

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VI — Vol. X

Domenica 23 Marzo 1879

N. 255

La questione degli zuccheri in Italia

(Vedi il Num. precedente).

Il comm. Ellena nello scritto che noi abbiamo citato crede che l'industria della raffinaria dello zucchero verrà a conseguire, mediante la tariffa stabilita nel nuovo progetto di legge presentato al Parlamento il 20 gennaio decorso, un aumento di protezione di 26 centesimi il quintale. Vi sarà cioè fra il dazio pagato dalla quantità di zucchero greggio necessaria a produrre un quintale di raffinato ed il dazio pagato alla dogana per l'introduzione di un quintale di zucchero raffinato una differenza di 6 lire in luogo di quella di 5,74 che egli valuta esistere attualmente. Egli basa il suo asserto sul calcolo di un *rendimento* medio del 90 per cento, che la raffinaria italiana, egli dice, ha conseguito negli ultimi anni. Poichè da un quintale di zucchero greggio ricavò 90 chilogrammi di raffinato, ciò vuol dire che col dazio di L. 20,80 doveva pagare, per ogni quintale di zucchero raffinato prodotto, L. 25,14 di dazio e poichè lo zucchero venuto dall'estero sottostava ad un dazio di L. 28,85, così la produzione effettiva onde godeva la raffinaria ammontava a L. 5,74 in oro. Col nuovo sistema invece per produrre lo stesso quintale di zucchero raffinato, sarà mestieri operare sopra una tale quantità di zucchero greggio che pagherà alla dogana L. 50 ed il dazio sul raffinato essendo di L. 56, rimarrebbero invece 6 lire intiere di differenza.

Il calcolo non fa una grinza; ma i risultati sono affatto diversi se invece di prendere per base il *rendimento* del 90, si prende il *rendimento* dell'88 per 100. Allora infatti lo zucchero greggio necessario a produrre un quintale di zucchero raffinato, viene col dazio di L. 45 colpito nella misura di L. 51,50, somma che in confronto al dazio di L. 56 sul raffinato non lascia più che un margine di L. 4,70; mentre come abbiamo visto nell'articolo precedente con i dazii di L. 20,80 e 28,85 la tassa sul greggio necessario a produrre un quintale di raffinato calcolando il *rendimento* dell'88 per 100 essendo di L. 25,71, lasciava un margine di L. 5,14. Orbene, i raffinatori liguri dicono che il *rendimento* del 90 per 100 non può costituire base di calcolo e che sola base razionale è quello dell'88 per 100 adottata in Francia, in Austria, in Olanda, nel Belgio ed in Inghilterra, poichè chi ha pratica nell'industria degli zuccheri sa bene che il di più non avvantaggia mai realmente i raffinatori per la ragione che i gradi di resa superiori all'88 si pagano prezzi assai più cari. Se la raffinaria di Sampierdarena ricavò all'incirca il 90 per 100 dagli zuccheri greggi, ciò è dovuto in

parte perchè non potette comprar sempre zuccheri della resa 88 per 100 e dovette comprarne a più caro prezzo delle partite di resa superiore, per necessità non per scelta; in parte ancora perchè essa fa uso degli apparecchi detti *osmogenanti*, il quali se sono utili ai raffinatori della Francia ove il dazio sui greggi è proporzionato in ragione della loro apparente ricchezza, riuscirono poco utili a lei perchè il maggior ricavo del 2 per 100 che questi apparecchi le han permesso di realizzare, è di poco maggiore alle più gravi spese che richiede quella speciale lavorazione ed alle perdite di valore che ne risentono i residui della raffinaria, cioè i melazzi.

Le lagnanze che per parte dei raffinatori liguri ha suscitato il nuovo progetto di legge furono esposti in vari articoli della *Gazzetta di Genova* ed in una petizione che la Società Ligure-Lombarda ha rivolto per organo del suo presidente al Parlamento nazionale. Sebbene la raffinaria italiana sia rappresentata da questa sola Società non devesi credere che essa abbia piccola importanza. Questo stabilimento che nei 5 anni 1875-77 ha prodotto annualmente dai 135 ai 148 mila quintali di zucchero raffinato ne ha prodotti nel 1878, 285 mila, cioè poco meno della metà della cifra che rappresenta il consumo totale dell'Italia, il quale si valuta a 600,000 quintali. Oltre allo zucchero raffinato essa dà circa altri 100,000 quintali di prodotti fra melazzi, spiriti, carbone e residui di nero animale. Vi sono impiegati più di 600 operai adulti, oltre ad un buon numero di donne per la confezione dei sacchi; spende annualmente 1,172,000 lire in stipendi e salari e somme non meno vistose in noli marittimi e ferroviari. Per la sua produzione di 300,000 quintali nel 1878 ha dovuto pagare allo Stato circa 13 milioni e mezzo d'imposte oltre alle tasse di ricchezza mobile, dei fabbricati ecc. Gli zuccheri da essa prodotti, come l'Ellena stesso ne fa testimonianza, sono incomparabilmente migliori di quelli austriaci.

I maggiori lamenti che la raffinaria di Sampierdarena muove al governo hanno origine non tanto dalla misura e dalla proporzione in cui viene stabilito il nuovo dazio quanto dal silenzio che il progetto di legge serba intorno al sistema delle cambiali che era stato adottato pel suo pagamento, silenzio che equivale all'abrogazione di esso. Finchè questa manifattura si dolga di non avere un margine sufficiente che le permetta di svilupparsi sotto l'ombra della protezione o finchè si agiti per ottenere anch'essa dei *drawbacks* che servano d'incoraggiamento alle sue esportazioni, non potrebbero sembrarci punto ammissibili i suoi reclami. Ma a dir vero questi desideri vengono affacciati solo assai timidamente come farebbe chi si trovasse già preparato ad una ripulsa.

Noi possiamo deplorare amaramente che la nostra raffineria trovi ostacoli enormi nella concorrenza opprimente che le vien fatta dall'estero a cagione della protezione diretta che gli Stati stranieri concedono, mediante i premi sull'esportazione ai loro produttori di zucchero, principalmente l'Austria i cui premi crediamo possano valutarsi più esattamente con la *Gazzetta di Genova* e con i raffinatori liguri a 12 lire il quintale che non con l'Ellena solamente dalle 3 alle 5 lire. Noi possiamo condannare queste pratiche che turbano la corrente degli scambi e spostano le condizioni naturali del lavoro, ma dovremmo deplorare e condannare come un male peggiore ogni atto del nostro governo il quale, dopo avere inutilmente tentato per via di accordo di esigere la fedele interpretazione e lo scrupoloso mantenimento dei nostri trattati che vietano i premi all'esportazione, si facesse, con misure di rappresaglia o con la concessione di mascherati favori, a cercare di ristabilire l'eguaglianza da altri improvvidamente alterata fra le nostre industrie e le industrie straniere.

Tuttavia non possiamo certo non riconoscere alquanto viziosa la tariffa italiana sugli zuccheri; così quella che viene stabilita in seguito al trattato con l'Austria, come quella che ha avuto vigore fino ad ora. Il lavoro più proficuo per le raffinerie si esercita sopra gli zuccheri che danno piccolo anziché su quelli che danno un grande rendimento, specialmente se le raffinerie stesse siano fornite dei più perfetti apparecchi di fabbricazione che permettono di accrescere la quantità dello zucchero estraibile e di far valere tutta la ricchezza dei grezzi. Gli zuccheri di pochissima resa e i cosiddetti mascabadi hanno pochissimo valore perchè non possono come gli altri venire adoperati anco allo stato greggio. Ma il dazio unico stabilito nella nostra tariffa sullo zucchero greggio non lascia aperta la via che alle qualità superiori; le qualità inferiori sono pressochè proibite; pagano un dazio enorme in confronto al loro valore. L'esercizio della raffineria su di esse rimane impraticabile poichè la quantità di materia prima necessaria a produrre un quintale di zucchero raffinato dovrebbe pagare alla dogana molto di più di quello che non paghi il quintale di zucchero raffinato. « La logica naturale delle dogane, diceva con egrege parole il prof. Ferrara in seno al secondo Congresso delle Camere di Commercio tenuto in Genova nel settembre 1869, vorrebbe che secondo il valore delle varie qualità di zucchero, sia che si prendano minutamente sia che si prendano in gruppi si stabilissero dei dazi graduati appunto secondo i valori. » Questa logica è apertamente violata dal dazio unico sullo zucchero greggio e la raffineria che non può non risentirne danno ha diritto di lagnarsene.

La soppressione della concessione, che aveva profitato finqui alla raffineria ligure, di pagare cioè l'ammontare del dazio in cambiali senza interesse non sappiamo ravvisarla provvida innovazione. Il sistema delle cambiali si riduce in sostanza ad un alleviamento del peso della tassa, ma un alleviamento che non è ingiusto se si ha riguardo alle condizioni particolari di che deve pagarla. Le tasse indirette sono imposte sui consumi e devono per quanto è possibile rispondere al principio affermato da Adamo Smith, secondo il quale lo esborso deve esserne richiesto nel tempo e nel modo che è più probabile possa riuscire mag-

giormente conveniente per il contribuente. Il produttore o l'importatore non è che un intermediario per il pagamento delle imposte indirette, ma il vero debitore di esse è il consumatore che sceglie il momento più opportuno per pagarle nell'istante in cui egli fa acquisto dell'oggetto di cui vuol far uso. Ma se il produttore o l'importatore è costretto ad anticipare la tassa molto tempo innanzi a quello in cui il consumo avviene, se è costretto cioè a tenere molto tempo nei suoi magazzini la merce prima di porla in vendita e di farsi quindi rimborsare l'imposta che su di essa ha pagata, allora l'aggravio si accresce degli interessi del capitale che egli ha dovuto pagare all'erario e la tassa assume una entità maggiore di quella che non sia realmente iscritta e voluta dalla legge. Questo nuovo peso, che può tuttavia tollerarsi quando si tratta di imposte che non hanno grandissima importanza rispetto al valore della merce, diviene manifestamente ingiusto quando si tratti invece di imposta che come quella sullo zucchero ascendono al 60 o all'80 0/0 del valore del prodotto tassato. E i raffinatori di zucchero han bisogno di fare su larga scala, nell'epoca in cui più abbondante è l'offerta le loro provviste che per le condizioni del commercio e la natura della lavorazione rimangono mesi e mesi nei loro depositi. Gli espedienti presi per scemare l'inconveniente che da ciò deriva di richiedere un'imposta maggiore in effetto di quella sancita dalla legge, espediente fra cui può annoverarsi la creazione di depositi nei quali la merce rimanga con vincolo di pegno a favore dell'erario, finchè non venga su di essa pagata l'imposta che le spetta, e l'altro dell'uso di cambiali non portanti interesse, sono espedienti i quali meritano l'attenzione e l'appoggio di tutti coloro che desiderano un'equa distribuzione dei pubblici tributi. Senza siffatti provvedimenti il produttore o l'importatore di questi generi, prediletti dal fisco per formarne cespiti di forti imposizioni, dovrebbero esser costretti a mantenere inerte un grande capitale non richiesto dai bisogni della produzione nè del traffico, ma pel solo uso del soddisfacimento delle tasse. Perciò troviamo regolare e lodevole la pratica stabilita in Francia in Austria ed in altri paesi di accordare lunghe more ai produttori di zucchero per il pagamento dei dazi da essi dovuti; ci sembra che fosse vantaggioso lo avere introdotto questo uso anco in Italia e non possiamo senza rammarico e senza sorpresa vedere che per spirito di fiscalismo si pensa adesso di abolirlo. Se apparisce soverchio il termine di 6 mesi lo si abbrevi, ma la concessione di un termine assai lungo è richiesto dai principii di giustizia e di buon governo.

Condizioni economiche della Marina italiana a Vela ed a Vapore

(Vedi numero 254)

LETTERA IV.

Egregio Direttore,

Vengo ora a parlarvi del ribasso dei noli, causa la più diretta e prossima dell'attuale malessere della marina mercantile. — Cercherò poi di indicare le cause di questi ribassi, alcune delle quali utili ed

altre dannose per l'umanità. — Constatato il fatto ed accennate le cause resterà a dire dei ripari che conviene opporre al danno e la parte che a questo riguardo parmi compete ai privati e quella che credo propria del Governo.

Vorrei spedirvi un riassunto di molti contratti di noleggio intervenuti in questi ultimi anni o quanto meno pregarvi a pubblicare alcune accurate tabelle che segnino il corso medio annuale progressivamente decrescente dei noli più importanti, pei viaggi cui partecipò in un novennio la nostra marina; ma anche la pubblicazione di questo eloquente documento richiederebbe sacrificio soverchio di spazio nel vostro pregiato periodico. — Mi contenterò quindi di darvi i risultati sommari e definitivi, che emergono da queste tabelle, pronto sempre a farne pubblicazione completa quando si contestassero le cifre e le deduzioni che io ne ho ricavate.

Dal 1870 al 1878 si ebbe in media una diminuzione di noli nei seguenti viaggi, ai quali prese maggiormente parte la nostra marina mercantile a vela.

1° Pei noli di minerale, da Porman (Spagna) a Cardiff; diminuzione del 25 0/0. — 2° Pel riso, da Birmania diretto al nord dell' Europa, diminuzione del 22 0/0. — 3° Pel trasporto del grano dal Perù pel Nord Europa, dim. 25 0/0. — 4° Trasporto *granaglie* dagli Stati Uniti in Inghilterra 26 0/0. — Dall' Azoff 34 0/0; da Sulina 25 0/0; da Odesa 48 0/0. — 5° Noli carbone da Cardiff per Costantinopoli e Odessa 19 0/0; per Ancona e Venezia 14 0/0; per Genova e Savona 6 1/2 0/0; pel Perù (Callao) 36 0/0; per Montevideo e Buenos-Ayres 40 0/0. — In media la diminuzione dei noli nel novennio si aggira dal 25 al 30 0/0.

Quanto ai piroscafi non sovvenzionati, la diminuzione fu ancora maggiore. Per quelli della Plata raggiunse in questi ultimi mesi il 40 0/0 per le merci, il 58 0/0 per i passeggeri.

La riduzione di pressochè il terzo nei proventi di una grande industria, in un solo novennio è un fatto grave che è degno di tutta la considerazione, specialmente poi quando l'industria di cui si tratta è tale, che dalle sue sorti dipenda in massimo grado la prosperità, e la forza di una nazione.

Le cause di questi ribassi progressivi di noli, sono molteplici; alcune provenienti da fatti dolorosi, altri da evoluzioni utili; alcuni temporanei, altri stabili e contro questi fatti deve svolgere la propria azione o secondandoli o contrastandoli o il privato od il Governo nella sfera d'azione che a ciascuno di essi compete.

Concorsero a deprimere i noli i seguenti mali ed inconvenienti. Anzi tutto la crisi generale che pesa sul commercio, aggravata dalla guerra d'Oriente. — L'abuso del credito, la reazione che ne provenne e la profonda diffidenza così dei produttori come dei commercianti. — Le perturbazioni socialistiche, internazionaliste, nichiliste, favorite da tolleranze di governi deboli, la scarsa sicurezza interna negli averi e nelle persone e l'inefficace tutela dei produttori, le armate stanziali di terra e di mare troppo numerose, l'accrescersi incessante di opere improduttive che richiede continui aumenti di imposte non proporzionate ed eccessive; un erroneo e costoso sistema giuridico e carcerario; le dogane interne ripristinate col dazio consumo: un'incerta legislazione doganale; la tendenza di molti Stati a

volere bastare a se stessi, prosciogliendosi dal bisogno di molti prodotti di altri paesi, tendenza utile, quando procede da condizioni naturali di cose non da artificiale protezionismo; la limitazione del libero scambio presso varie nazioni; gli impedimenti infrapposti all'emigrazione; la poca o nessuna cura posta nello svolgere all'estero la azione commerciale; un erroneo indirizzo dato all'istruzione della gioventù e la cresciuta immoralità nella classe marittima: questi e molti altri fatti dolorosi, diedero luogo a minor produzione utile od a produzioni mal calcolate o soverchie; a minori scambi, a maggiori spese improduttive ed aggravati i quali naturalmente tendono a deprimere tutti i vari rami dell'attività economica e quindi eziandio la industria dei trasporti marittimi.

Ho parlato della cresciuta immoralità della classe marittima ed è necessario ch'io dia in proposito una spiegazione. Io devo a tal proposito dichiarare che non intendo parlare se non di quei capitani ed equipaggi che favoriscono perdite totali, per arricchire sè e gli armatori con danno degli assicuratori; o quelli che simulano avarie ed altre appositamente ne procurano od aggravano; intendo alludere alle diserzioni frequenti dei marinai, alla smania di lucrare indebitamente a carico degli armatori, il che spinge certi capitani, a porsi d'accordo con agenti infedeli, per fingere bisogni insussistenti, a far cambi marittimi non giustificati od eccessivi, a lucrare indebitamente sulle riparazioni eseguite in porti lontani, liberi dalla sorveglianza degli armatori o sotto la simulata sorveglianza di complici. Questi fatti dei quali deplorabilmente son pieni gli annali del commercio marittimo, specialmente in questi ultimi anni, diventano più facili e più numerosi quando difficoltà economiche e ribasso di noli, spingono molte navi a navigazioni lontane ed a più frequenti appulsioni nei porti. Anche le abitudini cittadinesche, la tendenza a più facili spese, l'abbandono della vita di parsimonia che per lo passato caratterizzavano il marino italiano, e specialmente il ligure, hanno reso sempre maggiormente gli armatori timidi ed incerti nella loro scelta e ne indussero molti disgustati e sfiduciati ad impiegare i loro capitali in case od in cartelle del Debito Pubblico, anzichè in navi.

Ugualmente potrà parere a taluno, che l'indole propria del nostro sistema penale abbia poca attinenza con la prosperità della marina, e che il parlarne come di causa influente sulla depressione di essa sia uno sforzo da sofista. Pure quando veggio l'immensa quantità di valori che si sciupa in Italia da assassini, ladri, manutengoli, camorristi, mafiosi; quando calcolo la enorme spesa che i contribuenti sostengono per far arrestare, processare, condannare, e per custodire i malvagi; quando penso al gran numero di individui che impiegano il loro tempo a prevenire e reprimere i delitti, col poco confortante risultato di apportarne l'aumento; non posso a meno di farmi persuaso quanto risparmio, quanta utile produzione si apporterebbe specialmente per la marina istituendo lontane colonie penitenziarie, ove il tristanzuolo potesse nel lavoro della terra redimersi dalle sue malvagie tendenze, divenendo col tempo, come i discendenti dei *convicts* di *Botony Bay*, gli ottimi cittadini di Sidney. Il volere mantenere in paese un gran numero di carcerati, ed ancor peggio di ammoniti e di sottoposti alla sorveglianza, equivale a conservare e dilatare nelle popolazioni una pestilenza

morale, contro cui non varranno nè l'aumento costoso dei carabinieri e delle guardie di pubblica sicurezza, nè il dispendiosissimo accrescimento e riforma dei fabbricati carcerarii, nè tanto meno le giuste ma inefficaci circolari dell'on. Morana. Questo aumento di facinorosi, inoltre fa sì che i porti della penisola sieno monopolizzati da gruppi di prepotenti che si impongono, per escludere la concorrenza degli operai o da squadre di ladri notturni che saccheggiano navi o depositi di merce. Che può fare di fronte a fatti oramai passati in sistema, e tollerati dai cittadini, l'impotente autorità, che non basta neppure a reprimere convenientemente i delitti i più comuni nelle vie delle grandi città? Andando innanzi di questo passo, io temo che non tarderanno a ricomparire i pirati. Lo so, si grida all'esagerazione, e lo si grida specialmente dagli indifferenti, cui non paiono gran cosa i 4000 omicidii all'anno che illustrano la penisola italiana; mi sia lecito protestare vigorosamente contro tale inerte noncuranza di chi o non sa o non vuole curare questa piaga gravissima, riducendo i malvagi a strumento di utilità per la società e cessando dal far sì che il loro lavoro nelle carceri, renda più difficile e modico il salario, dell'onesto operaio, domiciliato nelle località ove questi ergastoli si trovano.

Ma ritorniamo alla marina, e accennate le cause dannose, (molte delle quali con un razionale sistema potrebbero essere se non tolte interamente, di molto attenuate) che concorrono a deprimerla passiamo a rassegna i fatti utili, cui non si può nè si deve far contrasto, i quali concorrono a rendere più difficile l'esercizio di questa industria.

L'estendersi in ogni parte del territorio e lunghesso i lidi, delle ferrovie, molte delle quali sovvenzionate dallo Stato, ha annullato molti trasporti fatti da prima per via di mare. Quindi il compimento di reti ferroviarie, gli eccezionali favori che quest'industria dei trasporti ebbe dai governi, favori che non ebbe in eguale numero la marina, sono fatti utili che pure concorrono ad arrestare lo svolgimento dei trasporti marittimi.

Ma concorse soprattutto a deprimerne i noli, il perfezionamento dello strumento principale di cui il moderno commercio si giova nei trasporti marittimi e cioè il piroscafo. Questi perfezionamenti dovevano naturalmente essere più rapidi e sensibili, in quella nave che si giova di meccanismi e di un materiale suscettivo di più estese applicazioni, qual è il ferro. Ora ogni qualunque migliorata nello strumento di produzione, diminuendo le spese della stessa, deve far ribassare il prezzo del prodotto; è la benefica legge posta in evidente equazione da Ricardo, legge cui in questo come in qualsivoglia altro ramo d'industria sarebbe impossibile ed assurdo fare contrasto. Quindi, quanto più si perfezionerà uno dei mezzi di trasporto marittimo sempre più il prezzo di trasporto dovrà necessariamente e vantaggiosamente per l'umanità, ribassare. Da varj anni il numero dei piroscafi è andato sempre più crescendo per numero, per tonnellaggio relativo e complessivo. Il volume, il peso della macchina, il consumo di carbone è andato diminuendo, con un aumento di forza e nelle calorie utilizzate. Il tonnellaggio mondiale, come lo indica il repertorio del *Bureau Veritas* si accrebbe ancora nell'ultimo quinquennio di circa 2 milioni di tonnellate delle quali 1,800,000 circa tonnellate spettano ai piroscafi. Numero soverchio secondo taluni se si tenga conto

che i piroscafi con gli appulsì più frequenti, con la rapidità dei viaggi, contano per quattro navi a vela. Il facile credito degli anni decorsi, concorse molto ad estendere cantieri, a facilitare le costruzioni navali, a perfezionarle, a consentire agevolzze nelle rate dei pagamenti agli armatori. Le 5,500,000 tonnellate di piroscafi, crearono una gigantesca concorrenza nei trasporti marittimi, ed essendo le *spese di produzione* fortemente diminuite, i noli dovevano di necessità ribassare. Si osservi che in Inghilterra la costruzione di piroscafi, assunse a certi periodi, le proporzioni una vera mania; per spiegarla si disse che erano gli stessi grandi proprietari di miniere carbonifere, che si interessarono a promuovere in ogni modo la costruzione di numerosi divoratori di carbone. Basta però a spiegare il fatto delle circa 200 e più mila di tonnellate di piroscafi che si producono ogni anno dai cantieri inglesi, la naturale tendenza della grande industria, colà, anche in questo come in ogni altro ramo meravigliosamente organizzata, la quale ha, come è ovvio, bisogno di produrre su vasta scala, per ridurre al minimo le spese proporzionali di produzione, e ciò per poter vincere la concorrenza degli emuli nazionali e dei costruttori esteri. Già da varj anni si grida ai proprietari di cantieri inglesi, che in essi si costruiscono troppi piroscafi, ma così come i fabbricatori di macchine e di attrezzi navali sono troppo indotti, anche dal cospicuo capitale e numeroso personale ad accrescere questo prodotto, perchè possano arrestarsi sulla via su cui si sono slanciati; è evidente che non si soffermeranno se non dinanzi alla più assoluta, ben chiarita ed invincibile necessità. Per ora e per molto tempo ancora questa impossibilità non è dimostrata ed essi pur contentandosi sempre di più di scarsi guadagni relativi, mirano a ridurre la vela ed a limitare l'azione dei costruttori ed annihilare, se loro riesce possibile, i cantieri esteri. È facile comprendere come questo enorme numero di piroscafi, crei una estesissima concorrenza, la quale finisce con limitare sempre maggiormente i guadagni già scarsi del bastimento a vela. Varj governi contribuiscono a diffondere la navigazione a vapore per mezzo delle sovvenzioni, sapendo come le periodiche, regolari e rapide comunicazioni a vapore, specialmente per le grandi linee, valgono ad accrescere potentemente la politica ed economica azione di uno Stato. I Governi sanno inoltre come questi numerosi e capaci piroscafi del commercio, possano in tempo di guerra divenire un eccellente ausiliario per i trasporti, e ne fomentano quindi la moltiplicazione con indiretti favori; approvigionamenti di carbone nei depositi dello Stato; gratuito ingresso nei bacini della marina da guerra, diminuzione di imposte, larghe retribuzioni per scarsi servigi appositamente richiesti dal Governo, alternando ora i palesi ora i nascosti favori, con quello istesso sistema con cui talvolta si cela un premio nelle pieghe di una restituzione di dazio.

Quando poi coteste benevole Compagnie abbiano potuto ammortizzare in parte in anni migliori, il loro materiale in ferro, che ha durata non ancora definita, si trovano in condizione di poter fare concorrenza vittoriosa a linee di navigazione istituite da armatori di nazioni più deboli, organizzata con scarsi capitali e prive di aiuto da parte del Governo. Si verificano intanto ribassi nel prezzo dei trasporti effettuati da piroscafi, che si sarebbero creduti iperbolici e dovendo essi con la rapidità e molteplicità delle operazioni compensare lo scarso provento, si

contentano di trasportare a noli sempre più ridotti anche quelle mercanzie povere, che si sarebbero credute appannaggio esclusivo del bastimento a vela.

L'antico *cotton ship* a vela va scomparendo e giganteschi piroscafi trasportano ora questo prodotto tessile che pel suo volume si sarebbe supposto escluso dalla navigazione a vapore. I grani del Levante, sono ora trasportati di preferenza da piroscafi che non da legni a vela; eppure si protestava vari anni or sono da molti uomini pratici della nostra piazza, che questo non sarebbe mai il fatto normale come lo è invece divenuto. Anche nel trasporto del riso della Birmania i piroscafi cominciano a far concorrenza ai velieri, togliendo loro o quanto meno contrastando questo trasposto. Pareva negli anni decorsi che il carbone sarebbe trasportato dai soli velieri; ma invece ogni anno si effettua l'approvvigionamento delle varie piazze e dei depositi marittimi, per mezzo di piroscafi. Di tal guisa il campo della vela si restringe sempre maggiormente e nel limitato arringo facendosi più intensa la concorrenza dei velieri fra di loro il prezzo dei noli scende ad un tasso, che vari anni or sono si sarebbe assolutamente detto impossibile.

Questi guadagni sempre più ridotti ed anzi le perdite spesso subite, portano il solito effetto di accrescere i naufragi, sia per mala fede sia per negligenza, non usandosi tutte le dovute cure e cautele, quando un capitale di applicazione speciale che non dà più sufficienti profitti, può per mezzo della assicurazione essere ripristinato in un capitale monetario e cioè di applicazione generale. Molti armatori genovesi avendo realizzato il guadagno di perdere il loro bastimento a vela, depositarono l'importo delle somme ricevute dalle Compagnie assicuratrici presso gli istituti di credito e si contentano di un interesse del 2 0/0. Altri acquistarono rendita del debito pubblico e trovano che questa *industria* dà minori pene presenta minori pericoli e dà maggiori proventi di quella della navigazione. Nessuno di questi armatori è proceduto come pur supponeva qualche mal informato scrittore a costruire velieri in ferro. Pochissimi in mezzo alle attuali difficoltà, osarono investire i loro capitali in piroscafi, pei quali se le condizioni sono meno cattive che non per la vela, non cessano di essere tristi e pericolose. Qualche armatore si azzarda ancora a costruire bastimenti, in legno ed a vela e sui cantieri liguri, ove prima se ne aveva un centinaio di grossa portata, se ne conta ora una decina. — Questi armatori vi sono indotti dal prezzo minimo dei materiali e della mano d'opera e da propositi di riduzione di spese di esercizio per minori stipendi ai Capitani ed equipaggi e per la speranza di potere effettuare economie radicali. — Con tali intendimenti, non mancano eziandio coloro, che da armatori sfiduciati acquistano a metà prezzo navi pressochè nuove. Ma quest'atto, se è da taluni riguardato come risultato di adeguati calcoli, è da altri ritenuto temerità o cocciutaggine di chi vuole ad ogni modo por contrasto al naturale andamento delle cose. L'avvenire presto chiarirà chi ben si appose in queste opinioni e risoluzioni. Si va intanto facendo sempre più numeroso lo stuolo di coloro, che prevedono non solo la decadenza, ma eziandio la fine della costruzione in legno e della navigazione a vela; il che da molti altri è vigorosamente negato. — La quistione è grave assai e merita un

più ampio sviluppo, quale non mi potrebbe essere ragionevolmente consentito in questa di già troppo lunga mia lettera. Consentite quindi, egregio Direttore, ch'io rimandi l'esame di questo difficile problema di economia applicata ad un'altra mia lettera che lo prevedo, non sarà l'ultima, tanto è complesso e multiforme il tema che mi son prefisso di svolgere sommariamente nei punti più salienti e che danno luogo a maggiori divergenze e discussioni.

Credetemi con estimazione sincera

Vostro Affezionatissimo

IACOPO VIRGILIO

GENOVA, 20 Marzo 1879.

Società di economia politica di Parigi

Riunione del 5 marzo 1879

Presiede il sig. FEDERICO PASSY

Il Presidente comunica che l'ufficio di presidenza deliberò di non dar seguito ad una proposta fatta sig. Boucherot due mesi fa, tendente ad invitarlo a muovere dei passi presso il Ministero della pubblica istruzione per sollecitare la creazione di un insegnamento popolare di economia politica. Esso ha creduto che la via migliore sia quella di rivolgersi alle grandi società d'insegnamento popolare.

Il sig. *Renaud* annunzia che una di queste società ha iscritto ufficialmente nei suoi corsi l'economia politica, chiamandola col suo vero nome, ciò che non si osava di fare poco tempo addietro, in cui per non dar ombra si diceva economia industriale. Si moltiplicano anche le associazioni di economisti e il signor Menier ne ha promossa una col titolo « Lega dei contribuenti e dei consumatori » presieduta dal signor Duprat e che si propone di promuovere nel paese un'agitazione per giungere al disgravio delle imposte in generale e all'abbassamento dei diritti di dogana in particolare.

Dopo la presentazione di qualche lavoro il Presidente legge una lettera della Camera di Commercio di Gray ai deputati e senatori del dipartimento, colla quale li invita a non sacrificare l'interesse di tutti all'interesse di alcuni, a mantenere i trattati di commercio, a non accordare alcun aumento di diritti protettori e a lasciar gridare i protezionisti.

Il Presidente presenta pure una lettera del sig. *Lescarret*, il quale sostiene contro il sig. *Simonin* che è lodevole il Governo quando accorda premi alla costruzione e allo armamento, mentre il *Simonin* avea sostenuto che questo era socialismo e della peggiore specie.

Il sig. *Limousin* accenna che il protezionismo agricolo si è rivelato nell'ultima sessione della Società degli agricoltori di Francia.

Il sig. *Richard* entra nella questione. Egli traccia la storia dell'insegnamento agricolo fino dal 1789. Se il protezionismo è penetrato fra gli agricoltori, è derivato da ciò che essi non sono abbastanza istruiti e sono ligi ai pregiudizi e agli usi di un altro tempo, nè sanno rinunciare alla consueta coltura e cercarne una più remuneratrice. Così i coltivatori di grano vedendo i loro prodotti minacciati

dalla concorrenza dei grani d'America, chiedono il monopolio del mercato nazionale. Ciò non avverrebbe se avessero una migliore istruzione tecnica. L'oratore crede che gl'industriali sieno più disposti a piegarsi alle esigenze delle situazioni nuove.

Dopo alcune spiegazioni scambiate fra il signor *Richard* e il sig. *Garnier* sulla natura dello insegnamento in questione, il sig. *Maze* pensa che le nozioni di agricoltura prenderebbero molto utilmente nell'insegnamento elementare il posto di altre cose inutili, se non si hanno a dire nocive.

Il signor *Duval* dice che chiunque vive nelle campagne e si tiene al corrente di ciò che vi si fa principalmente dal punto di vista della istruzione, sa che da qualche anno l'insegnamento agricolo, avente per oggetto la vulgarizzazione dei metodi scientifici, è ben lungi dall'essere negletto.

Il sig. *Barral* osserva che la questione era veramente quella di sapere come mai un certo numero di agricoltori siano diventati protezionisti. Ciò deriva non già dal non sapere l'agricoltura, ma dal non sapere l'economia politica. D'altronde non bisogna esagerare il rumore fatto recentemente nella sessione della Società degli agricoltori, dove si introdusse uno sciame di industriali.

Il sig. *Dumont* trova giustificati i lamenti degli agricoltori. In un bilancio di 410 milioni pei lavori pubblici, non ce ne sono 4 pei lavori agricoli; non si spendono 100 mila franchi all'anno per lo studio delle questioni agricole. Così alcuni dipartimenti si spopolano, mentre dovrebbero reagire.

Il sig. *Duprat* dice che lo Stato fa quello che deve e che non è sua colpa se gli abitanti delle campagne mancano di spirito di iniziativa e di associazione.

Il sig. *Garnier* insiste sulla necessità dell'insegnamento dell'economia politica, cosa difficile col l'Università e coi suoi vieti programmi, e gli risponde il sig. *Maze*.

Chiusa la discussione, il sig. *Limousin* dice qualche cosa sull'insegnamento tecnico e professionale, a suo avviso trascurato, e critica l'Università e l'insegnamento classico, il che provoca una nuova risposta del sig. *Maze*.

Il sig. *Brelay* esprime una opinione conciliante.

Noi ci siamo limitati a un breve riassunto, non essendoci sembrato, a vero dire, che quest'ultima adunanza della Società di economia politica di Parigi offrisse grande importanza.

LA MARINA MERCANTILE NEL 1877-78

Ai nostri lettori che accolgono con favore le interessanti lettere che il prof. Virgilio ci dirige intorno alle condizioni della marina italiana non riuscirà discaro che togliamo dal Repertorio Generale della marina mercantile mondiale pel 1877-78 pubblicata per cura del *Bureau Veritas* le cifre che si riferiscono alla situazione navale di tutte le nazioni del globo. Il Repertorio del *Bureau Veritas* porta il numero totale dei bastimenti a vela a 49,524, rappresentanti un tonnellaggio di 14,317,430 tonnellate; e quello dei piroscafi a 5,462 rappresentanti un tonnellaggio lordo di 5,595,175 tonnellate, e netto di 3,659,755 tonnellate.

Ecco la statistica generale divisa per bandiera:

Bastimenti a vela

Bandiera	Numero	Tonnellaggio
Inglese	18,394	5,696,018
Americana (Stati Uniti)	6,030	2,075,832
Norvegiana	4,157	1,374,824
Italiana	3,135	963,625
Alemanna	3,201	814,674
Francese	2,972	595,933
Russa	1,814	413,932
Svedese	1,901	413,719
Greca	1,969	406,018
Neerlandese	1,292	365,367
Spagnola	1,590	329,215
Austriaca	626	246,006
Danese	1,180	178,363
Portoghese	421	103,105
Americana del Sud	279	96,732
Americana del Centro	144	56,981
Turca	312	53,853
Asiatica	52	19,381
Belga	25	11,275
Africana	5	662
Diverse	10	5,577
	49,524	14,317,430

Navi a vapore

Bandiera	Numero	Tonnellate
Inglese	3,216	3,465,187
Americana	516	609,101
Francese	275	335,219
Alemanna	220	253,667
Spagnola	199	152,708
Neerlandese	111	116,149
Russa	148	104,702
Italiana	92	84,421
Austriaca	75	83,786
Svedese	182	78,318
Danese	103	68,963
Norvegiana	121	53,331
Americana del Sud	74	50,779
Belga	27	38,591
Asiatica	29	36,270
Turca ed Egiziana	30	27,649
Portoghese	17	16,678
Americana del Centro	14	10,888
Greca	12	7,721
Tunisina	1	1,067
	5,462	5,595,175

Risulta da queste cifre che, da un anno all'altro, si sono prodotte nell'insieme le seguenti modificazioni:

La marina a vela diminuì di 2,388 bastimenti e di 481,700 tonnellate; i vapori diminuirono solamente di 9 bastimenti ma aumentarono di 88,076 tonnellate.

Il quadro seguente indica il movimento che si è fatto da sette anni ad oggi:

Bastimenti a vela

	Numero	Tonnellate
1872	56,529	14,563,868
1873	56,281	14,185,856
1874	56,289	14,523,630
1875	57,258	15,099,001
1876	58,208	15,553,368
1877	51,912	14,799,139
1878	49,524	14,317,430

Bastimenti a vapore

	Numero	Tonnellate
1872	4,335	3,680,670
1873	5148	4,328,193
1874	5,365	5,226,888
1875	5,519	5,364,492
1876	5,771	5,686,842
1877	5,471	5,507,699
1878	5,462	5,595,175

La diminuzione in massa segnalata nella marina a vela non riflette tutte le bandiere: la bandiera americana presenta in meno quest'anno, 257 bastimenti a vela e 70,899 tonnellate, l'italiana, 1,267 bastimenti e 333,360 tonnellate, la francese, 328 circa bastimenti e 70,854 tonnellate, la spagnuola 1,154 bastimenti e 221,518 tonnellate. I cambiamenti in più sono poco importanti, per le bandiere norvegiana, russa, svedese, austriaca, greca, portoghese, danese, turca, ecc. ecc. ma, al contrario, la bandiera inglese offre un aumento di 629 bastimenti e di 170,088 tonnellate e la bandiera alemanna di 61 bastimenti e di 58,850 tonnellate.

L'aumento nella marina a vela inglese si spiega col ritorno di favore per la navigazione a vela la quale data dall'anno 1874. Questo anno in effetto è stato segnalato da un vero risveglio della navigazione a vela, progressivamente abbandonata nel corso dei quindici anni precedenti la costruzione dei velieri raddoppiò a questa epoca ed ha triplicato dal 1875 al 1876.

Per la marina a vapore, v'è una insignificante diminuzione nel numero dei bastimenti, ma questo saldo non dà una esatta idea della rispettiva situazione delle diverse bandiere.

Anche il contingente della bandiera inglese fu all'aumento, che sarebbe di 83 bastimenti e 181,277 tonnellate, le bandiere francese, russa, olandese, austriaca, danese, belga ed asiatica hanno ricevuto ugualmente un leggiero aumento. La bandiera americana presenta invece una diminuzione di 26 vapori e di 64,935 tonnellate; la bandiera spagnuola una diminuzione di 25 vapori e di 23,602 tonnellate, la svedese, di 28 vapori e di 8,969 tonnellate.

Le modificazioni subite dalle altre bandiere sono poco importanti.

Lettere economiche sulla Calabria Ulteriore prima

(Continuazione e fine vedi num. 254)

LETTERA V.**Un po' di predica**

Quand' anche su' malanni sociali tutti si trovassero d'accordo, che sempre v'è qualcuno di parer contrario, pretendere di rimediarli, salvo in piccola parte, sarebbe utopia, e pretendere di esporre e discutere i rimedi in una breve lettera sarebbe come voler buttare giù un monte colle dita. Nondimeno si farebbe canzonare quel medico che dopo aver fatta magari una buona diagnosi ad un ammalato voltasse le spalle senza ordinargli almeno un cerotto o un bicchier d'acqua: anch'io per non iscomparire dopo aver parlato d'alcuni mali dirò due parole

dei rimedii; se i miei cerotti non paressero buoni vadano a conto di quei medici che per guarire un infermo lo mandano al mondo di là.

I rimedi altri dovrebbero essere generali, cioè comuni a tutta l'Italia, altri particolari pei singoli luoghi e per le singole persone; altri sarebbero oggettivi cioè relativi al paese, all'agricoltura etc., altri soggettivi cioè riguardanti le persone. Nel discorrere delle circostanze sociali d'una regione, a mio avviso non si può prescindere nè da quelle obiettive nè da quelle subiettive: e mal sarebbero fondati i miglioramenti proposti solo per l'una categoria di malanni e non per l'altra; ma bisogna temperare e mandare di pari passo il miglioramento degli uomini e quello delle terre alle quali i primi sono strettamente vincolati!

Quanto alla terra della Provincia è una delle prime necessità migliorarne il clima con allontanare le sorgenti della malaria e ridonare alla coltivazione ed alla popolazione tanta parte di territorio che ora rimane presso che inutile e deserta. Se v'hanno miglioramenti facili, sono questi del litorale Ionio e Tirreno, dove la malaria non è cagionata da estese paludi e da miscele d'acque dolci e salse, nè i terreni litorali rimangono incolti o poco coltivati perchè sieno sommersi e coperti da acquitrini. Ma questi fatti derivano dalla trascuranza degli uomini che vergognosamente lasciano divagare i torrenti, a corso sufficientemente rapido, senz'argini e senza ripari onde fermandosi quà e là in pozze di non grande estensione, e pei calori del sole marcendovi le poche erbe, infestano l'aere delle colline più basse per parecchi chilometri quadrati all'intorno. Il lavoro più difficile che era quello del bonificazione dei veri paludi intorno a Messina presso Rosarno fu già compiuto quasi del tutto; rimarrebbe ora l'opera più facile da compiersi mediante l'incanalamento dei torrenti ed il riempimento di pochi stagni nella regione orientale e meridionale. E dico l'opera più facile perchè in antico il paese, che pur non era in circostanze differenti da quelle d'ora si trovava sano e popolato; prova ne sia l'esistenza dell'antichissimo Locri in un luogo che era poi diventato sino a pochi anni sono pestifero e deserto; prova ne sia ancora che è bastata in taluni luoghi la costruzione dei ponti della ferrovia per dare un corso più regolare alle acque e per migliorare alquanto l'aria. Saran buone anche le piantagioni d'*Eucalyptus*, alle quali il clima deve essere favorevole; ma non quelle quattro piante che la società delle ferrovie ha messo ad ogni stazione malsana.

Le acque di quei torrenti e di quelle fiumane potrebbero frequentemente servire con molta utilità alla irrigazione; ma invece le si lasciano andare per la loro strada. Ad eccezione di qualche fossatello, non conosco altri canali irrigatori; un poco lunghi se non quello che deriva l'acqua dal Novito ed irriga la spiaggia di Siderno, e l'altro che toglie l'acqua dal Metramo al Portellone nella piana di Rosarno. Questa maniera d'irrigazione per mezzo di canali sarebbe utile specialmente lungo l'Jonio, giacchè quivi per la natura speciale del terreno non potrebbero procurarsi l'acqua con pozzi artesiani e con bindoli o *siene*. Gioverebbe pure assai in molti luoghi lungo il Tirreno, sebbene vi sia già l'uso quanto mai lodevole e comune di levare per mezzo di bindoli perfezionati l'acqua che serve per l'irri-

gazione degli agrumi e d'altre coltivazioni, ma quivi basta grattare la sabbia a qualche decimetro d'altezza sopra il mare per vederne zampillare acqua purissima ed in quantità.

Vi sono nella provincia coltivazioni ricchissime come quelle degli oliveti e degli agrumi, che danno luogo ad industrie e ad importanti commerci; ma non è persona di criterio la quale non veda e non dica, spesso *vox clamantis in deserto*, quanti miglioramenti non sarebbero ad introdurre, i quali facilitando ed aumentando i prodotti accrescerebbero la ricchezza del paese. Lo stesso dicasi dei vini alcoolici e buonissimi de' quali potrebbe essere fatto smercio nei paesi nordici d'Europa, ma che per la mala fabbricazione non reggono da un anno all'altro, neppure in paese.

Il miglioramento di queste coltivazioni non gioverebbe gran fatto, se non indirettamente, al ceto degli agricoltori il quale con quelle non ha che vedere solitamente, se non in quanto vi lavora a opere a giornata; d'altronde ho già detto più sopra come, eziandio negli scorsi tempi, con una coltivazione discreta e ricca lungo i litorali sussistesse una condizione abbastanza miserabile dei coltivatori. Questi ultimi si avvantaggerebbero invece de' miglioramenti (che non sarebbero pochi) introdotti nei generi d'uso comune. Se per esempio si estendesse l'abitudine di seminare il grano con più risparmio e con metodi più logici; se alla zappa ed al chiodo che serve d'aratro si aggiungessero e si sostituissero i coltri a nuovo sistema, gli erpici, i tridenti, le scale, e tutti gli arnesi rurali che altrove sono d'uso tanto comune che parrebbe impossibile farne a meno; se questo si facesse, molti sudori e molte perdite di tempo verrebbero risparmiate al povero contadino, e nella sollecitudine dei lavori verrebbe maggiore vantaggio anche ai padronati. E il miglioramento delle stalle, ed il perfezionamento nei metodi della pastorizia, e la miglior tenuta de' poderi secondo le leggi della scienza agricola dovrebbero andar tutti di pari passo. Che sarebbe poi se venisse estesa l'abitudine delle macchine per vagliare il grano, per isgranare il gran turco, ed altre simili, talune delle quali sono di poca spesa e si combinano benissimo anche colla piccola coltivazione, anzi ne sono quasi compagne indispensabili? Tre anni fa, nella Garfagnana, dove presso a poco ogni contadino è proprietario sul suo, ed ogni proprietario ha poco più di due o tre contadini, s'è introdotta qualche macchinetta per isgranare il granturco, ed ora tutti la vogliono e tutti ne fanno richiesta, e chi non l'ha la prende in affitto. Non ho mai visto che simili macchine introdotte recentemente nelle grandi tenute in Toscana abbiano diminuito i guadagni degli opranti e sieno tornate dannose a questi. Tale è il timore che molti hanno prima della introduzione d'esse ma che non si verifica di poi: anzi non di rado succede un aumento de' salarij pei nuovi capitali che rimangono liberi, pelle nuove specie di coltivazione cui si danno, e pelle nuove terre che vengono poste a lavoro. Si aggiunga poi che molte volte si toglie quell'abbrutimento al quale i lavoratori erano prima condannati per la gravità e per la continuità delle loro mal compensate fatiche. Ma non voglio insistere più oltre sui miglioramenti oggettivi dell'agricoltura, essendo questa materia troppo sconfinata, e anche, per discorrerne a fondo, troppo al di fuori delle mie compe-

tenze. Col miglioramento dell'agricoltura deve essere strettamente connesso quello delle industrie che ne conseguono, e maggiore sviluppo prende poi da quella il commercio. Per quanto riguarda quest'ultimo cioè la sua scienza ed il suo aumento, s'entra nelle competenze generali dello Stato, e per questo proposito, come per altri, certe cose è quasi più facile farle che dirle.

Esaminati alla rincorsa questi possibili miglioramenti oggettivi, passerò a fare altrettanto con quelli subiettivi. Il primo argomento che si presenta è la necessità dell'istruzione, la quale, se è indispensabile conservarla a' popoli che già l'ebbero nel passato e presso i quali s'è formata una certa tradizione contro l'ignoranza, molto più è necessaria per que' popoli che mai, od almeno da lunghe età più non l'ebbero, e presso i quali dura una sequela di superstizioni, di pregiudizii, di credenza ne' sortilegi. Per vincere sì tristi fatti l'unico mezzo è la istruzione, la quale, per non rendere il rimedio peggiore del male, non può andare disgiunta dall'educazione morale. Non dico poi, che mediante l'istruzione ogni contadino potrà far meglio i suoi interessi, e sollevando la sua dignità, sentirà se meno inferiore ai ceti più colti de' *galantuomini* abituati sempre a comandarlo. Forse perchè taluni annusano per aria questo fatto, combattono spesso il diffondersi dell'istruzione. Qui un compito grave spetta al governo ed a' suoi rappresentanti, quello che le leggi sull'istruzione sieno rispettate da' comuni e da quelli che debbono rispettarle.

L'estendersi delle coltivazioni, il perfezionamento dell'agricoltura, e il diffondersi dell'istruzione non potranno a meno di aumentare l'abitudine della pulizia della quale v'è pur tanto bisogno, e che tanto avvantaggerebbe la salute fisica ed il carattere morale della persona.

Ma per migliorare la condizione de' contadini e per riconoscere la dovuta importanza ch'essi, come tutti gli altri ceti, hanno nello Stato, non basterebbero questi mezzi relativi e quasi direi particolari, ma altri ne occorrerebbero più generali e comuni. Qui davvero entrerei in un caos, ed in un campo sconfinato, se volessi pur dire una parola delle riforme politiche necessarie al buon andamento amministrativo e politico delle nazioni, al rispetto che queste debbono avere all'esterno, all'accordo che deve essere fra i varii ordini all'interno, cose tutte fra loro strettamente collegate com'è vero che collo stomaco sono tutte in rapporto rispettivamente di soggezione e di comando le differenti parti del corpo. Mi limiterò per questo ad un argomento che ha più diretta importanza nel caso presente. Lamenta ognuno nei comuni rurali, ed anche in quelli urbani, lo sperpero dei patrimoni comunali, le brighe fra le persone abbienti che cercano fare i loro interessi, gli ostacoli che quelle frappongono al governo quando questo vorrebbe tutelare gl'interessi de' non abbienti, i carichi delle imposte male equilibrati e gettati più facilmente addosso ai non rappresentati nel comune, le usurpazioni del patrimonio comune, le quali durano ad onta dei reclami, degli amministratori, ed altre simili mende. Dovrei dire che nelle Calabrie, ed in tante altre provincie che si trovano in condizioni storiche analoghe, quando si dovesse rimanere strettamente alle leggi, queste consacrerrebbero quel dominio degli ordini colti ed abbienti che ivi ha durato per abitudine da molti

secoli, e renderebbero difficile anzi quasi impossibile agli ordini inferiori far valere i loro reclami di fronte agli amministratori, onde quelli hanno acquistato l'uso di tacere e tutt'al più di brontolare fra loro o coi forestieri, rifacendosi poi in altre maniere.

Io sarei disposto ad aggiungere che una sconfinata licenza lasciata dal governo per ignoranza degli antichi usi, ai comuni, licenza accompagnata solo da petulanti, minuti, e diffidenti ma sostanzialmente inutili sindacati, ha peggiorato assai la condizione de' comuni italiani dappoichè per senno de' padri e per fortuna delle cose acquistammo il prezioso bene dell'unità. Certo i comuni nostri sono oggi in assai peggiori circostanze, e retti da leggi molto meno liberali, di quello che non fossero sulla fine del secolo passato, prima che vi soffiassero sopra il rivolgimento francese e fossero poi restaurati gli antichi governi. Il comune per natura sua non ha fondamento se non vi sono interessi *comuni* e se non v'è accordo fra ricchi e poveri, fra grandi e piccini.

Quest' accordo e quegli interessi uniformi furono la cagione dei comuni, specialmente di quelli rurali, e li fece condurre una vita umile e dimessa ma pur solidale sin da quando erano sotto i signori feudali, prima ancora che raggiungessero la loro vera libertà. Oggi quegli accordi non esistono se non in parte, i vincoli reciproci furono per lo più spezzati, le proprietà comuni ragione principale di quelli, quasi non esistono più, onde il comune d'oggiorno, e più sarà fra non molti lustri, è divenuto un corpo quasi artificiale e mezzo morto; tant'è vero, fra le altre cose, che mentre prima il governo si sarebbe riguardato bene di spartire un comune, di riunire l'un d'essi ad un altro, ora potrebbe quasi liberamente fare una nuova divisione di loro, come la potrebbe fare delle provincie, contentandosi di prendere le sue norme sulle carte topografiche e sulle carte stradali. Io non so se stia bene così, ma è un fatto, che con questo sistema si hanno a lamentare tutte quelle cose che sopra dicevo, ed altre ancora. Nondimeno chi fa parte d'un comune, anche oggiorno ha interesse di non rompersi il collo quando va per le strade, di vedere aperti nuovi sbocchi stradali al suo commercio, di sapere qual maestro si dà ai suoi figli, di pagare le tasse in proporzioni non maggiori a quelle che pagano gli altri, e soprattutto se vi sono dei beni comunali, i quali in origine erano generalmente indivisi fra tutti, ha il diritto sacrosanto di prender parte alla loro amministrazione, di vedere che nessuno se li usurpi e li tenga per sé, di sindacare per lo meno che i denari vadano impiegati ad utile de' comuni e non in spese di rappresentanza quando il consiglio, ad evitare gli abusi che sono piuttosto mali usi del legnatico e del pascolo, delibera di vendere quei beni. Da quest' antifona avrete capito, cari lettori, come io sarei del parere che bisogna infondere un poco più d'anima ne' comuni, e che bisogna togliere quell'oligarchia la quale, non per colpa di nessuno, ma per forza delle leggi, tende a fare di loro una repubblica aristocratica prima ancora che siano passati per lo stadio di repubblica democratica: bisogna insomma garantire di più i comunisti ed estendere l'intervento loro nelle cose che li riguardano. So bene che oggi molti predicano il suffragio politico universale, e che moltissimi lo vorrebbero per gli affari dello Stato, ma non per gli affari del Comu-

ne. Io non mi vo' occupare del suffragio universale: ma domando quali ragioni mi portino quelli che vogliono aumentare l'intervento de' cittadini negli affari così detti politici e non negli affari amministrativi. Mi diranno che a Tizio e a Sempino interesserà di più dire il suo parere se s'ha a fare la guerra colla tale o colla tal' altra nazione, se si deve mettere un'imposta intorno alla quale poi non conoscerà se non il quanto deve pagare, se deve andare al ministero il tale o tal' altro partito: vada alla malora il cassiere che scappa coi denari del comune, l'istruzione che il comune non vuol dare ai suoi figliuoli; fatta una strada, passare un fiume colle scarpe in mano o sur un ponte o a cavalluccio sulle spalle d'un altro contadino; vendere a buoni patti le selve comunali o lasciare che chi vuole vada a servirsene, le son cose che a lui non importano nulla. Con questo principio si potrebbero mandare a spasso i padri di famiglia, colla scusa che più che dei figliuoli o dei poderi loro deve importare del sindaco, de' consiglieri comunali e dei deputati. Chi nega che sieno cose sante e delle quali tutti si debbano occupare, quelle della nazione? ma chi vorrà pretendere che ad un povero diavolo d'un contadino certe cose che egli non capisce nemmeno, e che sono troppo lontane dai suoi occhi e dalle sue vedute, importino più che non le sue selve, i suoi campi e le cose che lo toccano direttamente. Credete a me, fin che un agricoltore delle Calabrie distinguerà i *regnicoli dai lombardi*, gl'importerà di star meglio a casa sua, e di vedere regolare a modo le cose del suo comune, assai più che non di sapere se nel banchetto politico lo condurranno in un modo piuttosto che in un altro. Io, per concludere, credo cosa altamente utile il dargli un maggiore intervento nelle cose comunali, il quale fatto aumenterà d'assai la sua dignità la sua importanza politica, rendendolo così meno soggetto ai soprusi ed alle umiliazioni da parte dei ceti così detti elevati.

Una questione nella quale forse dovrebbe pure intervenire lo Stato sarebbe quella de' rapporti fra il padrone delle terre ed il coltivatore. Ho già detto che le leggi potrebbero favorire l'arrotondamento de' poderi ed il concentramento de' pezzetti sparsi di terreno dipendenti da un solo proprietario, non dirò col rendere obbligatorii gli opportuni baratti, ma coll'esentare questi dalle tasse di registro, facilitandoli così per quanto dipendesse da loro. Ho detto come la nuova legislazione dell'enfiteusi, pella condizione speciale di quei luoghi, non sia molto favorevole all'agricoltore e nemmeno alla coltivazione, per cui è necessario, adattandosi alle circostanze, trovare qualche altro patto agricolo. Ho detto pure che la mezzadria limitata e l'affitto per pochi anni, coi sistemi in uso impoveriscono il contadino, il padrone e la terra: ho detto pure che l'enfiteusi limitata a 29 anni non produce tutti quei vantaggi che potrebbe produrre perchè il colono od utilitario non ha diritto alcuno ad essere rifatto de' miglioramenti. Potrei aggiungere che la vendita dei beni ecclesiastici e di molti beni demaniali, mentre ha accresciuto il patrimonio di quelli che erano già ricchi, come giustamente osservò il Sonnino in Sicilia, è tornata di poca utilità, anzi a volte di danno ai contadini ed agli agricoltori poveri. L'opera della legge per rimediare ad alcuno di questi inconvenienti, quando non abbia luogo con grande prudenza e non sia pre-

ceduta da forti studii può recare danno maggiore piuttosto che vantaggio: allo Stato in cotali fatti va attribuita un'azione indiretta e quasi direi alla larga piuttosto che un'azione diretta ed immediata. Molto più e con miglior garbo si otterrebbe dal convincimento delle persone e dal fare ch'è prendessero norma dai loro stessi interessi, i quali non sono contrarii alla giustizia ed al comune vantaggio. Delle leggi sono state emanate più o meno recentemente in Germania e per l'Irlanda, allo scopo di vantaggiare direttamente i fittaiuoli ed i mezzadri; ma non so come abbiano raggiunto il loro scopo. Nell'Italia stessa, nei secoli scorsi sono state emanate più volte delle leggi agrarie, più o meno parziali e più o meno chiare, ma queste sono restate sempre senza efficacia, e lo stato delle cose rimase dopo tal quale era per l'innanzi. Nondimeno, non sarebbe forse fuori di luogo che una speciale disposizione legislativa, modificasse un poco la condizione degli utilitari, e sancisse maggiori diritti ne' fittaiuoli e negli enfiteuti per 29 anni, attribuendo loro la facoltà di essere almeno in parte remunerati de' miglioramenti fatti nel fondo, ad onta di ogni patto contrario. Ma la questione merita di essere studiata meglio che io ed altri abbia fatto fin qui.

Un consiglio da darsi ai proprietari e che, a mio avviso, migliorerebbe di molto lo stato delle terre e quello degli agricoltori, sarebbe l'introduzione della mezzadria vera e propria. Non sono io il primo a dir ciò; ma tanti altri e del paese e di fuori l'hanno già proposto. Non sarò nemmeno io che dirò l'introduzione della mezzadria ne' rapporti fra padrone e contadino bastare a risolvere le contese sociali; ben altra panacea che la mezzadria occorrerebbe a chetare la così detta sociale questione. Pure è forza convenire che quel nuovo sistema migliorerebbe d'assai e renderebbe assai più contenti i contadini senza recare danni ma bensì vantaggi ai padroni. Moltissimi, dopo averne magnificate le utilità in teoria affermano che la mezzadria non sarebbe adottata in pratica alla coltivazione delle Calabrie, della Sicilia, e di simili luoghi. Io sbaglierò, ma mi pare che possa essere altrettanto applicabile in pratica quanto utile in teoria, e, se non lo credessi mi risparmierei la pena di discorrerne. Affermano che non la si potrebbe adottare per le selve de' castagni, per gli uliveti, per gli agrumeti e per altre simili coltivazioni in grande, ed io rispondo che nella Toscana la mezzadria, che è proprio quella vera, va benissimo d'accordo colla coltura degli uliveti, che sono quivi dei più ricchi del mondo, e nell'Appennino s'accorda benissimo anche colle selve dei castagni. Ma non dico soltanto questo; bensì ammetto che anche in Toscana la coltivazione degli uliveti e di simili generi vien fatta moltissimo a mano per conto diretto dei proprietari, ed è giustissima cosa che tale sistema continui anche nelle Calabrie piuttosto che adottare sempre senza eccezioni una mezzadria che in qualche caso sarebbe impossibile. Però non tutto il suolo delle Calabrie è ad uliveti e ad agrumi, e per quelle terre che non sono soggette a tali colture in grande, io dico che, senza eccezione, la mezzadria vi starebbe bene e farebbe rendere di più. Anzi faccio un passo più in là, ed esagerando un pochino pel momento, dico che la mezzadria v'è esiste già, e che le terre ed i contadini in migliore stato sono quelli dove il sistema che, per ora dico mezzadria, è adottato. Che è infatti, se non una mezzadria quasi perfetta, l'enfiteusi di 29 anni, dal quarto

anno fino al penultimo giorno della sua durata? e non dissi già che questo contratto malgrado alcuni suoi difetti è il più vantaggioso per la gente e per la terra, prova ne siano i dintorni di Reggio? Vorrei magari che i primi quattro anni, chi entra nel podere vi facesse tutte le spese a conto suo, godendone anche tutte le entrate; ma poi finiti i 29 anni le spese nuove ordinarie e straordinarie dovrebbero andare a conto del padrone e del contadino in quelle proporzioni che si usano per la mezzadria, e le raccolte dovrebbero essere divise metà per uno; con ciò non si farebbe che prolungare il tempo di quel benessere che un contadino gode per 29 anni e che egli sconta in parte l'ultimo giorno quando deve rinunciare ad ogni diritto sui miglioramenti, facendo poi scontare ciò per un'altra parte al padrone col peggiorare negl'ultimi anni quelle cose che egli aveva migliorato.

Non s'avrebbe che ad allungare, e ad allargare questo sistema dove non esiste, con modificazioni non grandi, per ottenerne i vantaggi ottenuti dove già esiste. Non voglio citare come paragone quella così detta mezzadria pella quale un contadino entra, con patto di tre anni al più, a coltivare un podere, esclusi i gelsi, gli agrumi e gli ulivi, tenendo per se la metà delle raccolte, che per taluni generi ed in taluni luoghi scende fino a un quarto; questo non saprei cosa sia; mezzadria non è di certo. Mi dirà alcuno che i gelsi, gli agrumi e gli ulivi non non sono atti ad essere coltivati a mezzadria; e se cominciano ad escluderli a quel modo dal podere, prima ancora che v'entri il contadino, lo credo anch'io! Pure anche i sistemi della così detta mezzadria in uso, quando non si facessero tante esclusioni di generi da coltivarsi, quando se ne aumentasse un poco la durata lasciando però le solite facoltà di disdirsi reciprocamente, quando non s'obbligasse il contadino a dare tre quarti della raccolta al padrone, potrebbero, cred'io, rendere assai più feraci le terre e farle di nuovo il giardino d'Italia. Mi fischiano gli orecchi e mi par di udire chi gridi che questo sistema ch'io propongo non può essere usato perchè fin qui non fu mai nelle consuetudini della gente. A questa obbiezione mi levo il cappello, essa è senza dubbio la più forte, ed a chi si abbia alquanto pratica del mondo parrà la più giusta. Ma dalli e dalli, non si potrebbe un po' persuadere la gente a cambiar sistema? Non sarebbe la prima volta e neanche l'ultima. *Gutta cavat lapidem*: e qui tocca la loro parte alla gente a modo, ed a quei ricchi che non mancano, anzi ve n'è parecchi, i quali ritengono che non si può essere troppo egoisti, ma bisogna pensare un pochino anche agli altri, e pensando agli altri si fanno meglio non soltanto gl'interessi di questi, ma anche, e molto più, i propri.

Una delle piaghe che bisognerebbe estirpare è quella degli usurai; qualche economista si sbrigherebbe sollecitamente col dire che per abolire gli usurai bisogna abolire l'usura con un articolo di legge. Si fa presto a dirlo; ma se la gente trova pochi quattrini ora che vi sono gli usurai, starebbe proprio benino quando si levassero anche questi. I prestiti con interessi alti sono sempre connessi colle circostanze de' paesi, e quando queste lo vogliono, anche la persona più onesta può passare per usuraio agli occhi di chi non conosca le cose. Gli unici mezzi possibili per impedire e diminuire l'usura, sono tutti quelli che indirettamente valgono ad au-

mentare il credito ed i capitali del paese come pure quelli che mediante l'educazione morale del popolo tendano ad aumentare le abitudini dell'economia e del risparmio, ed il sentimento della propria persona.

Sarei quasi giunto al fine della mia predica; ma vorrei toccar prima un altro tasto, quello della emigrazione, materia che spesso fa piangere e che dà luogo a tanti sentimenti e risentimenti diversi. S'è visto come l'emigrazione dalla provincia sia poca, e comprenda in molta parte quelli che si recano fuori per ragioni di commercio. Delle 69 provincie del Regno in 11 soltanto, secondo i censimenti del 1871 si ha una emigrazione minore a quella del Reggiano, proporzionatamente alla popolazione che le abita. Eppure la miseria non è minore quivi che dove il numero degli emigranti è più grande. Non eh' io voglia consigliare la gente la quale sta alla meglio in casa sua, ad avventurarsi fuori con rischio d'aver peggio; ma quelli che in patria non stanno bene potrebbero migliorare scegliendo con criterio qualche paese dove emigrare. V'è chi non guarda se non ai danni che derivano dall'emigrazione e che la vorrebbe proibita od almeno limitata; anzi queste voglie non sono state del tutto lontane da que' nostri che sono saliti qualche volta al governo delle cose pubbliche. Si parla di quegli emigranti che fuor di paese muoion di fame; di quegli altri ai quali i consoli debbono pagare le spese di viaggio pel ritorno, di quelli che vendono letti, pignatte e casserole per emigrare con tutta la famiglia, e poi si trovano disillusi e traditi senza poter partire e senz'altra risorsa che quella della carità pubblica. E pur troppo queste miserie son vere; ma non dobbiamo essere accecati al segno da dar retta soltanto a loro, e da chiudere gli occhi alle altrettanto gravi miserie che colpiscono la povera gente nella nostra diletta patria, nè ci dobbiamo lasciar rapire dal sentimento per modo che affatto vengano disconosciuti i vantaggi che la stessa emigrazione ci reca. Rammentiamo che v'è della gente che noi lasciamo di vento, e a cui non bastano quelle porzioni di libertà che somministriamo loro a tutto pasto. Ah, se ci venisse in mente quanti sacrificii costa ogni piatto di riso che portiamo alle nostre mense, di quante febbri, di quanti squallori esso è frutto; se pensassimo che i bocconi del pane recati alla nostra bocca vengono da una terra bagnata dal sudore di gente che a volte è pagata a un carlino o 42 centesimi al giorno, e che si muore di fame; che in fine le succolenti pietanze son frutto d'un baratto pel quale abbiamo lasciato ai contadini il gran turco marcio, e la pellagra; no, non saremmo così crudeli da imprecare all'emigrazione. Io non ho mai provato e non ne auguro la prova agli altri, ma credo che non vi sia differenza tra il morir di fame nel nuovo mondo, e il morir di stenti, di febbri miasmatiche e di pellagra in casa sua.

Chi crede che a questo mondo vi possa essere cosa senza malanni, è già a mezzo disperato: però non guardiamo soltanto agl'inconveniente dell'emigrazione, bensì anche a' suoi vantaggi; e di questi non mancano le testimonianze. Non parlo di quelli, noti alla maggior parte, dell'estensione de' commerci, e dell'aumentata potenza della nazione; parlo di quegli domestici e dirò così, famigliari: di questi faccia testimonianza per me chi ha veduto i luoghi donde l'emigrazione è più in voga, da Ustica a Coreglia, e chi li ha paragonati coi luoghi vicini dove

i paesani stanno a casa sua. Passato è il tempo nel quale, a uso di Salomone, e, in età a noi più vicina, ad uso della scuola mercantile, si riteneva che la ricchezza de' re e delle nazioni, fosse il numero dei popoli; oggi si crede che più ricchi ed onorati sien quel re e quella nazione i cui popoli stanno meglio. Siam noi in questo caso? anche a ciò rispondano gli altri per me. Quello che bisogna fare a vantaggio dell'emigrazione è il togliere gli abusi che fa a suo carico gente prezzolata ed ignorante, è il seguire e l'indirizzare l'emigrante fuori di casa sua per modo ch'egli sappia come la patria, qual madre benigna ha lo sguardo intento a lui e non lo abbandona. Pel resto sarebbe danno gravissimo il combatterla ed il limitarla, mentre è un mezzo, pel quale gli agricoltori ed i poveri possono migliorare la loro sorte, aumentare le ricchezze del loro paese, venire a miglior conoscenza della loro dignità; se il fato li travolge nelle oscure e dolorose lotte pella vita e soccombono lungi dalla famiglia, sia pietà alle vittime, e sia gloria e pace al loro martirio offerto in espiiazione pel miglioramento di quelli che rimangono.

Non vana idea di esagerare, e non smanìa di far sapere quel che vidi, mi condusse a scrivere queste lettere, bensì un profondo sentimento della necessità che noi italiani abbiamo di migliorarci. Mi dorrebbe nel fondo dell'anima se alcuna delle mie parole dovesse dispiacere a chicchessia della provincia di cui ho discorso. Le parole non corrisponderebbero all'idea. Fra i più bei giorni della mia vita, e non dico per celia, ricorderò quelli che io passai nella Calabria ulteriore; di quel gentile paese e di quella simpatica gente, solo

Amor mi mosse, che mi fa parlare.

CARLO DE STEFANI.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 22 marzo 1879.

La campagna al rialzo intrapresa a Parigi a favore della rendita italiana, fece durante la settimana un sensibile progresso, raggiungendo un punto così alto, che mai erasi visto l'uguale da che l'Italia è costituita in nazione. E vero che l'orizzonte politico trovasi attualmente scevro di nubi, e che il denaro è ovunque abbondante, e a buon mercato, ma se tutto questo giustifica sino a un certo punto i corsi attuali, i più li credono esagerati, e quindi il timore di un forte e improvviso ribasso impedisce che gli affari abbiano un maggiore sviluppo. Ciò sembrerà strano, ma

Langendo ovunque le industrie, i capitali domandano impiego, e questi impiegati nella nostra rendita, danno un beneficio abbastanza remuneratore per i tempi che corrono. Nè havvi dubbio che il profitto non sia sicuro, perchè ovunque si contratta la nostra rendita, si è persuasi che il coupon sarà religiosamente pagato, come lo è stato sempre anche quando vi erano 400 milioni di deficit. Questa è la ragione del favore che godono attualmente i nostri titoli a Parigi, a Londra, e a Berlino.

A Parigi la settimana esordì con ottime disposizioni, dimodochè tutti i valori tanto nazionali che esteri fino dal primo giorno cominciarono a guadagnare terreno sui corsi del sabato. Nei giorni successivi queste disposizioni rimasero inalterate per i valori di stato, e solo fu notata un po' di debolezza per gli istituti di credito, e per le obbligazioni della città. La liquidazione quindicinale che chiudevasi lunedì, terminò senza provocare importanti movimenti nei mercati, ad eccezione di alcuni valori esteri, specialmente spagnuoli. Il 5 per cento francese da 113 22 ultimo prezzo della settimana precedente, spingevasi fino a 114 07; il 3 per cento da 78 15 a 78 45, e la rendita italiana da 77 50 a 78 45.

A Londra il mercato trascorse abbastanza fermo per i consolidati inglesi, e con rialzo per la rendita italiana che da 76 5/8 saliva fino a 77 1/8. I consolidati inglesi restano oggi a 96 3/4; la rendita turca a 11 3/4 e la spagnuola a 14. Dal rendiconto della Banca d'Inghilterra si rileva che alla fine della settimana scorsa il numerario era aumentato di sterline 524,000, mentre che la circolazione dei biglietti declinava di mezzo milione, cosicchè la riserva ebbe un aumento di un milione e più. Essa si trova attualmente a 19 milioni, e la proporzione fra essa e gl'impegni della Banca, è del 50 32 per cento.

A Vienna e a Berlino tutti i valori fecero dei notevoli progressi sulla via del rialzo. A Berlino la rendita italiana da 77 spingevasi fino a 77 80.

Le Borse italiane pur mantenendosi in una certa riserva per ciò che riguarda il numero delle operazioni, seguendo l'impulso dei mercati esteri, trascorsero con rialzo per la maggior parte dei valori.

La rendita 5 per cento esordiva sulla nostra borsa a 85 10, spingevasi giovedì sino verso 86, e dopo essere ricaduta ieri a 85 75 resta oggi a 85 60.

Il 3 per cento da 51 50 saliva nominale a 52, e il prestito nazionale rimase stazionario a 20 95.

I prestiti cattolici proseguirono a rialzare essendosi spinto il B'ount fino a 94 95; i certificati 1861-64 a 95 30, e il Rothchild a 95 30.

La rendita turca fu negoziata a Napoli da 13 a 13 50.

Le azioni della Banca nazionale italiana da 2010 furono negoziate fino a 2035; il Credito mobiliare da 750 fino a 763, e le azioni della Banca Nazionale Toscana affatto neglette.

A Roma le azioni della Banca Romana rimasero nominali a 1218, e le generali furono trattate fino a 514.

Le azioni Tabacco proseguirono ad essere oggetto di speculazione, spingendosi fino a 890, e le relative obbligazioni furono negoziate intorno a 567.

I valori ferroviarii dettero luogo a molte operazioni. Sulla nostra Borsa le azioni livornesi furono negoziate a 375; le relative obbligazioni C. D. a 267 50; le centrali toscane a 433 50; le azioni meridionali a 363 50 e le relative obbligazioni a 282.

A Milano le Sarda fecero da 380 50 a 381; le B da 277 a 277 50; le nuove Sarde da 249 a 251; le Alta Italia da 273 25 a 273 75, e le Romane 106.

I Napoleoni con tendenza a ribassare si contrattarono da 22 04 a 21 98; il Francia a vista da 109 70 a 109 40 e il Londra a tre mesi da 27 62 a 27 58.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Dalle notizie trasmesse dalle varie prefetture del regno al Ministero di agricoltura e commercio viene a risultare che la sementa dei cereali d'autunno, e più specialmente quella del frumento, si è compiuta quasi dovunque in condizioni migliori di quanto potevasi con fondamento sospettare. Nella maggior parte delle provincie si ebbero certamente a superare ostacoli insoliti, in particolar modo per i lavori preparatorii del terreno; si dovettero subire ritardi; la saminazione non poté compiersi che saltuariamente e a diverse riprese, ma in definitivo venne eseguita nella massima parte dei terreni che vi erano destinati, rimanendo insemi-nate soltanto alcune zone limitate di qualche circondario di ben poche provincie. In alcune località segnatamente della Sicilia, della regione meridionale adriatica e delle Marche ed Umbria, la sementa si è potuta compiere invece in condizioni essenzialmente favorevoli. Dovunque poi rimasero terreni insemi-nati si calcola di adibirli a qualche coltivazione supplitoria primaverile. L'aspetto delle campagne si presenta frattanto in generale promettente e le previsioni sui prezzi suonano tutte in senso decisamente favorevole.

A Firenze i grani gentili bianchi di prima qualità si vendono a lire 19 al sacco di tre staia di 59 chil. con tela; detto di seconda di chil. 58 lire 18; i grani di Civitella lire 17 50 e i Mazzocchi di chil. 56 57 da lire 16 a 17 50.

A Empoli i gentili di chil. 57 58 per sacco fecero da lire 17 50 a 18 e i rossi di chil 55 56 da lire 15 50 a 16 50.

A Livorno i grani toscani si contrattarono da lire 29 a 31 50 al quintale, e i grani di Maremma da lire 28 50 a 30.

A Bologna una certa fermezza nei prezzi e qualche domanda insistente farebbero presagire qualche miglioramento per i detentori. I grani belli della provincia ottengono lire 28 al quintale; i Ferraresi lire 27 50; i grani di Romagna lire 27 50 e i Marchigiani da lire 25 50 a 26 50. I granturchi fecero da lire 16 25 a 16 70. Bellissimo l'andamento delle campagne in questa provincia e nelle provincie finitime.

A Ferrara calma in tutti gli articoli. I frumenti per prossime consegne fecero da lire 26 50 a 27 al quintale e i formentoni da lire 15 75 a 16 25.

A Venezia vennero praticati i medesimi prezzi dell'ottava scorsa.

A Verona mercato sostenuto nei grani e nei granturchi con ricerca nelle qualità fini. I risi al contrario proseguono offerti con facilitazione.

A Cremona ad eccezione dei grani gli altri articoli non si sollevarono dalla calma, che li tiene negletti da molto tempo. I grani fecero da lire 16 50 a 20 all'ett.; il granturco da lire 10 a 10 75; il riso da lire 36 a 38 al quintale e il risone da lire 17 50 a 20 —.

A Milano ad eccezione del granturco, che declinò di 50 a 75 centesimi, gli altri articoli rimasero invariati.

A Vercelli i risi aumentarono di 25 cent.

A Novara il riso fu venuto da lire 24 90 a 29 25 all'ett.

A Torino con affari difficili i grani fecero da lire 27 a 30 75 al quint.; la meliga da lire 15 50 a 17; la segale da lire 19 50 a 20 e il riso bianco fuori dazio da lire 35 50 a 40 50.

A Genova mercato poco attivo con prezzi fermi, che furono da lire 23 50 ogni 83 chil per i B-rdianka; di lire 21 a 22 per i Marianopoli; di lire 22 a 22 75 per i Polonia e di lire 21 a 22 per i Tagonrog.

In Ancona prezzi invariati.

A Napoli in Borsa i grani delle Puglie consegna a Brletta si quotarono a lire 21 42 per marzo, e a lire 22 03 per i futuri il tutto all'ettolitro.

A Bari i grani rossi si vendono da lire 28 50 a 29 e i bianchi da lire 30 a 30 50.

Cotoni. — La situazione del commercio dei cotoni non è delle più confortanti. Vi sono due forze potenti e decisive in lotta fra loro; da una parte una forte quantità di cotone come non si ebbe mai, e dall'altra un commercio depresso, che non si rimedia da lunghissimo tempo. Queste due forze creano naturalmente un forte contrasto nei prezzi, ma sin qui nè l'una nè l'altra ha esclusivamente dominato. Se fosse stato diversamente con una larga provvista di cotone, e col commercio depresso com'è ora, i prezzi in Inghilterra per il Middling Upland avrebbero dovuto cadere a den. 4 1/2; mentre con un migliorato commercio e con l'attuale provvista avrebbe dovuto raggiungere i 7.

A Milano calma e prezzi in ribasso. Il Middling America fu venduto da lire 76 a 77 i 50 chilogr.; i Dhollerah e gli Oomra da lire 66 a 68; i Castellamare da lire 76 a 77; i Puglia e i Biancavilla da lire 73 a 75.

A Genova i cotoni sodi furono abbastanza sostenuti, ma mancarono i compratori.

A Trieste i depositi essendo sensibilmente ridotti il mercato trascorse sostenuto per tutte le provenienze. I Smirne si vendono a fior. 66 al quint.; e gli Adena da 60 a 61.

All'Havre ricerca regolare per le consegne future. Il Luigiana buono ordinario per giugno fu contrattato a fr. 64 i 50 chil. al deposito.

A Liverpool il Middling Orléans chiude a den. 5 9/16; i Middling a 5 7/16; e il Fair Oomra a 4 3/16.

A Nuova-York il Middling Upland a cent. 9 3/4.

Sete. — Le transazioni continuano ad essere generalmente limitate. Le ricerche per altro non farebbero difetto, ma sono sempre accompagnate da offerte di prezzi così bassi, da formare un costante ostacolo allo sviluppo degli affari.

A Milano le greggie classiche 9/10 si vendono da L. 60 a 62 al chilogr.; dette di 2° ordine da L. 57 a 58; gli organzini straffati 18/20 L. 76; detti classici da L. 72 a 73; detti di 1° ordine da L. 70 a 71, le trame a due capi di 1° e 2° ordine 24/26 da L. 65 a 61, e le trame a tre capi 26/30 classiche da L. 70 a 71.

A Torino le greggie di Boves ebbero prezzi inferiori di 3 a 4 lire a quelli praticabili per le greggie di altre provincie.

A Como gli organzini classici nostrali 18/22 si vendono a L. 78 50; i sublimi 18/20 a L. 76; le trame 26/30 belle correnti a L. 61; detti mezzane bene assortite 28/36 a L. 57, e dette mezzane correntissimi 40/50 a L. 54.

A Lione ebbero luogo alcuni acquisti, ma a prezzi sempre piuttosto deboli, e non fu notata la minima apparenza di operazioni di previsione, e ancor meno di speculazione. Si trattò è vero un grosso affare per conto di uno speculatore estero di organzini di Toscana a fracchi 63, ma questa operazione restò

interamente isolata, e non produsse alcun effetto. Fra le vendite fatte abbiamo notato della greggia di Toscana e di Fossombrone da fr. 55 a 58, e degli organzini di altre provincie italiane 19/21, a 20, 22 da fr. 61 a 63.

A Marsiglia sul mercato dei bozzoli sechi e gialli di Francia ebbero qualche ricerca a fr. 13 25 al chilogr. I giapponesi verdi si vendono a fr. 12 25 e i Nouka verdi da fr. 8 25 a 9 25.

Spiriti. — Sempre in calma come per il passato stante le molte offerte da tutte le piazze di produzione.

A Milano i prezzi praticati fuori porta furono di L. 108 al quint per gli spiriti tripli di gr. 94,95; di L. 110 a 111 per la provenienza da Napoli di gr. 90, e di L. 58 a 60 per l'acquavite.

A Genova si fecero alcune vendite di spiriti di Napoli di gr. 89/90 a L. 107 i 100 chilogrammi, e così con circa due lire meno sui prezzi dell'ottava scorsa.

A Livorno le qualità nazionali variarono da Lir. 110 a 114 al quintale secondo merito, e le provenienze dall'estero da L. 115 a 120.

A Parigi per marzo le prime qualità di 90 gradi si quotarono a fr. 54 75; per aprile a fr. 55 25, e per maggio e giugno a fr. 56 25.

Petrolio. — Stazionario tanto all'origine che nelle grandi piazze di consumo.

A Genova si vendono diverse migliaia di casse da L. 26 50 a 26 75 al quintale fuori dazio, e alcune partite di barili per il consumo da L. 26 50 a 27. I barili sdaziati fecero da L. 66 a 66, 50 e le casse da L. 61 50 a 62.

A Venezia i prezzi si ressero da L. 27 50 a 28 50 al quintale fuori dazio, e nelle altre piazze della penisola variarono da L. 68 a 72 al quintale sdaziato.

A Trieste i barili pronti furono venduti a fiorini 12 50 al quint.; in Anversa le ultime quotazioni furono di fr. 22 75 ogni 100 chilogr. al deposito; a Nuova York si cots 9 1/8 per gallone, e a Filadelfia di 9 3/8.

Caffè. — All'estero l'articolo trascorre nella più perfetta calma, nè valsero a rialzarlo nè i bassi prezzi, nè la diminuzione dei depositi, che si va giornalmente constatando. Il consumo non compra che per i più urgenti bisogni, e la speculazione si tiene affatto lontana dal movimento.

I mercati italiani si mantennero generalmente invariati.

A Genova si vendono nell'ottava da circa 500 sacchi di caffè al prezzo di lire 90 ogni 50 chilogr. per il S. Domingo e di lire 73 per il Rio basso.

A Livorno si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa.

In Ancona vennero concluse alcune vendite al prezzo di lire 265 a 300 a quintale per il Rio; di lire 290 a 305 per il S. Domingo; di lire 350 a 395 per il Portorico e di lire 360 a 365 per il Cejlan piantagione.

A Trieste si vendono diverse partite di Rio da fior. 75 a 78 al quintale secondo merito.

A Marsiglia calma assoluta tanto per i Brasiliani che per i caffè di buon gusto.

A Londra mercato calmo e prezzi invariati.

In Amsterdam il Giava buono ordinario fu quotato a cents 42.

Notizie telegrafiche dal Brasile recano calma e prezzi sostenuti al Rio, e affari nulli e prezzi nominali a Sanet s.

Zuccheri. — In seguito a maggiori richieste nelle qualità cristalline, i mercati esteri trascorsero con una certa fermezza, ma senza variazioni meritevoli di rilievo.

I mercati italiani si mantennero deboli e con affari al poco consumo.

A Genova si venderono da 2000 sacchi di raffinati della Ligure Lombarda a lire 127 i 100 chilogrammi.

A Venezia i raffinati austriaci furono ceduti da lire 128 a 129 al quintale.

A Livorno i prezzi praticati per i raffinati olandesi furono di lire 129 a 132, e in Ancona i *piles* di Germania fecero lire 131, e le farine nazionali da lire 127 a 127 50 il tutto al quint.

A Trieste i pesti austriaci si venderono da fiorini 29 a 31 50 al quintale.

A Londra mercato calmo e prezzi invariati, e in Amsterdam il Giava N° 12 fu quotato a fiorini 27 al quintale.

Vini. — Dacchè non abbiamo parlato di questo articolo la situazione commerciale dei vini è rimasta sempre la medesima, cioè con affari limitati al solo dettaglio e con prezzi generalmente deboli. Oltre a non essere questo il tempo adattato per i grossi affari in vini, vi è anche l'altra circostanza che i negozianti più forti hanno già fatto le loro provviste e quel che si trova di vendibile sulle piazze è più che sufficiente al consumo giornaliero. Abbiamo da fare qualche eccezione per alcuni mercati del Piemonte, ove da che è cominciata la quaresima si nota una certa maggiore attività, provocata forse dalla qualità dei cibi, che richiedono maggior copia di liquido nello stomaco. Nelle provincie meridionali si toglie la piazza di Napoli, su cui il consumo è abbastanza animato, negli altri mercati abbondano ad esuberanza le offerte di merce senza esservi un corrispondente numero di compratori.

A Torino i Barbera e i Grignolino si venderono a lire 46 a 56 all'ettolitro, dazio consumo compreso (lire 9 all'ett.) e i Freisa e gli Uvaggio da lire 40 a 42.

A Genova stante la scarsità degli arrivi dalla Sicilia e da Napoli l'ottava trascorse piuttosto sostenuta. I Scoglietti di 1ª qualità fecero da lire 32 a 33 l'ettol. reso franco sul ponte, i Riperto da lire 23 a 24 e i Napoli a lire 25.

A Livorno i vini di Lari e adiacenze si contrattarono da lire 18 a 21 la soma di 94 litri sul posto; i Carmignano da lire 33 a 35; gli Empoli da lire 19 a 22 e i vini del pian di Pisa da lire 10 a 11.

A Napoli i vini di Poselipo e Monte di Procida scelti variarono da B. 80 a 82 al carro sopra luogo e i vini di Sicilia si venderono a B. 72 al carro spedito alla marina.

Burro e formaggi. — Si credeva che il diminuito consumo nelle carni di maiale a motivo della trichina dovesse fare aumentare quelle del cacio, e degli altri latticini, ma questa speranza non si è realizzata. Nessuna o pochissima ricerca, e stazionarietà nei prezzi, meno nei formaggi scadentissimi che trovano avidi consumatori nella classe degli operai della campagna quando non costino più di sessanta a settanta lire al quintale. Essendovi scarsità di denaro, anche i prodotti più necessari vengono praticati con la più gran parsimonia.

A Milano il burro vale attualmente da L. 262 a 266 al quint. e a Pavia da L. 264 a 272; e a Cremona da L. 240 a 270.

Canape. — Nei primi giorni della settimana si fecero a Bologna alcuni acquisti di canape appena diacreta a L. 90 circa al quint.; in seguito la domanda essendo sensibilmente diminuita le qualità andanti non ottennero più di L. 80 e 82. Si venderono anche due morelli di campagna al naturale intorno alle L. 100 e le lavorate fecero da L. 135 a 160 secondo merito.

A Ferrara si conclusero diversi affari per l'esportazione da L. 244 a 260 al migliaio ferrarese. La seminazione della nuova canape è stata ovunque praticata in favorevoli condizioni.

Oli d'oliva. — Continuano a mantenersi sostenuti, stante le molte richieste dall'estero.

A Livorno gli oli di Lucca di 1ª qualità si venderono durante la settimana a L. 146 al quint. sul posto; i Crespina e i Lari a L. 140; i Maremma da L. 108 a 111, e i Romagna da L. 112 a 117.

A Firenze gli oli vecchi fatti a freddo si elevarono da L. 90 a 94 per soma di 180 libbre toscane; gli oli nuovi di 1ª qualità da L. 80 a 84; detti di seconda da L. 74 a 78 e i lampanti L. 60 il tutto fuori dazio.

A Siena i prezzi variarono da L. 98 a 130 al quint. secondo merito.

In Arezzo si fecero diverse vendite al prezzo di L. 100 e 110 all'ettol. fuori dazio.

A Napoli il mercato trascorse sostenuto a motivo della mancanza di arrivi dalla Calabria. L'olio del Pizzo fu venduto a L. 112,60 e quello di Terra a L. 111,15. In Borsa i Gallipoli pronti si quotarono a L. 97,66 al quint.; per maggio a L. 98,38; per agosto a L. 99,53, i futuri a L. 102,71 e i Gioia a L. 94,15 per i pronti; a L. 95,20 per maggio, e a L. 99,14 per i futuri.

A Bari pochi affari con prezzi sostenuti. I soprafini si contrattarono da L. 136 a 140,70; i fini da L. 114,50 a 133,55 secondo marca, i mangiabili da L. 102,55 a 109 a 109,70 e i comuni da L. 95,40 a 96,60.

A Trieste si fecero vendite animate su tutte le provenienze, con prezzi ben tenuti. Gli oli fiai e mezzofini italiani uso tavola si venderono 60 a 53 al quintale.

Articoli diversi. — **Agrumi.** — A Genova durante la settimana vi furono molti arrivi dalla Sicilia, e vendite piuttosto importanti. I limoni fecero da lire 9 a 10,50 per cassa di 350 frutti, gli aranci da lire 9 a 9,50 per cassa di 250, e i mandarini da L. 10 a 12 per cassa di 350 il tutto franco al vagone.

Mandorle. — A Bari si fecero diverse vendite al prezzo di L. 217 a 219 al quintale.

ESTRAZIONI

Prestito della città di Milano 1866 (obbligazioni da L. 10). — 50ª estrazione 17 marzo 1879.

Serie estratte: 1121 3318 3627 3976 6157.

Serie	N°	Premio L.	Serie	N°	Premio L.
1121	4	50000	1121	6	20
1121	98	10000	3318	70	20
3976	71	500	3976	45	20
3627	27	100	6157	87	20
1121	10	100	3627	80	20
3318	21	100	3318	52	20
6157	30	100	1121	91	20
3318	37	100	3627	63	20
3627	61	50	3927	38	20
6157	28	50	3318	67	20
3318	60	50	3976	77	20
1121	97	50	3627	98	20
3318	59	50	3318	86	20
6157	93	50	1121	30	20
3976	72	50	1121	53	20
3627	88	50	1121	20	20
3976	53	50	3318	71	20
3976	32	50	6157	77	20

Le altre 464 obbligazioni, appartenenti alle serie estratte e non premiate, hanno diritto al rimborso di L. 10.

Pagamenti dal 15 giugno 1879, a Milano, dalla Cassa municipale.

La prossima estrazione avrà luogo il 16 giugno 1879.

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

52.^a Settimana dell'Anno 1878 — Dal dì 26 al dì 31 dicembre 1878.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotti della settimana	432,393.84	39,902.78	72,022.53	149,083.30	6,253.49	4,490.94	4,461.04	728,607.92	1,657	22,927.72
Settimana cor. 1877	320,391.34	32,456.44	58,854.81	134,148.43	7,309.14	90,625.40	4,576.88	648,362.44	1,646	20,539.07
Differenza { in più	132,002.50	7,446.34	13,167.72	14,934.87	» »	» »	» »	80,245.48	11	2,388.65
{ » meno	» »	» »	» »	» »	1,055.65	86,134.46	115.84	» »	» »	» »
Ammontare dell'Esercizio dal 1 Gen. al 31 Dicemb. 1878	14,592,729.56	725,144.27	2,270,976.32	8,207,535.99	293,237.79	55,313.40	110,459.19	26,255,590.52	1,656	15,855.83
Periodo cor. 1877.	14,686,955.51	743,445.62	2,217,033.39	8,793,160.23	427,195.85	113,983.98	119,220.40	27,091,294.98	1,646	16,458.86
Aumento	» »	» »	53,942.93	» »	» »	» »	» »	» »	10	» »
Diminuzione . . .	94,225.95	18,301.35	» »	575,624.24	134,258.06	58,668.58	8,561.21	835,696.46	»	603.03

C. 1127

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

1.^a Settimana dell'Anno 1879 — Dal dì 1 al dì 7 Gennaio 1879.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotti della settimana	214,123.96	10,174.45	44,751.89	137,004.47	10,438.36	5,607.05	2,769.13	424,869.27	1,657	13,369.95
Settimana cor. 1878	223,425.13	10,045.45	43,423.15	132,316.76	9,539.42	1,953.75	2,144.96	422,848.62	1,646	13,391.98
Differenza { in più	» »	128.96	1,328.74	4,687.71	898.94	3,653.30	624.17	2,020.65	11	» »
{ » meno	9,301.17	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	»	25.03

C. 1127

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

2.^a Settimana dell'Anno 1879 — dal dì 1° al dì 7 dicembre 1879.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del Prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotti della setti- mana.	207,843.80	11,002.26	46,307.46	144,846.52	9,475.12	4,372.21	2,618.49	426,163.86	1,657	13,410.62
Settimana cor. 1878.	1) 369,197.13	10,693.38	43,822.76	128,021.54	10,340.42	4,579.53	2,081.78	565,736.59	1,646	17,921.50
Differenza { in più } meno	» »	308.88	2,484.70	16,824.98	» »	2,792.63	536.71	» »	11	» »
	161,353.33	» »	» »	» »	4,165.30	» »	» »	139,570.73	»	4,510.88
Ammontare dell'E- sercizio dal 1° al 14 Gennaio 1879 . .	421,967.76	21,176.67	91,059.35	281,850.99	19,613.48	9,979.26	5,387.62	834,035.43	1,657	13,390.02
Periodo cor. 1878.	592,622.26	20,738.83	87,245.91	260,338.30	19,879.84	3,533.33	4,226.74	983,585.21	1,646	15,638.23
Aumento	» »	437.84	3,813.44	21,512.69	» »	6,445.93	1,160.88	» »	11	» »
Diminuzione . .	170,654.50	» »	» »	» »	266.36	» »	» »	137,550.08	»	2,268.21

OSSERVAZIONI.

¹⁾ Il maggiore incasso verificatosi nella settimana corrispondente del decorso anno 1878 ne derivò dal movimento verificatosi, in occasione dei solenni funerali fatti per la morte di S. M. Vittorio Emanuele.

C. 1127

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei Signori Azionisti che, per deliberazione del Consiglio di Amministrazione a forma dell'articolo 25 degli Statuti Sociali nel giorno 8 del prossimo aprile a mezzogiorno, avrà luogo nella Sede della Società in Firenze, Via dei Renai 17, un'Assemblea Generale straordinaria degli Azionisti col seguente

Ordine del giorno:

Comunicazione di Nota ministeriale relativa alla Convenzione 20 novembre 1877 e deliberazioni in proposito.

Il Deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà essere fatto dal 24 a tutto il 28 marzo corrente.

- a FIRENZE, alla Cassa Centrale della Società.
- » NAPOLI, alla Cassa Succursale dell'Esercizio.
- » TORINO, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
- » GENOVA, alla Cassa Generale.
- » MILANO, presso il Signor Giulio Belinzaghi.
- » LIVORNO, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
- » ROMA, alla Società Gen. di Credito Mobil. Italiano (Via due Macelli, 79).
- » ANCONA, presso la Cassa della Direzione Sociale dell'Esercizio.
- » PARIGI, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale.
- » LONDRA, presso i signori Baring Brothers e C.

Firenze, 3 Marzo 1879.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia N. 50, del 1° corrente, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.