

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VI — Vol. X

Domenica 31 Agosto 1879

N. 278

## LA QUESTIONE AGRARIA IN INGHILTERRA

I

Una gravissima questione è stata sollevata in seno al Parlamento inglese nei primi giorni del luglio decorso, una di quelle questioni che toccano al vivo le istituzioni tradizionali su cui si fonda la compagine sociale ed hanno speciale attitudine a commuovere profondamente gli spiriti di una intera e numerosa classe della popolazione. L'ordine pubblico ha in Inghilterra così salde radici, nell'educazione e nel sentimento popolare oltrechè nelle classi che vi si sentono più direttamente interessate, che quel paese può contemplare con occhio tranquillo lo spuntare di siffatti problemi, nella certezza che il loro agitarsi alla luce della più aperta pubblicità non debba degenerare in sterili perturbamenti i quali possano arrestare o compromettere il moto della vita nazionale. La questione a cui accenniamo si riferisce niente di meno che alla riforma della legislazione sulla proprietà territoriale, quella legislazione a cui l'Inghilterra deve la fisionomia particolare della sua organizzazione sociale, la sua aristocrazia, le sue libertà politiche e gran parte anco dei suoi progressi civili. La complessa congerie di legge antiche che vincolano il possesso e la trasmissione della terra tendendo ad assicurarne il monopolio in un numero ristretto di mani hanno potuto avere in addietro in Inghilterra una immensa influenza che ha contribuito forse non poco alla grandezza del paese. Non pertanto quelle leggi hanno fatto il loro tempo; ciò che non significa già ch'esse siano per scomparire da un momento all'altro, ma significa bensì che una indomabile corrente di opinione pubblica si solleva contro di esse, la quale ingagliardita dalla libera discussione finirà col cancellarne articolo per articolo l'esistenza. Quel sistema di leggi non era in disaccordo con tutte le altre parti dell'organismo sociale fintantochè il monopolio era il regime normale nel quale si esercitavano tutte quante le industrie, ma poichè il campo della libertà è andato estendendosi in ogni ramo dell'umana attività, il contrasto è divenuto flagrante e la forza che tende a ricondurre l'industria agricola negli ingranaggi della libera concorrenza è divenuta una forza irresistibile. I riformatori inglesi che vanno adesso agitando la questione del libero scambio applicato alla terra dovranno trionfare d'enormi resistenze accumulate dagli interessi potenti e dalle inveterate tradizioni che si tratta di scuotere, ma essi hanno in loro aiuto un'alleanza onnipotente nella forza delle cose, cioè nella forza inoppugnabile dell'umano progresso.

Come siasi di recente nuovamente affacciata questa questione della libera commerciabilità della terra, in quali circostanze, per parte di chi e con quale scopo è cosa su cui vale la pena d'intrattenersi alcun poco. L'annata 1879 volge assai triste pel raccolto dei prodotti del suolo quasi in tutta l'Europa. Ne risentono danno incalcolabile gran parte delle provincie italiane, il Nord ed il centro della Francia la Spagna, il Belgio e l'Inghilterra. Le condizioni dall'agricoltura non sono liete nemmeno in Germania, nell'Austria Ungheria ed in Russia. Ma in Inghilterra particolarmente la carestia dell'annata corrente tien dietro ad altri quattro anni di cattivissimi raccolti. Un tempo il danno della scarsità dei prodotti era compensato dall'aumento del loro prezzo e per tal modo il profitto delle aziende agricole si manteneva, nelle cattive come nelle buone annate, su per giù ad uno stesso livello, ma in questi ultimi tempi tutto il danno della inclemenza del suolo è stato sopportato dai produttori i quali non hanno potuto rivalersi della deficienza di quantità sopra l'aumento dei prezzi.

È ammesso generalmente che la bassezza dei prezzi dei cereali e della carne è dovuta alla concorrenza americana divenuta in questi ultimi anni veramente formidabile. Nel tempo stesso che la natura si mostrava poco benigna verso l'Europa assottigliando le produzioni della sua agricoltura benediceva invece da due anni con copiosissime raccolte il suolo dell'America settentrionale. Indipendentemente da ciò le risorse agricole vanno prendendo in quel paese un'estensione ed uno svolgimento imponente favorito anco in parte dall'emigrazione degli operai i quali abbandonando gli opifici ove l'industria languisce si riversano sulle vaste regioni dell'Ovest per consacrarsi alla coltivazione del terreno. A ciò si aggiunga le tariffe ferroviarie che hanno ridotto ad un saggio mitissimo il prezzo del trasporto dei prodotti agricoli e contemporaneamente l'eccessivo ribasso dei noli marittimi per la grande concorrenza delle navi a cui la stagnazione industriale toglie altre occasioni d'impiego. La produzione dei cereali in America si è svolta in questi ultimi anni con una rapidità prodigiosa come può scorgersi dal prospetto seguente in cui sono messe a confronto le cifre di due trienni a 10 anni di distanza.

*Produzioni del frumento negli Stati Uniti.*

(ettolitri)

1866	53,199,963	1876	101,276,210
1867	74,354,490	1877	127,466,902
1868	78,412,810	1878	147,042,840

La grande quantità di cereali che l'America è in grado di fornire ai mercati europei solleva uno dei



più gravi problemi economici del nostro tempo. I paesi dell'Europa occidentale potranno o no continuare con profitto la coltivazione, oppure dovranno lasciare all'America, alla Russia, alla Rumenia, all'Ungheria la cura di fornire la maggiore parte dei loro approvvigionamenti? E mentre questi ultimi paesi diverrebbero i granai del mondo, dovranno quelli cercare di devolvere invece le loro cure alla coltivazione di altri prodotti come la vigna, i legumi o gli articoli che servono di materie prime alle industrie, le piante tessili, la barbabietola, il tabacco e via dicendo? E una questione che sorge non senza produrre vivissime apprensioni, perchè una rivoluzione come questa nell'industria agricola non potrebbe compiersi se non che a prezzo di gravi spostamenti negli interessi più vitali. In Francia ed in Inghilterra gli agricoltori se ne preoccupano seriamente e più o meno copertamente invocano aiuto dallo Stato, in Germania il principe di Bismarck si è mostrato premuroso di venire in loro soccorso mediante il dazio sull'importazione dei cereali che andrà in vigore al principio dell'anno venturo. Frattanto dagli intendenti di cose agricole si disputa se la posizione rispettiva dei diversi paesi in ordine alla produzione delle sostanze alimentari di maggior consumo sia permanentemente ovvero solo precariamente cambiata o in altri termini se lo stato di cose che attualmente si verifica possa essere attribuito ad una vera e propria trasformazione che si vada iniziando e che obblighi i coltivatori del suolo ad uniformarsi adottando nuovi sistemi di coltura e preparandosi ad un nuovo assetto dell'industria agricola oppure si tratti di circostanze transitorie che debbano essere dagli agricoltori sopportate con rassegnazione in attesa del ritorno alle condizioni anteriori.

I sostenitori della prima opinione magnificano la estensione e la fecondità dei nuovi terreni a grano messi in coltura nelle regioni nord-ovest degli Stati Uniti e nel Canada. Oltre ai grandi centri di produzione dei cereali negli Stati d'Illinois, di Minnesota, e di Iowa, vi sono sui confini del Canada e degli Stati Uniti lungo il corso del Red River circa cento milioni d'ettari di terreno vergine e di praterie naturali ubertosissime nel territorio federale di Dakota e nella provincia canadese di Manitoba ove va introducendosi la coltura del grano. Questi terreni si trovano presso al limite nord della coltivazione del grano ed è una osservazione omai comune ai botanici che presso al limite superiore in cui una pianta cessa di essere coltivabile il prodotto ne è più ragguardevole e la qualità migliore. Il troppo calore non è generalmente propizio alla miglior qualità dei frutti, come può riscontrarsi ancor in Europa per l'olivo, per gli aranci e per la vigna. In questa vasta zona del suolo americano che è già attraversata dalle ferrovie affluiscono da ogni parte gli emigranti. I medesimi effetti che sono contemplati con viva apprensione in Europa si producono già in alcuni Stati della stessa Unione americana; quelli dell'Est sono inondati dai prodotti agricoli dell'Ovest. Lo stato di Nuova York produceva nel 1870 dodici milioni di *bushels* di frumento (il *bushel* è uguale a 36 litri ed un terzo) adesso non ne produce più che sette milioni. La terra vi si vendeva allora a 60 dollari per *acre* (ettari 0,404) adesso gli agricoltori più agiati vendono i loro appezzamenti per 23 o 30 dollari l'acre e comprano col quinto di questa somma i terreni vergini dei nuovi distretti agricoli del nord-

ovest. Il beneficio è sicuro e basta un raccolto di 30 *bushels* per acre, che è spesso assai inferiore al rendimento medio di quei terreni per rimborsare subito nel primo anno l'agricoltore, oltrechè delle spese del raccolto, di tutte le spese d'impianto per l'acquisto del suolo, pel suo dissodamento e per le macchine che gli sono necessarie. Si citano i nomi di agricoltori fortunati che avendo raccolto fino a 40 o 50 *bushels* per acre hanno accumulato enormi profitti.

Coloro che contemplan questi fatti senza allarmarsi intorno all'avvenire della coltura dei cereali nell'Europa occidentale opinano che la produzione agricola agli Stati Uniti si trovi in presenza di uno di quei periodi di sovraeccitazione a cui spesso vanno soggette in quel paese tutte le industrie. Secondo essi l'agricoltore americano è intento a trarre dalla terra tutte le risorse che può immediatamente ottenere senza risparmiarne la forza produttiva e senza obbedire alla legge che esige la restituzione al suolo sotto forma di concimi delle sostanze chimiche che ad esso sottraggono le messi. I nuovi terreni americani vengono tutti consacrati alla produzione dei cereali e su di essi è allevato in scarssissimo numero il bestame che fornisce all'agricoltura un elemento così essenziale di vitalità. Quando il suolo sarà divenuto stanco sarà necessario un aumento considerevole di spese per rendergli almeno una parte della sua fertilità e non basteranno più i 7 1/2 o gli 8 1/2 dollari per acre che rappresentano adesso il costo della produzione del grano e del suo trasporto fino agli *elevators* della ferrovia. Ma ciò che contribuisce principalmente ad attenuare la spesa con cui il grano dell'America può essere condotto sopra i mercati d'Europa è la condizione eccezionale in cui si esercita l'industria dei trasporti. I noli marittimi non conserveranno sempre il bassissimo livello in cui li mantiene la presente atonia delle industrie e dei commerci e le ferrovie americane che adesso trasportano al prezzo di 11 fr. 25 circa una tonnellata di grano da Chicago a Nuova York per un percorso di circa 1000 miglia inglesi (1609 chilometri) e si contentano di così tenue tariffa affine di sostenere la concorrenza delle navi a vapore che attraversano i laghi, i canali e l'Oceano si incaricano con 50 fr. di trasportare la stessa quantità di grano da Chicago a Liverpool, aumenteranno ed aumentano già in modo esorbitante le loro pretese quando si tratti dei trasporti fino a Chicago dall'Ovest della Confederazione americana ove non hanno per ora da temere concorrenza.

Comunque sia di tutto ciò è un fatto che due potenti fattori, la facilità dei trasporti ed il libero scambio, organizzando relazioni commerciali stabili e regolari e riunendo in un solo grande mercato i vari mercati del globo, in modo che la più piccola domanda di cereali si trova subito di fronte all'offerta che più le si conviene, hanno fatto entrare l'industria agricola in una fase in cui essa si trova più direttamente implicata nel giuoco della libera concorrenza. Negli anni di esuberante floridezza questa sferza potente potrebbe forse passare inavvertita, ma la sua azione e le perturbazioni che così fittato rivolgimento naturalmente apporta seco sono aspramente sentite dalle classi occupate nell'agricoltura negli anni in cui, come questi che travisiamo, la terra si mostra avara dei propri prodotti e remunera scarsamente il lavoro che le vien consacrato. E forse una esagerazione il credere che la



coltura dei cereali si troverà bandita da molta parte dell'Europa occidentale, ma non sembra certo illogico il prevedere che le circostanze presenti oltre a richiedere qualche modificazione nei processi di coltivazione e nella scelta dei prodotti da coltivare esigeranno imperiosamente che si restringano le spese di produzione. Questo concetto era nettamente espresso da un illustre americano il sig. White, nel discorso ch'egli pronunziò al banchetto del Cobden Club di cui rendemmo conto in addietro.<sup>1)</sup> « I progressi delle invenzioni applicate specialmente all'industria dei trasporti, egli disse, progressi che rendono possibile all'America di diffondere maggiormente i prodotti della propria agricoltura non avranno per conseguenza d'impedire che si possa produrre in Inghilterra il grano con profitto; avranno bensì quella di diminuire il numero delle persone che vivono della coltivazione di una data estensione di terreno e poichè tale diminuzione non può avvenire nelle braccia che lo coltivano dovrà avvenire invece nelle persone che vivono della rendita di esso il cui ammontare si troverà attenuato. »

Queste considerazioni bastano a spiegare il movimento che attualmente si produce in Inghilterra, di cui parleremo in un prossimo articolo.

## LA POLITICA COMMERCIALE TEDESCA

E IL PRINCIPE DI BISMARCK

Manteniamo la promessa fatta ai nostri lettori di tornare su questo importante argomento. Dicedimo già come noi non avessimo nulla da osservare riguardo all'alto concetto politico che aveva ispirato le proposte del Gran Cancelliere, e che la questione, a nostro avviso, stava tutta in ciò se egli avesse scelta la strada migliore per arrivare a una sana e completa riforma del sistema finanziario del suo paese.

Gioverà ricordare come fino dal 1819 la Prussia abbattesse le dogane interne e creasse al confine una tariffa protettrice, che colpiva la quasi universalità dei prodotti.

Dopo un primo trattato di lega doganale del 1826 ristretto a pochi Stati, e attraverso a molte difficoltà, si venne infine alla costituzione dello *Zollverein*, che stabilito dapprima per sei anni, cioè fino al 1842, e prorogato via via, fu infine prolungato con trattato del 1865 fino al 1° maggio 1876. Sciolta la vecchia confederazione dopo la guerra coll'Austria, nel 1867 si fece una nuova lega doganale fra la Confederazione Germanica del Nord da una parte, la Baviera, il Wurtemberg, il Baden e l'Assia dall'altra da durare fino a tutto il 1877. Ma dopo la guerra franco-germanica si compì l'unità tedesca e la dogana divenne una istituzione dell'Impero.

Vuolsi osservare che il 9 febbraio 1863 si stipulava il trattato coll'Austria, e più tardi quello colla Francia, a cui facevano seguito molti altri, anche quello coll'Italia, che scadrà, dopo varie proroghe, alla fine del corrente anno.

Oggi il Gran Cancelliere vuole tornare alla vec-

chia politica doganale. Come gli è riuscito di creare l'unità politica del suo paese, vuole renderlo economicamente forte e indipendente colla protezione. Resta a vedersi se le due imprese presentino la stessa probabilità di riuscita o almeno di un esito favorevole. Dare unità alle sparse membra di una nazione, è cosa ragionevole, equa, che risponde al sentimento popolare e alle esigenze della civiltà. Isolare una nazione civile dal resto del consorzio sociale non sembra rispondere egualmente a queste esigenze. Qui c'è da fare i conti coi veri interessi del paese e colle tendenze incontrastabili della Società presente, e anco essendo Bismarck si può correre il rischio di fare un buco nell'acqua. Napoleone I valeva benè il Gran Cancelliere tedesco; ebbene che cosa fece egli col suo blocco continentale?

Bismarck nota la esiguità del provento delle dogane in Germania paragonato con quello degli altri Stati di Europa, e pensa di accrescere le entrate allargando il numero dei prodotti imponibili. L'on. Luzzatti nei suoi interessanti articoli sull'argomento in questione pubblicati nella *Nuova Antologia*, osserva che vi sono due sistemi che possono secondo i casi seguirsi, quello Inglese che consiste nel tassare pochi prodotti di generale consumo, e quello Svizzero che consiste invece nel tassare quasi tutte le merci con dazi miti. È vero che quando si viene alla pratica, non si può procedere col rigore assoluto dei principii scientifici; nondimeno ci pare giusta la sentenza del Gladstone « che i dazi sono fastidiosi e si devono preferire poche voci debitamente tassate a piccoli dazi distribuiti sopra ogni materia. » L'on. Luzzatti ragiona così. « Gli Inglese costumano colossali provviste di certe merci, il tè, l'alcool, la birra, il tabacco, lo zucchero, il finanziere trova in esse una miniera inesauribile.... i popoli più parsimoniosi, meno ricchi o per ragione di clima meno propensi a certi consumi, impongono agli ordinamenti della loro dogana il precetto di cercare, estendendosi nella superficie, quei proventi che farebbero difetto approfondendo il dazio su poche materie. Quindi se il principe di Bismarck, tenendo conto della parsimonia, della povertà relativa e delle abitudini del popolo tedesco, vuole accrescere le entrate della dogana e colpisce molte voci sinora immuni, seguendo il metodo svizzero meglio che quello dell'Inghilterra, non merita la condanna assoluta e fiera che gli hanno pronunciata parecchi giudici leggeri in Germania, in Francia, in Italia. » Questa osservazione potrebbe esser giusta, quando in realtà non si degenerasse nella protezione; ma lo stesso on. Luzzatti riconosce che il Principe vuole un aiuto di protezione temperata ed efficace alle industrie agrarie e manifatturiere. Quanto questo epiteto di *temperata* sia adeguato, ne lasciamo il giudizio ai nostri lettori. Lasciamo egualmente da parte se oltre i dazi che colpiscono merci non prodotte nell'interno del paese, possano sempre chiamarsi fiscali quelli che hanno la perfetta equivalenza nella tassa di fabbricazione. È una questione abbastanza grossa, in cui non reputiamo opportuno di entrare in questo momento, e a proposito della quale rimandiamo i nostri lettori a un discorso pronunziato qualche anno fa in seno della società *Adam Smith* dal Professore Tullio Martello. A ogni modo non ci pare che i dazi fiscali possano ragionevolmente combattersi, ed anzi non

<sup>1)</sup> V. *Economista* del 13 luglio 1879.



vi ha dubbio, come provano gli esempi di Francia e d'Inghilterra, che essi possano fornire ingenti risorse all'erario. E conveniamo anche che i diritti fiscali aumentati nelle nuove tariffe non sono esorbitanti, come egregiamente dimostra l'on. Luzzatti, che ci fornisce sulla questione intera dati importantissimi, illustrati con quella competenza che nessuno potrebbe negargli in questa materia.

Quanto ai dazi protettori, qualunque cosa si affermi in contrario, appaiono tali principalmente quelli sulle carni e sul grano. E riguardo poi ai dazi protettori in genere, il Principe ha un bello sforzarsi ad attenuarne l'effetto sul rincaro dei prezzi. Certo non si potrebbe ragionevolmente affermare che i prezzi alzino in proporzione esatta coll'aumentare dei dazi. Tutti i fenomeni economici sono complessi e particolarmente quello dei prezzi. Ma d'altra parte è innegabile che la protezione abbia per naturale conseguenza un rialzo dei prezzi, nè *l'intuito della realtà*, per adoperare le parole dell'on. Luzzatti, potrà mai cangiare la *realtà* delle leggi naturali, le quali agiscono di per sé non possono impunemente calpestarsi per quanto le varie circostanze di tempo e di luogo possano richiedere dei temperamenti.

Del resto i dazi protettori raggiungeranno il loro intento? È lecito dubitarne. Il gran Cancelliere non si accorge che la triste condizione economica della Germania deriva da ben altre cause che non dalla applicazione dei principii del libero scambio, e giunge fino ad ammettere la necessità di ripristinare le leggi sull'usura!... Non sappiamo quando gli economisti *esuberanti di ottimismo abbiano malleavato* (son parole dell'onorevole Luzzatti) che colla concorrenza legittima dei capitali la libertà dell'interesse avrebbe rintuzzata l'usura, nè comprendiamo con quanta ragione egli ci dica che le loro *baldanzose profetie* hanno legittimate le presenti reazioni. Gli economisti si sono limitati a dire che le leggi contro l'usura erano inefficaci e di più ingiuste in questo senso, che non essendovi violazione di un diritto altrui, si trattava di una immoralità, non di un atto in cui la legge penale potesse intervenire. Del resto l'egregio Luzzatti conviene con noi che la libertà ha fatto e farà del bene, e trova che lo stesso può dirsi per la libertà del commercio dei grani. E su questo punto, malgrado le curiose e volubili oscillazioni dei prezzi, il dubbio non ci par più possibile e rimaniamo gl'increduli, per amore di brevità, ai discorsi parlamentari del Conte di Cavour e più li invitiamo a rileggere la storia nostra e straniera. Riguardo alle industrie manifatturiere le condizioni della Germania sono tali da richiedere la libera entrata di tutto ciò che è loro necessario. Vero è che il Principe ammette ciò per le materie prime che vengono di fuori, e che sono indispensabili alla industria tedesca, ma quando colla protezione accordata all'agricoltura egli accresce il bisogno di elevare i salari, non rende più difficile la condizione dell'industria stessa e non rende altresì questa meno atta a sopportare la concorrenza straniera?

E lo ripetiamo ancora una volta, il Delbruck aveva ragione di dire che certi dazi avrebbero arrecato gravi danni ad alcuni Stati, come ad esempio al Wurtemberg, per ciò che tocca ai prodotti tessili di cui quasi la totalità si esporta. Il principe nelle sue fantasie di onnipotenza crede di potere rinchiudere la Germania in un cerchio di ferro, e dimentica che nel presente stato di civiltà un paese non può

mantenersi ad un alto livello appartandosi sdegnosamente dal convegno delle nazioni civili. Bisogna lottare coi popoli rivali sui più remoti mercati, come altra volta dicemmo, colla bontà del genere, e colla mitezza del prezzo. Nè è senza interesse osservare come la Camera di Commercio di Lipsia, rappresentante degli interessi del commercio e della industria, dichiarasse che l'abbandono delle tradizioni della politica commerciale finora seguita in Germania avrebbe per effetto di scompigliare il lavoro nazionale e di perturbare notevoli operazioni di commercio e di produzione; che il programma commerciale della Germania deve consentire la maggiore libertà possibile al movimento delle merci e segnatamente l'esonerazione delle derrate alimentari e delle materie prime necessarie all'industria; che la politica commerciale dell'impero deve essenzialmente conformarsi ai principii sui quali riposa la legge doganale del 1869, che fissa come regola generale l'immunità degli oggetti importati dal di fuori, l'abolizione dei diritti di uscita e di transito; che il rinnovamento dei trattati di commercio a lunga scadenza, e non la loro semplice riconduzione, è condizione essenziale dell'attività rinascente del commercio e dell'industria tedesca, la quale si alimenta essenzialmente colle esportazioni. Ha pertanto ragione l'on. Luzzatti di dire che le riforme troppo violente sopprimono in parte e in parte insidiano i benefici delle esportazioni fiorenti, ciò che sarebbe il primo effetto dello *stato isolato*. Nell'anno 1877 di fronte a 12,759 centinaia daziarie di tessuti serici introdotti in Germania ne escivano 33,000 centinaia. E pertanto vero che tutte le categorie dei dazi industriali si risentono della fretta un po' capricciosa. Certo non si può assegnare in modo assoluto il limite che separa il dazio fiscale da quello protettore, ma il Principe non ha fatto misteri intorno allo scopo che si propone.

E quasi tutto questo fosse poco, il Gran Cancelliere riapre il periodo delle rappresaglie funeste. Basti dire che egli propone che i diritti fissati dalla tariffa, potrebbero essere raddoppiati pei prodotti degli Stati che fanno ai navigli e ai prodotti tedeschi condizioni meno favorevoli che agli altri, o che impongono ai prodotti tedeschi diritti d'importazione molto superiore a quelli di cui sono aggravati i loro prodotti entrando in Germania. E se il Parlamento ridusse i dazi di rappresaglia della metà, il fatto rimane deplorabile a segno di manifesta prepotenza, alla quale è possibile che gli altri Stati si ribellino. In fondo a tutto questo si capisce che saranno i popoli che ne soffriranno. Di fronte a tali eccessi di autoritarismo dei più illustri uomini di Stato del giorno d'oggi, davvero che ci sarebbero da rimpiangere i reggitori del tempo passato, fra i quali uno molto noto di un piccolo Stato italiano, che diceva: il mondo va da sé!...

Bismarck dichiarava di volere far rivivere l'antica e gloriosa politica dello Zollverein, senza pensare che essa era stata un progresso in quanto aveva atterrate le barriere che dividevano le varie parti della gran patria tedesca, e che un progresso deve essere avviamento e non ostacolo a un progresso ulteriore. E il buon successo della intrapresa dipendeva, secondo lui, dal riordinamento delle tariffe ferroviarie. Le tariffe attuali accordano, a suo credere, un premio all'importazione estera e sono un vero cancro dell'industria nazionale, perchè i pro-



dotti esteri vengono trasportati a buon mercato, quelli nazionali a caro prezzo. L'argomento è di tale importanza che meriterebbe di per sé solo un lungo discorso, lontano dal nostro scopo. L'on. Luzzatti osserva che alle tariffe ferroviarie interne si aggiungono e talora si contrappongono quelle internazionali e di transito, e che è appunto in questo caso che le imprese ferroviarie gareggiano per diminuire i noli con fini molteplici. E in tutti questi casi, egli pensa, le compagnie ferroviarie badano al loro interesse, non alla economia nazionale. E qui riporta con molta compiacenza le deposizioni dei direttori delle due più importanti fabbriche di porcellane e maioliche d'Italia, scordando forse che i produttori sono sempre, o per lo più, un po' protezionisti, e gode di raccontarci che l'occhio dell'on. Sella, *vibrava saette* al racconto delle *prepotenze* delle compagnie ferroviarie. Ci si vede il fautore del riscatto dell'Alta Italia e dell'esercizio governativo! Del resto noi non intendiamo negare gli inconvenienti. Però lo stesso signor Richard fece una eccezione per le Meridionali, e non sappiamo perchè lo Stato non potrebbe rimediarvi, nè l'onor. Luzzatti lo nega. Bismarck tentò il riscatto di tutte le ferrovie dell'impero; abbandonò l'idea, perchè capì che non sarebbe forse riuscito, questa volta più modesto dei ministri di sinistra e di destra del Regno d'Italia!... Solamente noi ci domandiamo se il Principe operi saggiamente rinunziando all'accordo ferroviario europeo. E qui siamo proprio della stessa opinione dell'onorevole Luzzatti, quando scrive: « Una Germania che chiude le sue ferrovie alle agevolanze dei servizi cumulativi rinforzati dalle tariffe differenziali, piantata qual'è nel cuore dell'Europa, può recare impacci gravissimi alla solidarietà delle comunicazioni. *Ma l'esperienza amara porterà con sé i ravvedimenti tardi.* » E così sia. Sebbene si debba deplo- rare che i contribuenti, che è quanto dire i popoli, abbiano a tollerare questi esperimenti fatti *in anima vili!*

## L'Esposizione Artistica-Agricola-Industriale di Perugia

La riunione del XII Congresso generale degli Alpinisti italiani in Perugia ha dato occasione alla provincia dell'Umbria di promuovere questa mostra, tutt'insieme riuscita abbastanza felicemente.

L'esposizione fu aperta il 19, con la solennità propria di simili circostanze: il Governo era rappresentato da un segretario generale che la inaugurò ufficialmente.

Questa esposizione è divisa in due locali. Nelle vastissime sale del maestoso palazzo civico è raccolta la sezione di arte antica, limitata però quasi alla pittura, ma degna di essere vista e ammirata. Le tele del Perugino primeggiano fra tanti altri capolavori, e tutto questo insieme, mentre fa fede della giusta rinomanza di questa scuola è da sperare che serva a ravvivarla e mantenerla in pregio per parte dei giovani che si sentono animati dalla passione delle arti belle.

Molti di questi bellissimi oggetti sono stati esposti da privati e confraternite; non potrebbero essere

lasciati in deposito alla Pinacoteca municipale ove sono oggi? un ricordo potrebbe far fede della generosità e anche del patriottismo degli attuali proprietari, mentre servirebbero meglio allo studio e al decoro di questa importante raccolta pubblica.

Nel locale della Università sono riunite tutte le altre sezioni.

In quella industriale sono notevoli soprattutto i lavori di intarsio; arte per cui Perugia va assai rinomata. Gli oggetti esposti fanno fede che è coltivata tuttora con passione ed intelligenza. La ditta F. Lancetti ha il primato per la quantità e per il pregio dei lavori esposti. Bei saggi di lavori sono esposti anche dall'Istituto d'Arti e Mestieri di Foligno.

Le sete in filo del Gotti di Gubbio, del Monni, e soprattutto della ditta Baldini di Perugia sono importanti, e si prestano ad un largo commercio di esportazione.

Il lanificio dei fratelli Rossi di Assisi, e più quello Bonucci di Perugia, hanno esposti buoni e bei lavori. Sono stabilimenti ben diretti e in continuo progresso.

È notevole per la specialità e perfezione del congegno un orologio da torre esposto dai fratelli Gelsomini di Trevi, che si occupano solo di questa particolare lavorazione. Porta a conferma del suo merito speciale dei certificati molto autorevoli.

Fra gli espositori non appartenenti alla provincia figura onorevolmente l'officina Galileo di Firenze, con i suoi pregiati strumenti di precisione.

Alla sezione agraria sono unite le macchine; infatti tutte quelle esposte sono attinenti soltanto alla agricoltura.

Pochi sono i prodotti agrari esposti; l'agricoltura infatti non è qui perfezionata come in altre provincie e i più vendono le feraci produzioni del suolo, senza porvi studio o arte veruna. La ditta Mazzoneschi di Spoleto ha esposto molte conserve alimentari, per cui fu già premiata con medaglia d'oro dal Ministero. Tali articoli potrebbero fornire largo campo alla esportazione, senza temere forti concorrenze dalle altre regioni d'Europa.

Le macchine agrarie sono tutte fabbricate in altre provincie, e sono meritevoli di speciale attenzione quelle della ditta Calzoni di Bologna, Cicognani di Roma, Bertilacchi e Comp. d'Arezzo, Abeni e Comp. di Brescia.

Un'altra sezione comprende gli oggetti etruschi e preistorici; raccolta quanto mai può dirsi, pregevole e ricca, e avrebbe bisogno solo di essere stata ordinata con migliore e più accurata disposizione.

In altre sezioni infine sono raccolti i lavori didattici, gli strumenti musicali antichi e moderni, i gessi e monumenti dell'epoca romana, i monumenti e *fac simile* dell'arte cristiana, le edizioni umbre e miniature, e la esposizione dell'Accademia di Belle Arti.

L'insieme così è completo, e l'esposizione di Perugia può dirsi sufficientemente riuscita.

Ma venendo ora alla sostanza delle cose, ha dessa una importanza reale, risponde cioè alle forze produttive della provincia; od almeno fa intravedere che si fanno degli sforzi seri e positivi per l'avanzamento della industria, quella agricola in specie? — Si può affermare in parte che sì.

Il grado di intensità di uno sforzo non si può valutare che riferendosi ai mezzi destinati a pro-



durlo. Per giudicare ciò che si è potuto fare nell'Umbria bisognerebbe esaminarne lo stato attuale sotto i differenti aspetti: ciò porterebbe troppo in lungo, e ci limitiamo a un breve cenno.

La provincia ha un vasto territorio; è una delle più grandi del regno. La popolazione non è relativamente molto abbondante ed è di circa mezzo milione di abitanti: però il non esservi nessun centro molto popoloso spiega in parte questa qualche sproporzione fra la superficie e il numero degli abitanti.

La città che per le sue condizioni topografiche si presta meglio al commercio, e dove infatti si accentra, è Foligno. Ivi appunto risiede la Camera di Commercio e non a Perugia. Foligno è centro della ferrovia che traversando tutta l'Umbria fa capo a Firenze e Roma; ed è capo della ferrovia che va ad Ancona. Dista da questo porto 127 chil. e da quello di Civitavecchia 247: è situata in pianura, con la stazione in città. Perugia ha una maggior distanza da questi due porti di 45. chil: ha la stazione a 2. chil. di distanza, la città essendo situata sopra un colle elevatissimo.

La città che potrebbe meglio di ogni altra avvantaggiarsi con le industrie è Terni che ha a disposizione una forza motrice gratuita ingentissima. Vi è infatti qualche fabbrica; ma queste forze naturali non sono sfruttate che in proporzioni limitate.

È vero che per le grandi industrie moderne occorrono i grandi capitali, e questi oggi mancano. L'Italia non è per ora il paese che sembri destinato ad avere questi grandi mezzi. Però l'uso di queste grandi forze applicato anche a lavorazioni di poca entità potrebbe essere sempre di qualche avvantaggiamento.

Sono stati scoperti da vari anni nella provincia dei ricchi depositi di lignite di qualità superiore a quella della Toscana; ma finora le solite difficoltà e i soliti risultati.

Ciò peraltro che attrae maggiormente l'attenzione dei proprietari e degli abitanti dell'Umbria è l'agricoltura. In addietro la terra era coltivata coi sistemi più semplici e più antichi, oggi comincia ad essere curata con maggiore studio e attenzione. L'uso delle macchine ha cominciato ad introdursi, e i prodotti specialmente quelli del circondario di Perugia, sono migliorati d'assai. La maggior frequenza di rapporti con le altre provincie ha fatto riconoscere la bontà naturale dei prodotti e la superiorità anche di alcuni, <sup>1)</sup> ma è anche riconosciuta la inferiorità dei modi coi quali sono preparati. Di questa specie sono l'olio e il vino che pur sono raccolti in grandissima quantità.

Nel circondario di Perugia (superiore agli altri sotto ogni rapporto) è stato fatto però molto in questi ultimi anni. L'olio è molto perfezionato, e ne vien fatta larga esportazione a Genova e Marsiglia. Il vino è migliorato presso qualche produttore ma non è ancora capace, di nessuna concorrenza.

Molto estesa e forse troppo è la coltivazione che vi si fa del grano turco. Cagione forse qui come nell'Alta Italia degli stessi malanni.

<sup>1)</sup> I grani dell'Umbria sono pregiatissimi e se ne fa larga esportazione: quelli di Rieti, riconosciuti superiori ad ogni altra qualità per seme, cominciano ad essere ricercati dal di fuori e sono venduti con grandissima riputazione.

Il Bilancio provinciale per l'anno 1877 aveva destinato L. 110,000 per i dementi poveri; questa somma è stata dovuta aumentare due volte di L. 20,000 per ciascuno dei due anni successivi ossia è stata portata a L. 150,000 che neppure basteranno. Considerando che la popolazione della provincia è in gran parte rurale, ed essendo ormai comprovata la malefica influenza di questo alimento sullo sviluppo delle malattie mentali, pare che i fatti debbano richiamare in proposito l'attenzione pubblica.

Ma non è tutta colpa degli abitanti, ossia dei proprietari, se le cose vanno poi a questo modo; e se i miglioramenti non procedono in maniera proporzionata al bisogno,

Le cause che influiscono così sinistramente sullo sviluppo economico delle altre provincie, sono sentite egualmente anche nell'Umbria.

Le forti tasse che colpiscono la proprietà fondiaria sottraggono alla medesima i mezzi per poter procedere ordinatamente nella via dei graduati miglioramenti. Nè la condizione dello Stato è tale che per ora e per del tempo assai dia luogo a sperare nessuna sensibile modificazione delle cose presenti.

È quindi sulle sole forze individuali o collettive che si può fare assegnamento per avviarsi ad un migliore avvenire.

Come fare però a sviluppare queste forze, a riunirle, a renderle attive?

Il commercio ha da per tutto, ed anche nell'Umbria, le sue fonti di credito. Ma non è lo stesso della agricoltura che qui, come fuori di qui, non ne ha e non sa come trovarne.

E forse perchè l'agricoltura non si è ancora elevata alla pari della industria manifatturiera, e non trova questo credito perchè non è capace di ispirare la necessaria fiducia? — o è piuttosto perchè le occorrono particolari forme di credito, a condizioni differenti da quelle volute per le altre industrie o per il commercio, e mancano gli Istituti fondati con questo scopo speciale?

È questa questione vecchia, già assai discussa, e forse non ancora ben risolta. — Le poche e poco importanti istituzioni di questo genere, fanno fede per lo meno che la difficoltà esiste; però l'esistenza di una difficoltà non è argomento sufficiente per negare il risultato. Anzi la benevolenza che le leggi in Italia hanno voluto dimostrare alle banche agricole dovrebbe eccitare ad uno studio accurato di questo grave argomento.

E il Consiglio di questa Provincia se ne è anche preoccupato. Nel 28 agosto dello scorso anno nominò una commissione con l'incarico di avvisare ai modi di promuovere un Istituto di Credito Agrario. La relazione fu pubblicata il 20 aprile di questo anno.

Essa è breve — forse troppo — ed ha delineato, come è detto nelle medesima, l'indole della Banca che dovrebbe iniziarsi. In ogni modo i mezzi proposti sono assai semplici; e se solo, risulterebbero assai scarsi di fronte al bisogno, sarebbe pur un inizio che varrebbe sempre qualcosa.

Il progetto propone che i 193 Monti frumentari della provincia che dispongono di una rendita di L. 39,000 che corrisponde a un capitale di L. 780,000 destinassero questo capitale in azioni della nuova banca; che si eccitassero a convertire in questo modo i loro capitali, tutte quelle opere pie le cui rendite sono quasi assorbite dalle spese di amministrazione;



che si eccitassero parimente a concorrervi la provincia, i comuni, i corpi morali ecc., infine che si accettasse il concorso dei privati cittadini. — Ma la relazione dice più avanti che l' Umbria patisce difetto di capitali, essendo i suoi risparmi stati asserbati dall'acquisto dei Beni Demaniali e dell' Asse Ecclesiastico: quindi i privati cittadini daranno poco, poco la provincia, e nulla i municipi.

Insomma è qui il nodo della quistione; trovare credito alla agricoltura; e questo che è molto scarso dappertutto, qui manca completamente.

Molto meglio provveduto è il Commercio. — La Banca Nazionale ha due sedi; a Perugia e a Foligno. Nel Capoluogo vi è inoltre la Banca perugina di sconto, e la Cassa di risparmio che destina i suoi capitali a servizio del commercio. È diretta con grande intelligenza, e merita di essere annoverata fra i migliori istituti di credito.

La Cassa di Risparmio è fondata da 55 anni; con un capitale di L. 1,000,000 (il versato L. 400,000 soltanto.)

Il Bilancio 1878 dà questi risultati:

#### Servizio Risparmi

Depositi fatti . . . . .	N. 9676 p. L.	2208,789. 98
Rimborsi . . . . .	« 6458 p. «	1955,988. 24
	4318	252,801. 74
Libretti restati in circolazione al 31 dicembre 1878 . . . . .	N. 8566 p. L.	2835,107. 97

La situazione generale 31 dicembre si bilanciava in L. 4417,530. 18; ed il conto Rendite e Spese portava un beneficio lordo di L. 314,464. 57 di cui la parte principalissima risulta dagli sconti in L. 239,185. 63. — Fra le spese oltre la quota annuale destinata al fondo di riserva figura anche una maggior somma assegnata a codesto titolo, cosa resa possibile dalla buona condizione del bilancio: infatti agli azionisti fu repartito oltre che il 4 per 100 sul capitale versato, un maggior dividendo di altre L. 30,000 sugli utili, e poterono infine essere assegnate L. 6590 a scopi di beneficenza.

Oltre a questi poi vi sono altri Istituti minori nei diversi paesi, con azione soltanto locale.

Sono nella provincia una celebre Università e una Accademia di Belle Arti, ambedue in Perugia, e molti Istituti di Istruzione, e sono notevoli, l'Istituto di Arti e mestieri di Foligno, la Colonia Agricola di Perugia e il Collegio per i figli degli insegnanti ad Assisi; e la provincia concorre a sussidiarli, nel limite dei suoi mezzi, assai largamente.

L'Amministrazione provinciale ha un bilancio di L. 2,516,561. 71, <sup>1)</sup> cioè:

#### Entrata

Tasse provinciali per . . . . .	L. 1,622,688. 76
Crediti ordinari diversi e patrimoniali . . . . .	8,366. 16
Crediti disponibili degli anni precedenti . . . . .	665,164. 36
Contabilità speciali . . . . .	220,342. 43
	L. 2,516,561. 71

<sup>1)</sup> Queste cifre sono quelle del bilancio 1877, il cui consuntivo è già approvato; ma i preventivi degli anni seguenti, nell'insieme differiscono di poco.

#### Uscita

Istruzione pubblica . . . . .	L. 72,545. 00
Beneficenza . . . . .	218,000. 00
Pubblica sicurezza . . . . .	71,032. 05
Ponti e strade . . . . .	1,136,336. 51
Opere idrauliche . . . . .	37,126. 40
Opere pubbliche diverse . . . . .	203,130. 85
Spese diverse . . . . .	69,800. 00
Ferrovia Tuoro-Chiusi . . . . .	228,000. 00
Debiti vitalizi . . . . .	7,287. 01
Residui passivi ed altro . . . . .	82,763. 32
Spese di Amministrazione . . . . .	159,700. 00
Contabilità speciali . . . . .	220,342. 43

<sup>1)</sup> L. 2,506,063. 57

La prima cosa da osservare è che la provincia non ha un vero e proprio debito.

Esiste veramente un debito della provincia, contratto con la Cassa Depositi e Prestiti per la costruzione della ferrovia Tuoro-Chiusi. Ma siccome la provincia è creditrice del Governo per questo medesimo titolo, il debito deve restare estinto col riscatto della linea. Per tal modo la cifra di L. 228,000 segnata nella parte passiva del bilancio sotto questo titolo, dovrà, dopo il riscatto della linea, rappresentare invece una somma disponibile o per maggiori spese o per diminuzione di aggravii.

Sulle cifre portate sotto i titoli Ponti e Strade, e Opere pubbliche diverse, è notevole la somma assegnata a *nuovi lavori*, che è rispettivamente di L. 458,706. 82, e L. 115,455. 15; il che prova quanto sia curata la viabilità e come la provincia sotto questo rapporto sia in costante progresso.

Se avvenisse il sollecito riscatto della ferr. Tuoro-Chiusi, la conseguente estinzione delle cifre portate in passivo per questo titolo, permetterebbe certo alla provincia di arrestarsi sulla via dei gradualii aumenti di tasse.

Malauguratamente finora non è andata così.

Diamo per terminare, la proporzione fra le tasse governative, e provinciali, come risultano stabilite per il bilancio 1879; e la progressione di queste in un decennio.

#### Tassa fondiaria

A favore dello Stato {	Terreni . . . . .	L. 2,311,297. 67
	Fabbricati . . . . .	389,184. 90
		L. 2,700,482. 57
Sovrimposte provinciali . . . . .		1,741,679. 51
		L. 4,442,162. 08

Le sovrimposte dell'anno 1870 ammontarono a L. 1,351,891. 07; sicchè nel decennio che termina con l'anno 1879, aumentarono con progressione costante di L. 389,788. 44, con una media annua di L. 1,525,161. 47.

<sup>1)</sup> Le liquidazioni finali hanno portato a carico del bilancio alcune differenze, però di poca entità.



## LA COMMISSIONE D'INCHIESTA sull'esercizio delle Ferrovie in Genova <sup>1)</sup>

*Seduta del 27 agosto*

La prima seduta è aperta a mezzogiorno sotto la presidenza del senatore *Brioschi*.

Sono presenti i membri della Commissione signori: Bembo, Torelli, Verga, senatori, Laporta e Genala, deputati.

Funge da segretario il signor Lampugnani.

È interrogato il cav. Lanfranco ispettore delle ferrovie dell'Alta Italia sui lamenti del commercio genovese.

Risponde che il lavoro fu sempre progressivo; qualche volta si avverò deficienza in settembre, pel trasporto delle uve, ma del resto tutto procede regolarmente.

Accenna il numero dei vagoni che si caricano a piazza Caricamento ed a S. Benigno; la media giornaliera è di 212 per la prima stazione e di 280 per la seconda. Accenna alle tariffe vigenti in entrambi gli scali e riconosce che esse sono suscettibili di modificazioni.

Dà schiarimenti sul modo di servizio vigente allo scalo di S. Benigno.

Sullo sviluppo della ferrovia a Savona dice che due anni fa il movimento dei vagoni era di 30 o 40 al giorno, oggi è di 230; ivi le tariffe di carico e scarico essendo minori che a San Benigno.

Interrogato sulla tariffa vigente di 30 centesimi alla Stazione Caricamento, spiega il perchè di tale applicazione che non è già per le sole spese di binario; ma anche per quelle di manovre, che sono grandissime.

Sul difetto di materiale che lamenta il commercio, chiede maggiori spiegazioni il senatore Bembo e il cav. Lanfranco risponde che la ferrovia può dare in media 500 vagoni.

Dice che il lavoro andò sempre aumentando e che alla fine di quest'anno si saranno adoperati circa 120,000 vagoni. Spiega il modo d'apprezzamento per calcolare giornalmente i vagoni, a seconda delle disposizioni presentate. Ammette che esistano incettatori di vagoni, spiegandone il senso che ad una casa di commercio p. es. arrivino contemporaneamente vari carichi e che quindi colui deve curar la spedizione dei medesimi faccia incetta di tanti vagoni.

Invitato a dare spiegazioni sul fatto se si subaffittino vagoni, che è uno dei punti di reclamo del commercio, dichiara di non esserne al giorno, essendo essa una speculazione come un'altra.

Il senatore *Torelli* domanda se esuberando materiale in Savona, si può disporre del sopravanzo in Genova. Il sig. Lanfranco risponde affermativamente. Dice che lo scarico del carbone a Savona è salutare.

Il deputato *Laporta* gli chiede come e quando soddisfatti alle domande per richiesta di vagoni, e risponde che ordinariamente si soddisfano il giorno successivo alla domanda, in base della nota che accennò in principio; ma nullameno a molte domande

si soddisfa anche nello stesso giorno quando ciò è possibile.

Sopra richiesta del senatore *Verga*, il cav. Lanfranco dice che si fanno giornalmente 20 treni di merci con 788 vagoni.

E chiamato il signor *Argento* il quale discorre dei lamenti in generale sui ritardi, per cui bisogna frequentemente fare delle rimostranze per iscritto.

Risponde alla domanda 36, dicendo che l'Amministrazione ferroviaria fa dei lotti di tale entità, che non tutti possono accedervi.

Alla domanda 40, dice che per la mancanza del materiale la Camera di Commercio ha dovuto più e più volte occuparsene e tale mancanza si risente ancor più quando l'agricoltura ne ha bisogno per il trasporto de' suoi prodotti.

Dice che il nostro materiale è inferiore a quello della Francia e che quindi bisogna avere il massimo del materiale necessario, non la media.

Accenna alla necessità di carri speciali per certe merci, come materie infiammabili, però senza che il commercio avesse per ciò a sottostare a spese straordinarie.

Sulla domanda 49 risponde che dovrebbero stabilirsi dei treni di coincidenza onde i viaggiatori non fossero obbligati a perdere 5 o 6 ore ad attendere il treno. Ad esempio cita quello per Napoli, per cui bisogna attendere molto tempo a Roma; vi è quello di Vienna che fa perdere pure molto tempo.

Sulla 50, risponde che la Francia, l'Inghilterra ed altri paesi hanno già adottato sistemi per segnalare qualche attentato nei vagoni.

Sulla 85, risponde che l'articolo 274 dà troppa facoltà alle ferrovie di far concessioni. Egli lo sopprimerebbe, perchè non è altro che una specie di monopolio. Perchè uno che ha il mezzo di spedire mille vagoni, deve godere di facilitazioni maggiori di quello che ne spedisce uno solo?

Crède che si dovrebbe riformare tutto il sistema cumulativo; vorrebbe che vi fosse una tariffa unica per tutto lo Stato, mentre oggi ve ne sono diverse per una stessa merce e ad ogni momento vengono disposizioni che le modificano.

In quanto alle tariffe speciali non le ammette affatto; quelle di transito se si riducessero ancora, l'Italia ne avrebbe gran giovamento. Il trattato fatto colla Svizzera non ci portò alcun vantaggio.

Sulla domanda 86 muove osservazioni sul diritto di sosta, giacchè sono troppe poche le ore messe a disposizione del commercio per ritirare le merci, specialmente per quelle destinate al transito.

Sulla domanda 89, vorrebbe modificato il sistema dei viaggi circolari.

Sulla 91, fa raccomandazioni diverse riguardo alle linee parallele a quelle della navigazione nell'applicazione delle tariffe di trasporto, per non danneggiare queste ultime.

Alla domanda 96 dice che sarebbe sempre utile sottoporre le tariffe prima della loro attivazione alle Camere di Commercio, essendovi circostanze svariate fra provincie e provincie.

Alla domanda 116, risponde che sono gli stessi uomini e gli stessi principii che dirigono l'Amministrazione.

Alla domanda 147, egli dichiara favorevole all'esercizio governativo.

Alla domanda 148, accenna alle gravi spese che si pagano a piazza Caricamento dove tutte le mer-

<sup>1)</sup> Togliamo questo resoconto dal *Commercio di Genova*.



canzie pagano 30 cent. un diritto che dura da tanti anni e che dovea servire pel pagamento delle rotaie! Si domandò molte volte perchè fosse levato; inutilmente. Insiste perchè sia tolto.

Dice che i grani sono aggravati d'una spesa straordinaria di caricamento ed anch'essa dovrebbe esser tolta. Altra spesa gravosa è il pesaggio: dice che è difficile, specialmente in merci alla rinfusa, dichiarare un peso esatto e se si trova uno sbaglio si applica una multa, anche questo gravame dovrebbe essere tolto come già lo fu a Savona.

Parla sul diritto di L. 150 che si paga pei grani a S. Benigno pel percorso a S. Pierdarena. Esso è troppo gravoso e produce una diminuzione di lavoro in quello scalo, aggravandosi ora quello di Piazza Caricamento. Aggiunge che l'Impresa del carico è troppo esigente e vorrebbe usasse migliori modi.

Il *Presidente* chiede se nulla ha da dire riguardo alla complicazione delle tariffe sulla quale la Commissione ha ricevuto reclami altrove ed il sig. *Argento* risponde di aver a ciò accennato precedentemente; solo rammenta adesso che anni sono si venne a conoscere il cambiamento fatto d'una voce un anno dopo ch'era già avvenuto.

Sopra interrogazione del senatore *Bembo* risponde essere troppo limitata l'azione del Capo Traffico; che qualche poco vantaggio si sarebbe avuto, aumentando la percorrenza dei treni per far fronte alla deficienza di materiale, ma che però è questa che si deplorava attualmente; dice che le Società private Ferroviarie non vedono che il proprio interesse, mentre per esse quello del commercio è una cosa secondaria: un reclamo alle medesime passa inascoltato, mentre fatto al governo, questi vi provvederà: ripete quindi di preferire l'esercizio governativo.

Interrogato dal deputato *Laporta* se avesse un concetto per migliorare il sistema governativo, risponde di averlo già espresso, quando disse che il governo si può contentare di guadagnare poco, giacchè si tratta dell'interesse generale della Nazione.

E introdotto l'ingegnere *Valagussi*, il quale fornisce spiegazioni sul modo con cui sono formati i treni di merci: dice che le difficoltà pel trasporto e maneggio del materiale devono attribuirsi soltanto alla mancanza di binarii nella stazione di Sampierdarena.

Dice che la Galleria dei Giovi si trova in buonissimo stato, nè v'ha indizio alcuno che possa avverarsi un' interruzione. Però essa si trova in cattive condizioni geologiche, per la pressione di infiltrazioni acquee e la natura dello schisto che può produrre franamenti, che però avverandosi in oggi non potrebbero mai interrompere il servizio, ma solo limitarlo. Gravosissimo è il servizio di manutenzione che si fa con 42 uomini coll'alternamento ogni 5 ore; dà su ciò dettagliati ragguagli tecnici.

La straordinaria pendenza non ha dato luogo ad inconvenienti seri; il solo grave che si verifica è quello dello spostamento di rotaie per le condizioni climateriche.

Riguardo ad una succursale dice che il punto di partenza dovrebbe essere dalla parte Occidentale cioè in Sampierdarena, dove si otterrebbe una considerevole estensione di binarii, mentre dalla parte Orientale cioè del Bisagno, se ne avrebbe solo di 8 a 10 chilometri.

È chiamato il signor *Peirano* (dello stabilimento Ansaldo). Asserisce che le officine che producono

per le Ferrovie in Italia sono soltanto quella di Napoli e la nostra. Noi da molti anni non possiamo costruire locomotive e non possiamo fare concorrenza colle fabbriche di Francia e d'Inghilterra a motivo dei dazii enormi che colpiscono la materia prima per la costruzione delle locomotive.

Quando le ferrovie erano in mano della Società, taluni lavori si avevano e non si richiedeva cauzione, ora invece la si pretende ed in contante, mentre il Ministero della Marina si ritiene soddisfatto delle cauzioni personali. Nè le Ferrovie Meridionali, nè le Romane pretendono simile cauzione.

Dice che il sistema delle aste non è uguale per tutte le ferrovie. Il governo pretende delle schede segrete, per cui si sa solo se fu accettata o no l'offerta; gli pare che i concorrenti dovrebbero almeno assistere all'apertura delle schede.

Pei lavori di marina i materiali sono ammessi all'importazione temporaria, mentre non lo sono per lavori dati dal Ministero dei lavori pubblici e quindi domanda che si accordi l'esenzione anche per i materiali greggi.

Dice che tempo addietro fu presentato un ricorso di 257 persone per avere un altro treno da Chiavari a Genova, ma finora inutilmente.

Sopra analoga domanda del *Presidente* dice che sono 10 anni che non ha più costruito locomotive; attualmente sarebbe impossibile costruirne e far concorrenza all'estero, specialmente colla Germania, se non si accorda l'esenzione di cui ha prima parlato.

È chiamato il prof. *Jacopo Virgilio*, il quale esordisce ringraziando il *Presidente* per la gentilezza avuta di invitarlo a rispondere ai quesiti dell'inchiesta.

Dopo aver brevemente trattenuto la Commissione circa il contenzioso delle Società Ferroviarie e della soverchia facoltà che esse hanno a sostenere liti anche ingiuste contro i privati, passa a ragionare della mancanza dei vagoni che tanto di frequente si verifica in Genova.

Dice che l'Amministrazione Ferroviaria senza tale mancanza col pretesto di casi eccezionali e di molti arrivi contemporanei di bastimenti. Viene a spiegare perchè a quando a quando si verifichi tale difetto di vagoni ch'egli attribuisce al poco spazio ed al difettoso organismo commerciale che si ha nel nostro porto.

Osserva che in Italia si fecero prima le ferrovie senza pensare alla sistemazione dei porti, ai quali esse fanno capo. Così avvenne che Venezia come Genova non hanno ancora la loro Stazione Marittima, quindi tutte le operazioni colla ferrovia sono imperfette ed incomplete.

Già da 10 anni si promette a Genova la Stazione Marittima ed il Governo avea imposto alla Società dell'Alta Italia l'obbligo di costruirla; essa però non se ne diede per intesa, perchè difficilmente un governo riesce ad ottenere da una grande Società Anonima ciò che essa non intende fare. Ora che il Governo si è obbligato a fare egli stesso la Stazione, e mentre si attende che vi si ponga una volta mano; si instò perchè intanto sulle calate terminate venissero stabilite le rotaie per poter intanto provvisoriamente utilizzare la parte centrale del porto, la quale offrirebbe al commercio grandi vantaggi.

Sette mesi or sono la Direzione delle Ferrovie Alta Italia si portò appositamente in Genova pro-



mettendo che dopo pochi giorni si sarebbero cominciati i lavori ferroviarii provvisori, ma da quell'epoca più nulla si è fatto ed il commercio si trova nella più grande angustia.

Lo scalo ferroviario di San Benigno rese grandi servigi, ma è troppo ristretto pei bisogni attuali e sarebbe d'uopo utilizzare al più presto la nuova galleria testè compiuta. Mentre le merci avrebbero interesse a volgersi nella parte centrale ed occidentale sono costrette a portarsi nella parte orientale con spese gravissime di replicati sbarchi, di trasporto colle piatte, metodi che danno luogo a disperdimenti, danni e furti.

Le comunicazioni fra il mare e le ferrovie nella parte orientale del porto sono le più imperfette e colà mancando spazio, come manca in dogana, sulla piazza di Caricamento e sotto la tettoia di quella stazione, il movimento delle merci vi si fa nel modo il più penoso, dovendosi dopo tutto percorrere 4 o 5 chilom. di più di quello che non si dovrebbe sbarcando nella parte occidentale.

Osserva che tutte le comodità che si portano a Genova ridondano eziandio a beneficio delle regioni interne, che l'Italia non può combattere Marsiglia se non da questo baluardo economico; che qui abbiano già un ricco commercio avviato da salvaguardare e migliorare, i cui interessi sono strettamente collegati allo sviluppo delle ferrovie e al bene della nazione.

In ordine alle tariffe osserva che la Società dell'Alta Italia ha conculcato gli interessi di Genova per favorire Marsiglia e che l'attuale Amministrazione di queste ferrovie non ha ancora fatto gli studi commerciali necessari per vedere in qual modo a mezzo di opportuni rimaneggiamenti si possa contrastare alla potente avvedutezza dei porti rivali.

Il Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia non vuole fare proposte di modificazioni alle tariffe, perchè dice essergli stato affidato un esercizio meramente provvisorio e voler mantenere le cose per quanto è possibile nello stato identico, onde poter fare un esatto confronto fra l'esercizio governativo e il privato. Ma se tale sistema può presentare utilità sotto l'aspetto statistico e di un più esatto confronto, apporta gravissimi danni, perchè nell'Amministrazione Ferroviaria le migliorie devono essere incessanti e continue.

Viene quindi a trattare della questione dell'esercizio governativo, e dice che le sue idee le ha più ampiamente svolte nel libro *Lo Stato e le Ferrovie* scritto per incarico del ministro Spaventa. Osserva che a suo avviso non si può essere in modo assoluto fautori più di un sistema d'esercizio che di un altro, ma che entrambi possono essere utili secondo i casi, tempi, luoghi e tendenze delle popolazioni.

Se v'è però linea che nello stato attuale delle cose convenga affidare all'esercizio del governo, si è quella da Genova alle Alpi. L'esperimento fatto sinora dell'esercizio governativo sull'indicata linea è troppo breve ed incompleto per poter dichiararlo sin d'ora peggiore del precedente. Quando si saranno compiuti gli studi ed attuate le proposte in corso dopo qualche anno d'esercizio, si potrà pronunziare un giudizio più sicuro.

Conchiude dicendo che finora in Italia le Società Anonime, applicate più alle ferrovie che a qualsivoglia ramo industriale non hanno dato utili frutti e quindi

non gli pare che ora sia il caso di affidare alle stesse l'esercizio delle più importanti linee internazionali.

Il Presidente, a nome della Commissione, ringrazia il prof. Virgilio degli schiarimenti dati.

## I VOTI DEL CONGRESSO DEGLI AGRICOLTORI ITALIANI

### TENUTO IN GENOVA

Riportiamo vista la loro importanza le deliberazioni e le conclusioni adottate dal V Congresso della Società generale degli Agricoltori italiani.

Sul 1° quesito: « *Se e quali provvedimenti sia il caso di promuovere, all'effetto di ottenere il ritorno del credito, specialmente all'estero, degli olii italiani, pregiudicato grandemente dalle miscele coll'olio di cotone* » il Congresso, udita la relazione dell'avv. Rebaudi, conchiudeva coll'approvazione di una proposta colla quale, respinto ogni provvedimento contrario alla libertà commerciale e industriale, si consiglia a promuovere la istituzione di uffici di controllo governativi dove non esistono stazioni agrarie, i quali analizzino gli oli e rilascino i certificati di garanzia, come pei concimi.

Il 2° quesito era: « *Dell'olivicoltura e dell'estrazione dell'olio dalle diverse varietà di ulive separatamente* (relatore il prof. G. M. Mollino). » In ordine al quale, dall'assemblea si approvarono tutte le prime cinque conclusioni del Congresso di Bari, eliminando la sesta, per lasciar impregiudicata la quistione circa l'epoca preferibile per l'esecuzione della raccolta delle olive; perchè non sono identiche le condizioni climatologiche, geografiche, meteorologiche delle varie zone oleifere italiane e non conviene quindi stabilire un termine troppo assoluto. — Il Congresso faceva inoltre voti, perchè nelle principali regioni oleifere d'Italia sia istituita una scuola di olivicoltura e di oleificio.

Sul 3° quesito: « *Dell'emigrazione nei suoi rapporti coll'agricoltura, dei rimedi opportuni e, specialmente, dell'imboschimento, delle bonificazioni e dell'enfiteusi*, » lesse una elaborata relazione il comm. S. Castagnola, proponendo le seguenti conclusioni che furono tutte approvate:

« Il V Congresso degli agricoltori italiani:

« Ritenute le critiche condizioni della nostra emigrazione rurale, la quale potrebbe essere convenientemente applicata all'aumento della nostra produzione agricola;

« Ritenuta la somma utilità del rimboschimento dei nostri monti e del bonificamento dei terreni paludosi;

« Fa voti al Governo del re, perchè voglia:

« 1. Aumentare i sussidi posti a disposizione dei Comitati forestali, per promuovere il rimboschimento, con riguardo alle condizioni idrologiche;

« 2. Estendere la legge 4 luglio 1874, n. 2011, ai beni incolti di tutte le mani-morte;

« 3. Invitare le deputazioni provinciali a volere, nell'applicazione dell'art. 1 di detta legge, preferir l'enfiteusi all'alienazione;

« 4. Studiare e presentare al Parlamento un progetto di legge pel bonificamento dei terreni, mediante consorzi obbligatori fra lo Stato, le provincie,



i comuni ed i proprietari, attirando il concorso del credito fondiario mediante il privilegio da esercitarsi sulla *plus-valenza* dei terreni bonificati;

« 5. Studiare e presentare pure al Parlamento un altro disegno di legge per la riorganizzazione del credito agricolo. »

Il 4° quesito era così concepito: « UVE e VINI. — 1) *E' dessa possibile, e come ottenere l'unicità e la costanza inalterabile di tipo nei vini naturali, anche limitatamente ad una regione, ad una semplice provincia italiana?* — 2) *Vitigni e loro prodotti* — 3) *Vitigni e loro malattie.* »

Ed eccone le conclusioni:

« Vista la relazione della sezione;

« In seguito alla discussione intervenuta, il Congresso è di avviso che la riduzione a pochi tipi di vini per ogni regione vinifera d'Italia, possa conseguirsi mediante l'applicazione di speciali provvedimenti:

« 1. Ridurre il numero dei vitigni, accordando la preferenza ai più opportuni per ogni regione, dietro i suoi svariati aspetti;

« 2. Creare una maggiore diffusione dell'istruzione scientifico-pratica, tanto riguardo la coltivazione dalla vite, quanto riguardo i metodi di vinificazione; al quale scopo si fanno voti perchè il Ministero di agricoltura fissi premii per la compilazione di buone, brevi e chiare istruzioni relative.;

« Favorire la costituzione di speciali stabilimenti per la fabbricazione e manipolazione dei vini per ciascuna regione, applicando per quanto è possibile il principio della divisione del lavoro;

« 4. Completare gli studi ampelografici di ogni regione italiana, dirigendoli sopra tutto alla constatazione dei vitigni meglio remuneratori e più appropriati alle diverse regioni. »

Inoltre sulla proposta Molino:

« 1. Il Congresso delibera che sia da raccomandarsi l'estensione del vigneto, evitando le vigne fitte;

« 2. Il Congresso fa voti che non siano punto mitigati i rigori dell'intelligente e attiva sorveglianza contro la fillossera. »

Riguardo l'ultima parte del quesito: *Malattie della vite*, enumerati da taluni membri del Congresso i vari insetti distruttori, si conchiuse col deferire incarico alla Presidenza di raccomandare alle stazioni entomologiche lo studio di tali malattie e insetti e dei mezzi più acconci a procurarne la distruzione.

Veniamo al 5° quesito, avente per oggetto: *Come si potrebbe più sollecitamente e con facilitazioni ottenere i trasporti di derrate alimentari e dei concimi.* L'argomento interessantissimo fu assai dibattuto; infine sulla proposta del presidente Chizzolini, il Congresso approvava, che la rappresentanza della Società abbia a fare le pratiche opportune presso il Governo e le competenti amministrazioni ferroviarie, per ottenere:

« 1. Che siano abbreviati i termini di resa delle bevande e derrate alimentari al più stretto limite possibile, e ciò tanto per trasporti sulle linee di una sola amministrazione, quanto in servizio cumulativo sulle linee di varie amministrazioni.

« 2. Che il trasporto di tali derrate sia effettuato in condizioni di riparo e di temperatura tali, da non alterarne le qualità.

« 3. Che sia garantita la conservazione delle

merci dalla malversazione delle persone incaricate del loro movimento e custodia.

« 4. Che le facilitazioni già accordate per trasporti di grandi quantità di derrate alimentari siano applicate anche a quantità minori e più alla portata del commercio comune. »

Dietro le proposte Massa e Grazi:

« 1. Che la tariffa del trasporto dei concimi sia ridotta a cent. 5 per tonnellaggio chilometrico, ove non si preferisca una tariffa inversamente proporzionale alle distanze.

« 2.° Che i correttivi e gli emendamenti agrari siano trattati come concimi;

« 3.° Che siano provveduti vagoni di costruzione speciale appropriata alle esigenze delle diverse qualità di derrate, come vagoni bigoncie per le uve ed altri consimili. »

E dietro la mozione Beisso:

« Che la rappresentanza della Società raccomandi a chi spetta un'applicazione retta delle tariffe ferroviarie onde se ne interpreti lo spirito e non se ne segua materialmente la lettera. »

Nè meno importanti sono le deliberazioni prese circa il quesito 6°: « *Se per la miglioria del bestiame italiano, meglio convenga l'importazione del sangue estero o la selezione* »:

« Il quinto Congresso generale degli agricoltori italiani fa voti, perchè il Governo si convinca che, volendo incoraggiare, aumentare e migliorare la produzione del nostro bestiame domestico, sono insufficienti i mezzi diretti e indiretti da esso attualmente concessi.

« Fa voti perchè venga discusso e adottato un ordinamento razionale efficace, con elementi tecnici e pratici da aver forza morale presso gli allevatori; onde selezione e incrocio siano ugualmente adoperati a seconda dei bisogni locali, dell'ambiente agricolo e delle richieste dei consumatori. »

Tale ordine del giorno era stato concordato fra i signori Massa e Nobili.

Per ultimo registriamo le seguenti conclusioni, presentate dal prof. A. Zanelli sul tema del controllo dei concimi artificiali, secondo il mandato del IV Congresso degli agricoltori in Ferrara 1875:

« a) Che la Società degli agricoltori italiani, col mezzo della sua Presidenza, si faccia intermediaria pei fabbricanti e negozianti di concimi che volessero subire il controllo di una stazione sperimentale agraria, allo scopo di stabilire i termini ed i modi del controllo medesimo.

« b) La Società degli agricoltori italiani si proponga di diffondere con ogni mezzo fra gli agricoltori, il concetto della convenienza del controllo suddetto e della necessità che sia regolarmente garantita dal fabbricante la composizione chimica del concime, avvertendo ognuno di non acquistare concimi che a queste condizioni.

« c) La Società voglia instare presso il Ministero d'agricoltura e presso i Corpi morali che hanno parte nell'ordinamento dei Concorsi od Esposizioni, affinchè non siano ammessi e, soprattutto, non premiati se non quei concimi i cui fabbricanti o venditori subiscono il controllo di una stazione sperimentale agraria e ne garantiscono debitamente la composizione chimica. »



## Le pensioni e le indennità

Il ministro delle finanze, on. Grimaldi, in seguito agli abusi recentemente scoperti, ha indirizzato agli intendenti di finanza ed ai tesorieri provinciali la circolare seguente:

Roma, 7 agosto.

Per impedire che si rinnovino alcuni inconvenienti che si sono verificati e garantire meglio gl'interessi del tesoro, questo ministero ha adottati i provvedimenti seguenti:

Il pagamento delle indennità per una sola volta concesse dalla Corte dei Conti a termini degli articoli 3 e 22 della legge 14 aprile 1864, N. 1731, è stato sottoposto alle speciali formalità trascritte sui relativi mandati, cioè alla presentazione del decreto di concessione e del certificato di esistenza in vita colla firma del titolare autenticata dal funzionario che lo ha rilasciato e si è prescritto al contabile pagatore di fare constare mediante apposita annotazione sul decreto stesso, dell'eseguito pagamento.

Avviene talvolta che i concessionarii d'indennità, dopo avere dichiarato il luogo ove desiderano riscuotere, chiedono che esso sia mutato.

Questo ministero non intende certamente di limitare la facoltà dei concessionarii di esigere i crediti nella località da essi preferita; ma ha riconosciuto la necessità di adottare anche a questo riguardo speciali cautele.

Presi per ciò gli opportuni concerti colla Corte dei Conti si è stabilito:

a) Che ogni qualvolta il concessionario d'indennità desidera d'ottenere il pagamento in un comune diverso da quello precedentemente indicato, l'istanza che a seconda dei casi deve presentarsi o alla Corte dei Conti, od al ministero, oppure alla competente Intendenza di finanza, sia munita della prescritta marca da bollo, colla firma del richiedente autenticata da un pubblico notaio;

b) Che i decreti di concessione d'indennità portanti la data dal 1 agosto 1879 in poi, che dalla Corte dei Conti vengono fatti consegnare agli interessati, abbiano ad essere distesi su carta color rosa.

Il provvedimento di cui alla lettera a) viene pure esteso alle istanze che i pensionati intendessero di produrre alla Corte dei Conti o al ministero nello scopo suddetto, prima che le rispettive partite di pensione siano per la prima volta allibrate sui registri dell'intendenza di finanza. Nulla è innovato per ciò che riflette gli ordinari cambiamenti di domicilio, cui accenna il regolamento di contabilità generale per le partite già iscritte, ma se ne raccomanda all'intendenza una disamina diligente.

Nel renderne informata codesta intendenza per propria norma ed intelligenza, nel caso che istanze della specie le venissero presentate o per i provvedimenti di sua competenza, o per la trasmissione alla Corte dei Conti od al ministero, il sottoscritto coglie l'opportunità per raccomandarle di accertarsi che la consegna dei libretti di pensione avvenga sempre contro l'esibizione dell'esemplare del decreto di concessione rilasciato ai titolari.

Si attende l'avviso di ricevimento della presente.

Il Ministro  
B. GRIMALDI.

## La riscossione delle tasse comunali

Ecco la circolare, spedita ai prefetti dal Ministro delle finanze, relativa alla compilazione dei ruoli per le imposte comunali e per la riscossione delle tasse.

« Roma, addì 19 agosto 1879.

« Giungono da varie parti al Ministero vivi reclami sulla gravissima posizione che frequentemente vien fatta agli esattori delle imposte dirette per quanto riguarda la riscossione delle tasse comunali. Il principale oggetto di questi reclami si è che, in generale, i ruoli contengano partite o errate, o esagerate, e però di difficile, anzi non di rado impossibile esazione; onde l'agente della riscossione che deve ad ogni modo eseguirne il versamento alle fissate scadenze, è il più delle volte indubitamente esposto a fare una vera e propria anticipazione.

« È facile scorgere quale e quanto sia il danno che da questo stato di cose deriva agli esattori. Si potrebbe dire che fosse questo come un mezzo escogitato dai Comuni per ottenere dagli esattori una gratuita somministrazione di danaro e farne a tutto loro comodo la restituzione. Infatti, non bisogna dimenticare che per l'art. 71 del regolamento del 25 agosto 1876, quando viene l'epoca del rimborso, l'esattore è costretto a restituire l'aggio; e nemmeno bisogna dimenticare che cotesti rimborsi quasi sempre si fanno attendere più del dovuto. A ciò si aggiunge che l'esattore deve documentare le relative domande colla prova di aver compiuti gli atti esecutivi; le spese dei quali, quando concernano le partite di cui si tratta, non possono da esso mai ricuperarsi, mentre per la identica ragione egli è costituito nell'impossibilità di riscuotere le multe di mora.

« Non bisogna inoltre trascurare il fatto che spesso le scadenze fissate dagli speciali regolamenti di queste tasse non coincidono con quelle stabilite per le imposte dirette; anzi, che talvolta abbracciano una rata bimestrale e perfino semestrale.

« Ecco pertanto un'altra ragione di peso per l'esattore che trovasi costretto a versare una grossa somma all'epoca indicata, e che di più non può esimersi dall'obbligo di mandare ai contribuenti una speciale cartella di avviso.

« Il Ministero adunque riconosce pienamente fondate questi reclami e sente il bisogno di richiamare l'attenzione dei signori prefetti sull'argomento importantissimo. È noto come l'Amministrazione si dia ogni anno uno speciale impegno di depurare i ruoli delle imposte proprie, di togliere cioè da essi tutte le partite che risultino d'impossibile riscossione: con che si è avuto particolarmente in mira di facilitare l'opera degli esattori. Ma lo scopo dell'Amministrazione viene indubitabilmente a fallire, quante volte i Comuni per le loro tasse seguano una via affatto diversa. E del resto il sottoscritto non esita a ritenere che in parecchie provincie si deve principalmente a questo fatto se gli esattori si trovano spesso nell'impossibilità di mantenere i loro impegni, onde sorge la necessità di escluderli e di dichiararli decaduti. E non è a dire quanto ne rimanga così danneggiato il servizio della riscossione, e ne restino in conseguenza offesi gli enti interessati nell'esattoria; cioè lo Stato, la Provincia ed in ultima analisi anche lo stesso Comune.

« Il rimedio a questo stato di cose non può essere portato che dai signori prefetti. Non soltanto quando viene la circostanza di approvare le deliberazioni colle quali i Comuni impongono le loro tasse o di renderne esecutivi i ruoli, ma più specialmente quando si tratta di approvare i loro conti consuntivi, il prefetto ha un modo efficacissimo di esercitare un'assidua sorveglianza su questo argomento. Chè anzi, prima di approvare quei conti, esso ha l'obbligo imprescindibile di indagare con diligenza se le previsioni fatte dalle Amministrazioni comunali si siano realmente avverate, e di raffrontare in conseguenza i risultati colle cifre portate nel bilancio preventivo. In materia di finanza nulla di più pericoloso che le esagerazioni dei preventivi.

« Il sottoscritto gradirà di avere un cenno di ricevimento della presente.

« Il ministro B. GRIMALDI. »



## RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 30 agosto.

La settimana cominciò piuttosto male: tutti i fondi e valori furono generalmente offerti, non però in proporzioni sufficienti a provocare una vera e propria corrente di ribasso, ma sempre abbastanza per arrestare qualsiasi ripresa immediata, e per ricondurre i premi al disotto della chiusura precedente. In sostanza il mercato finanziario si trova attualmente in uno stato di calma generale, e ciò che può recare qualche soddisfazione si è che la debolezza non è propria del tale, o del tal altro mercato, ma comune a tutti. E così abbiamo veduto nel corso dell'ottava reagire non solo la Borsa di Parigi, ma anche quelle di Londra e Berlino. Non staremo a notarne la causa perchè l'abbiamo già più volte ascritta alla cattiva situazione economica e avversaria in generale, e non a ragioni politiche. L'unico fatto politico che produsse una certa momentanea preoccupazione soprattutto in Italia fu la pubblicazione nei giornali austriaci di un articolo del colonnello Haimerie già addetto militare presso la nostra Corte, portante per titolo *Res Italicae*. Non staremo a rilevarne il perchè, ma ci limiteremo a constatare il fatto, e nulla più.

A Parigi frattanto l'ottava si apriva con cattive disposizioni, tanto che tutti i valori chi più, chi meno ebbero a prendere qualche frazione sui corsi della settimana precedente; ma siccome non vi erano ragioni serie per mantenersi in questo stato di reazione, verso la fine della settimana si manifestò una notevole ripresa su tutti i valori. La rendita italiana 5 0/10 da 78 95 ultimo prezzo di sabato scorso cadeva lunedì a 78 60, e dopo avere reagito fino a 78 45 risaliva ieri sera a 78 80.

A Londra la nostra rendita da 78 1/4 declinava a 77 1/2 e a Berlino da 79 20 fino a 78 40, per risalire ieri sera a 78 70.

Le Borse italiane malgrado la debolezza di Parigi e i ribassi di Londra e di Vienna quantunque riserbatisime, trascorsero tuttavia abbastanza ferme.

Sul nostro mercato la nostra rendita 5 0/10 esordiva a 88 50, discendeva il giorno successiva a 88 25, e dopo avere ripreso a guadagnare terreno, si rispingeva ieri sera fino a 88 65.

Il 3 0/10 trascorse quasi sempre nominale da 53 50 a 53 70.

I prestiti cattolici ebbero a Roma qualche operazione intorno a 101 25 per il Rothscild, a 96 95 per il Blount; e a 97 20 per il cattolico.

La rendita turca fu trattata a Napoli da 12 70 a 12 75.

Le azioni della Banca nazionale italiana rimasero quasi sempre nominali a 2225, quelle della Banca Toscana a 675 e il Credito mobiliare si spinse fino a 883 50.

Le azioni dei Tabacchi furono negoziate da 880 a 882, le relative obbligazioni in oro da 571 a 572, e la fondiaria inattiva a 825.

Nei valori ferroviarii furono negoziate sulla nostra Borsa le azioni meridionali fino a 403 50 le obbligazioni Sarde da 276 50 a 277 50 e le obbligazioni livornesi a 275 3/4.

A Milano le Romane fecero da 121 50 a 122 50, le Alta Italia 295 50 e le Pontebbane 429.

I Napoleoni salirono fino a 22 46.

## NOTIZIE COMMERCIALI

**Cereali.** — La situazione dei mercati granari è rimasta presso a poco quale la descrivemmo nella precedente rassegna. Quanto ai grani la merce essendo generalmente abbondante, non solo si fermarono sulla via del rialzo, ma in alcuni mercati retrocessero di qualche leggiera frazione, e così i speculatori che facevano fuoco e fiamme per spingere i prezzi più innanzi non poterono raggiungere il loro scopo. Il granturco dopo i forti aumenti raggiunti nelle settimane precedenti, subì quasi dappertutto dei notevoli e ribassi non tanto per l'abbondanza della merce sui mercati, quanto perchè le esagerate notizie sparse giorni indietro circa il mancato raccolto si sono alquanto modificate. I risi pure ribassarono, e il ribasso potrebbe farsi anche più importante, qualora continuassero su vasta scala gli arrivi di risi indiani.

A Lucca i grani nostrali si venderono da lire 22,57 a 24,63 all'ettol; la segale a L. 16,42; il granturco da L. 13,68 a 15,10 e le fave a L. 16,42.

A Firenze i grani gentili bianchi fecero da lire 26,70 a 27,10 all'ettol; i rossi da L. 25,45 a 26,20 e il granturco da L. 15,05 a 16,15.

In Arezzo si fecero i medesimi prezzi di L. 25,90 all'ettolitro per i grani, e di L. 18,64 per i granturchi.

A Bologna molte offerte e prezzi meno sostenuti dei precedenti. I grani da sfarinare si venderono da L. 32,50 a 34 al quintale; i grani di Rieti di prima riproduzione a L. 36, e i grani ferraresi da L. 32 a 33,50. I granturchi nostrali ebbero L. 25 al quintale, e gli esteri da L. 20,50 a 21.

A Ferrara i grani ferraresi disponibili si vendono da L. 31,75 a 33 al quintale; i Polesine da L. 29 a 30,50; i formentoni nostrali da L. 25 a 26 e gli esteri da L. 22,50 a 23. I grani per dicembre erano in pretesa di L. 36 e per gennaio-febbraio di L. 35.

A Verona frumenti bene tenuti, risi e frumentoni offerti. I prezzi furono di L. 29 a 33 al quint. per i frumenti; di L. 25 a 26,50 per i frumentoni, e di L. 40 a 48 per i risi. I fagioli bianchi si vendono da L. 35 a 36.

A Milano vendite difficili ai prezzi precedenti. I grani furono venduti da L. 29,50 a 32,50 al quint.; il granturco da L. 21,50 a 23,50; la segale da lire 21,50 a 23, e il riso fuori dazio da L. 35 a 42,50.

A Vercelli i risi aumentarono di 25 centesimi, e i bertoni tracollarono di L. 2,50 al sacco.

A Torino mercato alquanto animato senza variazioni di prezzi. I grani furono contrattati da lire 30,50 a 34,50 al quint.; i granturchi da L. 20 a 24,50, e il riso fuori dazio da L. 35,50 a 44.

A Genova calma nei grani teneri, e sostegno nei duri. Nei teneri i lombardi si venderono da L. 30 a 33 al quint.; i Buenos Ayres da L. 26,50 a 28,50; i Milwaukee N. 2 da L. 29 a 29,50; i Berdianska da L. 23,25 a 23,75 all'ettol. di 83 chil.; i Bessarabia a L. 24,25; i Polonia a L. 25,25; i Varna a L. 21,50 ecc.



quintale per il Rio, da L. 260 a 270 per il Bahia, da L. 285 a 300 per il San Domingo, da L. 360 a 395 per il Portorico.

Anche nelle altre piazze della penisola i prezzi si mantennero identici a quelli dell'ottava scorsa.

A Trieste mercato calmo. Si venderono nell'ottava da mille sacchi di Rio da fiorini 54 a 77 al quintale.

A Marsiglia prezzi sostenuti, ma pochi affari per deficienza di merce,

A Londra mercato calmo con prezzi sostenuti per tutte le qualità.

In Amsterdam il Giava buono ordinario fu quotato a 41 1/2 cents.

Notizie telegrafiche dal Brasile recano sostegno a Rio Janeiro, e tendenza al ribasso a Santos.

Zuccheri. — Sostenuti tanto all'estero che all'interno per la ragione che abbiamo altre volte segnalato, cioè per la scarsità del raccolto delle barbebiotele.

A Genova i raffinati della Ligure Lombarda si venderono a L. 140 al quintale, i Maëice in darsena da L. 121 a 122, i Ferry da L. 119 a 121, e i Guadalupa primo getto da L. 126.

In Ancona i piles austriaci salirono fino a lire 147 al quintale e le farine nazionali da L. 136 a 137.

Nelle altre piazze dell'interno i raffinati austriaci, francesi e olandesi variarono da L. 138 a 145 a seconda del mercato.

A Trieste i pesti austriaci fecero da flor., 31 75 a 33 25 al quintale.

A Parigi i bianchi N. 3 si quotarono a franchi 39 75, e i raffinati scelti a fr. 138.

A Londra mercato attivo con prezzi sostenuti, e in Amsterdam il Giava N. 12 fu quotato a fiorini 27 3/4 al quintale.

Articoli diversi. — *Sevo.* — A Lucca il greggio si vende a L. 72 per 100 chilogrammi e il colato a L. 85 il tutto al vagone in contanti e senza sconto, a Genova fu praticato il prezzo di L. 84 a 86 al deposito secondo qualità.

*Olio di cotone.* — Sostenuto. Le provenienze dall'America si venderono a Livorno da L. 93 a 97 al quintale daziato d'entrata e a Genova l'Aldigè fece da L. 83 a 8', il Maginis da L. 81 a 82 e le altre marche da L. 78 a 79 il tutto al deposito.

*Semolino.* La qualità di Sicilia del nuovo raccolto si vendono attualmente a Genova da L. 35 a 37 i 100 chilogrammi.

*Zolfi.* — In ribasso.

A Palermo sopra Girgenti si venderono da lire 8 30 a L. 9 76 al quintale e sopra Licata da L. 8 85 a 9 90.

*Sminacco.* Corsi deboli. Per foglie da molire si fece a Palermo da L. 17 15 a 17 40 al quintale e per imballare L. 17 66.

*Carbon fossile.* — I prezzi fatti a Genova al vagone al Passo Nuovo per ogni tonnellata furono di L. 30 50 per il New-Castle, di L. 30 per il Cardiff, di L. 27 per Sergia, e per Newpelton, e di L. 25 50 per Liverpool.

*Agrumi.* — In continuo aumento stante la cattivissima raccolta, che si presenta.

A Livorno i limoni fecero da L. 28 a 30 la botte e gli aranci L. 35, il tutto al magazzino e a Catania i limoni verdelli e bianchetti a L. 11 50 per cassa e gli aranci a L. 7 50.

Avv. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

EUGENIO BILLI *gerente responsabile*

STRADE FERRATE ROMANE  
(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

23.<sup>a</sup> Settimana dell'Anno 1879 — Dal dì 4 al dì 10 Giugno 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				
Prodottidella setti- mana. . . . .	256 642 73	14,367 84	54,333 94	193,463. 73	6,026 83	1,133 13	1,920.50	527,888. 70	1,681	16,374. 55
Settimana cor.1878	253,478 55	11,865. 28	53,493.72	168,997. 74	2,720 17	1,452 73	2,412 55	494,420 74	1,657 1)	15,558. 54
Differenza { in più " meno	3,164. 18	2,502.56	840 22	24,465.99	3,306.66	" "	" "	33,467.96	24	816 01
	" "	" "	" "	" "	" "	319.60	492 05	" "	" "	" "
Ammontaredell'E- sercizio dal 1 Gen. al 10 giugno 1879.	6,028,673.97	346,275 56	1,113,896.44	4,101,572. 14	164.625.09	34,750 60	56 886 70	11,846,680.50	1,667	16,306. 84
Periodo corr. 1878.	6,637,116.61	329,290. 70	1,037,095. 08	3,654,594 36	140,555. 05	21,326. 92	49.984.54	11,869,963.26	1,657	16,240 29
Aumento. . . . .	" "	16.984.86	76,801 36	446.977. 78	24,070. 04	13,423.68	6.902 16	" "	10	66.55
Diminuzione. . . .	608,442 64	" "	" "	" "	" "	" "	" "	23,282 76	" "	" "

1) La Linea Laura-Avellino della lunghezza di chilometri 24, è stata aperta all'esercizio il giorno 31 Marzo corr. anno. (C. 3371)



In Ancona si praticò il prezzo di L. 31 a 31,50 per i grani delle Marche, di L. 30 per gli Abruzzo, di L. 25 a 26 per il granturco, e di L. 22 per le fave.

A Napoli si fece qualche affare in Borsa per il prossimo settembre a D. 3,40 al tomolo, e a Bari i grani rossi fecero da L. 27 a 40, e i bianchi da L. 30 a 32 al quintale.

**Sate.** — Anche il mese di agosto finisce come si prevedeva cioè nell'indifferenza generale. Una tal situazione non potrebbe peraltro più a lungo protrarsi, e se il mese di settembre non si togliesse dal torpore in cui si vive, la fiducia che attualmente ancora sussiste, sarebbe fortemente compromessa. Un fatto che contribuisce a rendere persuasi di un prossimo risveglio, è la forte riduzione dei depositi per molti articoli non che le molte domande che si fanno per riempire i vuoti, specialmente in alcuni titoli privilegiati.

A Milano le greggie 9/10 di 1° ordine si contrattarono da L. 76 a 78; dette 10/11 di 1°, 2° e 3° ordine da L. 76 a 70; gli organzini classici 18/20 da L. 88 a 90; detti di 1° e 2° ordine da L. 86 a 88; e le trame a due capi 28/30 a L. 78.

A Lucca le greggie a capi annodati 9/11 si vendono da L. 78 a 80; dette a capi sciolti da L. 75 a 76 le siruse classiche di 1ª qualità da L. 40 a 50; e i doppi in grana da L. 6, 80 a 7.

A Torino fu venduta una partita di greggie classiche 13/14 fu venduta a L. 84.

A Genova nei bassi prodotti ebbero qualche affare le siruse da L. 15, 50 a 16 e i doppi in grana da L. 6, 50 a 7.

A Lione fra le vendite fatte abbiamo nota delle greggie di Toscana 9/11 di 2° ordine vendute a fr. 73.

A Marsiglia sul mercato dei bozzoli secchi la medesima atonia della settimana precedente. I gialli di Francia si quotarono a fr. 17, 50 al chilogr.; i giapponesi verdi a L. 17, 50 e i chinesi bianchi vecchi a L. 16, 50.

**Vini.** — È ormai indubitato che il raccolto dei vini nel 1879 risulterà alquanto inferiore a quello dell'anno scorso, e se non esistessero forti rimanenze del vecchio prodotto, i prezzi avrebbero già ottenuto un notevole aumento.

Dalle notizie infatti che abbiamo ricevuto durante la settimana rileviamo che oltre i danni risentiti dai vigneti dalle intemperie di primavera, la siccità e i forti temporali scaricatisi in questi ultimi giorni, specialmente nella parte superiore della Penisola, avrebbero peggiorato la situazione del raccolto.

A Torino i vini di Barbera e di Grignolino si vendono da L. 48 a 56 all'ettol. dazio consumo compreso e i Friscia, e gli Uvaggio da Lire 40 a 46.

A Genova vendite alquanto attive al prezzo di L. 32 all'ettol. senza fusto per i Scoglietti; di L. 24 a 25 per i Riporto, e di L. 19 a 23 per le qualità di Napoli con fusto.

A Livorno mercato sostenuto da L. 14 a 15 per i vini del piano di Pisa; da L. 22 a 24 per gli Empoli; da L. 23 a 25 per i Lari e di L. 38 a 40 per i Cuianti, il tutto per soma di 94 litri sul posto.

A Firenze i Rossi comuni vecchi fecero da Lire 63,65 a 74,54 all'ettol. sdaziato; i vini dell'annata da Lire 37 a 58, e i vini bianchi da Lire 52,50 a L. 57.

In Arezzo i prezzi ricavati furono di L. 15 a 26 all'ettol. per i vini neri e di L. 18 per i bianchi.

Nelle provincie meridionali lo stato dei vigneti è molto soddisfacente e tutto fa credere che si

avranno vini di ottima qualità e sapore eccellentissimi.

I vini di Sicilia spediti alla marina si vendono da ducati 78 a 86, i Barletta alla ferrovia a ducati 120, i Tammarano e i Taurasi a 60 sopra luogo e i Procida scelti a 85.

**Olii d'oliva.** — Proseguono sempre ben sostenuti stante i molti danni recati agli olivi dal prolungarsi della siccità.

A Lucca i prezzi variano dalle L. 140 alle 190 al quintale per le qualità fini mangiabili. Le qualità da ardere si vendono sulla piazza L. 100. — I depositi degli olii sono sempre ben forniti, ma il raccolto in questa provincia non promette nulla e quindi i proprietari non vendono, perchè sperano in breve prezzi maggiori.

A Livorno gli olii di Toscana si vendono da L. 140 a 163 al quint.; i Maremma da L. 108 a 125, i Romagna da L. 115 a 125 e i Bari da L. 120 a L. 135.

Sul fiorentino gli olii fatti a freddo si vendono sulle L. 90 la soma di libbre 180 toscane sul posto; le qualità mangiabili da L. 77 a 82 e gli olii da ardere L. 60.

A Napoli continua sempre la medesima svogliatezza. Il Gallipoli per ottobre fu quotato a ducati 36,70 per salma, e i futuri a 37,75; il Gioia per ottobre a ducati 98 1/4 la botte, e i futuri a ducati 101,50.

A Bari senza affari ma sostenuti. I sopraffini fecero da L. 152,65 a 157,40 i 100 chil., i fini da L. 128,80 a 150,25, i mangiabili da L. 112,10 a 121,65 e i comuni da L. 102,80 a 103.

**Spiriti.** — Sempre sostenuti a motivo del rialzo dei cereali.

A Genova gli Spiriti di Napoli, pronti si contrattarono a L. 115 e 116 i 100 chilogrammi, e le provenienze dall'America di gradi 93,94 da L. 123 a 124.

In Ancona i prodotti nazionali fecero da L. 118 a 120, e le provenienze dalla Germania e dall'Austria da L. 123 a 124.

A Milano i prezzi praticati furono di L. 117 a 118 per i tripli di gr. 94,95; di L. 116 a 117 per i prodotti delle fabbriche di Napoli di gr. 90, e di 61 a 65 per l'acquavite di grappa.

**Petrolio.** — Fiacco e a prezzi convenienti sui mercati d'estrazione.

A Genova sul punto franco le casse furono vendute da L. 21 a 20 75 al quintale, e i barili da L. 20 50 a 25 25. Sdaziati al vagone pronto i barili fecero L. 64 e le casse da L. 55 50 a 56.

**Metalli.** — Proseguono in calma ad eccezione del piombo nazionale Pertusola, sul quale le vendite sono sempre attive con tendenza all'aumento, e lo stesso avviene sui mercati di Londra, Parigi e Marsiglia.

Da notizie avute durante la settimana che questa ripresa avrà sempre maggiore sviluppo, stante le molte richieste sui mercati inglesi con destinazione per la China e per le Indie. E ciò dimostra che la produzione del piombo americano non ha quella importanza che fin qui gli si era attribuita.

I prezzi praticati nell'ottava furono di L. 43 50 a 44 al quintale per il piombo nazionale, di L. 195 a 200 per lo stagno inglese e di L. 200 a 205 per il Banca.

**Caffè.** — Quantunque le operazioni sieno state generalmente limitate, i prezzi si mantennero fermi nella maggior parte dei mercati.

A Genova si vendono diverse partite di San Domingo a L. 88 i 50 chilogrammi al deposito.

In Ancona malgrado gli aumenti verificatisi altrove e la maggior tariffa, i prezzi si mantennero invariati avendo praticato da L. 260 a 300 al



## (COLLEZIONE PELLAS)

OPERE PUBBLICATE

Dirigersi all' Amministrazione dell' **Economista**  
Firenze, Via Cavour, N. 10 primo piano