

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VI - Vol. X

Domenica 4 Maggio 1879

N. 261

La Marina Italiana e le Imposte

Una questione importante, alla quale il Comm. Virgilio nelle sue bellissime lettere sulla Marina Mercantile non ha fatto che accennare, è sorta di recente in Genova e dovrà essere fra non molto decisa dai Tribunali. Si tratta di sapere se le Navi Italiane possano legalmente colpirsi con quell'imposta che colpisce tutti i redditi di ricchezza mobile o se a questo tributo possano sottrarsi affermandolo una duplicazione di quelle imposte, che la Nave già sopporta vale a dire delle tasse marittime e consolari.

L'importanza speciale dell'argomento esige che ne parliamo un po' più diffusamente giacchè la decisione che su di una tale controversia sarà per dare il Tribunale di Genova, avrà probabilmente un eco nelle altre città marittime del Regno, e gli amatori dei nostri 8438 velieri e dei 152 vapori che costituiscono la nostra Marina non tarderanno a chiedere l'esenzione dalla tassa, se la vittoria arriverà ai loro confratelli della Liguria.

E innanzi tutto un po' di storia di questa vertenza.

Quando le necessità delle nostre finanze consigliarono al parlamento la votazione dell'imposta sui redditi di ricchezza mobile, gli Agenti delle Tasse si credettero in dovere di inscrivere fra i contribuenti gli armatori, di segnare tra i redditi di categoria B quegli lucrati da ogni naviglio viaggiante sotto bandiera Nazionale. Siccome però sarebbe stato difficile lo accertare senza lunghe e complicate indagini il profitto reale arrecato dalla nave all'armatore in ciascun esercizio, così Agenti e Armatori d'accordo fissarono questo profitto nella proporzione del 6 0/10 sul valore capitale della nave stessa, quando l'età non ne era maggiore degli anni 10, in quella del 5 per le navi più vecchie.

Ma se in quei momenti e di fronte ad uno stato di floridezza notevole la marineria ligure avea potuto da prima accettare quella valutazione non tardò ad accorgersi che questa era lesiva dei suoi diritti e dei suoi interessi!

L'abbassamento e la rarità dei noli costringendo gli armatori a lasciare lunghi mesi inoperose le loro navi nei porti, o ad impiegarle con perdita rendevano troppo alte le valutazioni degli Agenti, imperocchè non era per fermo nè il 6, nè il 5 per 0/10 che gli amatori ricavavano dal capitale in esse investito, tanto più se si consideri che il nostro naviglio fu costruito in gran parte quando alti erano i prezzi delle materie prime, ed altissimi i salarii dei mastri d'ascia, e carpentieri.

Cominciò allora la lunga *Via Crucis* dei ricorsi, degli appelli, la lunga e ostinata battaglia del contribuente, contro le esigenze del fisco. Commissioni locali, Commissioni provinciali, Commissione centrale dovettero intervenire in questa lotta nella quale gli Agenti difendevano il terreno conquistato, gli armatori il loro buon dritto ed i loro interessi.

Ma intanto che questo avveniva le condizioni della marina si facevano sempre più tristi. Alla crisi commerciale teneva dietro, inevitabile conseguenza, l'atonìa della navigazione; i cantieri inglesi lanciando in mare ogni anno numerosi piroscafi in ferro uccidevano virtualmente i nostri cantieri, il vapore man mano soppiantava la vela, e noi ricchi di stupendi velieri, ma poveri di trasporti a vapore vedevamo gradatamente sfuggirci le nostre clientele in Levante, come sulle coste transoceaniche, vedevamo tornare in Zavorra il naviglio che da anni trovava impiego continuo a Rangoon, alle isole Guanape, o sulle coste dell'Inghilterra.

Pazienza se almeno gli Agenti del governo, compassionando tanta desolazione, avessero alleggerito la mano, ridotta la valutazione dei redditi, e diminuita così l'imposta che colpiva vantaggi presunti i quali spesso si risolvevano in reali perdite. Ma invece fu tutt'altro. L'Associazione marittima avea un bel chiedere che il reddito delle navi fosse previsto in una misura più modesta, che ai danni della crisi partecipasse scarsamente anche la finanza chiedendo al contribuente un concorso minore; fu tempo perduto.

Fu allora che tornate vane le suppliche si cominciò a pensare se non vi fosse mezzo per sottrarsi agli artigli inclementi del fisco. I legali all'uopo interrogati, non tardarono ad osservare, come evidentemente la tassa di ricchezza mobile costituisse una ripetizione dell'altra marittima e consolare, come questo fosse il caso previsto dal legislatore romano del *Non bis in idem*, e come quindi gli armatori potessero in tutta coscienza sottrarsi al pagamento dell'imposta di Ricchezza Mobile, almeno fino a quando non sieno tolti di mezzo gli altri pesi che aggravano la marineria, o a dire meglio la navigazione.

Noi qui non riassumeremo tutte le ragioni che gli avvocati incaricati della difesa degli armatori hanno addotto a sostegno della loro tesi.

Sarebbe un lavoro lungo e che per avventura è meno consono all'indole del nostro giornale. Questo soltanto diremo che tra quelle ragioni ve ne sono di molto valide e che non sarà così facile ai difensori delle finanze di distruggere.

Intanto però constatiamo un fatto d'una completa evidenza, che cioè in nessun paese più che

nel nostro il fisco è esigente a carico dell'industria navale.

In Italia infatti, le navi di 500 tonn. per esempio facendo in media 5 approdi per anno pagano cent. 55 per ancoraggi

» 45 per tassa di sanità, e così:

L. 1 00 per tonn. cioè lire 500 che moltiplicate per 5 approdi danno L. 2500
A queste aggiungendo le tasse Consolari (20 Cent. tonn.) 4 approdi per anno a calcolo » 400
si ha un totale annuo L. 2900

Una nave adunque di 500 tonn. e del valore medio perciò di L. 150 mila in quindici anni viene a pagare per diritti consolari ed ancoraggio L. 43500 per tassa di R. M. sulle basi avanti indicate » 7500

e così in totale nei 15 anni L. 51000

Ora, osserva giustissimamente l'Associazione Marittima Ligure da una Memoria della quale riceviamo queste cifre, il capitale rappresentato dalla nave diminuendo annualmente, il capitale medio colpito da imposte nei 15 anni, sarebbe di L. 110000, e la media delle imposte medesime sarebbe di L. 5400 vale a dire raggiungerebbe un 60 o 70 per 0,0 sulla rendita, proporzione enorme e non raggiunta da alcun altro impiego di capitali.

Ora di fronte a un tale gravame, di fronte allo stato incontentabile di decadenza in cui si trova la Marina Mercantile per cause già note ai nostri lettori, non han forse ragione gli armatori liguri se tentano le vie dei tribunali, se chiedono alla giustizia la protezione d'un diritto che le finanze non han voluto fin qui riconoscere?

La crisi profonda che affligge le industrie navali, ha richiamato dappertutto l'attenzione e le cure dei Governi; se il nostro non si muove, se Ministero e Camera non si occupano del grave problema, fanno benissimo gli Armatori a darsi moto essi stessi, onde almeno ai gravi mali da cui sono tormentati non si aggiungano quelli risultanti da un inconsulto sistema tributario, che uccide le industrie nella radice e che subordinando agli interessi dello Stato ogni cosa arriva a creare il deserto, dove avrebbero ad essere arti attive, scambi frequenti e prosperi commerci.

Intanto dobbiamo una parola d'encomio all'Associazione Marittima Ligure la quale segnalando all'onorevole Ministro delle finanze questo stato di cose, mostrandogli coll'evidenza delle cifre, a che cosa si giunga colle tasse in oggi vigenti ha fatto non soltanto il debito suo di tutrice degli interessi marittimi Liguri, ma ha dato ancora un nobilissimo esempio.

Il giorno in cui tutte le industrie e tutti i commerci seguiranno quell'esempio e con sagge memorie corredate di cifre, ed ispirate a concetti larghi e patriottici riveleranno i danni veri, incontrastati, irreparabili che arrecano allo sviluppo dei nostri traffici e del lavoro nazionale, le male intese contribuzioni, e la troppo fiscale loro applicazione, quel giorno la questione d'una riforma tributaria avrà fatto un gran passo in Italia. Allora Governo e Parlamento, senza più logorare il tempo in vacue dispute accademiche, sapranno realmente, dove è il male, e dove soprattutto è urgente che il rimedio arrivi e si applichi, sicchè si potrà sul serio ottenere quella prosperità economica, che ci si promette da un pezzo.

I grandi scioperi nelle miniere di carbone

I grandi conflitti che di tempo in tempo interrompono il corso delle industrie nei paesi ove esse hanno uno sviluppo ed una organizzazione assai più complessa e più largamente basata che non abbiano nel nostro sono fatti di così grande interesse che non possiamo trascurare di renderne conto ai nostri lettori. Nè si tratta di un interesse puramente scientifico, poichè sebbene lo stato presente delle nostre industrie non lasci in Italia il timore di vedere fra noi riprodursi se non che un pallido riflesso di quelle lotte, sotto forme assai semplici e primitive; pure egli è indubitato che anco la nostra società si avvia verso uno stato in cui molti di quei rapporti propri delle società ove avanzatissime sono le industrie e numerosa la popolazione che vi si consacrano, vanno esplicandosi. Noi non consideriamo con dispiacere nè con apprensione questo avvenire, siamo ben lungi dal credere che allo incremento delle risorse agricole debba esclusivamente intendere il popolo italiano e riteniamo invece che all'agricoltura sia di necessario aiuto e complemento il progresso industriale al quale vorremmo vedere sgombrata la via dai molti ostacoli che gli oppongono il cattivo assetto e la gravazza delle imposte, l'abuso del pubblico credito e simili anomalie della nostra amministrazione finanziaria. Crediamo tuttavia che sarebbe cosa deplorabile e pericolosa che le varie classi le quali partecipano alla produzione industriale, gl'intraprenditori da una parte e gli operai dall'altra si trovassero improvvisamente di fronte sotto un regime di lavoro organizzato su vastissima scala, senza avere con maturità di senno e con gli insegnamenti attinti all'esperienza di altre nazioni più di noi inoltrate nella vita industriale, reciprocamente avvisato ai legittimi bisogni di ciascheduno, alla esatta natura dei rapporti che corrono fra di loro, ai diritti ed ai doveri che a loro spettano, cose tutte la cui imperfetta conoscenza tende a distruggere quello spirito di cordiale e sincera benevolenza fra le classi sociali che è fonte di pace e di benessere del vivere civile ed a creare invece quello spirito di ostilità e di antagonismo da cui derivano lotte, perdite e dolori indescrivibili.

Ad acquistare questa cognizione giova principalmente l'esame dello stato in cui le relazioni fra operai e padroni sono stabilite in altri paesi, degli attriti e delle lotte cui hanno dato origine, del modo come furono evitate o sedate e della responsabilità che per esse incorsero entrambe le parti. Poco abbiamo da dire sopra gli scioperi che sono scoppiati nel Belgio nel bacino carbonifero di Mons. Se l'agitazione si propagasse potrebbe implicarvi un 50 mila operai che tanti sono quelli occupati nelle escavazioni del minerale in quel distretto.

Per ora solo 8,000 circa hanno abbandonato i lavori ed alcuni anco si sono lasciati trascorrere a qualche atto di violenza. La causa del movimento è la domanda di aumento nel salario, la cui misura attualmente è di 2 franchi o 2 franchi e 50 il giorno, assai diversa invero da quella in cui trovavasi alcuni anni addietro quando raggiungeva perfino i 10 ed i 15 franchi. Quella popolazione trovasi adesso veramente in uno stato di estrema miseria, ed i nostri lettori ricorderanno che le strettezze incontrate la spinsero anco nel settembre del 1877 a scioperare

per l'aumento dei salari, senza per altro che ottenesse alcun frutto da quel moto, il quale per minore sventura fu solo di breve durata. Non sappiamo quali speranze di migliori risultati possano attualmente avere indotto quegli operai ad abbracciare di nuovo il tristissimo espediente, mentre le condizioni dell'industria non sono al certo in questi ultimi tempi migliorate, ed i prezzi del carbone dal 1877 in poi hanno subito ulteriori ribassi. Se quella popolazione fosse meglio al giorno delle poco liete circostanze in cui si esercitano le intraprese industriali, se avesse più esatta nozione delle leggi che governano la domanda e l'offerta del lavoro e non attribuisse all'angheria dei padroni ciò che principalmente dipende dall'infelice situazione dei mercati, non trascenderebbe forse così facilmente ad atti inconsulti di cui essa è la prima a subire le disastrose conseguenze.

Più imponente e più degno di nota, sia per la estensione del movimento, sia per le circostanze in cui si compie, come per quelle che lo precedettero, è il grande sciopero scoppiato fra i minatori di carbone nella contea di Durham in Inghilterra, intorno al quale troviamo ampi ed istruttivi ragguagli in alcune interessantissime corrispondenze pubblicate dal *Times*. Il bacino carbonifero di Durham è il più esteso ed il più produttivo del mondo; esso fornisce da solo annualmente 25 milioni di tonnellate di carbone di ottima qualità, superlativamente adatto per il riscaldamento domestico, per l'estrazione del gaz, per le industrie chimiche e siderurgiche. Questa produzione rappresenta assai più del quinto dell'intera produzione carbonifera dell'Inghilterra e la proporzione diviene assai maggiore se si contano altri 6,000,000 di tonnellate di produzione annua che vengono estratti nella contigua contea di Northumberland da terreni appartenenti geologicamente allo stesso bacino. È di 379 il numero delle miniere esistenti su questo ricchissimo giacimento, delle quali 75 appartengono alla contea di Northumberland e 504 a quella di Durham e vi trovano lavoro non meno di 50,000 operai che generalmente, tranne rare eccezioni hanno vissuto in buona armonia con i diversi proprietari. Una prima memorabile lotta ebbe luogo nel 1810 per resistere alla pretesa dei padroni che fosse prolungata da 12 a 15 mesi il termine durante il quale gli operai s'impegnavano al servizio, e fu all'epoca di questa crisi che i minatori formarono per la prima volta fra loro un'organizzazione permanente. Un'altra crisi più seria ebbe luogo nel 1832 quando gli operai principalmente, reclamarono che il salario venisse ad essi pagato in moneta anziché in generi, che fosse loro concessa libertà di fare acquisto ove meglio loro piacesse, delle cose ad essi occorrenti, e che i ragazzi impiegati nelle miniere non dovessero lavorare più di 12 ore al giorno. Essi riuscirono nel loro intento sebbene ciò non avvenisse senza trascorrere a gravi eccessi che dettero luogo ad energiche repressioni. Una esplosione violenta di malcontento assai lungamente accumulato in modo latente ebbe finalmente luogo nel 1844 ed il terribile conflitto durò allora parecchi mesi; i minatori furono cacciati dalle loro case, obbligati a soggiornare in campo aperto e dopo lunghissime sofferenze ad arrendersi incondizionatamente.

Da allora in poi la pace si era ristabilita e non vi era più stato luogo a grandi controversie. Negli

ultimi anni precedenti al 1871 l'industria del carbone si tirava innanzi senza brillanti avventure ma senza grandi oscillazioni. Negli anni 1872-73 il subitaneo straordinario incremento dei prezzi trasse seco un ragguardevolissimo aumento nelle mercedi fissate a più riprese e quasi sempre di buon accordo fra operai e proprietari di miniere. I successivi aumenti accrebbero i salari del 58,7 0/0 ma in questa più alta misura rimasero soltanto durante 14 mesi. I prezzi del carbone avevano già incominciato a declinare ed il 30 aprile 1874 i minatori volontariamente concessero una riduzione la quale aprì la serie delle successive non interrotte diminuzioni che si sono riprodotte fino al dì d'oggi. Nell'ottobre 1874 essendo stata notificata ai minatori una riduzione del 20 0/0 essi chiesero che la misura del loro salario fosse regolata da una commissione d'arbitri. Questo sistema, che può dirsi era stato da poco introdotto per la prima volta in Inghilterra sopra una larga scala e con pratici risultati dal sig. Mundella applicandolo con rara sagacia ed acume alle controversie insorte nell'industria del ferro nelle contee del Nord, fu accettato di buon grado dai proprietari delle miniere di Durham che erano stati testimoni dei suoi ottimi risultati in varie industrie. Esso aveva posto in grado gli industriali di evitare molte crisi e di assumere numerosi impegni e grandi ordinazioni calcolando quasi con certezza uno dei principali elementi del costo di produzione e sicuri che nessuna difficoltà avrebbe potuto insorgere per parte della mano d'opera che avesse potuto impedir loro di condurli a termine.

Ambo le parti sceglievano un rappresentante ed i due così nominati ponevansi d'accordo per nominare un terzo il quale giudicava della misura del salario dietro un retto esame delle circostanze ed un accurata ispezione dei libri tenuti dai vari proprietari di miniere, talchè sebbene le decisioni degli arbitri riuscissero, dopo che il sistema fu attuato, costantemente avverse agli operai esse furono lealmente accettate e furono con questo mezzo regolate le successive riduzioni di salario che i minatori hanno sopportato con stoica rassegnazione nell'ottobre 1874, nel marzo 1875, nel febbraio 1876, e nell'agosto dello stesso anno e che ragguagliati insieme rappresentano una diminuzione totale di oltre il 40 0/0. Deve notarsi peraltro che mentre diminuivano i salari, decresceva con progressione assai più rapida il prezzo del carbone il quale da 15 scellini e 10 pence la tonnellata nel gennaio 1875 scendeva a 5 scellini e 8 pence nel 1876, ed è ora di 4 scellini e 7 pence.

Ma al principio del 1877, si pensò che ad onta di tutti i suoi benefici il sistema dell'arbitrato era alquanto lento nel suo modo di funzionare, era costoso e talvolta non privo d'incertezze e di noie, onde s'immaginò di sostituirlo con un sistema che ragguagliasse automaticamente il prezzo del carbone al saggio delle mercedi e si stabilì perciò una scala mobile per la quale il salario dovesse essere diminuito o accresciuto di una determinata quantità secondo che il prezzo del carbone salisse o scendesse da uno all'altro dei gradi della scala che pertanto aveva un minimo oltre il quale non erano stabilite ulteriori riduzioni. Il prezzo del carbone doveva accertarsi ogni quattro mesi basandosi sulla media dei prezzi dell'intero quadrimestre. Il primo accertamento che ne fu fatto nel marzo 1877 dette subito

una media dei prezzi inferiore al minimo previsto nella scala che era di 5 scellini e 4 pence la tonnellata ed i salari piombarono quindi di subito al limite *minimum* stabilito d'onde non si sono più rialzati di poi e sebbene il carbone subisse ancora ulteriori ribassi le merci non poterono essere ulteriormente ridotte e la scala mobile non presentò quella elasticità la quale erasi voluta conseguire nel determinarla e che le variabili circostanze dell'industria richiedevano.

Poichè la durata dell'accordo conchiuso nel 1877 erasi fissata a due anni i padroni, allo spirare del biennio rifiutarono di rinnovarlo a meno che non fosse espressamente abolito il limite minimo della mercede e senza por tempo di mezzo annunziarono una immediata riduzione del 15 0/10 per i lavori sotterranei e del 12 1/2 per quelli alla superficie. Questo modo di procedere era senza dubbio tale da gettare una certa esasperazione negli animi degli operai la quale si accrebbe poi a mille doppi quando avendo questi risposto manifestando l'intenzione di rimettersi come al solito al pronunciato degli arbitri i padroni non vollero più saperne di un tale espediente a meno che non si accettasse preventivamente senza condizioni una riduzione del 10 0/10 per i lavori sotterranei e del 7 1/2 per quelli alla superficie, riferendosi agli arbitri solo per decidere se dovesse o no aver luogo una riduzione maggiore. La questione non sarebbe lungi dall'accomodarsi se potesse acquietarsi l'irritazione che ha insapito la controversia per il contegno dapprima sdegnoso e diffidente, dipoi addirittura appassionato con cui si è agito da una parte e dall'altra. Gli operai non negano la necessità di una nuova diminuzione delle merci e sarebbero anche disposti ad accettare quella del 10 e del 7 1/2 0/10 purchè non si andasse più oltre e si rinunziasse alla maggior riduzione che si vorrebbe poi sottoporre al giudizio degli arbitri. È appunto sopra questa concessione fatta dagli operai che i padroni si appoggiano per negare di sottoporre alla decisione dell'arbitrato la intera riduzione poichè essi dicono che non deve essere rimessa in questione una cosa che è già riconosciuta giusta da entrambe le parti ed intorno alla quale già può dirsi che si sian posti d'accordo.

Sebbene adunque non sia grande distanza dal punto in cui una conciliazione potrebbe formarsi, le decisioni prese tanto in seno all'Associazione degli operai, quanto in seno a quella dei proprietari di miniere, sono ispirate dalla risoluzione di resistere ad oltranza senza scendere a concessioni ulteriori. Gli operai frattanto sfogano le male passioni che questo conflitto ha fatto ribollire, percorrendo a torse le miniere, facendo sospendere dappertutto i lavori ancorchè i proprietari non facciano parte dell'Associazione con cui essi hanno da trattare ed ancorchè non abbiano modificato il saggio dei salari; rompono i vetri delle finestre, invadono e saccheggiano le case degli operai che continuano il lavoro o che non si conformano alla loro parola d'ordine e spesso si azzuffano con gli agenti della polizia. Sarebbe cosa deplorabilissima se questo conflitto dovesse durare ancora più a lungo; molte industrie che dipendono esclusivamente per la materia prima dalle miniere di Durham sarebbero necessariamente arrestate, ciò avverrebbe per gli alti forni e le fabbriche di acciaio del Cleveland per le fabbriche di prodotti chimici sulle rive del Tyne e per le

grandi industrie meccaniche e le costruzioni navali della costa Nord-Est. Non sarebbe soltanto l'ozio forzato imposto ad un gran numero di operai ma potrebbe anco derivarne un colpo funesto ad importantissime industrie di una vasta zona dell'Inghilterra.

Come avviene — si domanda il *Times* — che queste crisi così rovinose per tutti sono ancora tanto frequenti? È difficile il credere che una migliore disposizione d'animo fra padroni ed operai non potesse fornire più sicuro preventivo. Qualunque sia la parte che ha torto o ragione nel merito della controversia, egli è certo che maggior franchezza dal lato dei padroni maggior prontezza a dare spiegazioni ed a mostrare le ragioni della condotta che si vuol seguire, sarebbero atte a dissipare ogni maleinteso, ogni diffidenza, ed a vincere gli animi degli operai. Lo sdegno e la reticenza invece ingenerano il sospetto e dove s'insinua il sospetto, gli elementi di una disputa non sono mai molto distanti.

CONTRO IL LIBERO SCAMBIO

I

Con questo titolo il signor Raffaele Mariano pubblica una memoria da lui letta nella Reale Accademia dei Lincei nella seduta del 19 gennaio 1879, e con questo titolo l'on. Senatore Rossi sciorina nel *Sole* parecchi articoli come *prolegomeno in risposta alla critica del Ferrara*, a cui muove queste *avvisaglie con mosse preliminari*, pronto a condurre il nerbo delle sue *riserve* dove piacerà all'avversario di dar battaglia campale.

Gli articoli dell'on. Rossi non sono che un commento di quella che egli chiama dotta e coraggiosa memoria del Mariano. Noi che altravolta abbiamo parlato del Mariano a proposito del suo libro sull'*Individuo e lo Stato*, sebbene in gran parte dissenzienti da lui, ne abbiamo riconosciuto il merito non comune. Quindi potremmo accettare l'epiteto di dotta dato alla sua memoria, ma non sapremmo perchè si abbia a chiamare coraggiosa. A questi lumi di luna dopo le lettere di Bismark, la circolare Mezzanotte e gli articoli dell'on. Rossi, diamine che si abbia ad aver paura di spezzare una lancia in favore della protezione! Diciamo piuttosto che l'egregio Mariano è conseguente a sè stesso, egli che nel suo libro sopracitato accusava il Conte di Cavour di avere provocata la rovina economica dell'Italia colle sue velleità di dottrine libero-scambiste! Noi vedremo che in sostanza il ch. autore non adduce nessuno argomento nuovo contro la dottrina del libero scambio e tanto meno dice nulla di nuovo l'on. Rossi, di cui ormai le opinioni sono note. Soltanto non possiamo non porre in sodo una differenza fra il Mariano e il suo commentatore. Il primo parla un linguaggio elevato, sereno, intende valersi della sua libertà di scienziato e di pensatore senza per questo mancare di rispetto agli avversari o sopporre in essi men che nobili fini. Il secondo invece sentenza di autorità e chi non è con lui, o non sa nulla o peggio è interessato, mentre egli, si capisce, è protezionista perchè gli sta a cuore... l'interesse generale del paese.

Proponendoci noi di parlare della memoria del Mariano e per coincidenza dei commenti del senatore Rossi crediamo opportuno esporre prima brevemente ai nostri lettori, a molti dei quali probabilmente quello scritto è ignoto, le accuse mosse dal ch. A. al libero scambio.

Egli riconosce di non essere economista, ma gli pare che la questione del libero scambio sia di natura complessa e che le intuizioni politiche, etiche e storiche vi prendano posto più ampio e forse anche più alto delle economiche. Rende omaggio ai molti meriti e ai grandi servizi resi dall' economia politica alla civiltà, come quella che in mezzo ai moltiformi fenomeni ha appurato gli elementi fissi e costanti, e perchè considerata nel suo momento storico fu protesta, lotta e negazione di un passato che aveva fatto il suo tempo. Ma il suo peccato originale sta nella sua intuizione fondamentale della vita e di sé stessa. Essa vede nei rapporti d'interessi un affare privato che ognuno può regolare a modo suo, pur di non offendere il diritto altrui. Più si produce e si diventa ricchi, più lo scopo è raggiunto. Indi assenza di ogni regola e disciplina; la libera concorrenza legge suprema, il rapporto dell'offerta colla domanda unica determinazione. *Lasciate fare, lasciate passare*, ecco la sintesi. Questa intuizione della vita universale invade il campo giuridico e la sfera della politica, e lo Stato discende al grado di una guardia notturna. Insomma l' economia afferma un'ordine di concetti che rasenta dappresso il naturalismo piuttosto elementare e selvaggio di Rousseau. Perduti i sacri doveri della solidarietà, l'individuo viene in realtà cacciato nella solitudine, nell'abbandono, nella schiavitù. La socievolezza prende l'aspetto di un vasto teatro di perenni rivalità. Così la dottrina economica anticipa sulle ipotesi darviniane. Prevale l'egoismo e i forti dominano e al bisogno schiacciano i deboli.

Ecco le premesse storiche e ideali del libero scambio. La libertà del commercio si annunziò come la seconda buona novella. Ma il passato e i fatti non le davano ragione. Gli Stati più prosperi erano stati quelli che nei loro ordinamenti economici avevano tenuto di mira i bisogni nazionali. L'Inghilterra si era levata ad antesignana del libero scambio dopo uno sviluppo eccezionale delle sue industrie, però con non poche riserve, e gli uomini di Manchester potevano essere sospettati di cercare il loro interesse piuttostochè quello dell'umanità. La Francia avea lasciata la proibizione anch'essa perchè in condizione eccezionali, ma avea largheggiato solo in una certa misura. In simili casi il libero scambio è un portato naturale delle cose e non è un riguardo ai consumatori, ma agl'interessi dell'industria e del lavoro. Anche gli Stati Uniti abbasseranno alquanto quelle barriere, a cui si deve lo slancio prodigioso delle loro industrie. A tutto questo non si badò, e i paesi men ricchi furono vittime di questo falso umanitarismo. Ma le illusioni sono scomparse, e oggi in tutta Europa si è levato un vento gagliardo di reazione.

In Germania c'è un fermento socialista di cattivo augurio, e il libero scambio ne è stata una delle cause precipue. Da qui tutta l'agitazione protezionista e il convegno di oltre a 400 industriali a Francoforte, e la proposta del Bergmann e la lettera del Gran Cancelliere, che si è fatta aspettare, ma che è stata degna di lui. La Francia è protezionista, e nonostante le esagerazioni degli industriali, in sostanza la sua attitudine è ottima. La Russia si è ricinta di

cittadelle protettive, l'Austria-Ungheria e la Spagna mirano alle loro convenienze reali; la Svizzera stessa si dice costretta ad elevare le sue tariffe e la stessa Inghilterra oscilla nell'antica fede, come provano parecchi scritti recenti.

Non è la crisi industriale presente che uccide il libero scambio: è questo una delle cause generatrici di quella. Il libero scambio, anche attuato con molte restrizioni, genera una concorrenza universale e promuove un eccesso di produzione e quindi uno stato di squilibrio permanente.

Più libertà e più crisi. La causa vera della reazione si è la coscienza che quel' vaga formula è pernicioso in pratica, perchè non risponde all'essenza dello Stato e ai bisogni delle Nazioni. Stati e Nazioni sono organismi concentrati ed autonomi. Ciascuno nonostante i rapporti cogli altri, deve mantenere la sua individualità.

In questa compiuta circolazione di vita la funzione economica e l'industriale, se non le più nobili, sono le più integranti.

Un popolo deve, per quanto è possibile, saper bastare a sé stesso. Il lavoro nazionale, non solo quello della terra, ma quello delle industrie, vuol essere rigoglioso e gagliardo, e ciò anche nell'interesse religioso e morale. Salvando gl'interessi del lavoro e dei produttori, si salvano anche quelli dei consumatori, che a torto gli economisti classici distinguono. Umano è l'intento di promuovere il buon mercato, ma la via scelta da loro è lunga e disastrosa. Basta allo scopo che la gara nasca e grandeggi nel mercato nazionale rassicurato al di fuori. L'interesse della nazione è che i suoi lavoratori siano abbastanza remunerati, non che i consumatori risparmino qualche cosa, perchè dal lavoro universale dipende la fortuna pubblica e l'aumento di questa è risentito dai consumatori. Un popolo che vive e consuma senza vendere o vendendo meno di quello che compra va incontro alla decadenza. Nel sistema mercantile e nella bilancia del commercio non tutto è falso.

Oltre ad contrastare alle esigenze del lavoro il libero scambio si oppone al sentimento della comunanza, perchè si conculca la solidarietà nazionale, senza la quale non può esistere quella universale. Di fronte alla concorrenza straniera voi non potete prendere provvedimenti favorevoli alle classi lavoratrici. In fondo in fondo il libero scambio se ne va perchè se ne vanno le teorie economiche. L'economia deve prepararsi a tornare quello che era prima di Smith, *economia nazionale*, perchè non può rimanere come una scienza a sé, scienza speculativa, disgiunta dallo elemento etico, politico, storico.

In conclusione l'individualismo non è principio meno pericoloso del socialismo, e al pari di questo genera non la libertà, ma la licenza e la violenza. La libertà deve peneirare nella realtà, tenendo conto delle sue naturali differenze e limitazioni.

Dopo aver detto che la nuova scuola, sebbene migliore della vecchia, ha sempre del vago e dell'indeterminato, l'egregio autore dice che non invoca la proibizione, che ammette che ad una certa libertà si debba mirare come a un ideale, che non potrà raggiungersi mai, cosicchè non vi è di possibile e ragionevole che un sistema solo, un sistema medio e compensatore di dazi mobili e variabili commisurati all'attività, al moto, al progresso o regresso della produzione. — Conclude col notare il danno che

viene e che potrebbe venire maggiore all'Italia, se si ostinasse a spiegare la bandiera del libero scambio.

Tali sono le accuse che l'egregio Mariano muove al libero-scambio, accuse, come vedono i nostri lettori, in molta parte non nuove. Vedono pure come egli trovi non salde le basi della scienza economica, anzi creda alla loro imminente rovina. In un prossimo articolo esamineremo gli argomenti del chiarissimo autore e in cotesta circostanza non dimenticheremo nemmeno i commenti dell'on. Rossi.

COMMISSIONE D'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE¹⁾

Seduta del 16 aprile

Gli onorevoli commissarij *Ranco, Brin e Laporta* interrogano il professore *Loria* intorno all'esclusione assoluta da lui fatta, nella seduta precedente, del sistema d'esercizio con Società che non siano proprietarie delle linee.

Loria espone nuovi argomenti a favore della sua tesi, asserendo che, secondo lui, due soli partiti possono validamente sostenersi, e, cioè, quello dell'esercizio governativo e quello dell'esercizio di Società concessionarie. Spiega partitamente i concetti che dovrebbero informare un contratto di concessione ed esercizio, ed un contratto di semplice esercizio. Espone l'avviso che quando si volessero fare dei contratti di semplice esercizio, bisognerebbe istituire dei Comitati incaricati di molte mansioni, che dovrebbero funzionare come permanenti tribunali arbitrali.

In risposta al quesito 157, relativo alle ferrovie secondarie, asserisce che devono darsi indubbiamente all'industria privata in concessione ed esercizio, e con sussidj assai limitati; e che devono adottarsi delle norme speciali per l'esercizio di esse con treni frequenti e leggeri, e macchine piccole.

Prendendo ad esaminare il quesito 158 e riassumendo i vantaggi ed i pericoli dell'esercizio governativo, dichiara, che si esprimerebbe con molta titubanza in favore dell'esercizio governativo di tutte le ferrovie italiane, e che la questione non essendo ancora pienamente risolta, egli propenderebbe piuttosto per dividere le ferrovie italiane in due gruppi colla linea Ancona-Roma-Civitavecchia, o Bologna-Ancona-Roma-Civitavecchia, e fare l'esercizio governativo delle ferrovie del Nord, che sono già quasi tutte nelle mani del Governo, e affidare tutte quelle del Sud in concessione alla Società delle Meridionali.

Massara Fedele (direttore del *Bollettino d'Agricoltura*). Crede che l'esercizio delle ferrovie dato a Società private non possa riescire di vantaggio al paese. Asserisce che l'interesse agricolo è stato sempre trascurato. Cita l'esempio d'una Società che voleva bonificare dei terreni a Brindisi, adoperando dei nostri contadini nei mesi d'inverno, cioè quando da noi stanno oziosi. La difficoltà maggiore dell'impresa consisteva nel costo dei trasporti. Si rivolsero i promotori all'Alta Italia, la quale vi si rifiutò. Così la buonissima idea non potè essere effettuata, e la emigrazione dall'Italia per l'estero continua su grande

scala. Tutte le volte, egli dice, che per cose agricole, di interesse principale del paese, si fece capo alle ferrovie per riduzione di tariffe, o per aumento di treni pel trasporto di generi abbisognevola pel momento, quali, per esempio, la foglia dei gelsi ed i bozzoli, invece di aiuti i privati si trovarono di fronte sempre a grandi difficoltà. A lui pare che le tariffe abbiano a stabilirsi in modo, per alcuni generi di merce, da servire di correttivo anche alle tariffe di transito, e così con altro mezzo cercare di recare un utile al commercio nostro.

E contrario alle piccole ferrovie quando esse non facciano capo a grandi linee. Desidera che le stazioni ferroviarie vengano un po' meglio provvedute di comodi di quello che lo siano ora. Amerebbe le tettoie all'esterno delle stazioni per scendere al riparo dell'acqua, e nelle grandi stazioni vorrebbe che si provvedesse a riparare i veicoli ed i cocchieri esposti a tutte le intemperie, con pregiudizio della salute e della sicurezza pubblica. In genere è d'opinione che le Società private non possano, in tesi generale, fare il bene del paese al pari dell'esercizio governativo.

Tatti (ingegnere). Sull'argomento ha pubblicato una serie di articoli sulla *Perseveranza*, raccolti poscia in opuscolo; ora, veduto, che col riscatto d'una gran parte delle ferrovie fatto dal Governo venivano esse tolte all'esercizio privato, così discorrerà dell'esercizio governativo.

Prima di tutto vorrebbe fosse creato un Dicastero delle ferrovie, con poteri giuridici e discrezionali, composto di un presidente e di vari consiglieri. Poscia ogni 3000 chilometri si dovrebbero creare delle Direzioni regionali. Il Dicastero dipenderebbe direttamente dal Parlamento. Quest'Amministrazione dovrebbe essere sottratta al potere esecutivo, e starebbe in giudizio contro i privati senza bisogno di autorizzazione governativa: avrebbe una cassa centrale e tre casse presso le Direzioni. Tutti gli anni si dovrebbero fare i bilanci, e le Direzioni, nei limiti del bilancio, sarebbero autorizzate a stipulare contratti, transazioni, ecc., senza bisogno di superiore approvazione. Questo corpo autonomo fra il pubblico e il Governo è d'avviso che potrebbe soddisfare assai più a tutti i servizi della viabilità. In una parola vorrebbe sostituire qualche cosa di duraturo alle Antiche Direzioni, rilasciando la nomina del personale non al Ministero, ma al potere legislativo.

Lasciando a queste Direzioni una quarta parte degli utili, si potranno evitare tutte quelle trascuratezze che da parte del personale si ebbero a lamentare.

In massima egli è partigiano dell'esercizio di Società private posseditrici delle ferrovie, che fecero così buona prova in Francia, in Inghilterra e dappertutto; ma dacchè in Italia non è possibile ciò per mancanza di capitali, così nell'esercizio governativo vorrebbe maggiori garanzie appunto col Dicastero proposto. E di opinione che la Società dell'Alta Italia trovò sempre sbarrata la via ad una vita prospera dal Governo. Il corso forzoso la danneggiò grandemente, e così pure l'aumento enorme della fondiaria, e delle tasse nuove, cose tutte che non esistevano quando la Società assunse l'esercizio; di più le si proibiva di aumentare le tariffe, e così si vedeva sempre di fronte o la liquidazione o miseri utili, a differenza d'un commerciante qualunque il

¹⁾ Vedi la nota dei numeri precedenti.

quale può a suo piacimento aumentare il prezzo della merce e quindi rifarsi sulle maggiori spese.

Clerici Edoardo (industriale). Parla sul quesito 85: — Quali osservazioni si fanno circa le tariffe in servizio cumulativo, le tariffe differenziali, le tariffe speciali di transito, di concorrenza, di ritorno, di esportazione, d'importazione sotto speciali condizioni?

Egli desidera di parlare sulla merce spedita con assegno, deplorando il caso che spesso si verifica che cioè quando si spedisce un collo da ritirarsi alla stazione dall'acquirente mediante il pagamento dell'importo della merce se questa non viene ritirata, perchè il committente non ha la somma da versare, essa ritorna al mittente con tasse esagerate. Egli per esempio ha spedito a Venezia un collo di 25 chilogrammi di merce, del valore dichiarato di L. 52, il quale non venne ritirato, e gli fu reso di ritorno coll'ingente tassa di L. 41 80, invece di L. 4. Vorrebbe si provvedesse a questo inconveniente, che è di danno grave al commercio. Egli esercita l'industria del corame, per la quale ha anche un brevetto governativo; ma il corame non ha voce nella tabella delle tariffe. E siccome questo corame è un prodotto di cascami, così il capo traffico, nelle sue spedizioni dalla sua fabbrica di Rovereto, in Tirolo, in Lombardia, lo ha classificato assai più dei cartoni, parificati ai cascami, e cioè con 25 o 40 per cento di più, cosa che uccide la sua industria in Italia, e che lo obbliga a sospendere le spedizioni. In sostanza essendo il suo un prodotto di cascami, desidera sia applicata allo stesso la tariffa dei cascami. Conchiude che sopra certi rinvii di questo genere, in campione, gli converrebbe alle volte lasciare la merce alla stazione e non ritirarla, giacchè il costo di trasporto supera quello del valore reale. Aggiunge che siffatti abusi da parte della ferrovia sono molti, e sollecita la Commissione a porvi un pronto riparo.

Villa Pernice comm. Angelo. Si atterra soltanto a rispondere alle domande generali. Premette una analisi delle condizioni delle Società rette con diversi sistemi di garanzie, ridotte in uno stato imbarazzante. Da ciò le questioni frequenti col Governo e il malcontento nel pubblico. In questo stato di cose bisogna convenire che le Società non hanno tutta la colpa; esse non fecero buoni affari, e frammezzo al generale malcontento devesi cercare un temperamento che soddisfi meglio al servizio ed alle parti contraenti. Si tentarono modificazioni delle convenzioni, ma, modificando i patti, ne nascevano altri inconvenienti. Allora si decise di riscattare le ferrovie; ma questo riscatto ha dato luogo a lunghissime questioni e perditempi, finchè si venne alla convenzione di Basilea, la quale, secondo lui, rappresenta l'accettazione del principio del riscatto, già accettato per una delle Società. Per le Romane si può dire che sono per 3/4 riscattate; ivi l'esercizio di fatto è governativo, perchè nessuna misura può essere presa senza il consenso del Governo. Le Meridionali diedero anch'esse occasione ad una convenzione pel riscatto; ma finora il Parlamento non ha deciso nulla rispetto ad esso.

Crede, dunque, che il riscatto sia necessario per tutte le linee, le quali, devesi confessarlo, sono in deterioramento. Il Governo però dovrà spendere un' enorme somma in riparazioni, le quali aumenteranno sempre tanto più tempo si frapperà al riscatto.

L'esercizio governativo vi è ora imposto da necessità ineluttabili, e senza conveniente preparazione.

Dopo ciò passa a discutere sopra i vari esercizi. Sull'esercizio governativo si domanda se si vuol farlo in via d'esperienza o in via permanente. Ammette più volentieri uno stato transitorio, perchè, in quanto all'esercizio governativo stabile, ostano ragioni di carattere amministrativo, finanziario e politico. Svolge parecchi argomenti per provare questi tre inconvenienti. Riguardo al lato politico, nota che una massa enorme di impiegati, 45 a 50,000, in mano del Governo potrebbero costituire un pericolo pel regolare svolgimento del sistema costituzionale, mediante influenze, che per vero dire finora non si manifestarono. Altro inconveniente in linea politica è che il servizio in mano del Governo pone di fronte, di certo, l'interesse del pubblico a quello del Governo. Da qui attriti e pressioni che potrebbero agire probabilmente sui membri del Parlamento, affinchè influiscano sopra questo o quel ministro per ottenere il tale o tal' altro orario, questo o quel treno. I membri del Parlamento non possono mai spogliarsi totalmente della veste politica del loro partito, epperò ci sarebbero dei gravi pericoli che il Governo, con concessioni e favori, tendesse a crearsi degli aderenti. Questi inconvenienti non sorgerebbero così gravi quando l'esercizio governativo fosse transitorio.

Crede però bene che si facciano studi per coordinare meglio il servizio ferroviario. Riguardo alla teoria di fare dei grossi gruppi, dubita assai che essa possa portare al pericolo di investire le due o tre sole Società, che sorgerebbero, di troppa potenza: se i gruppi, invece, fossero molti, si cadrebbe nell'altro guaio della dannosa divisione di direzione, di orari incomodi, di troppi trasbordi, di aumento di spese generali, di gelosie, ecc. ecc. Desidererebbe dunque che le ferrovie fossero divise secondo le condizioni della popolazione, del commercio e del suolo, e che fossero distribuiti i pesi ed i vantaggi sulle diverse Società. Non crede molto opportuna la divisione orientale ed occidentale delle ferrovie, e la Commissione farà opera molto utile al paese se dall'esercizio governativo trarrà occasione di studi per un migliore coordinamento.

Dice che il confronto colle antiche ferrovie del Piemonte, il cui esercizio era in mano al Governo, non regge, perchè ivi il Direttore generale, che era uomo onestissimo e capace, poteva e faceva cose che se si facessero ora si correrebbe pericolo di irregolarità e di critiche. Narra l'esempio in cui quel Direttore, comm. Bona, dispose di una somma ingente introitata, adoperandola per lavori urgenti, senza chiedere il permesso al Governo, dal quale interpellato rispose che aveva adoperata quella somma per cose necessarie, e per far le quali, se fosse ricorso al Governo, non avrebbe avuto meno di un perditempo di sei mesi, con danno della ferrovia. Neanche il confronto colle Meridionali crede possa essere citato per sostenere la tesi d'accordare l'esercizio *per poco tempo* alle Società, perchè alle Meridionali era addossato anche un ingente lavoro di costruzioni.

Il suo concetto è che il Governo assuma l'esercizio per quel tempo necessario onde formarsi un concetto dei bisogni delle ferrovie e del pubblico servizio, quindi dar tempo al costituirsi di Società, alle quali si dovrebbero fare le concessioni per un periodo non minore di 40 o 50 anni, necessario all'ammortamento dell'ingente capitale da impiegare.

Esponde la sua opinione sul quesito 75 così concepito: A quali condizioni sono esercitate oggi le ferrovie secondarie e le affluenti? Quali ne sono i risultati rispetto tanto alle Società esercenti, come ai proprietari delle linee?

Crede la maggior parte delle linee secondarie in condizioni gravi, distinguendole in due classi; quelle di cui l'esercizio è imposto, per legge, ad un dato tasso, cioè del 50 0/0 del prodotto lordo, a Società private ed ora per l'Alta Italia al Governo, e le altre di cui l'esercizio è dibattuto per le condizioni tra le Società proprietarie e le esercenti, le quali importano la spesa dal 70 all'80 0/0 per l'esercizio; osservando come la condizione di quest'ultima classe sia veramente infelice per le Società proprietarie.

Narra un caso riguardante la ferrovia Monza-Calolzio, del cui Consiglio d'amministrazione egli fa parte, alla quale non si è mai voluto accordare il servizio cumulativo con danno e incomodo del pubblico; di più le si nega in quest'anno un quarto treno, accordato anche alla meno importante ferrovia Bergamo-Lecco. La ferrovia Monza-Calolzio rende 43,000 lire al chilometro, somma riguardevole per una ferrovia di quella categoria, e nei cinque mesi d'estate rende in media proporzionale 17,000 lire al kilom. Ora che si è raggiunta questa somma voluta dal Governo per accordare il quarto treno, pareva non dovesse essere negato, mentre fu concesso negli anni scorsi con minori prodotti.

Conclude col dire che anche per le ferrovie secondarie si dovrà venire al riscatto, perchè l'esercizio senza la proprietà della linea non va.

Laporta gli chiede se ritiene necessario il riscatto anche delle Meridionali.

Villa Pernice. Risponde che colla convenzione attuale si dovrà ricorrere al riscatto, che pone lo Stato in condizione di essere libero, togliendo la dannosa forma della scala mobile.

Risponde ad un'interrogazione dell'on. Ranco, che una modificazione dell'attuale convenzione colle Meridionali non crede possa combinarsi senza variare oltre al patto della scala mobile, molti altri patti del contratto, in parte dannosi alla Società, in parte al Governo. Crede valga meglio, in conclusione, il riscatto alla modificazione della convenzione.

Brambilla Pietro (amministratore delle ferrovie meridionali). Interrogato sul quesito 146, e in genere sull'opportunità dell'esercizio governativo e privato, dice che, per poter giudicare se le Società private abbiano o meno corrisposto al loro compito, bisognerebbe prima esaminare se le Società erano in condizioni normali, o se per circostanze indipendenti dalla loro volontà, e dovute in principal modo alle condizioni economiche dello Stato, non fossero invece state poste in posizione difficilissima, specialmente per gli avvenimenti successi dopo il loro riordinamento del 1865.

Osserva come il corso forzoso riesci fatale all'industria ferroviaria, la quale non potè rivalersi sul pubblico delle perdite forzate che la provvista delle materie prime che, si devono ritirare dall'estero in oro, loro imponeva.

Parla delle enormi tasse che andarono gravando le Società, e conclude col dire che tutti questi elementi di danno finirono coll'alterare sensibilmente

la base delle loro concessioni e le previsioni dei dei loro calcoli.

Fa notare come le screditate finanze dello Stato garante influirono sinistramente sul loro credito nel tempo in cui ne avevano maggior bisogno, rendendo costosa oltre ogni onesta previsione l'incetta di fondi sotto forma di Obbligazioni e Boni.

Dice che il Governo, invece di cercar di aiutare le Società nelle strettezze in cui la posizione loro finanziaria le aveva ridotte, non fece nulla per rendere queste meno pesanti. Anzi interpretò sempre rigorosamente in linea di diritto, e senza tener mai conto dell'equità i patti letterali del contratto, obbligando le Società a cause che per lo più furono più tardi perdute dal Governo, e a danni per ritardi ingiusti ed inutili nei pagamenti delle garanzie.

Quest'attitudine troppo severa del Governo prese un carattere spiccato di ostilità, quando principiò a farsi strada in Parlamento e fuori l'idea del riscatto generale delle linee. Anzichè assistere le Società che rappresentavano un grande interesse pubblico, riformando opportunamente nell'interesse reciproco e generale quelle condizioni che per avventura inceppavano la loro azione efficace e il loro sviluppo, le trattò da nemiche, e rese loro la vita sempre più dura; per cui le Società, quantunque a malincuore (perchè sapevano di non meritare persecuzioni e di avere elementi di vita utile), finirono col preferir di sottoscrivere alla loro morte, accettando anche il riscatto senza risurrezione.

La noncuranza del Governo per l'avvenire e per il credito delle Società non conobbe limiti, forse perchè le calcolava già sepolte, e nelle relazioni che accompagnavano i progetti di legge, non si peritò di dipingere come fallite, o quasi, anche quelle che non lo erano, giudicando in causa propria, prima ancora di sapere se il Parlamento avrebbe approvato la legge presentata.

E in fatti, una delle Società vive ancora, e per fortuna il suo credito seppe resistere intatto, malgrado attacchi così poco prudenti e poco opportuni.

Il signor Brambilla continua entrando in particolari, e citando fatti in appoggio alla sua esposizione, col dire che, dopo quanto ha narrato delle vicende delle Società, non sarebbe giustizia il voler ritenere, che quello che hanno fatto in circostanze così difficili e contrarie sia il *massimo* di cui fossero suscettibili. Ben altre prove hanno dato le Società della larghezza delle loro vedute, e del vantaggio che seppero portare agli interessi generali; e cita ad esempio i ribassi di tariffa introdotti dalle Meridionali, malgrado la renitenza del Governo, ribassi che profitarono al commercio e all'industria e molto anche al Governo stesso, il quale dall'accrescimento molto rapido dei prodotti, risparmiò molti milioni di garanzia. Ma quando la Società, che aveva spontaneamente ribassato le proprie tariffe chiese di ritoccarle con piccoli aumenti, per metterle in relazione colle accresciute spese di esercizio, che, in questi anni di caro dei combustibili e dei ferri e di aumentate mercedi, rendevano perdente l'industria, trovò ripulse decise, e ciò malgrado gli elogi ufficiali non sospetti che si ebbe per l'azione sua.

Egli crede che le Società, qualora poste in condizioni regolari e vitali così da offrire una giusta retribuzione dell'industria e del capitale impiegato nella medesima che stia in relazione ai rischi, possono corrispondere perfettamente anche da noi, come

in Francia e Inghilterra, a tutte le esigenze, con pericoli assai minori di quelli che presenta l'esercizio governativo.

Entra poscia a parlare di questo, e degli inconvenienti pubblici e burocratici che presenta, e ritiene che in un paese di recente formazione come il nostro, dove le Amministrazioni pubbliche hanno già per sè stesse bisogno di riforme, e non presentano una sicura fiducia di riuscita, sarebbe imprudente il voler creare una nuova amministrazione di tanta mole, che difficilmente si potrà rendere autonoma e indipendente, senza urtare colle leggi e coi regolamenti che ne intralcerrebbero l'azione.

Parla delle influenze politiche dei pericoli che si abusi delle tariffe in ajuto alle finanze in tempi di strettezze, e si dilunga in riflessioni in merito. — Narra dell'esercizio governativo dell'antico Piemonte, che non darebbe norma, perchè quell'esercizio era una vera dittatura del commendatore Bona, che, forte della sua incontestata autorità e onestà, disponeva a sua guisa senza badare a leggi e regolamenti, sicuro di essere assoluto dal Governo e dall'opinione pubblica. Senza quella libertà d'azione è certo che non avrebbe potuto continuare come ha fatto.

Dice che in teoria si può discutere all'infinito con argomenti validi sulla bontà dei due sistemi, ma che in pratica per le cose dette egli crede che nel nostro paese l'esercizio governativo farebbe ora cattiva prova, e si dichiara perciò deciso fautore dell'esercizio privato. — In linea politica, questo non diede mai nè da noi nè all'estero neppure l'ombra di illecite influenze, e in linea militare diede, tanto qui da noi nelle guerre nazionali come in Francia, splendidi esempi di poter rispondere a tutte le esigenze.

A questo proposito fa i più alti elogi del personale dell'Alta Italia, che in quelle difficili congiunture diede prova di grande abnegazione e patriottismo, e si rese benemerito del paese. Sarebbe una ingiuria egli dice, il credere che un personale ferroviario tutto nazionale, solo perchè appartenente a Società private, possa essere inferiore in patriottismo al personale governativo. Non si può ammettere dubbio in argomento.

In quanto alle opere che per scopi strategici il Governo potesse desiderar d'introdurre nelle ferrovie, nulla gli impedirebbe di eseguirle anche sotto il regime di private Società.

Richiesto se crede che, ristabilendo delle Società private su eque basi, non si rinnoverebbero gli urti e gli inconvenienti che si lamentarono per le preesistenti, egli risponde che, se saranno create con idee larghe, con forza vitale, senza il preconcetto di affogarle più tardi, potranno progredire e fiorire da noi come negli altri paesi retti con sistema rappresentativo al pari del nostro.

Interrogato quale sarebbe la divisione delle reti che preferirebbe, dice che, fra quelle ideate, propende per quella longitudinale fra due Società potenti, all'incirca come nel progetto Depretis, poichè tale divisione gli sembra la più appropriata alla configurazione geografica della nostra Penisola, e la più vantaggiosa per l'applicazione su vasta scala delle tariffe differenziali e internazionali colla possibilità di grandi percorrenze senza trasbordi, e senza cambiamento di materiale. La detta divisione rilega indipendentemente ciascuna rete alle città principali e alla capitale del regno, e assegna a

ciascuna Società un egual numero di sbocchi alpini; per cui una concorrenza feconda può stabilirsi fra le due Società senza nuocere ai loro rapporti. Crede affatto infondato il dubbio che non si possa dirigere efficacemente un esercizio a grandi distanze, e cita in prova del contrario l'esercizio delle Calabro-Sicule condotto da vari anni con lode dalle Meridionali che hanno sede a Firenze, colla direzione dell'esercizio in Ancona. E questa difficoltà, che d'altronde non sussiste, sarebbe doppia coll'esercizio del Governo, qualora esso riunisse le due reti in sua mano. Trova erroneo l'attuale raggruppamento delle reti, poichè la principale dispone di tutti gli sbocchi alpini, rendendo così le altre forzatamente sue tributarie per molti motivi, e vantaggiando la medesima principalmente delle tariffe differenziali internazionali.

Ritiene infine che un esperimento, che provi praticamente la prevalenza di un sistema sull'altro come ha sentito proporre da un altro interrogato, lasciando cioè l'esercizio governativo alla rete dell'Alta Italia, e affidando quello del Sud e parte del Centro alla Società delle Meridionali, non reggerebbe, poichè quest'ultima resterebbe forzatamente sacrificata, trovando nell'Autorità tutoria e in tutti gli organi governativi una parte interessata alla sua sconfitta dopo un'esistenza che sarebbe pur naturale conseguenza delle cose, amareggiata da inconvenienti e urti anche maggiori dei fin qui lamentati.

Seduta del 17 aprile,

Gariboldi rappresentante la ditta *Bellotti* negoziante d'armi legge una memoria sopra il quesito 88; — Quali sarebbero le tariffe suscettibili di aumenti o di diminuzioni, senza che ne venga danno al commercio, nè all'azienda ferroviaria?

Lagnasi della tariffa sulle cartucce, che dice esagerata e che produce un grave danno al commercio; aggiunge che nel trasporto delle cartucce non c'è pericolo. Accenna che è impossibile vendere le armi senza le relative cartucce. Ultimamente per l'invio di cartucce del valore di L. 46 in una cassa di armi la sua casa venne multata di L. 1319. Ciò è enorme.

Martuccelli (capo dell'Ufficio di riscontro della Corte dei conti). Spiega le incombenze del suo Ufficio, che consistono nel fare ciò che la Corte dei conti fa rispetto all'azienda dell'Amministrazione, cioè rivede i mandati d'uscita e d'entrata. Il personale del suo Ufficio è composto di 15 persone, oltre a lui, e tutti insieme devono riscontrare i conti di 25000 e più persone, al mese, le quali non hanno soltanto lo stipendio, ma gratificazioni, indennità, aumenti per trasferte, ecc.

Baravaglia Cesare negoziante di carboni, risponde al quesito 52 sulla consegna e riconsegna della merce, e narra come nelle spedizioni di carbone si trova quasi sempre un ammanco talvolta superiore al 2 per cento. Le ferrovie non si tengono obbligate all'indennizzo, dicendo che fino al 2 per cento c'è tolleranza commerciale, e perciò ne indennizzano solo la eccedenza. Innanzi tutto la tolleranza commerciale ha luogo tra i soli commercianti; poi nessun articolo della tariffa fa cenno di siffatta tolleranza. Col meschino guadagno che si fa sul carbone, la perdita del 2 per cento corrisponde alla perdita del

guadagno intiero, e talora anche a pura perdita del capitale. Una volta sopra 580 tonnellate ne verificai una perdita di 15; l'indennizzo datomi fu di L. 150.

Ma, si dice, il carbone perde coll'evaporazione, e col carico e scarico. Anzitutto mi pare impossibile una sì gran perdita, per esempio, da Milano a Cassano; e poi citerò un fatto. Come va che il carbone proveniente dalla Boemia in carri chiusi subisce una diminuzione insensibile, mentre quello che arriva in carri aperti subisce sempre una perdita del 2 e più per cento?

Vorrebbe pertanto che si adoperassero pel trasporto del carbone, vagoni chiusi od a sponde rialzate.

Ho da fare un altro e grave lamento.

La ferrovia non riconosce che la pesatura fatta nelle sue stazioni: chi garantisce che sia sempre giusta, esatta? Di più molte volte arriva la merce con questa clausola sul bollettino di spedizione; *Peso da verificarsi a destinazione*. Ciò è grave.

Botte, allievo ingegnere belga. Allo scopo di effettuare economie nel materiale mobile, propone una carrozza inventata e adottata nel Belgio. Questa carrozza è divisa in quattro scompartimenti. Nel primo c'è la macchina, nel secondo il bagaglio, nel terzo e quarto i viaggiatori. Consuma solo poca quantità di carbone per chilometro, porta 50 viaggiatori, 1000 chilogrammi di bagagli; ha una velocità ordinaria di 30 chilometri e costa solo 50 mila lire. Questa carrozza ha il vantaggio di evitare qualunque scossa, perchè tutto il movimento della macchina agisce sull'asse motore.

Dice che cogli attuali vagoni la sicurezza personale non è garantita; bisognerebbe adottare il modello dei vagoni americani col passaggio centrale da un vagone all'altro, in modo che tutti i vagoni non formino che una sola superficie. Vorrebbe che si adottasse il sistema di distribuzione di biglietti di ferrovia vigente nel Belgio, che dà buoni risultati; cioè, di impiantare uffici di distribuzione in vari punti delle grandi città per facilitare l'accesso ai viaggiatori.

Presenda Giuseppe (negoziante di carbone). Lamenta egli pure l'ammacco di carbone nei trasporti. La sua casa dice che farà venire in media 40 mila tonnellate, ma quando i carboni sono sbarcati sui vagoni, e questi si trasportano a destinazione, le sottrazioni sono abituali. Ricorse al capo del traffico, signor Ponzone, il quale si prestò con impegno per conoscere i truffatori, ma invano. I negozianti sono costretti a far venire i carboni dall'Inghilterra, anzichè provvedersi di lignite dal Napoletano sul quale potrebbero far buoni affari, perchè a far venire da Newcastle a Savona e Como il carbone inglese, costa assai meno di porto della lignite dal Napoletano o dalle valli del Bergamasco. Quale ex capo stazione espone poscia alcune sue idee sopra una semplificazione dei servizi.

Per effettuare economie vorrebbe che si soppressero gli ufficiali pagatori che sono una trentina, ai quali l'amministrazione dà circa 5000 lire l'anno. Gli ufficiali pagatori sono inutili; prima del 1865, erano i capistazione che facevano da ufficiali pagatori; perchè non lo potrebbero fare ancora? Vorrebbe inoltre soppresso l'Economato, perchè superfluo, e soppressi i commissariati governativi, perchè non possono controllare nulla efficacemente.

Lavison Pietro (capo dell'economato). Dichiarò

che l'economato venne creato per gli approvvigionamenti. L'economato, quindi, deve aver relazione con tutti gli Uffici e su un'estensione di circa 5500 chilometri. Il servizio, come è attualmente, ha un regolamento a sè per gli acquisti e dipende dal capo traffico e dal Direttore. L'economato non è che un grande magazzino; esso riceve le merci e le tiene in deposito per coloro che le richiedono a norma dei regolamenti. È un ramo del servizio importantissimo e di cui non si può fare a meno; esso deve attendere a tutto il mobiglio, agli stampati, agli attrezzi telegrafici, ecc., ecc. Gli acquisti vengono fatti dall'economato; ma i capi stazione non dipendono, nella contolleria dei generi loro abbisognevoli, dall'economato, sibbene dal loro capo diretto, che è il capo traffico. Il sistema degli assegni ai capi stazione, per le provviste, fece cattiva prova, perchè gli assegni sparivano, ed i generi difettavano; perciò venne tolto. Risponde a varie altre interrogazioni.

Galateo Antonio (capo dell'Ufficio legale del traffico per la divisione di Milano) interpellato dal Presidente sulle mansioni e sul funzionamento del suo Ufficio, prende occasione a parlare in genere sul contenzioso e specialmente su quello riferentesi all'esercizio.

Vi sono realmente nell'amministrazione dell'Alta Italia sei Uffici legali, e ciononostante si spendono presso a 150,000 lire all'anno per pagare specifiche di avvocati e di procuratori. Di questa spesa si potrebbe economizzare la massima parte, incaricando del patrocinio delle liti i legali addetti all'amministrazione, e adattando così alle ferrovie il sistema delle avvocature erariali.

Dimostra il suo asserto con copiosi dati statistici.

Osserva che, oltrechè ad economia ragguardevole (se si considera se non altro che sarebbe superiore a quella ottenuta con quell'aumento di tasse che diede luogo a tanti lamenti e reclami) il sistema di contenzioso proposto darebbe luogo ad ottimi risultati: 1° per l'esito delle cause, venendo esse così trattate con intelligenza giuridica non solo, ma anche con conoscenza delle intime ragioni del servizio ferroviario; 2° per la giurisprudenza che così si otterrebbe; 3° pel materiale che potrebbe predisporre per quella legislazione ferroviaria, che mentre è un fatto compiuto nel Belgio, in Germania e in Svizzera, non è in Italia che un fervido voto, caldeggiato da pochi giuristi; primo fra essi il valente prof. Nani di Torino, amico e già condiscipolo del Galateo.

Nella questione N. 66 l'avv. Galateo vede la sintesi appunto di questa grave questione della legislazione ferroviaria, che secondo lui, va studiata di conserva con la questione politica.

Nota lo strano fatto per cui mentre svolgevansi con maggior interesse in Italia i germi della vita ferroviaria, furono compilati un codice civile e un codice di commercio, che delle ferrovie si occupano come se non esistessero punto.

Vi sono i capitolati, ma i tribunali, spesso negano ad essi forza di legge, ritenendoli in urto col diritto comune; per cui una serie di malintesi.

Qualunque sia l'esercizio destinato alle ferrovie; invoca una dettagliata e chiara legislazione ferroviaria. In essa, pare all'avv. Galateo che starà la soluzione del problema che si agita in mezzo alle

reciproche esigenze del commercio e delle strade ferrate.

La base di questa legislazione dev' essere un criterio essenzialmente economico. Le responsabilità vanno ristrette od allargate secondo la possibilità economica di farlo.

Ricorda a tale riguardo la seduta dell'inchiesta industriale di Torino, in cui l'Amilhou, dopo aver risposto ai lagni delle varie industrie, raccomanda alla Commissione un'industria che fra le tante era stata dimenticata, l'industria ferroviaria.

Sulla questione numero 68 dice che testimone quotidiano della minuta, ma accanita lotta che si agita fra le ferrovie e gli spedizionieri, crede le pretese di questi infondate. Essi vogliono libera la loro concorrenza, ed hanno ragione, e nessun loro nega questo diritto, ma perchè alla loro volta vorrebbero negare alle ferrovie la libera concorrenza con essi?

Qui, dove si studia la questione economica ferroviaria, è necessario osservare come le ferrovie, allargando più che non fanno la loro concorrenza con gli spedizionieri, e semplificando i mezzi di consegna delle spedizioni, potrebbero notevolmente aumentare i loro introiti.

Ora, nello stato attuale delle provincie, gran parte di questo di più viene assorbito dal lucro degli spedizionieri.

Cita parecchi fatti che dimostrerebbero non sempre legale e lecita la concorrenza fatta dagli spedizionieri, per cui, *concorrenza si ma concorrenza onesta!*

Ritiene che i reclami e le insinuazioni che si presentarono dinanzi alla Commissione — le inesattezze a parte — si fondino sopra un equivoco legale. La legge sui lavori pubblici non proibisce già di fare convenzioni di preferenza con produttori o diretti creatori di un traffico, ma unicamente con gli spedizionieri; onde la disposizione di legge invocata si ritorce contro di essi.

Termina rispondendo alla questione num. 70 sul numero delle liti, che sono in media 500 all'anno, di cui 50 circa ai Tribunali superiori, per le quali sarebbe sufficiente un solo avvocato addetto al servizio ferroviario, e lamenta che in 15 anni dacchè si dibattono davanti ai Tribunali le poche questioni di massima, in cui consiste il nocciolo di un diritto ferroviario, non siasi ancora potuto stabilire una giurisprudenza costante.

Conchiude sollecitando una legislazione ferroviaria, ed una riforma economica, secondo le linee da lui tracciate del contenzioso delle strade ferrate.

Frigo (ispettore principale). Desidera parlare sulla convenzione Cirio, contro la quale, egli dice, vennero espresse siffatte accuse, che, se fossero anche soltanto vere in parte, darebbero un sinistro concetto dell'Amministrazione ferroviaria. Cotesta convenzione è stata presentata come una concessione di favori e di privilegi rilevanti, omettendosi ad arte tutti gli oneri che la convenzione stessa impone al sig. Cirio, il quale fa ingenti trasporti di uova, frutta e ortaggi. Egli, diversamente da quanto è stato asserito, paga 50 centesimi per vagoni e per chilometro pel trasporto di merci all'estero, e 40 per l'interno. Per le frutta, il prezzo della tariffa corrisponde a circa cent. 5 per chilometro e per tonnellata; e quello per gli ortaggi a 6 cent.; anzi avviene il caso per certi trasporti che il Cirio

paga più di cent. 8 e 1/2, cioè più della tariffa. In proposito può presentare un prospetto corredato di tutti i documenti, col quale si dimostra che, in un trasporto di 705 vagoni di merce, il Cirio pagò L. 63,000 e cioè il 50 0/10 corrispondente a 5 cent. per vagoni e per chilometro, e non 5, come fu asserito.

La tariffa dunque concessa al Cirio non è di 3 centesimi, ma di 5 e di 6, cosa che si dichiara pronto di provare all'evidenza. Aggiunge che le condizioni fatte al Cirio furono sempre offerte a tutti i commercianti cogli stessi patti; anzi, una Società che s'era costituita appunto per usufruire di quelle concessioni, dopo che fu informata minutamente della convenzione Cirio, si ritirò. Il sig. Camis, che fu detto un semplice prestanome, è un ingegnere di Verona, iscritto come negoziante a quella Camera di commercio; egli ha personalmente chiesto di annuire alla convenzione, l'ha firmata e per di più ha fatto il deposito prescritto, in garanzia, di L. 50 mila, che è tuttora giacente. È convinto che quando la Commissione andrà a Verona, il sig. Camis si presenterà innanzi ad essa per ismentire le accuse ed insinuazioni fatte contro di lui. Respinge formalmente l'accusa di spionaggio a carico del personale della Società, e che gli impiegati della stessa, subornati dal Cirio o da altri commercianti, svelassero ad essi le spedizioni di altri negozianti. Il Cirio ha numerosi agenti che lo informano minutamente su all'estero che all'interno delle cose spettanti al suo commercio; ma nessuno fece mai, e ciò dice ad onore degli impiegati ferroviari, uno spionaggio di questo genere, e sfida chiunque a darne le prove.

Fu detto anche che il Cirio godeva del beneficio di poter spedire della merce a grande velocità, pagando la tassa della piccola; ciò è assolutamente inesatto, perchè l'Amministrazione passata aveva emanata una circolare applicabile a tutti, e la presente l'ha confermata, colla quale si prescrive che i generi di ortaggi e uova dovessero essere spediti colla maggiore celerità possibile. Il Cirio spediva merce per 2000 vagoni, e la ditta Camis per 1000.

Il signor Frigo conclude la sua deposizione promettendo alla Commissione di mandarle, per iscritto, i dati riferentisi ai quesiti 88 e 90, che si riferiscono alle tariffe suscettibili di diminuzione, senza che ne venga danno al commercio od all'azienda ferroviaria, ed ai giusti criterii per determinare e classificare le tariffe.

Bellini Giovanni (ingegnere costruttore). Discorre sul quesito 155. (Quale sarebbe il migliore raggruppamento delle ferrovie italiane?) Crede che per ottenere questo migliore raggruppamento devasi, prima di tutto, guardare alla configurazione del suolo. Egli propenderebbe, quindi, a formare tre grandi gruppi di ferrovie, e cioè quello della Valle del Po, del versante Adriatico e del versante Tirreno. I vantaggi li riassumerebbe così: 1° si avrebbero pochissimi punti di contatto, che sarebbero soltanto sette; 2° si conserverebbe quasi intatto tutto quanto ha attinenza alle ferrovie, personale, attrezzi, archivi, ecc.; 3° si lascerebbe entro i confini d'una data rete il commercio locale. Si estende nel dimostrare quanto siano infondate le ragioni di coloro che sostennero essere dannoso e pericoloso il lasciare tutti i valichi Alpini in mano ad una sola Società.

Dicesi contrario all'esercizio governativo, non

perchè abbia timore di una massa grande di impiegati in mano del Governo, ma pel principio economico che il Governo non è buon industriale e che si deve ridurre al minimo la sua ingerenza negli affari non politici. Critica l'esperimento già fatto coll' esercizio governativo dell' Alta Italia. Avevamo, egli dice, nell' antica Società un' ottima amministrazione, la quale non poteva essere incolpata che di troppe formalità e minuta controlleria; il Governo quando le succedette si propose di innovare il meno possibile, perchè incerto dell' avvenire; ma creò un Consiglio di amministrazione che dirige e non amministra; di più, togliendo la Ragioneria dalla dipendenza della Direzione dell' esercizio, produsse l' inconveniente che il direttore responsabile dell' esecuzione dei lavori non ne tiene la contabilità.

Egli opina che le ferrovie sieno un' industria privata per ciò che riguarda l' economia dei trasporti, ed un servizio pubblico per quanto spetta gli orari e le tariffe.

Prende ad esaminare le convenzioni Depretis, che trova in massima corrispondenti a questa divisione, perchè lascerebbero alle compagnie private la parte industriale ed al governo la direzione degli orari e le tariffe; ne critica invece le disposizioni relative alle nuove costruzioni.

Conclude proponendo come soluzione più pratica la conservazione della Società delle Meridionali come concessionaria ed esercente della rete Adriatica, salvo alcune modificazioni nei suoi capitoli e la locazione a nuove società dell' esercizio delle due restanti reti ormai già in proprietà del governo.

Lavagna Giovanni (impiegato contabile presso il materiale fisso). Espone alcune idee sui quesiti 15, 16, 18 e altri, che trattano della direzione generale e direzione d' esercizio, dell' organizzazione e attribuzioni del servizio del materiale, dell' organizzazione e attribuzioni del servizio della manutenzione, ecc.

Vorrebbe che la Direzione generale tornasse alle attribuzioni di prima; per ciò egli stabilirebbe quattro magazzini: a Milano, Torino, Firenze, Verona, abolendo quelli d' Alessandria, San Pier d' Arena e Bologna. Afferma che così si potrebbe meglio eseguire la controlleria, e ne dà le ragioni, aggiungendo parecchie considerazioni sul materiale fisso e mobile per provare come due soli magazzini producano nel servizio parecchie confusioni.

Non ritiene cosa giusta il far pagare la tassa di ricchezza mobile dagli impiegati, e combatte le opinioni espresse in argomento innanzi alla Commissione da due consiglieri d' Amministrazione. Credevasi, egli aggiunge, quando si istituì il nuovo Consiglio d' amministrazione, che sarebbe venuta l' età dell' oro; eppure da nove mesi che è insediato, meno il togliimento di qualche abuso o favoritismo, nulla si è fatto rispetto alle promozioni. — Rispetto ai biglietti di favore per i parenti degli impiegati delle ferrovie, che erano a metà prezzo, ora vennero levati, e non si accorda ad essi che un biglietto *gratis* una volta all' anno. Da ciò ne proviene il fatto deplorabile che gli impiegati vedono assai di rado i loro parenti.

Per ultimo dicesi incaricato dalla stampa a far sentire il dispiacere dei giornalisti perchè non si dà più loro il biglietto *gratis* di libera percorrenza, misura che non crede giustificata.

Sangiorgi prega di essere udito di nuovo perchè ha qualche schiarimento da fornire rispetto alle cose

già dette sulla convenzione Cirio. Conferma le cose narrate in altra deposizione, ed assicura che i capi stazione hanno per circolare, l' ordine di procurare la spedizione della merce del signor Cirio entro il più breve tempo possibile: ed è pronto a dar le prove di tutte le sue asserzioni.

Il *Presidente* gli chiede se sarebbe disposto a fornire la prova che il signor Cirio trasporta anche della merce non sua, sotto il suo nome; ed il signor Sangiorgi confermando recisamente questo fatto si dichiara pronto a consegnargli i documenti di prova. — In Francia egli dice, quando si vuol fare una diminuzione di tariffa sui trasporti, si ha l' abitudine d' affiggerla al pubblico; vorrebbe che siffatto uso pigliasse radice anche da noi. Egli afferma che non ha fatto questione di questa o quella concessione, ma brama che ci sia imparzialità per tutti. Assicura di non essere mosso nelle sue rivelazioni da qualsiasi mira d' interesse, essendo egli ora fuori del commercio, nè rappresentando alcuno avente interesse. Ripete, confermandole, le facilitazioni e le preferenze accordate al signor Cirio, sulle quali presenterà alla Commissione una relazione scritta avvalorata da documenti.

Guscetti Federico (ingegnere in America). Dice che ha offerto al governo italiano del carbone americano che non fa fumo, nè ha odore, ma esso gli rispose che aveva un contratto ancora lungo coll' Inghilterra; però lo consigliava a farne esperimento a Genova presso la Società Rubattino; egli vi andò, ma tanto ivi, quanto alla Spezia non fu possibile provare questo carbone. Il suo scopo è di chiedere alla Commissione il perchè l' Alta Italia non adopera del carbone americano, mentre le Romane lo adoperano.

Gli viene risposto che queste sono cose private alle quali la Commissione non ha che fare.

Il *Presidente* dichiara che la Commissione pone fine alle sue sedute in Milano, e che le continuerà in Torino. Ringrazia quindi tutte le persone che volenterosamente si prestarono a fornirle informazioni e dati, e leva l' udienza.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 3 magg' o.

Quasi tutte le grandi questioni che tenevano tanto preoccupata l' Europa nell' anno scorso sono o risolte, o in via di risolvere, e nulla sembra che debba oggi nuovamente turbare la pace d' Europa. Con questo e con la grande abbondanza di capitali in cerca d' impiego, si spiega la tendenza al rialzo che si riscontra in tutti i grandi mercati finanziari. Resta è vero la questione egiziana, a cui essendo interessate varie potenze, potrebbe essere sorgente di nuovi dissidii, ma è opinione generale che anche questa sarà sistemata al pari delle questioni orientali piccole e grosse. Malgrado questa corrente pacifica che domina oggidì in tutti i gabinetti diplomatici, non mancano ogni tanto dei punti neri, che vengono a gettare qualche perturbazione nel campo degli speculatori. In questa settimana vi è stato il manifesto del generale Garibaldi, il quale al primo comparire non potè a meno

di eccitare qualche timore di sconvolgimenti interni, ma questa impressione fu passeggera, perchè nonostante il prestigio del generale, quel manifesto fu ovunque accolto con la massima indifferenza. E non poteva essere a meno, perchè si capi bene che sotto quelle frasi rettoriche di *sovranità nazionale*, di *giustizia sociale* si nascondevano altri propositi, che avrebbero potuto spingere alla rovina l'edificio costruito con tanti sacrifici di sangue e di danaro.

A Parigi la settimana cominciò piuttosto male, ed il ribasso che era andato accentuandosi anche nelle altre borse d'Europa, fece ancora dei nuovi progressi tanto nelle rendite che nei valori nazionali ed esteri. Martedì vi fu una non indifferente ripresa specialmente sulla rendita italiana, a motivo di un forte scoperto formatosi da vari giorni, in virtù del quale essa riguadagnava 30 cent. sui corsi del giorno precedente. Nei giorni successivi vi furono piccole alternative di rialzi e di ribassi, e non fu che ieri, che cessata la liquidazione in buone condizioni, il 5 0/0 da 113,60 ex-coupon risaliva a 113,92; il 3 0/0 da 79,15 a 79,50; il 3 0/0 ammortizzabile da 81,22 a 81,80 e la rendita italiana da 78,40 a 78,57 guadagnando così qualche piccola frazione sui corsi di chiusura dell'ottava precedente.

A Londra il mercato trascorse con molta incertezza, e a ciò contribuì oltre l'affare di Egitto, anche la forte opposizione che si fa al Ministero, e che si manifesta con le continue interpellanze che vengono presentate tanto alla Camera dei Comuni, che a quella dei lordi, interpellanze che fanno forse presentire non lontana una crisi ministeriale. I consolidati inglesi retrocedettero a 98 5/8; la rendita italiana si mantenne a 77 7/8, e la turca oscillò da 11 a 11 1/8.

A Vienna e a Berlino quasi tutti i valori chiudono con qualche vantaggio sui prezzi dell'ottava precedente.

In Italia se le transazioni non ebbero grande importanza specialmente per i valori bancari e industriali, le disposizioni peraltro dei mercati si mantennero generalmente buone, e la nostra rendita 5 0/0 proseguì ad essere il punto di mira non solo della speculazione, ma anche del risparmio. Nei giorni scorsi dal ministro delle finanze fu presentato un progetto di legge riguardante il pagamento trimestrale delle cedole, e se questo progetto verrà approvato dal Parlamento, i corsi non potranno a meno che avvantaggiarsene. L'unica cosa che pesa oggi sulla nostra rendita, è la voce corsa nei circoli finanziari, che per far fronte alle spese delle nuove costruzioni ferroviarie, s'intenda operare una nuova emissione per un miliardo.

Sulla nostra Borsa la rendita 5 0/0 esordiva a 86,32 1/2, oscillava nel corso della settimana da 86,10 a 86,25, e dopo essere risalita ieri sera a 86,45 fine mese.

Il 3 0/0 trascorse nominale a 51,20 e il prestito nazionale completo a 1420.

A Roma i prestiti cattolici ebbero discrete operazioni e prezzi sostenuti. Il Blount fu trat-

tato da 93,20 a 93,30; il Rothschild da 100,20 a 100,40 e i certificati del Tesoro da 94,40 a 94,50.

A Napoli la rendita turca fu negoziata da 12 a 12,15.

Le azioni della Banca Nazionale italiana si tennero da 2110 a 2120, e il Credito Mobiliare fu contrattato da 775 a 786.

A Roma la Banca Romana rimase nominale a 1185, e la Generale fu contrattata da 505 a 506.

Le azioni Tabacchi ebbero qualche affare da 875 a 877, e le relative obbligazioni nominali intorno a 566 50.

Nei valori ferroviari non si fece quasi nulla. Sulla nostra Borsa furono contrattate alcune partite di azioni meridionali intorno a 374 e a Milano le Alta Italia si pagarono 278,50; le azioni romane da 108 a 108,50 e le obbligazioni meridionali 267,50.

I Napoleoni oscillarono da 22,04 a 21,98; il Francia a vista da 109,65 a 109,45 e il Londra a 3 mesi da 27,48 a 27,46.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Quasi tutti i grandi centri di produzione impressionati dal prolungarsi della stagione cattiva aumentarono i prezzi del frumento, e lo stesso avvenne anche per i granturchi a motivo della ritardata seminazione. Sullo stato delle campagne ci mancano fin qui dei ragguagli precisi sui danni che possono avere recato ai seminati le piogge prolungate, e il tempo frigido e incostante; quello che possiamo asserire è, che le lagnanze sono generali specialmente nel centro e al Nord della Penisola, e che in questo momento le campagne sono tutt'altro che promettenti. Ma non bisogna perdersi di coraggio, e se il sole vorrà fare le cose a dovere, con un caldo intenso e continuo, vedremo nel maggio rimarginate molte piaghe, e le campagne sotto un aspetto ben diverso dall'attuale. I prezzi praticati durante l'ottava furono i seguenti:

A Firenze con leggiero aumento i grani gentili bianchi fecero da L. 24 5/3 a 25 5/5 all'ettol., i gentili rossi da L. 21 7/5 a 23 8/7; i misti L. 22 0/5 e il granturco da L. 11 7/0 a 12 4/0.

A Livorno i grani gentili toscani si venderono da L. 29 5/0 a 31 5/0 al quint.; i maremmani da L. 28 5/0 a 30, e i Bari da L. 30 a 32.

A Siena i prezzi fatti furono di L. 26 a 32 per i grani gentili teneri; di L. 14 a 18 per il granturco; di L. 17 a 20 per l'avena, e di L. 18 a 20 5/0 per le fave il tutto al quintale.

A Bologna vendite attive e prezzi sostenuti. I grani fini si spusero fino a L. 29 al quint.; i mercantili fecero da L. 27 a 27 5/0 e i granturchi da L. 16 5/0 fin verso 17.

A Ferrara molte operazioni e prezzi in aumento. I grani ferraresi si contrattarono da L. 27 a 28 al quintale; i Polesine da L. 25 5/0 a 26 2/5; e i granturchi da L. 16 2/6 a 16 5/0.

A Venezia tanto i grani, che le altre granaglie aumentarono di mezza lira al quintale.

A Verona mercato in vista di aumento per tutti i generi.

A Cremona con affari al solo consumo i grani fecero da L. 16 a 19 5/0 all'ettol.; il melicotto da L. 10 a 10 7/5; il riso da L. 29 a 38 al quintale secondo qualità, e il risone da L. 18 a 19.

A Milano con pochi centesimi di miglioramento i grani furono contrattati da L. 26 25 a 29 25 al quint.; i granturchi da L. 15 50 a 16 50, e il riso fuori dazio da L. 33 a 43 50.

A Vercelli mercato invariato per i risi che furono contrattati da L. 36 50 a 44 75 al sacco di 140 litri.

A Torino con leggiero aumento i grani fecero da L. 28 a 30 75 al quint.; i granturchi da L. 16 50 a 18 25 e il riso bianco fuori dazio da L. 37 a 42 50.

A Genova con affari abbastanza attivi i grani teneri Berdianski si contrattarono da L. 23 a 23 25 all'ettol. di 83 chil.; i Marianopoli da L. 21 75 a 22; i Polonia da L. 22 50 a 23, e i Nicolaieff da lire 21 75 a 22.

In Ancona si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa.

A Napoli sostegno. In Borsa le maggioriche delle Puglie consegna a B rletta si contrattarono a lire 19 74 all'etto. in contanti, e a L. 21 50 per i futuri, e a Bari i grai rossi fecero da L. 28 a 28, 50 al quintale e i bianchi da L. 29 50 a 30.

Sete. — I molti acquisti fatti nelle settimane precedenti, e l'incertezza sull'esito del prossimo raccolto serico produssero un certo rallentamento negli affari, che si estese a tutti gli articoli. Quanto ai prezzi, se si arrestarono nel rialzo rimasero per altro fermi sui limiti raggiunti.

A Milano nelle poche transazioni concluse, mantengono il primo posto le greggie belle e buone e quindi gli organzini nei titoli 16 a 20. I prezzi praticati furono di lire 67 per greggie di marza 14,15, di lire 63 a 64 per classiche 9 10, di lire 61 a 62 per dette di prima qualità, di lire 78 per organzini classici 16,18, di lire 74 a 71 per dette 18,20 di primo e secondo ordine, di lire 67 a 68 per trame a due capi 20,22 di primo ordine, di lire 69 a 70 per dette classiche 24,26 e di lire 70 a 72 per trame classiche 26,30.

A Torino alcuni prezzi eccezionali praticati per merce e lavoro speciale contribuirono a mantenere una certa fermezza su tutti gli articoli, ma le transazioni praticate furono generalmente scarse, essendo i compratori molto riservati in vista del prossimo raccolto.

A Brescia pochi affari stante le forti pretese dei venditori. I mezzani reali e vani si venderono da lire 42 a 45 al chilogrammo, i corpetti da lire 47 a 49 e i doppi greggi da lire 15 a 26.

A Lione pure gli acquisti non ebbero grande estensione in aspettativa del risultato del raccolto. Gli organzini italiani 20,22 di primo, secondo e terzo ordine furono contrattati da franchi 69 a 63 al chilogrammo, le trame idem di primo e secondo ordine, 20,22 da franchi 69 a 66 e le greggie idem di marza 12,16 da franchi 67 a 70.

I depositi sono sensibilmente ridotti non solo in Europa, ma Shanghai e soprattutto a Yokohama, ove si pretendono enormi aumenti di prezzo.

Cuoi e pellami. — A Genova sul mercato dei cuoi gli affari trascorsero in calma, quantunque i possessori fossero disposti a concedere nuove riduzioni. I Buenos Ayres di chil. 9,10 si venderono da lire 112 a 121 ogni cinquanta chilogrammi secondo merito, e i Gibilterra salamoisti a lire 45.

A Milano i vitelli greggi, eccettuati i più grossi, che sono fuori di stagione, sono sempre bene domandati. Anche le vacche sono in buona vista specialmente le fini e le leggieri. La qualità di mezza conceia sia indiana che inglese lasciano qual cosa a desiderare, specialmente dal lato forza e durata, e quindi non sono molto ricercate. I prezzi praticati durante l'ottava furono di lire 3 30 a 3 40 al chil. per il corame d'uso di chil. 6,8, di lire 3 35 a 3 45 per detto di 8,10; di lire 3 40 a 3 50 per detto di 10,14, di lire 3 60 a 3 80 per boudries di chil. 4,6, di lire 5 40 a 5 60 per vitelli greggi no-

strali di chil. 1,2, di lire 4 60 a 5 60 per detti di chil. 2,3 e di lire 4 20 a 4 60 per detti di chil. 3,4.

Bestiami. — Si vanno popolando i mercati d'ogni specie di bovini, e non si affaccia soltanto sui bovi da macello, ma anche sulle giovenche sopr'anno, e sugli allievi poppanti, che tutti tendono a salire di prezzo.

A Bologna i capi da macello di buona pinguedine, ma non eccezionali ottennero da L. 170 a 180 al quintale di carne, e i più andanti da L. 155 a 165.

A Brescia si fecero diverse operazioni con sensibile rialzo.

A Treviso i prezzi praticati a peso vivo furono di L. 87 al quintale per i bovi, e di L. 102 per i vitelli.

A Rovato il genere fu smerciato a prezzi vantaggiosissimi, e ciò si ritiene che possa durare ancora qualche tempo.

A Firenze i prezzi praticati al quintale di carne sdaziata furono di L. 138 a 210 per bovi, e vitelli, e di L. 90 a 135 per gli agnelli.

Vini. — Durante l'ottava scorsa fu osservato un certo risveglio su tutte le piazze del Piemonte, in specie a Torino ove le vendite furono molto abbondanti, e i prezzi alquanto sostenuti. I Barbera e i Grignolino si venderono da L. 44 a 54 all'ettolitro dazio consumo compreso, e i Treisa, e gli Uvaggio da L. 40 a 44.

A Milano continuano ricercati i vini toscani perchè più gustosi e leggieri, e vengono preferiti ai napoletani perchè troppo alcoolici ed eccitanti.

A Genova prezzi deboli sulle provenienze della Sicilia a motivo della minor ricerca e della concorrenza dei vini piemontesi. I Scoglietti fecero da lire 28 a 30 all'ettolitro sul ponte di sbarco; i Riposto da 21 a 22 e i Castellamare da L. 23 a 24.

In Toscana leggiero sostegno a motivo della pessima stagione.

A Livorno i vini del piano di Pisa si venderono da L. 11 a 13 per soma di 94 litri sul posto; i Lari da L. 20 a 25; gli Empoli da L. 20 a 23; i Samontana da L. 30 a 32; i Chianti da L. 38 a 40, e i Carmignano da L. 34 a 35.

A Firenze i rossi vecchi fecero da L. 54 84 a 65 82 all'ettolitro; i rossi dell'annata da L. 32 90 a 37 29, e i bianchi da L. 38 40 a 43 85 il tutto dazio consumo compreso.

A Napoli gli arrivi specialmente dalla Sicilia sono sempre abbondanti, ma gli affari lasciano molto a desiderare. I vini di Barletta si esitarono a D. 96 il carro spedito sulla ferrovia; i vini di Sicilia a D. 70 al carro spedito alla marina; i vini napoletani scelti suscettibili d'imbarco a D. 100 sopra luogo, e i buoni correnti da D. 30 a D. 45.

Petrolio. — All'origine i prezzi del greggio e del raffinato si mantengono invariati, e se vi fu qualche facilitazione, la si deve attribuire unicamente alla fiacchezza dei noli. Anche sui mercati europei nonostante la stagione del minor consumo i prezzi rimasero stazionari.

A Genova la settimana chiuse da franchi 27 a 27 50 al quintale schiavo di dazio tanto per le casse che per i barili, e al quintale sdaziato a lire 66 per i barili e da lire 61 50 a 62 per le casse. Per futura consegna una lira meno dei prezzi sovraaccennati. Nelle altre piazze della penisola si ebbe il prezzo massimo di lire 71 e il minimo di lire 69 al quintale sdaziato.

A Trieste si fece molta vendita di barili a fiorini 12 50 al quintale.

In Anversa i prezzi per maggio si aggirarono intorno a franchi 22 25 e cento chilogrammi al deposito, a Filadelfia e a Nuova York a cent. 8 7/8 al gallone.

Cotoni. — Continua la lotta fra rialzisti e ribassisti. Gli uni e gli altri affastellano numeri e sta-

tistiche e fanno confronti e deduzioni per dimostrare i primi che i cotonei rialzeranno, e gli altri che ri orneranno indietro. Attualmente hanno ragione i rialzisti a motivo di un certo risveglio manifatturiero a Manchester e in altri centri industriali, ed anche perchè in alcuni distretti cotonieri degli Stati Uniti o perchè mal pagati, ovvero per altre cause, emigrano in massa ove non si coltiva cotone. Si calcolano già questi emigranti a 3 milioni.

A Milano con affari agli indispensabili bisogni della filatura il Middling Orleans fu venduto da L. 87 a 88; l'Oomra e il Dhollersh da L. 72 a 74; il Bancavilla e il Castellamare da L. 79 a 81 il tutto ogni 50 chil.

A Genova mercato molto fermo tanto per i cotonei sodi, che per i manufatti.

A Catania i Biancavilla si venderono a L. 145, i Pechino e i Terranova a L. 140 al quintale.

A Trieste i prezzi praticati furono di fiorini 60 al quintale per il Cipro, e di fiorini 57 a 59 per gli Adena.

All' Havre il Luigiana buono ordinario fu quotato a fr. 72 50 i 50 chil.

A Liverpool il Middling Orleans shind den. 6 7/16; il Middling Upland a 6 3/8 e il Fair Oomra a 5 1/8, e a Nuova York il Middling Upland a cents. 11 5/8.

Olii d'oliva. — Generalmente invariati. A Porto Maurizio nella scorsa quindicina stante le limitatissime spedizioni all'estero i prezzi subirono qualche ribasso.

Gli olii nuovi che già si pagavano L. 115 al quintale ora non valgono che L. 110 ed anche L. 107 per le qualità scadenti; i lavati da L. 84 a 85 scesero a L. 82 e 80, e le aime da L. 97 a 94. I sopraffai vecchi si venderono a L. 180; i fini parliani a L. 165 a 170, e i mezzofai fecero da L. 150 a 155.

A Genova sostegno. Gli olii di Toscana mezzofai fecero da L. 103 a 135; i Sardegna mangiabili e mezzofai da L. 135 a 160, e i lavati da L. 72 a 92.

A Livorno i prezzi proseguirono fermi e con tendenza all'aumento. Gli olii di Toscana furono venduti da L. 135 a 155 al quintale; e i Bari da L. 115 a 130 per le prime e seconda qualità.

A Firenze i prezzi praticati furono di L. 92 per soma di libbre 180 per gli olii vecchi di prima qualità fatti a freddo; di L. 82 per i nuovi di prima qualità; di L. 77 per i detti di seconda e di L. 60 per i lavati lampanti.

In Arezzo i prezzi variarono da L. 100 a 110 all'otto lire fuori dazio.

A Trieste gli olii fini e sopraffai italiani uso tavola si contrattarono da fiorini 57 a 60 al quint.

AVV. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

EUGENIO BILLI *gerente responsabile*

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 5 del prossimo giugno a mezzogiorno, avrà luogo nella Sede della Società in Firenze, Via dei Renai 17, l'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti col seguente

Ordine del giorno:

- 1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
- 2° Bilancio consuntivo del 1878, preventivo del 1879 e deliberazioni relative;
- 3° Rinnovamento del Consiglio d'Amministrazione a termini dell'Art. 41 degli Statuti Sociali;

4° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due Supplenti.

Il Deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà essere fatto dal 21 al 25 maggio p. v.

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 del Regno d'Italia.

» ROMA, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

» 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, 29 Aprile 1879.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia N. 99, del 28 aprile, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

BIBLIOTECA DELLE SCIENZE LEGALI

(COLLEZIONE PELLAS)

OPERE PUBBLICATE

ANNOTAZIONI AL CODICE DI PROCEDURA CIVILE dell' avv. E. FOIS tratte dalle relazioni del ministro Vacca 25 giugno 1865, e del ministro Pisanelli al Senato nella tornata 26 novembre 1868, dalle decisioni delle Corti supreme, e dagli scrittori di diritto, corredate degli articoli relativi del Codice civile, di commercio, dell'ordinamento giudiziario e regolamento generale, di alcune altre leggi speciali, e degli articoli corrispondenti del Codice del 1859. — Tre volumi. R. pubblicato il 1° vol L. 10

CODICE CIVILE ITALIANO contenente la correlazione degli articoli fra loro, e con quelli degli altri Codici e delle Leggi vigenti; la corrispondenza coi singoli articoli del Codice abrogati, con una tavola finale comparativa di tutti gli articoli dei vari Codici. Compilazione dell'Avv. PROF. SAREDO. — Un volume di pagine 800 L. 10

COMMENTARI AL CODICE CIVILE ed Elementi dei medesimi dell'avv. PAOLO MARCHI. Vol. due L. 16 — L'autore sta lavorando al 3° volume.

CODICE PENALE PER L'ESERCIZIO DEL REGNO D'ITALIA (29 novembre 1869). Edizione contenente: La conferenza degli articoli del Codice fra loro, e fra quelli degli altri Codici e Leggi vigenti. — Il testo delle leggi e degli articoli del Codice penale comune che lo completano e a cui il Codice penale militare si riferisce. — La corrispondenza degli articoli del Codice con quelli del Codice militare del 1859 abrogato. — con un copiosissimo indice analitico. — Compilazione dell'avv. prof. G. SAREDO . . . L. 3 — **CODICE PENALE**, Ediz. tascabile . . . L. 2 50

CORSO DI DIRITTO COSTITUZIONALE, di LUIGI PALMA, prof. di Diritto Costituzionale nella Regia Università di Roma. — Tre volumi. E pubblicato il vol. 1° L. 6 — 2° » 8 — Il terzo vol. è in corso di stampa.

DIRITTO CAMBIARIO INTERNAZIONALE, del Cav. PIETRO ESPERSON, professore di Diritto Internazionale e Amministrativo nell'Università di Pavia. Un volume L. 2 50

DELLA RECIDIVA NEI REATI, lavoro stato premiato dal Consiglio Superiore di Pubblica Istruzione nel Concorso al posto di Perfezionamento negli Studi di Diritto Penale per l'anno 1870, dell'Avvocato prof. ANTONIO VISMARA, Membro dell'Accademia fisio-medico-statistica, ec. — Un volume L. 3 50

GIURISPRUDENZA TEATRALE Studj dell'Avv. PROSPERO ASCOLI. — Un volume in-8 L. 4

IL DIRITTO MARITTIMO DELLA GERMANIA SETTENTRIONALE comparato col Libro II del Codice di commercio del Regno d'Italia. — Studj per l'avv. G. E. RIDOLFI. — Un volume in-8 di pag. Cxxx-272 L. 5 — contenente:

- I, il Libro V. del Codice di Commercio generale germanico per la prima volta tradotto in italiano;
- II, le Condizioni generali per le assicurazioni marittime pubblicate dalla Camera di Commercio di Amburgo;
- III, un copioso indice analitico delle materie contenute nel Libro V. del Codice germanico colla terminologia del diritto marittimo italiano tedesco.

ISTRUZIONI DI DIRITTO ROMANO COMPARATO AL DIRITTO CIVILE PATRIO, dell'Avv. FILIPPO SERAFINI, Professore nella R. Università di Pisa. Seconda edizione — Vol. 2 L. 8 —

ISTITUZIONI DI PROCEDURA CIVILE. — Preceduta dall'Esposizione dell'Ordinamento giudiziario italiano, dell'Avv. GIUSEPPE SAREDO, Prof. di Legge nell'Università di Roma. Due volumi di 700 pag. L. 20 —

LA LETTERA DI CAMBIO per l'avvocato LERCOLE VIDARI, Prof. di Diritto Commerciale nella R. Università di Pavia. — Un volume di pag. 700 L. 10 —

LEZIONI DI AMMINISTRAZIONE COMUNALE dettate dal cav. L. TORRIGIANI, Notaro regio e Segretario del Comune di Bagno a Ripoli in Provincia di Firenze, per comodo dei sindaci, segretari ed impiegati comunali e più specialmente degli abilitandi all'ufficio di segretario comunale sul programma ufficiale per l'esame scritto e orale contenuto nelle istruzioni del regio ministero degli interni del 12 marzo 1870. E pubblicato il primo volume . . . L. 8 — E in corso di stampa il 2° volume.

PENSIERI SUL PROGETTO DI CODICE PENALE ITALIANO DEL 1874 del professore FRANC. CARRARA. Senatore del Regno, ediz. riveduta e ampliata dall'autore, vol. unico L. 3 —

SAGGIO DELLA STORIA DEL DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO di GIUS. SAREDO Vol. unico L. 2 —

TRATTATO DI DIRITTO INTERNAZIONALE MODERNO, cui formano appendice le Istruzioni degli Stati Uniti d'America ai loro eserciti in tempo di guerra, tradotte per la prima volta dall'Avv. GIUSEPPE SANDONA, prof. di diritto Internazionale nella R. Università di Siena. — Volumi 2 di pagine 826 L. 10 —

TRATTATO DELLE LEGGI, dei loro conflitti di tempo e di luogo, della loro interpretazione e applicazione. — Commentario teorico-pratico del Titolo preliminare del Codice Civile e delle Leggi transitorie per l'attuazione dei Codici vigenti, per l'Avvocato GIUS. SAREDO Prof. di Legge nella R. Università di Roma. Vol. I di pagine 548 L. 8 — L'Autore sta preparando il II Volume.

Traduzioni

PRINCIPJ DEL DIRITTO DI PROPRIETÀ REALE di JOSHUA WILLIAMS, di Lincoln's Inn avv. di S. M., prima traduzione con note, (dalla 9ª edizione inglese 1871) degli avvocati G. FRANCO e G. CANEGALLO. — Un volume in-8 di pag. 400 L. 9 —

OPERE VARIE PUBBLICATE

CATALOGO POLIGLOTO DELLE PIANTE compilato dalla Contes a di S. GIORGIO nata HARLEY D'OXFORD. Un vol in-8 L. 15 —

FIRENZE IN TASCA. Guida illustrativa e descrittiva della città e dei suoi contorni. Un elegante volume in-16. con tavole litografiche 4ª edizione L. 1 50

GRAMMATICA ARABA VULGARE del prof. GIUS. SAREDO. Un vol. in-8 L. 8 —

LEZIONI DI ARITMETICA, ALGEBRA GEOMETRIA E TRIGONOMETRIA compilata secondo i Programmi ministeriali per le scuole speciali e per l'ammissione alla scuola superiore di Guerra dal prof. ARMANDO GUARNIERI. Un vol. in-8. di 600 pag. con 11 tavole litografiche L. 10 —

N. B. — Le dette lezioni si vendono anche separatamente, cioè:

LEZIONI DI ARITMETICA. — Un volume in-8 L. 2 —

LEZIONI DI GEOMETRIA. — Un volume in-8. con tavole L. 5 —

LEZIONI DI ALGEBRA E TRIGONOMETRIA. 1 vol. in-8. con tavola L. 3 —

RICERCHE INTORNO A LEONARDO DA VINCI per GUSTAVO UZIELLI. — Un volume in-8 di pag. 200. stampato su carta a mano in sole 200 copie L. 10 —

SCRITTI PER LE GIOVINETTE della Contessa LEONTINA FANTONI. — L'AMICIZIA Un bel vol. in-16. leg. alla bodoniana . . . L. 2 —

STORIA DELLA RIVOLUZIONE DI ROMA E DELLA RESTAURAZIONE DEL GOVERNO PONTIFICIO dal 1 giugno 1846 al 15 luglio 1849 del Comm. GIUSEPPE SPADA. — Prezzo dei 2 vol L. 13 —

VITE DI ARTISTI CELEBRI scritte ad ammaestramento del popolo da O. BRUNI — Luca della Robbia, Fra Filippo Lippi; Andrea del Castagno; Polidoro da Caravaggio e Maturino da Firenze, B. Cellini; M. Buonarroti; Gio. Batta Lulli; Salv. Rosa; Leonardo da Vinci, Niccolò Grossi detto il Caparra; Gio. Flaxman; Raffaello Sanzio da Urbino; Giosta Wedgwood; Niccolò Poussin; Gio. Batta Pergolesi; Bernardo Palissy; Gio. Paisiello; Riccardo Armstrong; N. A. Zingarelli; Francesco di Quenoy; Antonio Canova. — Un volume in-16 L. 2 —

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