesto proposito parole di lamento e parlando della Magistratura si deplorava come i migliori alunni delle scuole di giurisprudenza si dedicassero al foro non rimanendo per la carriera giudiziaria che la parte scadente della gioventù legale. Ed il Ministro di Giustizia e Grazia, nella tornata della Camera del 25 Novembre ultimo scorso, lamentava che vi fossero nel Regno 219 Preture senza titolari perchè *era riuscito impossibile il trovarli!* E si credè rimediare a cotesto gravissimo inconveniente della mancanza dei Giudici di 219 Mandamenti, approvando una legge che agevola l'ingresso in cotesta importantissima carriera diminuendo le garanzie di capacità negli Aspiranti, rimedio che a taluni parve peggiore del male.

A rialzare il livello intellettuale degli impiegati dello

Stato il Governo ha creduto bastante il richiedere dagli aspiranti la prova degli esami, ma, come giustamente faceva riflettere l'on. Plebano alla Camera, col sistema degli esami cotesto livello non si è punto elevato perchè agli esami non si presenta che il rifiuto delle altre carriere essendochè il compenso di cotesta prova richiesta del Governo non sia che una vita di miseria e di sacrificii.

Ma l'allontanamento dalla carriera degli impieghi governativi della gioventù colta e di merito non è il solo danno che è derivato dalla meschinità del trattamento degli impiegati, giacchè cotesta influì ancora a rendere meno proficua l'opera di coloro che già si trovavano a servizio dello stato. Anche i migliori soggetti della burocrazia governativa vedendosi delusi nelle legittime loro espttazioni si sentirono disgustati da cotesti nuovi ordinamenti che deterioravano la loro posizione; paragonarono la loro situazione con quella dei propri compagni di studio che avendo presa un'altra carriera con lo stesso grado di capacità e d'istruzione si trovano a guadagnare di più e con maggior decoro ed in piena libertà, ed impotenti ormai a ritornare indietro per calcare altra via rimpiansero la gioventù sprecata, maledirono il giorno in cui si lasciarono sedurre dallo stipendio governativo, e presero in odio l'impiego e il governo sopraffatti dallo scontento e dallo scoraggiamento.

Se adunque si ripensa come negli impieghi dello Stato manchi il concorso di nuovi elementi di profonda istruzione e di vera capacità, e come gli elementi vecchi abbiano dovuto necessariamente deteriorarsi sotto la letale influenza del malcontento, non sono da farsi le meraviglie se la macchina amministrativa non proce le spedita come si vorrebbe, se il disbrigo degli affari arrena o cammina alla peggio. Fare tanto e quanto basta per mantenersi la paga, lavorare o far le viste di lavorare quanto occorre per far passare le sette ore della permanenza obbligatoria in ufficio è la massima, non diciamo di tutti nè della maggior parte, ma di moltissimi impiegati dello Stato.

La scarsità del lavoro proficuo degli impiegati inetti e svogliati e la poca fiducia che cotesto lavoro sia esatto hanno reso naturalmente necessario un aumento vistoso di personale, non solo per il disbrigo degli affari ma ben' anche per un controllo continuo ed indefesso di ogni più minuta operazione. La macchina governativa si è immensamente complicata, ed un' affare, per quanto sia di poca entità, lo vediamo viaggiare da un dicastero all' altro occupando l'opera di molti e molti impiegati, e tutto ciò per causa di cotesto controllo reso necessario dalla sfiducia verso i singoli impiegati che è per noi ridotta a regola d'amministrazione. Ed ecco come la meschinità del trattamento degli impiegati, abbassando il livello

intellettuale e morale di questi, ha reso necessario un' aumento di personale e di spese, ed ha resa sempre più imbrogliata questa questione perchè sempre più mancano mezzi per migliorare cotesto trattamento.

Da questo stato di cose, dolorose a dirsi ma vere pur troppo, appare evidente come ogni di si faccia viepiù urgente il bisogno di provvedere in qualche modo a questa difficile questione. Or come vi hanno provveduto o sono per provvedervi il Governo e il Parlamento?

Se le buone parole, le promesse, le proteste di considerazione fossero bastanti a sollevare dalle loro miserie gli impiegati, in verità che questi potrebbero chiamarsi contenti. Può dirsi che non vi sia altra questione all'ordine del giorno che come questa incontri in teoria tanta uniformità ed unanimità di sentimenti. E Ministri e Parlamento, Deputati di destra di sinistra e del centro, stampa governativa e stampa d'opposizione, sono tutti d'accordo nel riconoscere che le condizioni degli impiegati pubblici debbono migliorarsi e tutti ripetono che è meglio avere impiegati pochi e ben pagati che molti e mal pagati. In ogni programma ministeriale ad ogni discussione di bilanci da varii anni a questa parte si fa cenno di cotesta necessità, e si promette di rimediarvi; e lo stesso on. Minghetti già Presidente del Consiglio dei ministri non è stato avaro verso gli impiegati di promesse e di buone parole. Ma se tutto cotesto bell'apparato di chiacchiere si giudica alla stregua dei fatti ci persuaderemo come a sciogliere cotesta grave questione i nostri Legislatori ed il nostro Governo abbiano per ora prescelto un modo assai economico, quale consiste nel pascere la numerosa famiglia degl' impiegati di rosee speranze e nel farle dimenticare la miseria presente con la fantasmagoria delle delizie di là da venire. — Basti a cotesto proposito citare l'esempio di quello che si è fatto recentemente per migliorare la condizione dei Pretori, di cotesti importantissimi funzionari che debbono giudicare delle proprietà, della libertà e dell'onore dei cittadini, al che urgeva provvedere ad ogni modo se non volevasi vedere affatto deserta cotesta categoria dell'ordine giudiziario. Tutti erano d'accordo nel credere che uno stipendio di 1800 lire, meno la tassa e le ritenute, era paga piuttosto da Uscieri che da Giudici. Or bene, dopo tanti progetti e contro-progetti, dopo tante magnifiche promesse finalmente lo Stato generosamente accordava ai Pretori un' indennità annua d'alloggio in lire 200 da pagarsi dai Comuni!

La questione del miglioramento delle condizioni degli impiegati dello Stato è, a nostro parere, non tanto una questione di ordine morale, quanto di ordine economico e pratico. Noi perciò non diciamo che cotesto miglioramento debba farsi come soddisfazione di

un dovere dello Stato verso una classe benemerita di cittadini che hanno legato le loro sorti a quella della Nazione; se la questione dovesse trattarsi sotto cotesto aspetto, potrebbe giustamente obiettersi che le condizioni fatte ai contribuenti dallo stato delle finanze erariali sono troppo gravi perchè possa aggravarsi ancora il bilancio passivo dell'erario, e che quando si può ottenere un buon servizio con dieci non vi è ragione perchè si abbia a spendere quindici o venti per ottenere lo stesso risultato. Noi crediamo invece che questa questione debba trattarsi dal lato pratico del tornaconto, e vedere se vi è interesse a retribuire due stipendii meschini per aver al servizio dello Stato due persone inette delle quali non sia a fidarsi, o se invece non sia meglio pagare uno stipendio lauto per guadagnarsi un impiegato ineccezionabile e per capacità e per moralità! La nostra opinione è che in queste faccende vale il proverbio *chi più spende meno spende*, ed in cotesta opinione ci conforta l'autorità di un celebre economista, il De Sismondi, il quale scriveva che *in amministrazione la vera economia consiste in non complicare i congegni, non moltiplicare gli impieghi, non concederli al favore e non pagarli meschinamente*.

Noi dunque non potremmo sottoscriverci al parere emesso dall'on. Minghetti nella tornata della Camera dei Deputati del 15 dicembre passato quando dichiarava *non ammettere che il crescere degli stipendii basti a sollevare il livello intellettuale e morale degli impiegati*. Che cotesto miglioramento delle condizioni intellettuali e morali degli impiegati non possa ottenersi da un momento all'altro con una legge che ne aumenti le paghe questo l'intendiamo, ma siamo persuasi che un miglior trattamento produrrebbe immancabilmente l'effetto di ottenere il concorso della gioventù colta ed istruita alle pubbliche cariche, e rendendo più gradita agli impiegati la loro posizione li interesserebbe a rendersene sempre più meritevoli con lo studio e con lo scrupoloso adempimento degli obblighi dell'impiego. Nè potremmo dividere la opinione manifestata in quella stessa occasione dallo stesso on. ex-Ministro che, cioè, il grado di cultura e di capacità degli impiegati dello Stato corrisponde a quello della cultura generale del paese, e che, come egli si esprime, *la botte dà del vino che ha*. Sarebbe davvero sconcertante che in Italia non vi fossero capacità superiori a quelle degli aspiranti agli impieghi governativi a 1200 o 1800 lire, dai quali bisogna cominciare la carriera! Se dobbiamo esprimere direttamente la nostra opinione tal qual è diremo che coteste frasi dell'on. ex-Presidente del Consiglio dei Ministri ci fanno l'effetto di semplici artifizi oratorii destinati a scansar la questione almeno per il momento e intendiamo che il Ministero aveva addosso altre cure che non sono la questione degli impiegati.

A noi non si manifesta altro mezzo per ottenere

impiegati migliori che quello che ci suggerisce la eterna regola del buon senso, cioè pagarli meglio. Il merito, l'istruzione, la probità stessa sono tutte cose che costano per la ragione semplicissima che tutti le ricercano, ed un uomo che ha fama di onesto ed abile non ha bisogno di stemperarsi in suppliche ad un ministro per trovare da guadagnarsi la vita con decoro.

Persuasi come siamo che l'amministrazione pubblica non potrà mai migliorarsi se non si ottiene prima un personale migliore, e persuasi pure che la semplicizzazione degli ordinamenti amministrativi non potrebbe tentarsi se non si eleva di molti gradi il livello della capacità e della moralità degli impiegati, affinchè si possa fare a meno di questo complicatissimo sistema di controllo continuo, facciamo ardenti voti affinchè il Governo e il Parlamento vogliano occuparsi seriamente, a fatti non a parole, di questa interessantissima questione. Noi non ce ne nascondiamo la difficoltà, e intendiamo che il male è ormai così radicato ed esteso che a guarirlo ci vuole una cura energica, lunga e difficile; ma ad ogni giorno che passa, ad ogni nuovo impiegato incapace che si arruola nella burocrazia governativa, ad ogni nuovo aumento di personale reso necessario dalla inettezza degli attuali impiegati, il male cresce e la piaga si estende. Se a coteste magagne si vuol porre rimedio occorre farlo subito, meglio oggi che dimani.

COBDEN E L'OPINIONE POLITICA MODERNA

Saggi su alcuni argomenti politici

DI JAMES E. THOROLD ROGERS

I.

È questa una delle pubblicazioni dovute alla instancabile attività del Cobden Club, e non è, crediamo, senza interesse tenerne parola, sebbene abbia veduto la luce in Londra fino dal 1875. E ciò non tanto perchè ne manca una traduzione italiana, che sarebbe opportunissima, quanto perchè l'udir parlare di Cobden da chi vi ebbe lunga consuetudine, acquista una singolare importanza in un tempo in cui le viete idee di protezione, velate sotto nuovi nomi, tentano di illudere le menti inesperte.

Noi ci proponiamo pertanto di riassumere con qualche estensione questo importante lavoro, non a scopo di critica, ma di semplice informazione, pure approvando di cuore i principii a cui si ispira, e che sono la nostra bandiera.

L'autore ha tentato, come egli dice, di definire il posto che Cobden tenne nella storia politica ed economica dell'Inghilterra e di spiegare l'attitudine che prese intorno alla maggior parte delle principali questioni del suo tempo, alcune delle quali sono fatti

compiuti, altre sono ancora discutibili, sebbene incamminate nella via che egli aveva additate. I materiali che hanno servito alla illustrazione sono i discorsi e gli scritti di Cobden, non che la sua numerosa corrispondenza. Cobden era da annoverarsi fra i migliori scrittori di lettere, perchè fluido, chiaro, vivace. L'Autore fa anche tesoro delle molte conversazioni da lui tenute coll'uomo illustre, e tien conto delle manifestazioni della stampa per dimostrare la influenza da lui esercitata sulla pubblica opinione.

Confessa poi di avere avuto anche un altro scopo, quello di confutare l'asserzione di coloro, che durante la vita di Cobden lo reputarono fondatore di una parte politica, che prese il nome di scuola di Manchester (l'appellativo che a titolo tutt'altro che di lode gli autoritari affibbiano oggi alla scuola liberale). E questo partito veniva dipinto come un sordido partito di manifatturieri intenti puramente al loro guadagno e pronti a sacrificare il lavoro al capitale; le stesse accuse al solito che, come può vedersi dal discorso di Schmoller al primo Congresso di Eisenach, i socialisti cattedratici fanno ai liberisti. La scuola che Cobden non fondò, ma a cui dette nuovo vigore, sosteneva che la libertà è la condizione naturale dello sviluppo degl'individui, e l'opposizione alla vecchia *Corn Law* non era che un mero incidente, mentre quella scuola intendeva a combattere ogni specie di protezione, non già per negare la necessità della legge, ma per affermare che essa è destinata a fornire le garanzie della libertà personale, e che il suo scopo è quello di tutelare egualmente tutti gli interessi, non quello di avvantaggiare pochi a scapito dei più. Tutti si avvantaggiano della giustizia, pochi soltanto del privilegio. La libertà commerciale, il diritto cioè di ciascun individuo a impiegare il suo lavoro pel suo maggior vantaggio e a spenderne il prodotto nel miglior mercato che l'opportunità gli fornisce, non è che una forma della grande lotta per la libertà sociale. La questione della libertà religiosa come quella delle elezioni politiche rientrano in questo largo campo.

Cobden agiva col partito liberale, ma egli non era un partigiano; era pronto ad accettare le ragionevoli riforme, da qualunque parte venissero. Se si accostava al partito liberale, si era perchè da esso erano uscite le amministrazioni, a cui la Gran Bretagna aveva dovuto i suoi maggiori progressi. Gli argomenti dell'opera di Thorold Rogers sono: Il Parlamento del 1841 — La difesa della legge sui grani — La questione della terra — Le relazioni internazionali (guerra e pace) — Le spese navali e militari — La riforma finanziaria — L'India e le Colonie — La riforma parlamentare — La diplomazia commerciale — L'educazione.

Noi ci proponiamo di accennare brevemente i punti principali di questi capitoli.

II.

L'ingresso di Cobden nel Parlamento ebbe luogo in occasione di quella crisi, che avvenne quando sболito l'entusiasmo che aveva prodotto il *Reform Bill* del 1832 e tenuto lungamente il potere nelle mani dei Whigs, il pubblico grado a grado era venuto alla conclusione che lord Melbourne era un uomo di Stato senza convinzioni. Per tacere d'altri mali vi era un *deficit* annuale, e nell'estate del 1844 le entrate erano di due milioni e mezzo di L. st. inferiori alle spese; e quando il pubblico non sa nulla di economia politica, è sempre pronto ad ascrivere l'insufficienza delle entrate alla mala amministrazione del Governo. I distretti manifatturieri si trovavano nelle più tristi condizioni: alcune delle più importanti industrie lottavano per l'esistenza, altre erano quasi paralizzate. Naturalmente si assegnavano cause diverse a questi fatti minacciosi; chi accusava i manifatturieri di aver pieno il mercato, chi sosteneva che l'industria nazionale era sul punto di essere annichilita dalla concorrenza del lavoro estero a buon mercato. Le condizioni dei lavoranti erano peggiorate e il malcontento era generale, ed è naturale che quando s'ignorano le leggi che governano le forze industriali, le classi lavoratrici sperino un rimedio ai mali che le travagliano da un cambiamento nelle istituzioni politiche del paese.

Gli errori economici compromettevano il Governo. Ci vuole del tempo prima che un popolo capisca che il Governo non può senza pericolo di commettere gravi torti entrare arbitro fra gl'interessi che competono fra loro; ci vuole del tempo prima che un Governo rinunci alla mania allettatrice di credersi capace di poter fare grande e prospera la nazione a capo della quale si trova. Circa trent'anni fa ogni classe della società credeva che il Governo l'avesse a proteggere contro qualunque rivalità paesana e forestiera.

Il ministero non aveva più la maggioranza prima di sciogliere il parlamento nel giugno 1841 e le elezioni davano una preponderanza al partito conservatore. Alle accuse contro agli uomini che restavano ancora al potere e agl'imbarazzi che ne derivavano si aggiungevano gli assalti contro la nuova *Poor Law*. Si affacciavano le dottrine del diritto al lavoro, sebbene gli uomini di Stato non accettassero queste pericolose teorie. Il ministero di Sir Robert Peel continuò nel sistema di Lord Melbourne.

Il partito del libero scambio era scarso nel Parlamento del 1841, sebbene intelligente e chiaro. Proprietari, clero, fittaiuoli e Cartisti davano l'appoggio di un gran numero di voti a Sir Robert Peel. Dall'altra parte le classi mercantili in generale e i non conformisti erano favorevoli a una riforma nelle leggi sulla rendita; i manifatturieri del nord dell'Inghil-

terra ripudiavano la protezione per la loro propria industria, perchè conoscevano abbastanza bene che una industria protetta è certa di essere esclusa dai mercati esteri. I dissenzienti non avevano dimenticato di essere stati emancipati con riluttanza e si ponevano in un campo opposto a quello degli aderenti della Chiesa Anglicana, che, come ogni chiesa stabilita, si schierava dalla parte del privilegio.

Quarant'anni dopo le sconsolanti previsioni di Adamo Smith, la petizione dei mercanti veniva presentata ad ambedue le Camere ed accettata come una autorevole esposizione di una politica che sarebbe stata adottata in pratica, non appena le esigenze della finanza lo avessero permesso. Sessanta anni più tardi la vittoria poteva dirsi assicurata, e questa vittoria rendeva necessaria l'accettazione di un'altra teoria di finanza. Bisognava trarre le entrate dalle crescenti risorse del paese e dal suo potere di consumo.

Al tempo del grande economista i proprietari territoriali erano indifferenti, almeno comparativamente, all'assistenza delle leggi protettive, mentre era il contrario della classe commerciale e manifatturiera. Come mai avvenne il cambiamento? Se Adamo Smith, che in presenza dei pregiudizj dei manifatturieri aveva, non certo in teoria, sostenuto l'Atto di Navigazione, avesse vissuto abbastanza per vedere le grandi invenzioni meccaniche, avrebbe scoperte le ragioni per cui i principj del libero scambio dovevano penetrare fra i manifatturieri. Accresciuta la produzione, essi dovevano trovare che era dannoso restringere il numero degli articoli contro i quali le loro mercanzie potevano venire scambiate. Di tutte le restrizioni la peggiore era quella sulla importazione del grano. I paesi che producono più grano di quello che è necessario ai bisogni dei loro abitanti sono precisamente quelli, nei quali una contrada manifatturiera trova il maggiore spaccio de' suoi prodotti. Di più il libero commercio avrebbe posto gl'industriali in grado di accrescere il numero dei lavoranti e offrir loro la prospettiva di un impiego più regolare e remunerativo. La giustizia e l'interesse si davano la mano e questa era una grande fortuna. È dubbio se con tutto ciò i partigiani del libero scambio sarebbero riusciti, senza il sopraggiungere della carestia delle patate. La crisi doveva precipitare.

Di fronte a circostanze così gravi il discorso della Regina invitava la legislatura a studiarne le cause e suggeriva un esame del sistema della legge dei cereali. La lega era già vigorosa sotto la condotta di Cobden. Sir Robert Peel taceva le sue intenzioni. Egli non era un economista, sebbene avesse molte belle qualità, e le sue vedute erano ristrette e dava de' fatti correnti le più erronee interpretazioni. Egli credeva che la carestia del 1841 fosse cagionata da altre cagioni che non fossero quelle che realmente l'avevano prodotta e credeva aver trovato il rimedio

al panico del commercio col suo noto atto del 1844.

Egli stesso nelle sue memorie che furono pubblicate sette anni dopo la sua morte racconta le ragioni che lo condussero a modificare le sue vedute sul libero commercio dei grani. Qui l'egregio autore entra in molti ed interessanti particolari intorno alle difficoltà, dalle quali Peel si trovò accerchiato, allo scopo di dimostrare quali fossero le forze, contro le quali Cobden ebbe a lottare per una delle grandi questioni alle quali dedicò la parte principale della sua carriera politica. A quell'epoca la protezione era riguardata come uno stato di cose, che sebbene non potesse essere giustificato per ragioni astratte, era così abituale e familiare, che non sarebbe stato possibile toccarvi senza perturbare colossali interessi.

PROGETTO

di Borsa Agricola e Commerciale

IN FIRENZE

Abbiamo ricevuto la seguente circolare colla quale si propone l'istituzione in Firenze di una *Borsa Agricola e Commerciale*. Il progetto ci sembra lodevole sotto ogni riguardo e volentieri gli diamo pubblicità raccomandandolo ai nostri industriali.

« La istituzione di un luogo di ritrovo e di contrattazione per la Classe Agricola e Commerciale è reclamato dal nuovo e sempre crescente impulso, che negli affari ha introdotto il vapore e il telegrafo.

Lo avere in un locale riunite non solo le comodità necessarie per ogni contrattazione ma le notizie Commerciali dei vari centri di consumo, e nei giorni di mercato conoscere per via elettrica i prezzi correnti delle varie piazze, e la rispettiva posizione dei vari prodotti, saranno i principali benefizi che la istituzione del progettato stabilimento potrà e dovrà arrecare al Commercio delle nostre Campagne, e delle nostre Industrie.

Posti a utile contatto la produzione e il consumo, mediante un bene inteso e regolare scambio di lettere con le Case di Commercio che fanno l'esportazione, ed aperto uno sfogo prudente e gradatamente progressivo ai nostri vini nell'America, in Oriente, nel Baltico, e chiamate infine le industrie classi degli Agricoltori e Commerciali nostri a ritrarre l'ultimo Centesimo dai loro prodotti; ecco accennata appena e per sommi capi la utilità del nostro concetto.

Un giornale sarà l'organo e l'eco fedele delle contrattazioni che si faranno, e varrà

a stabilire in modo certo e preciso il vero prezzo corrente delle nostre derrate e dei nostri prodotti, in guisa che non si vedranno listini fatti a comodo di terzi per coonestare o comprare fatte con troppa fretta, o vendite eseguite con troppa leggerezza, o per troppo bisogno.

Le incette dei concimi, guani, colombina ec. le provviste di Macchine Agrarie, le compre dei semi per sovesci fatte direttamente sui luoghi di produzione offriranno da un'altra parte, largo compenso ai fautori di questa istituzione, nuova in Firenze, e che prima sorgerà in questa antica città, madre sempre di grandi ed utili iniziative.

Ci chiameremo onorati del concorso dei negozianti ed industriali tutti di questa città, e ci varremo con piacere di quei suggerimenti che vorranno favorirci.

E per essi e per i loro viaggiatori l'opera nostra sarà tutta devoluta, ponendo alla loro disposizione tutti i mezzi dei quali potremo disporre, ben lieti se alle loro svariate contrattazioni potrà servire di convegno il nostro locale, ove non mancheranno i manuali di tutte le ferrovie, i prezzi dei noli sia per Piroscafi, sia per Velieri, le tariffe daziarie, e quanto può servire di base così nelle grandi speculazioni come nei modesti negozi.

La Direzione dello Stabilimento è necessariamente affidata alla Ditta proponente.

La Direzione si obbliga a redigere contratti sulla richiesta degli interessati, e si fa gelosa custode dei campioni che potranno esserle affidati.

Sarà cura della medesima aprire trattative sui campioni suddetti e concludere affari con case di tutta solidità ed onestà.

La Ditta proponente fa invito ai Possidenti ed agli Agricoltori della Provincia, ed agli Industriali e Negozianti tutti per ottenere il loro appoggio, e la loro adesione.

Il Regolamento interno dello Stabilimento viene fatto dall'Assemblea dei sottoscrittori e ne è affidata l'esecuzione a un Comitato di sorveglianza.

Nessuno della Direzione potrà far parte del Comitato.

I soci annuenti si dividono in due categorie. Alla prima appartengono i Soci corrispondenti alla seconda i frequentatori.

La tassa viene stabilita indistintamente in L. 2,50 mensili, più L. 5 una volta tanto.

Il pagamento delle rate mensili viene fatto a mese scaduto, e si intende dopo l'apertura

dello Stabilimento, nella qual'epoca sarà chiamato il versamento delle L. 5 di tassa.

Le sottoscrizioni si intendono obbligatorie per un anno. »

« F. POMIER LA COMBA E COMP. »

RIVISTA DELLE BORSE ITALIANE

Firenze, 8 aprile

Ad una settimana agitatissima, ne successe una quanto mai calma, e tutta ridente per le Borse, essendo stati i prezzi dei valori sostenutissimi, e con tendenza diretta ad uno spiccato rialzo.

Di questioni di politica internazionale, niuna ne sorse di nuova, e le pendenti, o non attirarono, o non impressionarono più le Borse. Popoli e governi, all'unisono pensano essere necessaria la pace, epperò si cerca in tutti i modi di eliminare, o di attenuare le questioni, che via via vanno sorgendo, sull'orizzonte politico.

La politica interna non è più neppur essa oggetto di serie preoccupazioni. In tutti gli stati europei, da la più meno si agitano al presente, o stanno preparando per le future sessioni, importantissime discussioni, ch'è dehellato il carlismo in Spagna, scartate le gare dinastiche in Francia colla proclamazione del Governo repubblicano, ne devono conseguire in detti paesi mutazioni di sistemi amministrativi e di indirizzo politico, fatti questi, che le Borse in passato, avrebbero accolti con gravi e profonde scosse, ora in vece, questi fatti si può dire passano quasi come inosservati, o se imprimono una traccia, essa non è che quella, che fa il battello a vapore che solca le acque di un placido mare, che appena appena fatta, scompare.

Ma è forse che dalle Borse non sieno apprezzati nel loro vero valore gli avvenimenti politici interni ed internazionali? Debbesi forse attribuire a difetto di studio delle questioni che via via si vanno agitando, che esse se ne mostrano così poco preoccupate? No certo, gli operatori di Borsa sentono certamente, e più di qualsiasi altro ceto di persone, e prevegono lo sviluppo naturale degli avvenimenti, ma essi non possono mutare, e nemmeno padroneggiare le situazioni.

Da un ventennio in qua presso le Nazioni principali di Europa, specialmente in Francia ed Inghilterra, l'industria ed il commercio, ebbero uno sviluppo tale, che ormai poco più di nuovo può escogitarsi, ed attuarsi in quei paesi.

Esse diventarono perciò il *caput mundi*, non solo del commercio europeo, ma pure i monopolisti dei mercati americani, asiatici, africani ed oceanici, Ricchissimi di produzioni naturali, attirano a sè ancora la massima parte delle materie prime delle altre Na-

zioni, le manifatturano e le riesportano arricchite, le molte volte di un valore centuplo, relativamente a quello che avevano nell'atto dell'importazione.

Ora che consegue da questo. In via affatto semplice e naturale, nè consegue che il denaro di tutto il mondo si dirige, affluisce e rigurgita in questi paesi, e poco per volta scompare presso le altre Nazioni meno produttive ed ancora bambine nell'industria e nel commercio.

È un fatto questo al quale assistiamo da vari anni, la centralizzazione del commercio dell'industria e del denaro, presso queste potenti nazioni; le altre costrette dai loro bisogni economici a cedere sotto prezzo le loro materie prime, debbono perciò ricorrere di continuo ad prestiti per provvedere alle spese del bilancio, collocando il più delle volte la maggior parte delle emissioni nei mercati Inglesi e Francesi, ed a Società straniere affidare la costruzione delle strade ferrate, e di tutte le altre principali imprese locali.

Il denaro in tal modo assorbito, essendo più che esuberante alla produzione industriale e commerciale, cerca il suo collocamento nei valori pubblici, da ciò i prezzi delle rendite di queste due Nazioni, e di alcune altre meno potenti, ma pure ugualmente ricche, quali l'Olanda ed il Belgio, superiori non solo a quelli di emissione, ma pure alla pari, e la continua ricerca di quei valori esteri che ora sono considerati come più solidi.

Diciamo ora più solidi per le gravi lezioni toccate a queste Nazioni, pel concorso da loro prestato in passato, alle emissioni e collocamento di prestiti Turchi, Egiziani, Spagnuoli Peruviani e dell'Honduras.

Fra i valori esteri più ricercati alle Borse di Parigi e di Londra debbe annoverarsi la rendita italiana, e se andiamo giustamente orgogliosi che la nostra rendita, sia apprezzata più ancora dagli esteri, che da noi stessi, abbiamo per altra parte a rimpiangere la sua rarefazione sui mercati italiani, ed il costante suo assorbimento specialmente da Lione e Parigi.

All'esuberanza del denaro, all'impossibilità di poterlo collocare altrimenti che in fondi pubblici debbonsi più che ad altra causa qualsiasi attribuire il sostegno e la spiccata tendenza al rialzo dei valori francesi ed italiani alla Borsa Parigina. In queste nostre convinzioni ci conferma un riputatissimo giornale francese l'*Economist*; da esso rileviamo che i soli interessi pagati dalla Francia sulle sue rendite si elevano ad un miliardo annuo, altri 3 o 4 miliardi vengono riscossi su valori bancari, fondiari, industriali, e questa massa immensa di denaro è nella massima sua parte reinvestita in valori; da ciò il costante aumento dei valori, che si verifica a quella Borsa, e che si riverbera quindi su tutte le altre.

E se questa costante tendenza al rialzo è per noi

avventurosissima, perchè vantaggiosa al nostro credito, temiamo che a lungo andare la pleora del denaro, che ogni anno maggiore si appalesa, presso Francia ed Inghilterra, possa essere un sintomo di non lontana decadenza, e specialmente per la prima un stimolo alla rivincita sulla rivale Germania. Le conquiste Asiatiche, ed il lusso sfrenato che ne conseguì cagionarono la ruina del grande impero Romano, la Francia ebbe già un primo avviso, nei disastri del 1870, prodotti si può dire dalle medesime cause, forse l'essere risorta in sì breve volgere di tempo a condizioni migliori delle antecedenti, potrà esserle in seguito occasione e causa di danni maggiori ancora dei già patiti.

Spetta all'avvenire il dare una soluzione di questo problema, esaminiamo ora quale fu in settimana il movimento della Borsa Parigina.

La liquidazione di marzo temevasi dovesse produrre degli imbarazzi, attesochè molta era la massa di valori a consegnarsi, ma essi vennero ritirati o riportati, senza che avvenisse sconcerto di sorta. Le oscillazioni della settimana antecedente, avevano scosso molte posizioni impegnate al rialzo specialmente sui fondi egiziani, ma fortuna volle, che il repentino ribasso durasse solo un giorno, che conoscendosi come sarebbe venuto pagato il cupone 1° aprile, e che in oltre il ceto dei banchieri principali assumeva in proprio, una grossa partita del nuovo prestito da emettersi, il ribasso fu ben tosto vinto da un rialzo superiore ai prezzi antecedentemente fatti su questo valore, cosicchè molti che avevano venduto parte dei loro fondi egiziani, si compensarono del danno, col soprappiù di valore, dei titoli conservati.

Il 3 0/0 che chiudeva nel sabato a 66,80 sollevavasi gradatamente nella Borsa di Giovedì a 67,20 e ieri in forte reazione a 66,92.

Il 5 per 0/0 aveva in detto giorno raggiunto il prezzo di 105, saliva nel lunedì tutto ad un tratto a 105,75 ripiegava nel giorno susseguente a 105,50, probabilmente per realizzazione di benefici, ma l'indomani riguadagnava 45 centesimi, e nella borsa di giovedì superava il prezzo massimo già fatto, venendo negoziato a 105, 77 1/2, ieri perdeva 7 centesimi.

La Rendita italiana non poteva essere lasciata in disparte, non ostante l'apatia e l'indifferenza delle borse italiane, da 71,25 essa procedendo a passi più lenti e misurati, nella borsa di giovedì aveva già guadagnato 45 centesimi, ed ottenuto il prezzo di 71,70, in quella di ieri faceva 71,75.

Dagli altri valori negoziati a quella borsa, la tendenza fu incerta, le azioni Lombardo-Venete, da 226 piegarono a 223, e nella riunione del giorno 6 dopo staccato il cupone 1° aprile, che trattandosi di azione, ne ignoriamo l'importo, scemarono a 221 prezzo pur fatto ieri.

Le relative obbligazioni sostenute ed in aumento

da 240 a 242. Le azioni ferrovie Romane indietro-giate da 65, a 61, le obbligazioni 226.

Sempre a 225 222 le obbligazioni V. Emanuele. Il cambio sull'Italia oscillante fra 7, 5|8 e 7 4|2.

Le Borse italiane apatiche ed incerte comechè ignare delle vedute ministeriali nelle quistioni che maggiormente le preoccupano, quali le convenzioni ferroviarie, ed il sistema finanziario che vorrà attuare il ministero. L'unico atto della nuova amministrazione che direttamente le riguardasse, fu l'annuncio del pagamento anticipato del cupone 1° luglio, che avrà luogo dal 10 corrente. È questa una misura, per niente nuova, essendo da varii anni praticata, allo scopo di allettare il possessore di cuponi di rendita a curarne il pagamento all'interno in carta, e così compensarlo del vantaggio che avrebbe inviando i suoi cuponi all'estero per ottenerne la riscossione in oro.

La Rendita conservava in apertura il prezzo di chiusura della settimana antecedente di 77,45 77,40 guadagnava circa 10 centesimi nei due giorni susseguenti, e nel giovedì saliva a 77,80 e ieri a 77,90 nella riunione odierna in ribasso a 77,82 77,77 4|2.

La rendita scuponata nominale a 73,30 e quindi a 75,60.

I prezzi del 3 0/0 che non ebbe contrattazioni, staccato il cupone; quotaronsi 46, e con godimento al 1° aprile 1877 a 44,50. L'imprestito nazionale, da 55 detratto il cupone di frutto e di ammortamento, quotato a 49 e 47 circa lo stallonato.

Le obbligazioni ecclesiastiche ferme sul 94.

In azioni tabacchi non si fecero operazioni, in Borsa ma parecchie in Banca, che ne portarono il prezzo nominale da 840 ad 847. In seguito all'estrazione le relative obbligazioni essendo più ricercate, vennero quotate nominali a 550.

Le azioni Banca Nazionale Toscana, ebbero qualche contrattazione, ma la loro tendenza fu quasi sempre inclinata al ribasso.

Dal prezzo di 1065 scemarono sino a 1050 il rialzo degli altri valori, le portò sino a 1056, 1054 nella Borsa di ieri ma con poca ricerca, oggi nominali a 1088.

Le azioni Banca Nazionale Italiana ebbero il prezzo massimo nominale di 2028, ieri per contanti negoziavansi a 2022 2018, nella riunione odierna nominali a 2026.

Nè domandate nè offerte le Banche Toscane di credito ed immobili sul prezzo nominale di 610, nominali sul prezzo di 1525 le Banche Romane nella Borsa omonima.

Le azioni del Credito mobiliare, non dettero segno di elasticità alcuna, ebbero quasi sempre prezzi nominali con oscillazioni di 5 a 4 punti al più dal principio al fine di settimana. Esordivano a 664 caddero a 660 mercoledì, ieri riottenevano il prezzo nominale di 664 ed oggi di nuovo o 661.

n

La Banca generale tenne la sua assemblea il 1° corrente, e venne dal Consiglio di amministrazione fissato il dividendo annuale di L. 7,50 che unite agli interessi già pagati in Lire 12,50 portano il frutto annuo di L. 20 sulle L. 250 di capitale versato, equivalente all'8 0|0. La proposta di varii azionisti per variare la composizione statutaria del capitale sociale, collo scopo di liberare completamente le azioni saldate in L. 250, fu accettata, modificandola nel senso di mantenere il capitale azioni all'ammontare fissato dalla costituzione della Banca in 50 milioni, riducendo però l'ammontare dell'azione a L. 250, e formando una seconda serie di azioni dell'ammontare di L. 250, da emettersi quando il Consiglio di amministrazione, crederà opportuno. Il prezzo delle azioni *ex-dividendo* si mantenne nominale sul prezzo di 470.

Le Banche di Torino, riguadagnarono molto del perduto terreno, nelle antecedenti settimane, e si negoziarono a 696, 698, le Azioni Banco Sconto e Sete, negoziate nella stessa borsa di Torino a 288 circa, poco ricercate le Azioni Banca Lombarda a Milano sul prezzo di 552; neglette le Napoletane a 418,50 nella Borsa di Napoli.

Il movimento delle azioni ed obbligazioni ferroviarie fu assai scarso diremo quasi nullo. Le Azioni Livornesi da 327 rialzate a 328 nominali, le Obbligazioni Centrale Toscana da 370 a 372, le Obbligazioni ferrovie Livornesi ferme sul prezzo nominale di 323 4|2.

Le Azioni ferrovie Meridionali affatto dimenticate sul prezzo di 525, 524, le relative obbligazioni su quello di 225 ed i Buoni a 555.

Le Azioni ferrovie Sarde, furono le maggiormente maltrattate dalle voci sparse circa alle convenzioni del riscatto. Abbenchè il precedente Ministero, nulla avesse concretato a loro riguardo, pure si nutrivano buone speranze in proposito.

Quantunque le popolazioni sarde, abbiano per mezzo dei sindaci delle due principali città dell'isola, e direttori delle rispettive camere di commercio, inviato telegrammi di felicitazione al nuovo ministero, ripromettendosi di ottenere la completazione delle ferrovie, pure la Borsa, non modificò i suoi apprezzamenti, e le azioni caddero a prezzi, da assai tempo non più veduti in banca, cioè sotto all'80.

Le relative relazioni serie A, negoziate a Milano a 218,50 la serie B. a 221,50.

Le Obbligazioni Vittorio Emanuele quotate nominali a 256, alla nostra, le Romane, a 245 a quella di Torino, le Demaniali a quella di Milano a 556.

Di obbligazioni del Municipio di Firenze, quotate nominali le Obbligazioni in oro del 1868 a 242, e le Cessioni 1871 a 456 nei primi giorni della settimana, ed a 440 nel fine di essa.

I cambi e l'oro furono piuttosto deboli tutta la

settimana; Il Londra dal corso medio di 27,14 scemava nella borsa di ieri a 27,08 ed oggi 27,10 27,06.

Il Francia da 108,45 scemava avant'ieri sino a 108,25 ieri reagiva a 108,52 e nella riunione odierna negoziato a 108,55 108,25.

I Napoleoni d'oro da 21,64 corso medio scemati ieri a 21,60, oggi 21,61 21,62.

ATTI E DOCUMENTI UFFICIALI

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica i seguenti *Atti ufficiali*:

31 marzo. — 1. Nomine nell'ordine della Corona d'Italia.

2. R. decreto 25 febbraio, che sopprime il posto di secondo custode nella biblioteca Riccardiana di Firenze ed il posto di usciere di seconda classe nel ruolo normale della biblioteca universitaria di Genova.

3. R. decreto 18 febbraio, che affida alla locale Congregazione di carità l'amministrazione dell'ospedale di Filettino, circondario di Frosinone.

4. R. decreto 5 marzo, che autorizza il Comune di Fermo, quale rappresentante dell'Istituto d'arti e mestieri di quella città e dell'Opera pia Montani, a stipulare una transazione di certe questioni pendenti tra esso ed alcuni privati.

5. R. decreto 16 marzo, che istituisce in Grossotto, provincia di Sondrio, un ufficio di Agenzia delle imposte dirette e del catasto.

6. Disposizioni nel personale giudiziario.

1° aprile.—1. Le nomine dei segretari generali dei ministeri dell'interno, di agricoltura e commercio, e degli affari esteri.

2. Nomine nell'Ordine della Corona d'Italia.

3. R. decreto 25 febbraio, che riduce da lire 2000 a lire 1000 lo stipendio annuo del bibliotecario della biblioteca Brancacciana di Napoli.

4. R. decreto 5 marzo, che distacca le frazioni di Castelnuovo e Coiano dal comune di Montaione e le unisce a quello di Castelfiorentino.

5. R. decreto 5 marzo, che erige in corpo morale d'Asilo Gamboa-Avergnati in Quargnento (Alessandria).

6. R. decreto 2 marzo, che erige in corpo morale il Monte di abbondanza di Giacomo Zanni in S. Secondo Parmense (Parma).

7. La seguente disposizione:

Con R. decreto in data del 31 marzo ora scorso, il comm. Gaspare Finali, già ministro dell'agricoltura, industria e commercio, è stato restituito al precedente suo ufficio di consigliere alla Corte dei conti.

8. Nomine e disposizioni nel personale dell'amministrazione dei telegrafi e nel personale giudiziario e dei notai.

3 aprile.—1. Nomine nell'Ordine della Corona d'Italia, fra le quali notiamo le nomine a grandi ufficiali del marchese Alfieri di Sostegno e del conte Michele Amari, senatori del Regno.

2. R. decreto, 2 marzo, che approva il regolamento sull'armamento delle navi dello Stato.

3. R. decreto, 30 marzo, che riguarda le nomine dei conciliatori, vice-conciliatori e vice-pretori comunali.

4. Disposizione nel personale dipendente dal ministero di marina.

4 aprile.—1. Nomine nell'Ordine della Corona d'Italia.

2. R. decreto 2 aprile, che convoca gli elettori della Camera di commercio di Ancona per il 16 del corrente mese, per la elezione dei componenti la Camera medesima.

3. R. decreto 5 marzo, che autorizza la inversione del legato istituito dal signor Girolamo Baffico e Riggio in Palermo nel conferimento di doti per matrimonio a favore delle consanguinee del testatore.

4. Disposizioni nel personale giudiziario.

5 aprile.—1. Nomine nell'ordine della Corona d'Italia, fra le quali notiamo quella del comm. Isacco Artom, regio inviato straordinario e ministro plenipotenziario di prima classe, a gran cordone.

2. Regio decreto 5 marzo che autorizza la inversione del capitale di grano e di una cartella di rendita appartenenti al Monte Frumentario di Farfengo (Brescia) per erogarne il frutto in sussidii ai poveri di detto comune.

3. Regio decreto 5 marzo che autorizza la Società ceramica Farina, sedente in Faenza, e ne approva lo statuto.

4. Regio decreto 9 marzo che autorizza la Società di assicurazioni marittime chiamata *Compagnia Teodosia*, sedente in Genova, e ne approva lo statuto.

5. Disposizioni nel personale del ministero della marina e nel personale dell'amministrazione finanziaria.

6. Collocamento a riposo, in seguito a sua domanda, del conte Michele Amari, consigliere della Corte dei conti.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Col ritorno della buona stagione essendosi in gran parte dileguati gli allarmi prodotti da possibili danni che avrebbero potuto causare ai seminati le inondazioni all'estero, la posizione dei grani nella nostra Penisola è ritornata calma, e stazionaria, ad eccezione di qualche località, ove i prezzi si mantengono sempre sostenuti, per la ragione che i depositi non vengono altrimenti alimentati da nuovi arrivi, ed anche perchè con l'avvicinarsi delle feste pasquali, le richieste da parte dei mugnaj sono ordinariamente più attive. E una tal situazione è molto probabile che debba ancora perdurare, avvegnachè per quanto sia oggi troppo presto il fare degli apprezzamenti sul futuro andamento del raccolto, è innegabile però che dalle notizie che abbiamo raccolto, la vegetazione delle campagne è ottima, e lo stato dei seminati molto promettente. Premesse queste brevi osservazioni passeremo a segnalare il movimento di alcuni fra i più importanti dei nostri mercati granarj. A Firenze i gran gentili bianchi si contrattarono da L. 23.25 a 25.35 al-

l'ettol. i gentili rossi da L. 21.25 a 21.60, e il granturco a L. 10.50. A Bologna la settimana trascorse attiva per i frumenti, e chiuse anche con qualche miglioramento. I frumenti si trattarono da fr. 19.38 a 21.50, e i granturchi da fr. 9.50 a 10 all'ettol. A Ferrara e a Padova i frumenti con discrete transazioni si venderono da fr. 25 a 27, e i formentoni da fr. 13.50 a 14 al quint. A Venezia i frumenti con pochi affari, ma sostenuti vennero negoziati da fr. 25.75 a 27 al quint; e i formentoni deboli da fr. 14 a 14.80. A Verona l'ottava chiuse stazionaria e con pochissimi affari in tutti gli articoli. A Milano le vendite furono correnti e facili da parte dei venditori al prezzo di fr. 16.45, a 20.55 all'ettol. per i frumenti, e di fr. 8, 9 a 10.25 per i formentoni. A Vercelli i risi ribassarono di 50 centesimi; i grani e la meliga da 50 a 75. A Torino molti affari nei grani fini con prezzi stazionari, e pochissimi nella meliga con tendenza al ribasso. I grani si esitarono da fr. 25 a 29.75 al quint; e la meliga da fr. 13.50 a 14.75. A Genova essendo imminenti gli arrivi dal Levante per lo scioglimento dei ghiacci, la settimana trascorse calma, e chiuse in ribasso di 25 a 50 centesimi sulle ultime quotazioni. In Ancona le vendite furono correnti al prezzo di fr. 24.50 al quint; per i frumenti, e di fr. 13.50 per i formentoni. A Napoli i grani subirono una leggiera reazione essendo stati quotati a fr. 20.07 all'ettol; per il 10 prossimo Maggio, e a fr. 20.81 per il 10 Settembre. A Barletta i grani rossi di rot. 48 da B. 2,70 indietreggiano a B. 2,60 al tomolo; e i bianchi furono affatto indomandati. A Messina l'ottava trascorse abbastanza sostenuta, ma con pochissime operazioni. I grani duri Jaganrok si trattarono da fr. 27.10 a 29,54 al quintale; i Berdianska a fr. 26 e gli Enos a fr. 24.81. All'estero la situazione è la seguente. In Francia nella settimana scorsa sopra 124 mercati 45 segnarono rialzo, 15 fermezza, 36 nessuna variazione, 9 calma, 2 tendenza al ribasso e 17 ribasso. A Parigi i grani ribassarono di 50 centesimi al quint; non avendo oltrepassato le migliori qualità fr. 28.50 i 100 chilog. Anche in Inghilterra, nel Belgio, e nell'Olanda prevalse la medesima tendenza. In Germania al contrario i prezzi presero maggior sostegno specialmente per le consegne a termine.

Vini. — Dalle notizie che abbiamo potuto raccogliere nel corso della settimana è venuto a risultare che gli affari sono generalmente scarsi, e che la merce è sempre abbondantissima, tanto che per esitarla, i possessori si trovano costretti ad accordare nuove facilitazioni di prezzo. Non bisogna però dimenticare che i vini del 1875 si dividono in due grandi categorie di buoni e cattivi, cioè di vini fatti con uve perfettamente sane e mature, e che possono sfidare tutti i calori dell'estate senza pericolo di guastarsi; e di vini confezionati con uve non mature e guaste e che difficilmente possono resistere al tempo e alle variazioni della temperatura. I primi naturalmente si sostengono, e tendono anche ad aumentare mentre i secondi sono deboli, e di difficile collocamento coll'avanzarsi della stagione estiva. A Torino, il Barbera, e il Grignolino si vendevano da fr. 42 a 48 all'ettol. e i Fuesa, e gli Uvaggio da fr. 34 a 40. In Asti il Bar-

bera del 1875 a fr. 54; i vini da pasto a fr. 30, i moscati a fr. 62, e il Nebbiolo secco a fr. 68. In Toscana i vini rossi da pasto del 1874 si vendono da fr. 50 a 70 la soma fiorentina, e i rossi dell'annata da fr. 15 a 30. A Barletta i vini da taglio di prima qualità da fr. 21 a 22; di seconda mezzo colore da fr. 17 a 19, e le medesime qualità alle cantine dei proprietari da fr. 13,50 a 18,50. In Sicilia si praticano i seguenti prezzi: A Vitt. Scogl. Da taglio molto alcool fr. 12 all'ettol.; granatino v. (Trapani) al litro 1,30; moscato all'inglese v. id., 1,30; id. naturale v. id. 130 Concia Marsala, la pipa, fusto compreso, 408; comune di Sicilia, colorito n. a bordo 20 a 22 ell'ettol.; bianco n. id. 28 a 30; neri di schiuma rossa (Milazzo) la salma di 80 litri, 13 a 19.

Petrolio. — Tanto all'origine che nei principali mercati di consumo d'Europa, l'articolo si mantenne sostenuto e con tendenza al rialzo. A Genova e nelle altre piazze d'importazione della penisola, malgrado che il consumo sia sensibilmente diminuito, i prezzi chiusero fermissimi e in vista di ulteriori aumenti, si venderono a Genova 300 barili Pensilvania di trabordo e fr. 34,50 i 100 chil. e da circa 5000 casse da fr. 37 a 38. In dettaglio le casse si quotarono a fr. 69 e i barili a fr. 90 al quintale sdaziato. Nelle altre piazze marittime i prezzi variarono da fr. 69 a 71. All'estero come abbiamo accennato, la settimana chiuse in rialzo. In Anversa fu quotato a fr. 31 i 100 chilog. A Trieste i barili si venderono a fior. 16 e le casse a fr. 17 1/2 a 18. A Nuova York cent. 14 la libbra e a Filadelfia cent. 13 7/8.

Carbon Fossile. — Sempre depresso a motivo dei forti arrivi e per mancanza di richiesta. I prezzi praticati a Genova per tonnellata al vagone Passo nuovo furono i seguenti: Newcastle da gas 1^a qualità da fr. 32 a 33; idem da vapore da fr. 39 a 40; Cardiff da fr. 37 a 88; Scozia da fr. 29 a 30; Liverpool da 25 a 26 e il Coke metallurgico a fr. 60. In Inghilterra la situazione del mercato carbonifero va di male in peggio, malgrado che sia stata definita la questione dei salari degli operai minatori.

Zolfo. — Senza variazioni rilevanti, ma con probabilità di ripresa, per l'avvicinarsi della zolfatura delle viti. I prezzi praticati in Sicilia furono i seguenti: Sopra a Girgenti da fr. 11,25 a 13,65 al quintale secondo marca; sopra Licata da fr. 11,18 a 13,02, e sopra Catania da fr. 12,05 a 13,41. A Genova tanto gli zolfi di Sicilia che di Romagna, si vendono da fr. 16 a 17 in pani, e da fr. 19 a 20 in polvere al quintale.

Oli di Oliva. — Benché le operazioni non abbiano in generale molta importanza, essendo sempre ristrettissimi gli ordini che vengono tanto dall'estero, che dall'interno, tuttavia i prezzi si mantengono tuttora sostenuti nella maggior parte dei mercati di produzione. A Porto Maurizio e Diano, e in altri caricatoi della riviera il movimento è ristrettissimo anche perché i possessori non si curano di vendere, per la ragione che la fioritura degli olivi presentandosi in pessime condizioni, fa fin d'ora temere uno scarsissimo raccolto, e quindi sperano col progredire della sta-

gione, di ottenere prezzi migliori. I sopraffini bianchi scelti si trattarono da fr. 150 a 160 al quint., i fini pagliarini bianchi da fr. 140 a 145, i nuovi mosti da fr. 110 a 125 secondo meriti, i lampanti da fr. 126 a 130 e i lavati da fr. 86 a 87. A Genova gli oli fini e mezzofini di Sardegna si venderono a fr. 132 a 152, i Calabria da fr. 198 a 104 e i lavati da fr. 81 a 90. In Toscana gli olj acerbi si trattarono da fr. 100 a 110 per soma fiorentina; i finissimi dolci da fr. 85 a 95 e i mangiabili da fr. 75 a 80. A Napoli la settimana trascorse languida e con tendenza al ribasso. Il Gallipoli per maggio chiuse a fr. 95,21 al quint., e futuro a fr. 95,90. Il Gioia per maggio e fr. 93,37 e futuro a fr. 96,25. A Barletta con pochissime operazioni i finissimi si quotarono a D. 26 e 27, i fini da D. 24 a 25; i mangiabili da D. 22,50 a 23,50 e i comuni da D. 19 a 21. A Bari le qualità fini e sopraffini chiusero in ribasso, mentre i mangiabili ed i comuni ottennero qualche miglioramento. A Messina la settimana con leggiera reazione. A Trieste il movimento fu attivissimo in tutte le qualità ma più specialmente nelle comuni, che ottennero prezzi in aumento.

Caffè. — Se neppure questa settimana si distiuse per abbondanza di operazioni tuttavia i prezzi si mantennero generalmente sostenuti, e in qualche piazza anzi come a Londra, raggiunsero qualche non leggiero aumento. In Italia gli affari furono anche limitati, perchè i nostri depositi sono molto ristretti, e mancanti delle qualità brasiliane, che sono le più ricercate. A Genova le vendite si limitarono a 130 sacchi Portoricco, al prezzo di fr. 128 e 50 chilogr. Nelle altre piazze d'importazione della Penisola le operazioni furono affatto insignificanti, e rimasero circoscritte al puro bisogno. In Francia, e specialmente ai mercati del Nord come all' Havre, gli affari furono abbastanza animati, essendosi decisi i detentori ad accordare qualche riduzione, ma nei mercati del Mezzogiorno le operazioni furono quasi nulle, quantunque gli arrivi dal Brasile sieno stati piuttosto importanti. All' Havre il Capo fu venduto a fr. 92, l' Haiti Gonaives a fr. 100, e il Rio non lavato a fr. 95 e 50 chil. La situazione del caffè in Francia dava alla fine di Febbrajo il seguente risultato:

	Import.	Esport.	Consumo	Stocks
1874	chil. 9,446,000	4,038,000	5,486,000	11,764,000
1875	» 15,270,000	2,661,000	8,807,000	19,260,000
1876	» 9,014,000	4,332,000	8,704,000	23,190,000

Da questo quadro statistico, che accusa diminuzione nel consumo, e aumento nei depositi, se ne può argomentare che un notevole rialzo in Francia non è molto probabile. Negli altri mercati esteri la settimana trascorse abbastanza ferma. In Amburgo, in Anversa in Amsterdam, e a Trieste vi fu una discreta corrente di affari con prezzi abbastanza sostenuti. A Londra il Ceylan piantagione ottenne pieni prezzi, essendo stato quotato da scell. 104.6 a 106.6. Notizie telegrafiche da Rio Janeiro annunziano che i mercati sono attivissimi e sostenuti per le molte domande dagli Stati Uniti.

Zuccheri. — Quest' articolo continua languido e negletto in tutti i mercati europei, e siccome i depo-

siti diventano sempre maggiori per mancanza di operazioni, così per molto tempo ancora non è possibile sperare in qualche miglioramento. A Genova sui greggi non venne praticata nessuna operazione, e sui raffinati le vendite si limitarono a 3110 sacchi di prodotti nazionali al prezzo di fr. 104 e 100 chilogrammi. Nelle altre piazze della Penisola i raffinati olandesi, francesi e germanici variarono da fr. 106 a 112 al quint. sdaziato secondo merito. In Francia le vendite furono affatto insignificanti, inquantochè la speculazione si mantiene riservatissima, e il consumo non compra che a misura dei propri bisogni. A Parigi gli zuccheri bianchi N. 3 disponibili seguirono a fr. 58,75. I mercati inglesi trascorsero debolissimi con tendenza al ribasso. Anche i mercati olandesi chiusero deboli specialmente per i raffinati.

Cuoj. — Il risultato sfavorevole di una forte vendita pubblica tenuta in Anversa al cadere della settimana scorsa, ove non vennero aggiudicati che 34,000 cuoj dei 92,000 posti all' incanto, e il ribasso di 10 franchi subito dai cuoi secchi, di 4 dei cuoi salati nuovi e di 6 dai vecchi, impressionarono talmente la speculazione, che la maggior parte dei mercati rimasero deserti e non valsero a rianimarli le continue offerte di riduzione presentate dai detentori. A Genova la domanda fu quasi nulla, e le vendite si limitarono a 2,200 cuoi Buenos Ajres di Chil. 9½ a fr. 112 e 50 chil. e 180 a Mont. video di chil. 4½ a prezzo ignoto. A Venezia si esitarono soltanto 4,500 vacchette Calcutta Meerut di chil. 3 ½ a fr. 200 e 100 chil. A Milano pure i vitelli tanto greggi che lavorati dettero luogo a pochissimi affari, quantunque i possessori si mostrassero disposti a far concessioni.

Lane. — Il fatto più importante della settimana furono i pubblici incanti di Londra, i quali come per l'addietro attirarono un ingente numero di concorrenti. Le balle esposta in vendita furono 225,000 fra cui 21,310 di nuova tosa. In Francia la settimana trascorse generalmente invariata, ma a Marsiglia volendo i detentori esaurire i loro depositi prima del giungere delle nuove lane, furono costretti per vendere a fare ulteriori riduzioni. I mercati italiani furono affatto inoperosi. A Genova le Buenos Ajres si contrattarono da fr. 220 a 240 e 100 chil.

Cotoni. — Essendo opinione generale che i prezzi attuali non potranno mantenersi, e che dovranno salire o discendere a seconda della maggiore o minore importanza che presenteranno le prossime entrate dei porti americani, la speculazione prosegue a starsene riservatissima e quindi durante la settimana nella maggior parte dei mercati cotonieri, le operazioni furono unicamente circoscritte a' più pressanti bisogni di fabbrica. A Genova nell' ultima quindicina le vendite si limitarono a 206,000 chil. al prezzo di fr. 81 a 83 per Mazzara ogni 50 chil., di fr. 68 a 69 per Teranova; di fr. 92 a 93 per Middling good America, di fr. 64 a 66 per Salonicco indigeno, roulè e battuto di fr. 73 a 74 per Soubuy ec. Anche a Milano la domanda che nella settimana scorsa era stata abbastanza attiva da parte dei filatori subì una notevole riduzione, senza però che i detentori si piegassero a

nessuna concessione. All'estero, benchè la settimana sia trascorsa calma in causa delle entrate nei porti americani, che risultarono più generose di quante si credeva, tuttavia i prezzi non ne soffrirono, e mantennero il terreno guadagnato, essendo il Middling Orleans rimasto costantemente a den. 6 13¹/₁₆ cioè con 3¹/₄ di den. in più in confronto dei prezzi, che praticavansi sui primi di marzo. A Liverpool le vendite della settimana ascesero a balle 53,000 al prezzo di den. 6 13¹/₁₆ per il Middling Orleans, di 6 9¹/₁₆ per il Middling Upland, di 4 3¹/₄ per il Fair Oomrawuttee e di 4 1¹/₈ per il Fair Bengal. A Manchester gli affari furono meno animati della settimana scorsa ma i prezzi specialmente dei riterti N. 50 e 40 si mantennero molto fermi. All'Havre con vendite limitate il luigiana trexordinaire si aggirò sui fr. 74 i 50 chil. A Trieste l'ottava trascorse sufficientemente attiva, e con prezzi sostenuti. A Nuova York i cotonei futuri chiusero deboli con ribasso da 3¹/₁₆ a 5³/₃₂ di cent. Le entrate della settimana in tutti i porti degli Stati Uniti ammontarono a balle 62,000 contro 61,000 nell'ottava precedente.

Sete. — Il leggero miglioramento che segnalammo l'ultima volta che tenemmo parola di quest'articolo non ebbe lunga durata, perchè la fabbrica appena provveduto all'urgenza dei suoi bisogni, disertò i mercati, e quindi le vendite ritornarono lente e difficili, e i prezzi stracciatissimi e deboli. A Milano durante la settimana gli affari furono limitati al solo consumo giornaliero. Le greggie ebbero la preferenza specialmente nelle qualità belle e buone correnti. Nelle lavorate pochissimi gli affari con discreta correntezza nei veaditori. Gli organzini belli correnti 18,22 a 20,22 si trattarono da fr. 77 a 78, e il genere secondario 20²⁶/₂₂ a fr. 66. Le trame belle ebbero compratori di fr. 63 a 90, le buone correnti da fr. 63 a 67 e le correnti da fr. 54 a 56. Anche nei cascami le operazioni furono lente, e senza miglioramento. Le struse si venderono da fr. 5 a 8,50; le gallette forate gialle da fr. 8,50 a 9 e le verdi da fr. 7,10 a 8,16. A Torino completa atonia in tutti gli articoli. Alcune greggie Piemonte 12¹/₁₄ qualità primaria furono vendute a fr. 64 e pochi organzini piemonte qualità secondaria 22²⁴/₂₄ a fr. 67,50. Negli altri mercati della penisola nessuna operazione di qualche importanza. All'estero predomina la medesima tendenza. A Lione infatti gli affari in questa settimana subirono un notevole rallentamento, e i prezzi chiusero irregolari e deboli.

Metalli — *Rame.* In Inghilterra la situazione di questo metallo è sensibilmente migliorata. A Londra le verghe del Chili salirono da ster. 75,76 a 77,10; l'Urmeneta fu contrattato a 77 e il Wallaroo a st. 86. I mercati francesi, specialmente Parigi e Marsiglia, subirono nuovi ribassi. In Germania le vendite furono limitatissime, e i prezzi incerti, e oscillanti. In Italia il rame nazionale in pani fu venduto a fr. 230 i 100 chil., l'inglese da fr. 250 a 255 e l'inglese in fogli da fr. 280 a 285. A Nuova York le vendite si limitarono a 500,000 libbre al prezzo di cent. 22 1¹/₈ a 22 1¹/₄. *Stagno.* A Londra dopo un lungo periodo

di calma si notò al cadere della settimana qualche sintomo di fermezza essendo state contrattate le provenienze dello Stretto a sterl. 72,10 in domanda. Le qualità dell'Australia variarono da st. 72 a 72,10, e le inglesi si mantennero calme a st. 77. I mercati francesi chiusero deboli. A Marsiglia lo stagno dello Stretto fu contrattato da fr. 195 a 200 i 100 chil. In Olanda i possessori mantenendo le loro pretese, gli affari furono quasi nulli. A Rotterdam il Banca disponibile fu quotato a fior. 49 1¹/₂, e il Billitorne a fior. 45 3¹/₄. I mercati germanici trascorsero invariati, e in Italia lo stagno inglese fu venduto da fr. 240 a 245, e il Banca in pani a fr. 250 i 100 chil. *Piombo.* In calma nella massima parte dei mercati. A Londra fu venduto a sterl. 21,15 la tonn., a Berlino da marchi 22 a 22,30, a Marsiglia il piombo dolce raffinato a fr. 51,25, e in Italia a fr. 60 i 100 chilog. *Zinco.* A Londra si mantenne sostenuto su tutte le provenienze variando da sterl. 23,12,6 a 25 secondo marca. I mercati francesi trascorsero in calma, e i germanici sostenuti. In Italia lo Zinco in fogli fu venduto a fr. 89, e quello in pani da fr. 60 a 75 i 150 chil.

FALLIMENTI

DICHIARAZIONI. — In Firenze con sentenza del 23 marzo è stato dichiarato il fallimento di *Giovanni Biressi* negoziante di apparecchi da gas.

In Brescia con sentenza del 24 il fallimento di *Benedetto Zerla*.

In Livorno con sentenza del 28 il fallimento di *Riccardo Capaccioli* neg.

In Milano con sentenza del 1. aprile il fallimento di *Antonio Zolli* neg. in via Silvio Pellico N. 7.

In Como con sentenza del 29 marzo il fallimento di *Giovanni Duglio* neg. in mercerie e drogherie.

In Torino con sentenza del 31 il fallimento di *G. Batta Perona* capomaestro.

In Genova con sentenza del 27 il fallimento di *Angiola Grilli ved. Travaglia* neg. in via Luccoli.

In Torino con sentenza del 24 il fallimento di *Giuseppe Enrico Marchisio* fabb. di pianoforti.

In Torino con sentenza del 25 il fallimento di *Anna Miraglia* neg. in biancheria.

In Firenze con sentenza del 3 aprile il fallimento di *Rachele Massara* neg. in via Martelli N. 7.

CONVOCAZIONI DI CREDITORI. — Fallimento *Forzenigo Andrea* il 10 aprile in Venezia per le verifiche dei crediti.

Fallimento *Sonneman Giutio* il 10 in Firenze per le verifiche dei crediti.

Fallimento *Schierati Valerio Maddalena* l'11 in Venezia per le verifiche dei crediti.

Fallimento *Zerla Benedetto* l'11 in Brescia per la nomina dei sindaci.

Fallimento *Poggio Bartolommeo* il 12 in Torino per le verifiche dei crediti.

Fallimento *Landon Angiolo* il 12 in Treviso per la nomina dei sindaci.

Fallimento *Bertoloni Domenico* il 13 a Genova per le verifiche dei crediti.

Fallimento *Soranzo-Spinola Chiaro* il 13 in Venezia per le verifiche dei crediti.

Fallimento *Capaccioli Riccardo* il 17 in Livorno per la nomina dei sindaci.

Fallimento *Conjugi Bonetto* il 17 in Como per la formazione del concordato.

Fallimento *Zolli Antonio* il 17 in Milano per la nomina dei sindaci.

SOCIETÀ ANONIME

ASSEMBLEE GENERALI. — In Firenze il 9 aprile degli azionisti della *Società anonima Cassa Ipotecaria del Regno d'Italia* per la relazione del Consiglio di amministrazione e nomine diverse.

In Roma il 9 degli azionisti della Società per *Allumite e Allume Romano*.

In Milano il 9 degli azionisti della *Banca Lombarda di prestiti e conti correnti*.

In Milano il 9 degli azionisti della *Società per la filatura dei cocchi in seta*.

In Torino il 9 degli azionisti della *Fabbrica italiana di porcellane e maioliche* per deliberare sull'aumento del capitale, ovvero sullo scioglimento.

In Firenze il 13 degli azionisti della *Società per la concentrazione della Torba*.

In Roma il 15 degli azionisti dell'*Acqua Pia*.

In Bellagio il 15 degli azionisti della *Società A. Mella e C.*

Società in accomandita e in nome collettivo

COSTITUZIONI. — In Milano con strumento del 6 marzo venne costituita una Società in nome collettivo sotto la ragione *L. Sampietro e C.* per la fabbricazione di lavori in asfalto e simili.

In Ancona con atto del 24 febbraio si è costituita una Società in nome collettivo fra *Pacifico Murgura e Vito Sonnino* per deposito e smercio di filati col capitale di L. 20,000.

In Bergamo *Cesare Airoidi e Cesare Viscardi* costituirono fra loro una Società in nome collettivo sotto la ragione C. Airoidi e Viscardi per esercitare il commercio di stoffe, manifatture e tessuti.

MODIFICAZIONI. — In Milano con scrittura del 22 marzo i componenti la Società sotto la ragione *Pasquale e fratelli Borghi*, stante la maggiore età di Antonio Borghi estesero al medesimo la gerenza, rappresentanza e firma sociale.

SCIoglimenti. — In Milano con strumento del 19 marzo è rimasta sciolta la Società in nome collettivo sotto la ragione *Trzeska e Bellozzi*, e venne nominato stralciaio Carlo Trzeska.

In Torino è rimasta sciolta la Società esistente fra il cav. *Carlo Tusina, Giuseppe Giacometti e Pietro Griffà* già costituita per esercizio di concessione in pelli e coiami.

In Milano con strumento del 17 marzo è rimasta sciolta la Società in nome collettivo sotto la ragione *Bardelli e Schiera* e venne nominato liquidatario Pietro Bardelli.

Pagamenti, e Versamenti

Consolidato italiano 5 %. — La direzione generale del Tesoro avvisa che il Ministro delle Finanze ha disposto che il pagamento nello Stato delle cedole del detto consolidato per il semestre scadente al 1 Luglio 1876, venga anticipato a cominciare dal giorno 10 aprile.

Società italiana per il gas in Torino. — Dal 1. aprile è cominciato il pagamento del saldo dividendo per l'esercizio 1871 con L. 23 per ciascuna azione.

Banca Agricola italiana in Firenze. — Gli azionisti sono invitati a versare gli ultimi tre decimi in ragione di L. 50 per azione alle epoche seguenti:

8° decimo	20 aprile cor.
9° »	20 maggio p. v.
10° »	20 giugno p. v.

ESTRAZIONI

Prestito provinciale di Modena 1871 — 7. estrazione, 15 marzo 1876.

N. 209 380 784 1131 1468 1621 1697 1737 1768
1808 2118 2819 2957 3306 4179 4296 4999 5067
5256.

Pagamenti dal 1. Aprile 1876, a Modena, presso la Ricevitoria Provinciale; in Bologna, presso i fratelli Sanguinetti; in Milano, presso la Banca Lombarda; in Genova, presso il Banchiere C. de Landoz e C.; in Firenze, presso i fratelli Bondi F. A.; in Torino, presso il Banchiere Roland Maisou.

Prestito municipale di Alessandria (Piemonte) di un milione di lire (contratto con la Società del Credito Mobiliare italiano).—40ª estrazione, 21 marzo 1876, ammortamento di 26 obbligazioni rimborsabili in Lire 500 ognuna:

20 228 379 435 439 619 620 772 854 936 1048
1076 1112 1165 1245 1259 1271 1326 1443 1551 1568 1627
1695 1710 1782 1716.

Prestito del municipio di Reggio Emilia 1874. — la estrazione, 1º febbraio 1876.

Estinzione ordinaria

Titoli della serie prima:

L. 1000, n. 224 237 579 727 779 832 888 904 932 934
1098.

L. 500, n. 40 100.

L. 200, n. 6.

Titolo della serie seconda:

L. 1000, n. 249 289 416 437 519 619 726 804 848 992.

L. 500, n. 12 23 35 56 87 161 361 446 469.

L. 200, n. 154 278 320 419 432 447 456 534 708.

Estinzione straordinaria.

Titoli della serie seconda:

L. 1000, n. 994 995 996 997 998 999 1000.

Pagamento al valore nominale dal 31 marzo, dal Tesoriere municipale di Reggio-Emilia.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde — 14.^a estrazione 22 marzo 1878.

Obbligazioni estratte — Lettera A.

77	6124	14164	18588	24856	31565	28273	44672
169	6479	14488	19022	25502	32862	33345	44752
563	6630	14857	19453	25801	33048	33371	45564
1886	7682	14948	20176	26065	34132	38953	45573
1963	9941	14950	20422	26308	34864	39014	46039
2271	10340	14971	20463	26671	34876	39713	46166
4110	10744	15008	21496	27068	34986	39796	46353
4184	10956	15811	22464	27103	35307	39817	46513
4290	11007	15877	22791	27600	35877	40664	46623
4571	11145	16036	23162	28176	36062	40362	48061
4615	17267	16586	24573	29458	36650	41190	48146
4907	11911	16890	24603	26079	36861	41374	48194
5559	12081	16892	24812	30795	37062	43905	48844
5583	12153	16918	24324	30900	37460	44210	49495
5805	12158	17561	24485	31408	38170	44227	49352
5836	12569	10614	24597	31523	38171	44422	

Prestito municipale di Ferrara 1863 — 24.^a estrazione, 15 marzo 1876.

Prima categoria.

N. 2	106	115	119	160	162	170	198	266	268
277	329	404	510	560	570	597	618	665	696.

Seconda categoria.

N. 1	23	50	79	89	103	104	152	193	209	217
347	372	420	538	612	621	622	629	641	729	749
784	790	846	869	944	1003	1004	1009	1044	1055	
1060	1093	1165	1173	1215	1264	1269	1346	1373.		

Rimborso dal 1. aprile 1876, a Ferrara, dalla Cassa municipale.

Prestito della città di Palermo 1868. — Estrazione 31 dicembre 1875, ammortamento in L. 500.

Prima serie

24	25	117	156	166	187	215	257	259	409	430
440	510	531	534	556	656	691	781	799	819	890
911	920	926	995	—	1015	68	89	104	128	150
169	190	209	242	260	379	501	516	520	671	741
769	797	836	991	—	2032	115	142	303	345	377
403.										

Seconda serie

37	89	136	146	153	192	233	319	429	457	467
535	683	816	880	998	—	1076	124	134	135	144
177	279	315	336	385	401	408	449	488	495	558
635	655	705	713	757	763	770	825	866	888	970
997	—	2030	33	51	29	297	318	411	452.	

Terza serie

29	79	203	237	255	319	336	415	586	597	716
722	788	829	831	833	837	920	983	993	994	—
1096	125	323	409	423	454	477	601	635	673	699
764	872	926	—	2011	82	126	139	144	147	168
195	232	242	261	367	404	478.				

Consolidato Comunale.

L. 500, n.	99	186	300	404	410	465	472	473		
483	705	720	731	750	1072	1086	1093	1213	1251	1310
1320	1351	1367.								

L. 100, n. 9 33 42 49 62 89 104 110 124 1.0.

Pagamenti a Palermo, dalla Cassa municipale.

Municipio di Licata. — Estrazioni del 29 febb. 1876.

Distinta delle N. 29 obbligazioni estratte e rimborsabili.	3013	3704	4002	4035	4121	4613	4800
	5031	5032	6201	7632	7979	11011	12739
	13097	13103	13636	15381	16669	17850	18143
	18313	18835	22925	23137	23481	23653	24243
	26105.						

Castellammare di Stabia. — 13.^a estrazione 31 marzo 1876.

SERIE A. — Numeri estratti

108	139	798	802	832	972	1155	1169	1391
-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------

Le suddette obbligazioni estratte sono rimborsabili con lire 300 in oro dal 30 aprile corrente anno 1876:

La 14.^a estrazione avrà luogo il 31 luglio 1876 con 9 obbligazioni da rimborsare.

Le obbligazioni 283, 624, 778, 853, 1074, precedentemente estratte e non ancora a tutt'oggi presentate, non hanno diritto ancora al pagamento dei coupon scaduti e da scadere, ma al rimborso di lire 300 in oro.

Città di Belluno — (Imprestito 1871) — Estrazione 1.^o aprile 1876.

Serie 2. a.

Num. 16, 55, 68, 54, 31, 79, 5, 72, 66, 70.

Prestito a premi della città di Venezia. — Nella XXIX Estrazione del prestito a premi della città di Venezia 1869, seguita il 21 marzo presso il Municipio, furono estratte le serie seguenti:

Serie estratte:

9273	2667	9716	9293	6201	1554
6407	5141	5135	4809	14770	14918
10963	14540	1661	14017	9631	8679
4709	2590	14308	12947	5170	10162

Obbligazioni premiate:

Premio	Serie	N.º	Premio	Serie	N.º
25,000	5135	22	50	14017	20
1,000	5141	18	50	5135	9
250	4809	7	50	4809	18
100	14918	15	50	10963	16
100	14308	14	50	14308	22
100	14308	19	50	6201	12
100	6407	5	50	6407	14
100	9716	13	50	2667	21
100	6407	8	50	10963	2
100	14017	14	50	5141	20
50	14540	23	50	10162	14
50	5170	16	50	5141	6
50	14017	13	50	14770	3
50	14918	1	50	9631	24
50	14017	9	50	14308	24
50	9293	16	50	8679	22
50	5170	8	50	4809	15
50	5135	17	50	9273	22
50	9716	7	50	6407	11
50	14770	8	50	5141	10
50	14017	22	50	14017	21
50	5135	14	50	2590	4
50	4809	14	50	14918	4
50	14770	9	50	1554	17
50	5135	16	50	10963	10

Le altre Obbligazioni appartenenti alle Serie estratte non comprese nelle Tabelle dei Premii, vengono rimborsate alla pari, cioè con lire 30 (trenta) ciascuna.

Il pagamento dei premii o rimborsi avrà principio dal primo maggio a. c. in avanti.

Prestito della Città di Napoli 1875 — 2ª Estrazione del 1° aprile 1876

Obbligazioni rimborsabili alla pari L. 500 (oro).

7246	7643	3248	15751	9161	6793	2906
8404	6330	4931	13142	375	13039	6941
191	16381	9180	8228	3152	6856	11875
14286	4984	4650	3322	2589	5951	6282
5260	6065	14751	1681	3668	8831	13506
13503	951	656	11555	4418	2944	15899
15925	488	15418	8499	8411	3893	13810
5612	5614	13610	4810	9612	6615	6858
400	2203	9238	9139	5478	9443	5743
11704	258	1746	14358	14388	2738	2748
2753	350	13553	847	6049	11529	143
6880	11257	11269	218	8211	8271	5274
8264	15468	4266	1153	12201	6106	12206
15821	3123	8436	1340	1336	8910	3127
9926	9521	9920	4887	13825	11823	11835
11411	4415	12328	14712	15628	15561	9068
5122	5910	5905	805	804	2027	2064
652	69	14669	16359	11678		

Prestito della città di Milano — (creazione 1861) — Estrazione del 1° aprile.

SERIE ESTRATTE

5730	—	3336	—	2025	—	547	—	2398	—	5452	—
5722	—	2531	—	1271	—	2358	—	4826	—	159	—
6049	—	420	—	2009	—	538	—	3922	—	2764	—
4832	—	4380	—	6578	—	5438	—	3998	—	791	—
—	4886	—	1279	—	7478	—	7504	—	2051	—	7047
7420	—	4726	—	6165	—	2550	—	4258	—	6960	—
7357	—	4070	—	3589	—	5306	—	7787	—	3218	—
2092											

Elenco dei numeri premiati

Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio
4070	28	1000	1279	43	100
4388	28	1000	4380	27	100
4832	31	1000	5730	6	100
420	49	1000	3589	49	60
7357	27	1000	5722	8	60
3922	12	1000	547	47	60
5722	22	1000	3336	29	60
2092	30	1000	2051	18	60
5438	49	1000	6049	31	60
2531	21	1000	3336	8	60

Imprestito del Comune di Pisa — Estrazione 1° aprile 1876.

Numeri estratti delle obbligazioni rimborsabili con L. 120 il 1. luglio 1876, valevoli per ciascuna delle cinque Serie.

343	962	1533	1564	1737
2531	2175	3214	3364	3367
3465	3483	3759	4288	4296
4577	4706	4772	4875	5126
5957	5998	6427	6635	7329
7349	7632	8826	8929	9824
9873				

Società anonima italiana per la Regia Cointeressata — Estrazione 1° aprile 1876

15.a Serie estratta. FF.

4070	20	1000	420	32	60
5306	21	1000	6960	31	60
7787	25	1000	3998	39	60
4070	50	1000	2358	46	60
4258	13	1000	6578	21	60
4886	11	1000	6165	36	60
7420	18	1000	5306	36	60
7420	30	1000	2358	49	60
7357	21	1000	5438	3	60
2764	46	1000	2025	32	60
4380	42	500	5452	5	60
6578	7	500	7420	36	60
791	40	300	159	48	60
2550	2	300	4258	20	60
7478	28	300	2398	4	60
5438	16	200	3336	37	60
1279	44	200	7478	23	60
1279	41	200	3218	12	60
2051	23	200	7047	24	60
7504	42	200	4726	11	60
3336	35	200	2358	33	60
5730	2	150	5306	34	60
2531	25	150	791	46	60
2358	34	150	4882	22	60
2092	43	150	420	20	60
4886	39	150	2358	15	60
2025	38	150	4380	5	60
5730	21	150	7420	4	60
6165	38	100	4258	9	60
791	24	100	6960	15	60
3589	31	100	2550	31	60
547	20	100	1279	2	60
159	46	100	5722	30	60
2531	47	100	4886	12	60
3336	47	100	5306	16	60

SITUAZIONE

DELLA BANCA D'INGHILTERRA - 23 marzo 1876

DIPARTIMENTO DELL'EMISSIONE

Passivo	L. st.	Attivo	L. st.
Biglietti emessi ...	38,719,415	Debito del Governo ...	11,015,100
		Fondi pubbl. immobiliz.	3,984,909
		Oro coniato e in verghe	23,719,415
TOTALE ..	38,719,415	TOTALE ..	37,719,415

DIPARTIMENTO DELLA BANCA

Passivo	L. st.	Attivo	L. st.
Capitale sociale	14,553,000	Fondi pubblici disponibili	13,853,215
Riserva e saldo del conto profitti e perdite	3,723,571	Portafogli ed anticipazioni su titoli	19,940,335
Conto col tesoro	9,089,332	Biglietti (riserva)	12,541,705
Conti particolari	19,626,933	Oro e argento coniato	945,191
Biglietti a 7 giorni ...	237,600		
TOTALE ..	47,280,406	TOTALE ..	47,280,406

PARAGONE COL BILANCIO PRECEDENTE

	Aumento	Diminuzione
	L. st.	L. st.
Circolazione (senza i biglietti a 7 giorni)		155,840
Conto corrente del Tesoro e delle pubbliche amministrazioni		922,835
Conti correnti di privati		67,644
Fondi pubblici		
Portafoglio e anticipazioni		1,865,467
Incaso metallico	727,141	
Riserva in Biglietti	928,460	

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

PER

LA REGIA COINTERESSATA DEI TABACCHI

Specchio delle riscossioni del mese di febbraio 1876 confrontate con quelle del mese corrispondente del 1875.

PROVINCIE	ANNO		DIFFERENZA	
	1876	1875	in aumento	in diminuzione
Alessandria	267,436.60	231,924.20	35,682.40	>
Ancona	92,054.70	91,495.40	559.30	>
Arezzo	56,677.00	59,704.50	>	27.50
Aseoli Piceno	43,833.10	40,889.30	2,943.80	>
Aquila	48,731.20	48,146.70	587.50	>
Avelluno	53,919.80	29,321.70	24,598.10	>
Bari	192,844.80	181,999.95	10,844.85	>
Belluno	3,005.20	31,773.40	4,231.80	>
Benevento	31,959.70	27,165.00	4,794.10	>
Bergamo	183,420.50	173,756.80	19,663.70	>
Bologna	259,631.90	224,854.90	34,779.00	>
Brescia	185,824.55	180,033.07	8,791.48	>
Cagliari	162,106.30	149,003.58	13,102.72	>
Campobasso	53,675.30	43,567.90	5,107.40	>
Caserta	231,081.90	219,922.00	14,153.90	>
Catanzaro	90,040.55	79,027.85	11,032.70	>
Chieti	65,863.20	43,408.40	22,444.80	>
Como	185,861.72	165,438.30	21,423.40	>
Cosenza	81,336.15	59,757.80	21,578.35	>
Cremona	142,509.30	129,887.80	12,621.50	>
Cuneo	210,708.30	187,659.30	23,049.00	>
Ferrara	175,428.30	137,661.55	37,661.55	>
Firenze	496,038.37	484,527.40	11,510.97	>
Foggia	104,585.70	103,025.99	1,549.80	>
Forlì	105,521.00	89,498.10	16,022.90	>
Genova	484,052.00	430,302.07	53,749.93	>
Grosseto	67,899.30	58,569.20	9,130.10	>
Lecce	154,834.80	112,088.90	42,745.90	>
Livorno	130,154.20	105,160.69	24,993.60	>
Lucca	141,022.10	132,225.80	9,393.30	>
Macerata	59,526.50	48,023.10	11,503.40	>
Mantova	159,489.90	139,677.60	19,812.30	>
Massa Carrara	63,261.30	59,167.91	4,100.39	>
Milano	650,399.42	577,717.93	72,675.47	>
Modena	134,081.60	103,935.72	30,744.88	>
Napoli	715,345.40	637,182.56	78,162.84	>
Novara	267,034.95	231,281.60	35,753.35	>
Padova	207,097.30	182,884.50	24,212.80	>
Parma	128,697.89	111,919.00	16,778.89	>
Pavia	190,041.80	166,199.30	23,842.50	>
Perugia	148,536.10	139,748.80	8,787.30	>
Pesaro e Urb.	57,148.50	50,680.30	6,468.20	>
Piacenza	98,174.30	84,738.50	13,738.50	>
Pisa	178,469.90	164,681.90	13,787.40	>
Potenza	76,907.00	67,277.80	9,629.20	>
Porto Maurizio	73,153.80	75,921.50	>	2,767.70
Ravenna	121,568.50	88,997.40	32,571.10	>
Reggio Calabr.	92,036.20	84,456.00	11,579.30	>
Reggio Emilia	89,496.40	69,404.00	20,092.40	>
Roma	565,863.80	493,815.73	72,048.07	>
Rovigo	156,418.50	138,598.70	17,819.80	>
Salerno	138,034.30	124,212.60	14,821.70	>
Sassari	85,153.30	75,035.50	10,127.80	>
Sienna	61,580.00	54,568.70	7,011.70	>
Sondrio	22,928.30	23,381.30	>	453.00
Teramo	34,609.70	28,732.20	5,877.50	>
Torino	497,551.10	444,114.91	53,436.19	>
Treviso	118,496.40	69,464.00	20,032.40	>
Udine	565,863.80	493,815.73	72,048.07	>
Venezia	273,220.10	245,786.39	27,433.80	>
Verona	207,377.25	182,376.10	25,001.15	>
Vicenza	128,911.00	111,778.90	17,132.10	>
Totali L.	10,542,326.13	9,334,676.95	1,210,797.38	3,248.20
Defalcati la di-	>	>	3,248.20	>
minuzione ..	>	>	>	>
Resta l'aumen-	>	>	1,207,559.18	>
to di febb.1875	>	>	>	>
Prodott.del gen.	10,088,660.64	10,175,771.86	>	87,111.22
Defalcati la di-	>	>	87,111.22	>
minuzione ..	>	>	>	>
Totale	20,630,803.77	19,614,418.81	1,120,437.93	>

Nei suesposti risultati è compresa la sovrattassa governativa stabilita dal Reale decreto 14 gennaio 1875, e andata in vigore dal 22 dello stesso mese.

SITUAZIONE DELLA BANCA DI FRANCIA

ATTIVO	16 marzo 1876	23 marzo 1876
Numeraio	1,845,649,864	1,874,048,768
Cambiali scadute la vigilia da incassare il giorno stesso	2,198,458	273,547
Portafoglio { Commercio	241,113,690	216,293,639
di Parigi { Buoni del Tesoro	556,387,500	556,387,500
Portafoglio delle Succursali	212,875,895	203,834,157
Anticipazioni sopra verghe metalliche Parigi	7,758,500	7,056,000
Id. id. Succursali	9,468,100	8,325,600
Anticipazioni sopra valori pubblici Parigi	26,281,600	26,082,500
Id. id. Succursali	16,350,200	16,466,400
Anticipazioni sopra azioni e obbligaz. ferroviarie Parigi	15,351,000	15,464,100
Id. id. Succursali	13,169,500	13,273,300
Anticipazioni sopra obbligaz. del credito fondiario Parigi	1,282,200	1,275,800
Id. id. Succursali	669,300	661,600
Anticipazioni allo Stato	60,000,000	60,000,000
Rendite Legge 17 mag 1834 della riserva/Ex Banche Dipar.	10,000,000	10,000,000
Rendite disponibili	2,980,750	2,980,750
Rendite immobilizzate	7,329,613	76,329,613
Palazzo e mobiliare della Banca	100,000,000	100,000,000
Immobili delle succursali	4,000,000	4,000,000
Depositi di amministrazione	3,834,334	3,840,892
Impiego delle riserve speciali	999,405	1,002,634
Conti diversi	22,064,209	22,064,209
	9,078,122	41,950,559
PASSIVO		
Capitale della Banca	182,500,000	182,500,000
Utili in aumento al capitale	8,002,313	8,002,313
Riserve { Legge 17 maggio 1834 mobiliari Ex Banche Dipartim. Legge 9 giugno 1857	10,000,000	10,000,000
Riserva immobiliare della Banca	2,980,750	2,980,750
Riserva speciale	9,125,000	9,125,000
Biglietti in circolazione	4,000,000	4,000,000
Arretrati di valori trasferiti o depositati	22,064,209	22,064,209
Biglietti all'ordine	2,464,517,960	2,437,243,703
Conti correnti del tesoro, creditore	3,300,190	3,042,862
Conti correnti a Parigi	14,805,549	13,303,952
Conti correnti nelle succursali	271,240,568	316,054,816
Dividendi da pagare	31,924,841	33,332,115
Effetti al contante non disponibili	2,518,191	2,375,596
Sconto e interessi diversi	7,129,272	2,211,169
Risconto dell'ultimo semestre	6,789,703	7,371,103
Riserve per cambiali in sofferenza	2,718,255	2,718,255
Conti diversi	9,951,750	9,951,750
	41,905,820	46,779,958
TOTALE eguale dell'attivo e del passivo	3,237,842,331	3,262,211,572

Paragone dei due Bilanci

	Aumento	Diminuzione
Incasso metallico	28,903,904	>
Portafoglio commerciale	>	3,861,789
Buoni del Tesoro	>	>
Anticipazioni totali su pegno	>	1,725,100
Biglietti in circolazione	>	1,865,255
Conto corrente del Tesoro	6,786,058	>
Conti correnti dei privati	46,221,521	>

Situazione della BANCA ROMANA al 29 del mese di Febbrajo 1876

Capitale sociale accertato utile alla tripla circolazione (R. Decr. 23 sett. 1874, N. 2237) L. 15,000,000

ATTIVO

Cassa di riserva	L.	17,315,000.32	
Cambiali e boni del Te-ja scadenza non maggiore di 3 mesi	L.	28,611,509.31	} 33,856,170.86
soro pagabili in carta a scadenza maggiore di tre mesi	»	5,224,661.55	
Porta-foglio { Cedole di rendita e cartelle estratte	»	»	} 33,856,170.86
Boni del Tesoro acquistati direttamente	»	»	
Cambiali in moneta metallica	»	»	} 2,230,831.74
Titoli sorteggiati pagabili in moneta metallica	»	»	
Anticipazioni	»	»	2,230,831.74
Fondi pubblici e titoli di proprietà della Banca	L.	4,496,085.15	} 6,524,606.39
Id. id. per conto della massa di rispetto	»	1,914,759.64	
Id. id. pel fondo pensioni o cassa di previdenza	»	83,761.60	
Effetti ricevuti all'incasso	»	»	
Crediti	L.	2,979,150.00	
Sofferenze	»	3,658.16	
Depositi	»	6,655,370.00	
Partite varie	»	4,808,379.30	
		Totale	L. 74,676,086.77
Spese del corrente esercizio da liquidarsi alla chiusura di esso	»	60,564.59	
		Totale generale	L. 74,736,651.36

PASSIVO

Capitale	L.	15,000,000.00	
Massa di rispetto	»	2,503,087.88	
Circolazione biglietti di Banca, fedi di credito al nome del cassiere, boni di Cassa	»	41,429,147.00	
Conti correnti ed altri debiti a vista	»	1,826,469.83	
Conti correnti ed altri debiti a scadenza	»	490,461.70	
Depositanti oggetti e titoli per custodia, garanzia e altro	»	6,655,870.00	
Partite varie	»	6,095,196.94	
		Totale	L. 73,999,733.35
Rendite del corrente esercizio da liquidarsi alla chiusura di esso	»	736,918.01	
		Totale generale	L. 74,736,651.36

Situazione della BANCA TOSCANA DI CREDITO del dì 29 del mese di Febbrajo 1876

Capitale sociale o patrimoniale, utile alla tripla circolazione (R. Decreto 23 Settembre 1874, N. 2237) L. 5,000,000

ATTIVO

Cassa e riserva	L.	8,869,598.51	
Cambiali e boni del Te-ja scadenza non maggiore di 3 mesi	L.	4,188,961.96	} 4,499,811.91
soro pagabili in carta a scadenza maggiore di 3 mesi	»	»	
Porta-foglio { Cedole di rendita e cartelle estratte	»	»	} 4,499,811.91
Boni del Tesoro acquistati direttamente	»	»	
Cambiali in moneta metallica	»	»	} 5,879,131.62
Titoli sorteggiati pagabili in moneta metallica	»	»	
Anticipazioni	L.	5,879,131.62	
Fondi pubblici e titoli di proprietà della Banca	L.	1,404,501.90	} 1,404,501.90
Id. id. per conto della massa di rispetto	»	»	
Id. id. pel fondo pensioni o cassa di previdenza	»	»	
Effetti ricevuti all'incasso	»	»	
Crediti	L.	7,440,058.81	
Sofferenze	»	28,184.17	
Depositi	»	12,519,187.00	
Partite varie	»	503,439.70	
		Totale	L. 40,344,113.62
Spese del corrente esercizio da liquidarsi alla chiusura di esso	»	41,391.20	
		Totale generale	L. 40,385,504.82

PASSIVO

Capitale	L.	10,000,000.00	
Massa di rispetto	»	185,000.00	
Circolazione biglietti di Banca, fedi di credito al nome del Cassiere, boni di cassa	»	14,997,390.00	
Conti correnti ed altri debiti a vista	»	»	
Conti correnti ed altri debiti a scadenza	»	910,776.14	
Depositanti oggetti e titoli per custodia, garanzia ed altro	»	12,519,187.00	
Partite varie	»	1,605,153.52	
		Totale	L. 40,217,506.66
Rendite del corrente esercizio da liquidarsi alla chiusura di esso	»	162,998.16	
		Totale generale	L. 40,385,504.82

APPALTI

CITTÀ IN CUI HA LUOGO L'APPALTO	GIORNO	INDICAZIONE DEL LAVORO	Ammontare	Cauzione provvisoria e definitiva	Termine utile per il ribasso del 20.mo e per i fatali
Terra di Lavoro (Amm. provinciale) (fatali)	12 Aprile	Appalto per il mantenimento di sei anni della strada provinciale di Sora che dalla stazione di Roccasecca conduce a Sora.	» 27,500,00 » annue	» 2,000,90	—
Bologna (Genio militare)	12 Aprile	Costruzione di un laboratorio e di altre opere necessarie per la lavorazione delle cartucce metalliche nello stabilimento d'Artiglieria denominato l'Annunziata.	» 70,000,00 »	» 7,000,00	29 Aprile
Calabria citeriore (Prefettura)	12 Aprile	Appalto dei lavori di nuova costruzione della strada obbligatoria del comune di Scigliano dal fiume Bisirico al piano detto di S. Giuseppe.	» 101,012,14 »	» 5,680,57	27 Aprile
Mantova (Genio militare)	13 Aprile	Costruzione di due tettoie nel gran cortile del Carmelino e sistemazione di parte del medesimo fabbricato in Mantova.	» 60,000,00 »	» 6,000,00	29 Aprile
Vallo della Lucania (Sotto-Prefettura)	13 Aprile	Appalto della costruzione della strada obbligatoria da Pollica al confine di S. Mauro Cilento.	» 74,595 06 »	» 7,000,00	29 Aprile
Roma (Min. dei lav. pubb.)	13 Aprile	Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione della strada nazionale N. 9 di 2ª categoria da Nuoro a Monti per Bitti.	» 29,390,00 » annue	» 3,000,00	28 Aprile
Roma (Min. dei lav. pubb.)	14 Aprile	Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione per anni 9 e mesi 3 del tronco della strada nazionale nello Stelvio scorrente in provincia di Sondrio.	» 35,588,50 »	» 3,500,00	—
Roma (Min. dei lav. pubb.) (fatali)	14 Aprile	Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione del ponte obliquo con travata metallica sul torrente passo vecchio lungo il tronco delle ferrovie Calabro-Sicule.	» 101,500,00 »	» 5,000,00	—
Roma (Prefettura)	15 Aprile	Appalto della escavazione della bocca e bacino del Porto d'Anzio da farsi col materiale a vela e per la manutenzione e custodia di questo materiale.	» 9,629,50 »	» 400,00	20 Aprile
Roma (Min. dei lav. pubb.)	15 Aprile	Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione del tronco della strada nazionale N. 8 da Torino a Casale sulla destra del Po.	» 38,636,00 »	» 3,800,00	20 Aprile
Calabria citeriore (Prefettura)	15 Aprile	Appalto dei lavori di nuova costruzione della strada comunale obbligatoria di guardia Piemontese.	» 77,624,00 »	» 4,000,00	30 Aprile