

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VI — Vol. X

Domenica 18 Maggio 1879

N. 263

LA RIFORMA DEI DAZII DI CONSUMO

Nella tornata della Camera del 28 marzo decorso l'on. Ministro delle finanze di concerto con l'on. Presidente del Consiglio dei Ministri presentava un nuovo progetto di legge per la riforma dei dazii di consumo.

Una tal riforma era stata più volte reclamata dal Parlamento non che dai Comuni più grandi per i quali il dazio di consumo è la principalissima delle entrate. La Camera, inclinando a teorie un po' troppo astratte e preoccupandosi troppo parzialmente dei grandi Comuni a scapito di quelli più piccoli, aveva veduto in cotesta riforma la occasione propizia per attuare il concetto teorico della separazione del Demanio tassabile dello Stato da quello dei Comuni, e rammentiamo l'ordine del giorno votato nel dì 8 luglio 1870 mentre discutevasi la famosa legge pei provvedimenti finanziari con cui si invitava il Governo a studiare e presentare un progetto di legge in cotesto senso rilasciandosi cioè a beneficio esclusivo dei Comuni il dazio consumo e togliendo loro la facoltà di sovrapporre sui tributi erariali. Ma cotesto concetto portato nel campo della pratica fu ben presto riconosciuto inattuabile stante la immensa varietà che si riscontra nelle condizioni economiche dei nostri Comuni; e lo stesso progetto presentato dall'on. Minghetti nel gennajo del 1873 per una simile riforma, benchè assai più radicale di quello di cui oggi ci occupiamo, ne trascurava l'applicazione. Difatti a dimostrare l'assoluta inapplicabilità di simili idee basta avvertire, come opportunamente avverte la Relazione ministeriale, che con cotesto cambio si farebbero guadagnare ai 69 Comuni capoluoghi di provincia 37 milioni di lire mentre gli altri 8216 Comuni scapiterebbero oltre 39 milioni con irreparabile rovina delle loro finanze.

Però l'on. Minghetti compilando il progetto sopra rammentato accettava il principio di una assoluta separazione dei dazii governativi di consumo da quelli comunali, ricercando pure di ottenere con la progettata riforma un rilevante aiuto per le finanze locali, e quindi abbandonava ai Comuni tutti i dazii oggi governativi riserbando allo Stato la sola tassa sulle bevande; ma riformava cotesta tassa governativa aggiungendo al dazio d'entrata nei Comuni chiusi ed a quello di rivendita nei Comuni aperti una tassa di circolazione modellata sugli ordinamenti oggi vigenti in Francia, dalle quali innovazioni si riprometteva, oltre al vantaggio dei Comuni un'entrata per l'Esercizio superiore ai 410 milioni.

Il progetto attuale non spinge tant'oltre la riforma dei dazii di consumo. L'Autore del progetto non ha in cotesta tassa sulle bevande quella fede che ci

poneva l'on. Minghetti, e dimostra con argomenti assai convincenti che in Italia porterebbe risultati assai differenti da quelli che si verificano in Francia stante la immensa differenza delle produzioni enologiche. Osserva poi giustamente che, ridotto il dazio governativo alle sole bevande, la finanza dello Stato soffrirebbe da un anno all'altro troppo forti sbilanci esponendola all'alea dei raccolti buoni e cattivi, il quale inconveniente si verifica assai meno in Francia dove il consumo ha luogo per una parte considerevole sui vini vecchi, il che non accade in Italia per mancanza di depositi e per vizio di fabbricazione.

Scartati così cotesti concetti troppo radicali il nuovo progetto si restringe in più modeste proporzioni. Precipuo scopo della riforma è evidentemente quello di attingere dal dazio consumo nuove risorse per i Comuni ed in ispecie per quelli più grossi; non manca però il progetto di rilevare tutti gli inconvenienti che possono rimproverarsi all'attuale nostro ordinamento di cotesto dazio cercando di attenuarli quando non riesca a toglierli assolutamente di mezzo.

Lamenta giustamente l'Autore del progetto quella sperequazione dei dazii di consumo che per le leggi oggi in vigore si verifica da luogo a luogo, non tanto per opera delle Amministrazioni locali quanto per la varietà delle tariffe governative. Che gli abitanti delle grandi città paghino in complesso dazii maggiori di quelli che si riscuotono nelle campagne è giusto di fronte alla maggiore somma di comodità delle quali essi godono; ma quel di più dovrebbe essere tutto a vantaggio della finanza locale non dell'Esercizio, il quale dovrebbe per suo conto tassare in modo uniforme ogni località ed ogni persona come segue per tutti gli altri dazii diretti o indiretti. È deplorabile che il dazio gravi sui generi di prima necessità come ad esempio, sulle farine e sul pane, e quindi la convenienza di sgravarli finchè è possibile, rivalendosi sui generi che sono di uso delle classi meno povere. Non può tollerarsi che per alcuni Comuni il dazio di consumo si converta in strumento di protezione per le industrie locali, e che, per mancanza di precise disposizioni di legge, si tassino generi che non sono di immediato consumo ma che servono come materie prime per le industrie creandosi così ostacoli artificiali all'incremento di queste. Altro inconveniente cui conviene riparare finchè si può è la enorme differenza da luogo a luogo nei dazii comunali di consumo per mezzo della soverchia latitudine del limite massimo che è oggi stabilito nel 20 per cento del valore per quasi tutti i generi daziabili. Spesso si è lamentato nei Comuni aperti che il dazio consumo sui vini sia quasi esclusivamente a carico dei poveri, sottraendosi a cotesto

peso tutti coloro che possono fare acquisto di vino in quantità eccedente i 25 litri, e che anche per le quantità inferiori a cotesto basso limite si eluda agevolmente la legge per l'accordo fra venditori e compratori. E, per ciò che riguarda l'esazione dei dazii, è pure da togliersi di mezzo l'inconveniente della molteplicità degli uffici daziari, contandosi in molti luoghi non solo due ufficii diversi per i dazii governativi e per quelli comunali, ma anche appaltatori ed ufficii differenti per ogni singolo dazio locale.

Cotesti ed altri inconvenienti di minor conto vengono chiaramente rilevati nella relazione che accompagna il progetto di riforma, e non si può non rimanere colpiti dalla giustizia dei concetti che in essa si svolgono, e dal buon senso veramente pratico che la informa. Disgraziatamente però non siamo ancora giunti in Italia a quel fortunato e desiderato giorno in cui si potrà studiare il riordinamento del nostro sistema tributario senza la pressione della necessità della pubblica finanza. Per ora almeno qualunque riforma tributaria è sempre subordinata alla condizione *sine qua non* che non debba diminuirsi neppure di una lira il reddito governativo e che anzi debbano cercarsi maggiori risorse per l'Erario, minacciato dalla determinata abolizione del macinato. Coteste condizioni fatali impediscono naturalmente che vengano completamente applicati i giusti concetti enunciati dall'on. Ministro, e che il miglioramento delle finanze dei Comuni possa ottenersi senza nuovi aggravii dei contribuenti.

Premessa così la esposizione dei concetti che han guidato l'on. Ministro nello studio della riforma di cui ci occupiamo, ecco in brevi parole quali sono le disposizioni principali che si contengono in questo progetto di legge. — Il dazio governativo si limiterebbe al vino ed aceto, agli spiriti ed alle carni; tutti gli altri generi sarebbero tassabili ad esclusivo vantaggio dei Comuni ai quali si conserverebbe sempre il diritto di sovrapporre fino al 50 per cento sui dazii governativi, eccettuati gli spiriti che sarebbero daziati per conto esclusivo del Governo ed eccettuati pure i generi coloniali e gli zuccheri i quali sarebbero esenti da ogni dazio di consumo, come quelli che sono già gravati abbastanza dai dazi di dogana e di fabbricazione. Anche le farine ed il pane potrebbero tassarsi in prò dei Comuni, ma nel limite oggi segnato per il dazio governativo salvo per quei Comuni, dove il dazio è oggi maggiore, la facoltà di conservarlo temporariamente tal quale è, previa autorizzazione sovrana. I generi tassabili per conto dei Comuni sarebbero specificatamente indicati dalla legge, come pure per legge verrebbe indicato in cifre assolute il maximum del dazio comunale. — I Comuni si dividerebbero agli effetti del dazio non più in quattro classi ma in tre sole; in prima classe starebbero i Comuni capoluoghi di Provincia con popolazione agglomerata di oltre 25 mila abitanti, nella seconda quelli con popolazione agglomerata dai 10 mila ai 25 mila, nella terza tutti gli altri. Quelli con popolazione agglomerata superiore ai 6 mila abitanti sarebbero considerati come chiusi, tutti gli altri sarebbero aperti; però il Governo avrebbe facoltà di dichiarare aperti anche i Comuni con popolazione accentrata di più che 6 mila abitanti quando non ravvisasse conveniente riscuotere i dazi all'introduzione dei generi daziati, come anche di dichiarare chiusi quelli che sebbene con popola-

zione inferiore lo sieno attualmente, o facciano domanda per divenirto. — Il dazio governativo sui vini sarebbe aumentato di cent. 50 all'ettolitro nei Comuni che sono e resterebbero di prima classe; di lire 1 per quelli che sono e resterebbero di seconda classe; di lire 2 per quelli che dalla terza passerebbero alla seconda classe; di lire 1 per quelli che sono e resterebbero di terza classe; e infine di lire 1,50 per tutti gli altri che dalla quarta passerebbero alla terza classe che sarebbe l'ultima. — Il dazio su gli spiriti verrebbe aumentato e stabilito nella misura uniforme di lire 20 all'ettolitro per tutti i Comuni esonerandolo però da sovrassesse comunali. Il dazio delle carni resterebbe presso a poco com'è, salvo un lieve aumento sulle carni ovine, e salvo il maggior aggravio che verrebbe agli attuali Comuni di quarta classe per il loro passaggio in terza classe. Però si abolirebbe la esenzione oggi accordata alla macellazione dei porchetti da latte, e si parificherebbe agli effetti della tassa la macellazione privata dei suini a quella fatta per scopo di vendita. Si toglierebbe inoltre di mezzo la esenzione oggi concessa alle società cooperative sui generi che vendono o distribuiscono fra i soci; ed infine si dichiarerebbe che è soggetta a dazio nei Comuni aperti, come vendita al minuto, quella inferiore ad un ettolitro di vino, considerandosi come vendita il semplice trasporto dei vini dai luoghi ordinarii di deposito, in quantità non inferiore a quella indicata. — Per quanto poi si attiene alla esazione del dazio si ordinerebbe che in un Comune non abbia ad esservi più di un ufficio daziario, il quale sarebbe comunale quando il Comune si abbonasse per il dazio governativo, e nel caso contrario sarebbe governativo sebbene incaricato anche della esazione dei dazii locali.

Con tali misure mentre si attenuerebbero gli inconvenienti lamentati si gioverebbe alle finanze dei Comuni, e si darebbe allo Stato un compenso adeguato al sacrificio che a lui verrebbe per la cessione ai Comuni di alcuni dazii oggi governativi.

La relazione ministeriale espone quali sarebbero gli effetti presunti di questa nuova legge, e calcola i vantaggi e danni che ne verrebbero allo Stato ed ai Comuni. — I dazi oggi governativi che verrebbero ceduti ai Comuni si calcolano a circa 24 milioni di lire, ma sia per l'aumento di tariffa, sia per passaggio di alcuni Comuni in classi più elevate, sia per l'elevazione del minimum della quantità di vino che può vendersi nei Comuni aperti senza pagamento di dazio, il prodotto totale lordo dei dazii erariali si manterrebbe presso a poco lo stesso. Però il Ministro avverte che, migliorandosi di tanto le condizioni dei Comuni, lo Stato potrebbe essere un po' più rigoroso nel fissare i nuovi canoni di abbonamento del dazio, e da cotesto rincaro spererebbe per l'erario un guadagno di circa sei milioni. — Avvertiamo che la relazione ministeriale non ci parla degli effetti dell'articolo 12 del progetto di cui ci occupiamo, nel quale articolo si dice che si aumenta di 4 lire al quintale il dazio doganale per gli zuccheri greggi, e di 5 lire peggli zuccheri raffinati, come pure si aumenta di 5 lire quello del caffè, talchè anche per questo lato il guadagno dello Stato si aumenterebbe di qualche milione di lire.

Riguardo poi ai Comuni gli effetti della riforma sarebbero assai differenti secondo che si tratta di Comuni grandi o di Comuni piccoli e secondo che

essi cambiano o no di classe. — Il progetto è inteso principalmente a giovare ai Comuni più grandi, non solo perchè hanno maggiori bisogni quanto perchè furono più duramente colpiti dall'abolizione delle sovrimposte locali sulla tassa di ricchezza mobile. Cotesto giovamento non potendo avverarsi a danno dell'erario, il quale non è in condizioni da sopportare effettive diminuzioni di reddito, si verifica a danno delle popolazioni dei Comuni inferiori, le quali in effetto sono quelle che dovrebbero ripagare all'erario quanto esso cede a vantaggio dei grandi Comuni. Tutto calcolato, lo Stato verrebbe a scapitare in complesso nei 550 Comuni che oggi sono chiusi la somma di L. 11,005,000, ma riguadagnerebbe quasi altrettanto negli altri 7920 Comuni aperti per i quali il contingente totale del dazio governativo di consumo salirebbe da 17 a 28 milioni ossia del 60 per cento.

Senza entrare in minuti dettagli avvertiremo che i Comuni maggiormente favoriti con questo progetto sarebbero gli attuali 15 Comuni chiusi di prima classe, cioè per quelli con popolazione agglomerata superiore ai 50 mila abitanti, i quali in complesso, senza maggiore aggravio delle rispettive popolazioni, risentirebbero un vantaggio di 6,750,000 lire che potrebbero aumentare fino a 14,979,000 lire se i Municipi rispettivi volessero applicare integralmente la nuova tariffa. — Per gli altri Comuni gli effetti dell'adozione di questo progetto sarebbero assai differenti stante l'aumento vistoso delle tariffe governative per quelli che secondo la progettata classificazione passano ad altra classe la più elevata, quale aumento obbligherebbe i rispettivi Municipi a ribassare le addizionali per non aggravare troppo la mano sui contribuenti. Senza entrare in minuti dettagli avvertiamo a cotesto, perchè ci pare, che tale differenza di trattamento che si verifica, senza parlare degli altri, fra gli stessi Comuni capiluoghi di provincia sia forse, a nostro parere, il difetto che può rimproverarsi a questo progetto di legge; difetto però che potrebbe agevolmente togliersi di mezzo modificando le tariffe con miglior proporzione.

ANCORA SULL'ANNULLAMENTO DELLE OBBLIGAZIONI ECCLESIASTICHE

Le osservazioni che facevamo nel precedente numero riguardo al progetto di legge per l'annullamento delle Obbligazioni ecclesiastiche 1870, qualunque improntate di eccessiva imparzialità, hanno trovato una vivace opposizione nelle colonne del *Popolo Romano*.

Con uno zelo, degno di migliore fortuna, il nostro onorevole confratello tenta, non diremo di confutare, ma di girare le nostre critiche, relative all'art. 4 del progetto. — E mentre la Relazione ministeriale si manteneva cautamente laconica su questa parte della legge, il *Popolo Romano* si lancia a capo fitto in un laberinto di cifre e di calcoli, si affatica a sottrarre, a dividere, a stabilire sudate proporzioni, per provare.... che il rispetto agli impegni presi, e la fede de' contratti, sono questioni che si possono risolvere con molta disinvoltura, mediante una regola del tre.

Giovandosi di una delle più invecchiate arti di polemica, il nostro onorevole confratello cerca spostare i termini del problema. — Là, dove noi ave-

vamo sollevato un quesito di diritto, egli insinua una disquisizione da computista: sembra ammettere che il Governo abbia qualche vago obbligo morale, non si comprende esattamente, se per estinguere o per togliere di circolazione le Obbligazioni alienate; ma in compenso si affretta di dimenticare i veri e legali impegni, che il Governo medesimo si è addossato. — Il *Popolo Romano* classifica i portatori di Obbligazioni ecclesiastiche in varie categorie, quasi che si abbia diritto di esigere da loro la esibizione degli atti di questo stato civile di nuovo genere: accumula deduzioni, imposta conti di profitti e perdite, e conclude in tuono trionfale, che siccome per nessuno avvi danno emergente, così nessuno ha motivo di lamentarsi.

Ristabiliamo la discussione ne' limiti da' quali si cerca invano di farla uscire, e che sono di evidenza assiomatica, per chiunque esamini spassionatamente le leggi regolatrici della materia.

Noi non crediamo, almeno fino a che non ci sarà dimostrato il contrario, che durante l'esecuzione di un contratto, una delle parti abbia diritto di pretendere la rescissione, o di modificarne i termini, sotto il comodo pretesto, più o meno giustificato, che da questi cambiamenti, il contraente non soffrirà una perdita liquida. — Noi non crediamo si possa imporgli di rinunciare ai lucri reali o illusori, annessi al patto contrattuale, sforzandosi semplicemente di provargli che essi non si convertiranno in danni emergenti. — Noi non crediamo infine, che nel caso attuale lo Stato possa, novello Cartesio, assorbirsi nella contemplazione di un fatto psicologico interno; domandare a sè stesso quali furono le sue intime intenzioni nel formulare una legge; sofisticare sulle medesime; e tranquillizzati i propri scrupoli, sospendere gli effetti degli impegni stipulati, perchè essi non corrisposero pienamente alle aspettative.

Si noti però che tutta questa casuistica di intenzioni discorda completamente dalla verità delle cose. — Infatti nella Relazione ministeriale sul progetto di legge, che, modificato dalla Camera, divenne poi la legge 11 agosto 1870, l'on. Sella, preoccupandosi della vendita delle nuove Obbligazioni, si compiacceva nella previsione che esse sarebbero ricercate non solo dai compratori di beni, ma anche dai *capitali d'impiego*, fenomeno che a parer suo si sarebbe anche meglio spiegato, quando la Rendita si fosse avvicinata al corso di 85.

E nello stesso ordine di idee, ben differente dalle odierne vedute, sembra fosse l'on. Depretis, quando il 27 marzo 1877 presentava il progetto di legge per la conversione e alienazione dei beni delle parrocchie, combinandole con una emissione di Obbligazioni 5010, del tutto simili alle Ecclesiastiche, e destinate a servire di sostrato ad una operazione finanziaria per la soppressione del corso forzoso.

Ora venendo al concreto noi chiediamo al *Popolo Romano*:

È vero, o no, che la legge 15 agosto 1867 da cui trassero origine le prime Obbligazioni, ecclesiastiche; la legge 1870 con cui si crearono le nuove Obbligazioni, in sostituzione di quella parte delle vecchie non ancora emessa, affermavano, e il testo dei titoli ribadiva « che esse sarebbero accettate al *valore nominale*, in conto di prezzo, sull'acquisto dei beni da venderli, in esecuzione delle due leggi sopracitate? »

È vero o no, che salve le eccezioni specificate

nella legge 19 giugno 1875, per la città di Roma, la intera massa dei beni, cosiddetti ecclesiastici, cui si aggiunsero in ordine alla legge 29 giugno stesso anno, i beni ademprivili di Sardegna, è pagabile, senza alcuna riserva, o distinzione, coi suindicati valori, identificati a tale oggetto a' biglietti legali, nel rapporto di 100 per 100? — E che fra beni vendibili, ed Obbligazioni ecclesiastiche, esiste questa positiva solidarietà, che fino a quando vi sarà un prezzo d'aggiudicazione di cento lire da pagare, una Obbligazione di cento lire dovrà bastare al pagamento?

E vero o no, che sino al 15 aprile scorso, lo Stato vendè, per mezzo della Banca, queste Obbligazioni, a sportello aperto, al primo venuto, senza sottoporre gli acquirenti a quella inchiesta sociale, morale ed economica, cui si tenterebbe oggi ad assoggettarli?

Di fronte a questi dilemmi ci sembra perdano valore i discutibili criteri di beneficio o di scapito, i sottili aggruppamenti di cifre, co' quali si cerca eludere la questione. — Noi non seguiremo il *Popolo Romano* ne' suoi calcoli statistici: però ci permetteremo anche su questo campo una brevissima escursione.

Come abbiamo notato nel 1870 l'on. Sella pronosticava, che il giorno in cui la nostra rendita si fosse avvicinata al corso di 85 e probabilmente anche prima, il favore dei capitalisti si sarebbe di preferenza rivolto alle Obbligazioni ecclesiastiche, le quali a' vantaggi del consolidato accoppiavano quelli peculiari alla propria creazione. — Se non che, tenuto calcolo della inferiorità di un titolo pagabile solo all'interno, ci sembra che il favore de' capitalisti doveva principalmente essere determinato, dalla presunzione che il fa-bisogno dei compratori di beni ecclesiastici e ademprivili, eccedendo la quantità di obbligazioni esistenti, le avrebbe necessariamente avviate, in un periodo più o meno lungo, verso la pari.

E per constatare che non aborriamo neppure noi dalle cifre rammentate, che soltanto in ordine alle rate ventesimali, accertate al 31 dicembre 1876, e tenuto conto delle vendite dell'ultimo biennio, le previsioni dei sullodati capitalisti, si sarebbero verificate poco dopo il 1890.

Eravi forse qualche cosa di illegittimo o di immorale in questo calcolo? Le relazioni della Commissione centrale di sindacato non si compiacevano forse di mettere annualmente in evidenza questa sproporzione fra lo *stock* delle Obbligazioni e l'importo de' beni? E il perturbamento gettato nell'economia delle antiche leggi, dal nuovo progetto, non costituisce una lesione, non solo di diritto, ma di fatto, agli interessi che prendevano quelle antiche leggi per punto di partenza?

Sia pure che accanto al rispettabile ceto dei capitalisti, allignasse quella speculazione parassita e malsana, che si pasce di operazioni a breve termine e di risultati subitanei. — Non si doveva farle buon giuoco, elevando il prezzo di vendita delle obbligazioni, osserva il *Popolo Romano*. — D'accordo: ma perchè il Governo indugiò tanto a prendere quelle misure, che potevano essergli suggerite anche da altri motivi, per es. dai rapporti della Commissione centrale di Sindacato, i quali lamentavano gli inconvenienti dell'operazione finanziaria innestata sulla vendita dei beni? Ed ora ci coglie il dubbio, che nello stato delle cose, la deliberazione ministeriale

dell'11 aprile rappresentasse la soluzione migliore. — Imperocchè essa salvava e regolava il presente; lasciava impregiudicato l'avvenire; e non creava l'alternativa, o di mancare ad impegni stipulati, o di favorire, sopprimendo per i titoli già venduti la concorrenza delle emissioni governative, quella stessa speculazione, che giustamente non si voleva incoraggiare.

Riassumendo noi sosteniamo:

1° Che verso i compratori di beni, lo Stato non ha altro obbligo in merito alle Obbligazioni ecclesiastiche, tranne quello di accettarle al valore nominale in pagamento.

2° Che il portatore di obbligazioni, in questa unica veste, e qualunque sieno le sue condizioni accessorie, ha diritto di pretendere, che i prezzi di aggiudicazione dei beni ecclesiastici e ademprivili, venduti e da vendersi, sieno pagabili co' valori che possiede nella ragione di 100 per 100.

Noi siamo persuasi che lo spirito elevato dell'on. Ministro delle finanze, saprà trovare un equo componimento delle attuali difficoltà, evitando ad un tempo, e la taccia di poco rispetto agli impegni stipulati e il pericolo di veder naufragare il progetto in Parlamento. Ce ne affidano la profonda esperienza e l'alta equanimità dell'on. Magliani, equanimità che si è rivelata anche nel concetto informatore di questo progetto di legge, ed alla quale fummo i primi a rendere ampia giustizia.

SULLA LEGGE PER UN SUPPLEMENTO D'INDENNITÀ A FAVORE DELLA CITTÀ DI FIRENZE

Lettera aperta di un Fiorentino agli Onorevoli signori
Deputati e Senatori del Regno d'Italia.

Alle SS. LL. Onor., come rappresentanti della Nazione, non può stare a cuore che il bene d'Italia, e siccome ogni loro deliberazione non può non essere ispirata che dal sentimento di far prospera, quanto fu fatta libera ed una, la terra natia, così nessun dubbio che la Legge alle SS. LL. Onor. presentata dal Governo del Re per un supplemento di indennità a favore della città di Firenze, sarà discussa e deliberata per quanto unicamente ed esclusivamente sia reclamato dall'interesse della Nazione.

La Nazione Italiana formata dai plebisciti si compone di tante e tante città e provincie, le quali fin che furono divise si governarono a modo loro ciascuna prendendo cura dei propri interessi. Oggi che sono riunite, formano una sola famiglia, hanno un solo governo, una sola legge e tutte contribuiscono per egual porzione ai carichi dello Stato.

Quello dunque che il Parlamento discute, non può essere ispirato da riguardi verso una città o una provincia, ma dall'interesse soltanto della nazione intera. I nomi di Napoli e di Torino non possono essere pronunziati che quali aggettivi a quello della nazione, e non possono venire adoprati se non come indicazione di località in cui i bisogni della nazione si manifestino, o nelle quali gli atti del Parlamento debbano più specialmente esservi eseguiti per il bene della nazione.

In Parlamento pertanto non può venire discussa una questione di Roma nè una questione di Firenze,

ma le questioni tutte da risolversi da esso debbono essere questioni nazionali.

La domanda dunque di un maggior compenso del comune di Firenze, che è parte d'Italia, è una questione nazionale?

Finora a questa domanda si rispose con delle inchieste onde vedere se e per quanto il debito della città derivava da spese sostenute per conto della nazione per accogliere nel 1865 il Governo del Re.

Nel 1871 la Camera constatò che le dette spese ascendevano a 100 milioni.

Nel 1877 la relazione del comm. Petitbon confermò i risultati dell'inchiesta 1871.

Nel 1878 invece è stato asserito che le spese fatte per conto della nazione ascendono a 76 milioni soltanto.

Naturalmente nessuno asserirebbe che ove fosse fatta una nuova inchiesta nel 1880, non si potessero avere risultati diversi.

Ragioni politiche o altre fecero sì che nel 1871 invece di indennizzare Firenze di 100 milioni, il Parlamento italiano non glie ne abbuonò che 44.

Ragioni politiche o altre porteranno nel 1879 (sull'inchiesta del 1878) il risultato di non tener conto del danno patito dalla città, per non avere nel 1871 ottenuto quella indennità che oggi le si propone, danno dimostrato con incontestabile evidenza dal Collega delle SS. LL. Onor. comm. Mari, dal conte Bastogi e da altri.

Ebbene, siccome i responsi delle inchieste non sono sentenze inappellabili e presentano tra di loro tanta diversità di risultati, secondo i tempi in cui vengono eseguite, mi permettano le SS. LL. Onor. che io invece supponga che la disastrosa situazione economica della città di Firenze derivi da tutte altre cause che dalle spese per l'accoglienza della capitale provvisoria del regno.

Firenze ha speso, ed ora non può pagare. I creditori di essa città che sono francesi, tedeschi, austriaci, svizzeri ed italiani, facciano quello che credono nel loro interesse e l'amministrazione del comune prosegue a provvedere ai pubblici servizi con le sue tasse, colle sue sovraimposte.

Così far si dovrebbe per chiunque altro comune si trovasse nelle stesse condizioni di Firenze.

Le casse di risparmio, le banche di credito per le industrie e i commerci ecc., le società cooperative, quelle di previdenza e di soccorso tra gli operai, gli orfani, le vedove, gli intraprenditori di lavori che collocarono nella amministrazione comunale i loro risparmi, i loro capitali circolanti, s'accomodino col comune del loro meglio, e siccome il male d'un comune non è male della nazione così i comunisti provvederanno da se.

Senza disturbare il bilancio dello stato, senza creare dei precedenti pericolosi per la nazione, d'ora innanzi lo stato avrà dei comuni poverissimi, ma non dei comuni da sovvenire.

Che danno sarà per la nazione l'avere dei comuni poverissimi?

Se in Firenze per esempio, prima di ottenere pagamenti dal comune, fallirà la Cassa di risparmio, sparirà la Società edificatrice, cesseranno le loro operazioni la Banca Nazionale toscana e l'Azienda dei Presti, chiuderanno le loro officine le società Benini — Niccolini — Ciampi — Lazzeri — Fat-
tori — Sandrini ecc.,

se chiuderanno i loro sporti decine di negozianti,

se verranno posti all'asta dall'esattore delle imposte centinaia di stabili,

se centinaia di operai verranno licenziati per mancanza di assegnamenti dalle case patrizie, dai commercianti e, se altrettanti e più saranno licenziati dal comune per ridurre le proprie spese,

se i creditori daranno noie e molestie al comune ricorrendo ai tribunali, sequestrando, oppignorando, e

se per questi sequestri, oppignoramenti ecc., il comune dovrà sospendere anche i servizi pubblici, lasciare le vie senza i selciati, senza la nettezza, senza la illuminazione,

se dovrà rifiutare l'ammissione gratuita dei poveri negli spedali, nelle case di refugio, nelle scuole,

se d'altra parte i contribuenti saranno ridotti nella impossibilità di pagare le imposte *governative* e *provinciali*, oltre quelle del comune,

se i cittadini di Firenze, spinti dalla mancanza assoluta di ogni lavoro, dalla miseria, dalla fame, saranno cagione di turbamento all'ordine pubblico....

Se dopo Firenze, i comuni di Ancona, Genova, Napoli ed altri più grossi o più piccoli si troveranno man mano in condizioni identiche....

se niun comune del regno troverà più credito ed in Italia e fuori e non potrà provvedere ai suoi più vitali bisogni della viabilità, della igiene, della sicurezza pubblica,

se tolto il credito ai comuni, anche lo Stato, al momento del bisogno, non troverà chi risponda al suo appello,

allora, anche senza i conteggi del dare e dello avere per le spese fatte per la capitale provvisoria del regno, quella che oggi chiamano questione di Firenze potrebbe esser giudicata questione nazionale?

Ma sento interrompermi colla osservazione che sono io che ho spostata la questione, che ho supposto il caso che il Governo non creda dover nulla a Firenze, e mi si dice che il Parlamento ha appunto da discutere una legge colla quale si darebbero a Firenze niente meno che 49 milioni, avendo la Commissione d'Inchiesta riconosciuto che per 49 milioni, oltre i 14 abbuonati nel 1871 le spese fatte dal comune di Firenze erano spese nazionali,

Ebbene, io lascierò subito la mia supposizione, ma siccome il male della Città è di 150 milioni, ed il rimedio proposto è stato per motivi già da autorevoli personaggi completamente contraddetti, ridotto a soli 49, così ne deduco, che dato questo rimedio, resta Firenze con un malanno di 101 milioni di debito.

= 101 milioni di debito;

= L'imposta sui fabbricati al 43 %;

= La Città spopolata, ed i cittadini aggravati per 15 milioni e $\frac{1}{2}$ all'anno più che nel 1864 di imposte dirette ed indirette, di tasse e sovratasse provinciali e comunali;

Tutto ciò sta a rappresentare un male sempre *mortale* e capace di produrre gli effetti tutti colla mia ipotesi di un male maggiore enumerati; anzi si potrebbe dire in tal caso che, mentre Firenze rimarrà un pericolo per il credito e per la sicurezza dello Stato, la Nazione avrà male speso 49 milioni.

Un'Onor. loro collega a cui faceva giorni sono siffatte osservazioni mi rispose:

Ma lei non sa che i 49 milioni non saranno pa-

gati se i creditori del Comune non dichiarano di essere con questi saldati di ogni loro avere?

Ma lei non sa che il Ministero ha manifestato di credere che con questi 49 milioni il Comune di Firenze potrà dare ai suoi creditori il 70 p. 010?

Veramente dopo i progressi della Ragioneria, io mi sento più profano di prima in fatto di numeri, e poichè facendo i conti all'antica trovo che i 49 milioni stanno a 150, come 32 lire e 66 cent. stanno a 100 lire, ammetterò invece che i 49 milioni rappresentino il 70, supponendo però che nel conto del 70 p. 010 vi sia stata accreditata qualche operazione finanziaria sul sopravanzo del bilancio dopo lo stralcio dei debiti attuali, quantunque la legge proposta pel compenso a Firenze non ne faccia parola e nonostante l'arditezza di cosiffatto progetto.

Ammetto dunque, anche il 70 p. 010 *sebbene non lo creda*; ma vorrei però domandare rispettosamente come e perchè lo Stato una volta riconosciuto il suo debito in 49 milioni, abbia il diritto di pagarlo non al creditore diretto, ma ai creditori del creditore. Come non m'intendo di aritmetica, sono altrettanto debole in questioni di diritto pubblico, onde anche su ciò poso la domanda e proseguo.

Io prendo dunque per contanti le risposte dall'on. collega delle SS. LL. e pongo in sodo, che ove i 49 milioni debbano servire ad estinguere il debito della Città di Firenze mediante reparto e per mezzo di concordato tra i creditori, il Parlamento nazionale verrebbe a decretare con tal legge il *fallimento del Comune di Firenze*.

Fallimento perchè il reparto del tanto p. 010 non può non essere esteso anche ai creditori di titoli non scaduti quantunque ciò sia contrario al disposto della legge comunale e provinciale articolo 116 che dichiara spese obbligatorie il pagamento dei debiti esigibili *soltanto*.

Fallimento perchè se verranno ammessi al reparto anche i debiti non esigibili ciò sarà in forza delle disposizioni del Codice di commercio, relative ai fallimenti.

Fallimento perchè dovranno essere chiamati tutti i creditori del Comune a concordare questo reparto ed a rinunziare a quel di più che loro non venisse pagato.

FALLIMENTO DI UN COMUNE.

Sarà questa una novità, una scoperta, un'invenzione di cui si farà merito al XIX secolo, ed alla presente legislatura del giovane Regno d'Italia.

Io sono fin d'ora, on. signori, curioso di sentire gli echi di questo annunzio nelle quattro parti del Mondo, e gli atti di ammirazione che ne faranno per esempio i Ministri delle Finanze ed i più insigni uomini di Stato, economisti o no, di Londra e Berlino, di Parigi e di Vienna.

Però siccome non tutte le invenzioni, anche le più belle riescono, come le SS. LL. On.^{me} ben sanno, di possibile attuazione, ed in conseguenza di pratica utilità, mi sia permesso di sollevare fin d'ora dei dubbi sulla possibile attuazione, sulla pratica utilità di questa nuova scoperta dei Fallimenti dei Municipi Italiani.

Fallire, vuol dire non pagare, o dare ai Creditori quel poco che uno ha diviso fra loro, ed in questo non vi può essere differenza tra i fallimenti finora conosciuti, ed anche troppo conosciuti specialmente in Firenze, di Banche, di Imprese industriali e di

Credito, di Case Commerciali e dei Privati, e quelli di nuova invenzione, cioè dei Comuni.

È un provvedimento finanziario che non parrebbe richiedere molti studi nè in finanza nè in economia, perchè l'ho veduto finora adottato principalmente da chi è affatto digiuno di queste cognizioni (quando non muove da mala fede) dai reggitori delle private e pubbliche faccende i quali non sappiano che far di meglio....

Ebbene io dunque non sarò ritenuto per incompetente se ardisco parlare in merito della nuova invenzione.

Approvata la Legge si procederà alla nomina di una Commissione, sia governativa, sia municipale, e nessun dubbio che saranno trovati degli Italiani che credendo di fare opera patriottica, chiameranno i Creditori del Comune siano Italiani, siano Francesi, siano Tedeschi e diranno loro o *mangiar questa minestra o saltar quella finestra*.

Io che nel mondo sono proprio un niente, confesso che a far questa parte, in forza di una Legge Nazionale, con individui in specie di altre Nazioni me ne vergognerei. Io temerei che venisse attuato il progetto annunziato nel foglietto autografato « *La Cote Européenne N. 562* » che si stampa a Parigi, il qual foglietto dopo avere annunziato come gli assuntori del Prestito di Haiti del 1875, facciano onore ai loro impegni, dice che uno dei finanzieri Parigini più competenti nella materia di trattare i refrattari tra gli Stati ed i Municipi, ha suggerito: « l'opportunité de la formation d'une Société civile se re-
« *crutant exclusivement parmi les obligataires lma-
« hereux DES VILLES ROYALES: Madrid et Florence,
« et poursuivant le but de faire faire aux hommes
« dirigeants dans les municipalités des Villes précitées
« le voyage d'agrément d'un port français à Port-
« au-Prince, aux frais de la Société civile à créer,
« bien entendu, pour étudier à Haiti les preuves
« d'honnêteté vis à vis de leurs créanciers, assez
« patients jusqu'à présent. Peut-être serait-il op-
« portun (si ce plan de formation devenait une
« réalité) que M.^{rs} les voyageurs fassent relache
« dans un port de la République péruvienne, invi-
« tant les gouvernants actuels de cet Etat sud-
« américain, de profiter de l'occasion en suivant en
« même temps qu'eux un cours à l'université de
« Port-au-Prince, sur les égards qu'on doit aux
« obligataires qui ont eu la faiblesse d'avoir con-
« fiance en des promesses sacrées et scellées aux
« sceaux des gouvernements et municipalités re-
« pectifs. »*

Ma siccome le mie paure, i miei scrupoli, sono propri di animi volgari, e so che ciascuno può fare in casa propria quello che gli pare, gli onorevoli Commissari liquidatori poseranno indistintamente a tutti i creditori della città di Firenze il referito dilemma, o *mangiare etc.* con quel che segue.

Se tutti mangiano la minestra, ossia accettano il 50, il 60, il 70 per cento, quello che verrà, l'affare sarà fatto, ed i signori Commissari meriteranno che accanto al marmo esistente sotto le logge di Mercato Nuovo rammentato dal Lippi nel Malmantile, sia posata una iscrizione in loro onore e memoria per aver salvato (mi scappava detto l'onore) il bilancio del Comune di Firenze, per avere in tal modo tutelato il de.... l'interesse della Nazione.

Ma....!

I ma, i se, i forse, turbano, arrestano ogni ar-

gomentazione, ogni progetto; a colui che vuol spendere, un ma gli dice *ma se non hai il denaro?* a chi non vuol pagare, un ma lo avverte; *ma se ti bastonano?*

E nell'argomento che io tratto il *ma* sta a dire. *Ma ammesso che i Creditori non accettino* e che la minestra, ossia il gruzzolo dei 49 milioni, rimanga nella Cassa dei Depositi e Prestiti?

Badino le SS. LL. On. questo *ma* non ce lo metto tutto di mio, non è di quei *ma*, a cui si possa rispondere, allora vedremo, ci penseremo allora. Il *ma* c'è adesso e l'Articolo « I Comuni ed i loro Creditori » comparso nel N. 257 dell'*Economista* sta a farne autentica prova.

Il *ma* è nella Legge Comunale e Provinciale del 1865 di questo stesso Regno d'Italia.

C'è nell'art. 116 paragrafi 6 e 7 coi quali sono dette spese *Obbligatorie*, quelle per l'adempimento degli *Obblighi patrimoniali* e per il *pagamento dei debiti esigibili*.

C'è negli Art. 118 e 119 coi quali è indicato il provvedimento da prendersi dai Comuni nel caso della insufficienza delle loro rendite.

C'è negli Art. 141 e 142 coi quali, mentre si dichiara che spetta alla Deputazione Provinciale di fare d'ufficio nei bilanci comunali le allocazioni necessarie per le spese obbligatorie, si dice che provvederà la detta Deputazione, quando la Giunta non spedisca i mandati, ovvero essa ed il Consiglio non compiano le operazioni fatte obbligatorie dalla Legge:

In virtù di questo *ma*, adunque i Creditori del Comune non potranno accettare una riduzione, un concordato *fino a che al Catasto non saranno passati in nome loro i Pa'azzi, le Case tutte dei cittadini, fino a che le Statue, i Bronzi, i quadri gli oggetti d'arte in altri tempi donati al Comune, non siano stati posti all'asta e venduti*.

Se lo Stato non pagherà i 49 milioni, i creditori del Comune ricorreranno all'aumento delle contribuzioni, il 45 per 0,0 dell'Imposta sui fabbricati salirà al 70 all'80. La aliquota comunale da un tasso insopportabile salirà fino all'impossibile, i Dazi di Consumo comunali verranno portati al massimo tutti, si colpiranno d'imposta altri generi, si raddoppierà, si triplicherà la Tassa di famiglia, si imporrà la tassa sulla vendita al minuto, si sopprimeranno molti dei pubblici servizi, altri verranno ridotti, e se non avranno il 100 per 100 oggi, lo potranno avere domani, se non troveranno subito il pagamento dei capitali scaduti, troveranno di certo il pagamento degli interessi.

D'altronde perchè dovrebbero i creditori rinunciare a parte dei loro crediti? Cosa guadagnerebbero col rinunciare?

Chi rinuncia non ha più!

Certo, le gravezze più che esorbitanti, impossibili, potrebbero portare tra gli altri l'effetto che i Contribuenti non pagassero più nè le imposte comunali, nè quelle provinciali, nè quelle governative, e se tutte le proprietà fondiaria dei comunisti andassero all'asta per questo, si convincerebbe allora il Governo del Re del danno economico patito dalla città di Firenze, per il fatto di averlo accolto entro le sue mura, e per il quale danno oggi si nega qualsiasi compenso.

Si convincerebbe pur anche, allora, di quanto maggiore interesse per la Nazione che pei Creditori della città di Firenze sarebbe stato il provvedere

convenientemente, radicalmente e prontamente alla sistemazione del Bilancio di questo Comune, e come infine tali provvedimenti *se si possono ritardare, non si possono però evitare*.

Ma forse la vedova, l'orfano, il commerciante bisognoso, potranno, io lo ammetto, accettare le riduzioni, spinti dal bisogno o dalla miseria. — Lo accetteranno forse anche capitalisti fiorentini ed italiani per civismo e patriottismo. — Ammetto anche che accetteranno molti banchieri e capitalisti stranieri; ma se un gruppo solo di essi, se, *a modo di esempio* alcuni possessori delle Delegazioni (5° Prestito) non l'accettano? Ecco il *ma*, che ritorna davanti e s'impone, ed io non a caso, onorevoli Signori, ho posto a modo di esempio che alcuni dei possessori delle Delegazioni (5° Prestito) non accettino la riduzione, in quanto che, so che già hanno avanzata domanda alla Deputazione Provinciale perchè ai termini degli art. 141 e 142 della Legge Comunale e Provinciale inserisca nel bilancio della città le annualità ad essi dovute.

Ma che lo Stato dovrebbe pagare i Debiti di tutti i Comuni per qualsiasi ragione contratti?

Onorevoli Signori!

Capisco che ove mi fosse rivolta diffatta domanda dovrei accorgermi che le mie argomentazioni avrebbero il pregio di provar nulla, o di provar troppo, onde io, non per la paura del troppo, per il quale c'è sempre un rimedio, ma dell'irrimediabile nulla esporrò alle SS. LL. On. il mio Credo anche su questo argomento.

Io credo che i Comuni siano parte dello Stato perchè me lo dice anche l'Articolo 1° della Legge Comunale e Provinciale « ivi » Il Regno si divide in provincie, circondari, mandamenti e comuni.

Io credo che in caso di bisogni propri, lo Stato possa valersi anche del credito dei Comuni, come lo provano le spese fatte dalla Città di Firenze per conto del R. Erario per il mantenimento delle Truppe ausiliari Austriache, e la legge 24 novembre 1864 per l'anticipazione dell'Imposta Fondiaria.

Io credo parimente che Esso possa togliere ai Comuni parte delle loro entrate ed aggravarli di spese sue proprie come ad esempio ne fanno prova i provvedimenti finanziari del 1870.

Io credo che per ragione di corresponsività, come è dei diritti e dei doveri tra Padre e figli, lo Stato debba prestare il credito proprio e spogliarsi di parte delle sue entrate a favore dei Comuni quando ciò sia reclamato da ragioni o di *decoro nazionale o di equità e giustizia o di interesse e di ordine pubblico*.

Io credo che lo Stato ad evitare che questi reciproci diritti e doveri e suoi e dei Comuni non portino gravi perturbamenti alle finanze dell'uno o degli altri debba non ricorrere nè al credito nè alle rendite dei Comuni, se non quando ve lo obblighino potentissime ragioni di interesse Nazionale, ed abbia nelle sue Leggi la cautela contro il pericolo che per colpa degli Amministratori dei Comuni, alcuno di questi possa trovarsi al caso di reclamare per uno dei sopra enunciati motivi il concorso governativo.

Io credo che se a tale uopo le disposizioni vigenti della Legge Comunale e Provinciale non provvedono a sufficienza, ciò sia colpa dello Stato che

ha trascurato di apportarvi in tempo debito le necessarie modificazioni ed aggiunte, e che se per questo egli dovesse oggi riequilibrare a carico proprio le finanze di molti Comuni del Regno, ciò non sarebbe che una penalità giustamente meritata per tale trascuratezza.

Io credo poi più specialmente che essendo constatato, come nel caso della Città di Firenze, che le spese fatte furono tutte effettuate regolarmente (vedasi la relazione della Commissione d'Inchiesta 1878) cioè con osservanza intera delle Leggi, riportando per ciascuna il visto del Prefetto, o il Decreto della Deputazione Provinciale o il Decreto Reale, secondo quello che fu finora dalle Leggi vigenti prescritto, il Governo siasi fatto mallevadore dirimpetto ai terzi del pagamento di queste spese.

Io credo infine che queste mie opinioni siano le stesse che dei propri doveri verso i Comuni ha oggi il Governo del Re, perchè infatti ho letto nei Giornali annunziato che è stato presentato alle SS. LL. On. nella tornata del 28 marzo da S. E. l'On. Ministro Depretis un progetto di legge diretto appunto a restringere in più angusti limiti la facoltà che hanno i Comuni di contrarre debiti.

Se questa legge che il governo del Re ha sentito oggi soltanto il bisogno ed il dovere di proporre e che in Francia per esempio vige fino dal 18 luglio 1837 o un'altra anche più efficace per maggiori e più validi ostacoli all'abuso del credito per parte dei municipi fosse stata deliberata dal Parlamento Italiano prima del 1865 il comune di Firenze si troverebbe oggi nelle condizioni attuali? Certo che no, perchè altrimenti la nuova legge proposta mancherebbe di scopo.

E se è per mancanza di una tal legge che il comune di Firenze ed altri molti, chi più chi meno, si trovano oggi in pessime condizioni economiche di chi la colpa? E se vi è un colpevole chi deve sopportarne la pena?

Or dunque; ove le SS. LL. on. non vedessero nelle condizioni presenti della città di Firenze una *questione nazionale*,

non tenessero conto della constatazione ottenuta, che le somme erogate dal comune di Firenze dal 1865 ad oggi servirono tutte al pagamento di spese fatte regolarmente e sanzionate secondo le prescrizioni legislative dalle autorità superiori,

non tenessero conto delle omissioni rilevate fin qui da autorevoli e rispettabili personaggi sui conti della Commissione d'Inchiesta nel 1878,

negassero di riportare *secondo i più elementari principii di giustizia* al giorno d'oggi que' conti che la Commissione d'Inchiesta lasciò al 31 dicembre 1877,

non concedessero a Firenze quel compenso già accordato a Torino per i danni economici risentiti dai suoi cittadini, danni altrimenti irreparabili,

non abbuonassero il capitale garantito dal comune di Firenze alla Società Edificatrice come fu praticato a favore della città di Torino.

negassero al comune il diritto al rimborso del suo credito per le anticipazioni che esso fu obbligato a fare per il mantenimento delle truppe ausiliari austriache,

non tenessero in debito conto i diritti dei comuni verso lo Stato come fanno di quelli dello Stato verso i comuni, e non riconoscessero che la situazione presente di quello fiorentino come di altri dipende dalla trascuratezza del governo del Re usata fin qui nel

garantire per mezzo di savie leggi, buone amministrazioni comunali ai cittadini tutti del Regno e nell'impedire l'abuso del credito per parte dei comuni; non valutassero i pericoli che potrebbero derivare alla nazione tutta dal non provvedere sufficientemente e prontamente alla disgraziatissima ed eccezionalissima situazione del comune di Firenze.

Ed invece, tenendo conto soltanto dei molti e sottili sofismi che si possono arzigogolare (come ben disse il conte Bastogi nella sua lettera del 18 febbraio 1879) diritti a provare che nulla o poco si deve a Firenze, decretassero il fallimento di questa città, pare a me di avere dimostrato che le SS. LL. on. farebbero cosa contraria al decoro ed all'interesse della nazione, ingiusta, e sopra tutto di impossibile esecuzione.

10 maggio 1879.

UN FIORENTINO.

FERROVIE ROMANE

(Adunanza generale del 12 Maggio 1879)

Nel nostro numero antecedente abbiamo riferito le modificazioni pretese dal governo, coll'atto addizionale del 26 aprile scorso, ed accettate dall'Amministrazione di queste ferrovie, alle Convenzioni stipulate negli anni 1873 e 1877. Ivi osservammo che non erasi abbastanza rispettato il voto espresso dalla Commissione parlamentare sull'esercizio ferroviario, poichè gli articoli 4 e 5 del nuovo Atto, danno in potere del governo non solo il Consiglio d'amministrazione, ma ben anche la Direzione generale, nel periodo transitorio fra il riscatto della rete e la sistemazione definitiva dell'esercizio. Il giorno 12 del corrente ebbe luogo l'adunanza generale degli azionisti convocata per approvare o respingere il nuovo atto addizionale. Crediamo opportuno di darne un breve resoconto.

Il presidente comm. Fenzi cominciò coll'espore, in circostanziata relazione, quali sforzi si fossero fatti dal Consiglio d'amministrazione per non allungare dalla fine del 1880 a quella del 1881, gli effetti finanziari del riscatto; per mantenere inalterata l'attuale amministrazione, e per impedire il trasferimento nella capitale della sede sociale. Il Consiglio riescì ad eliminare unicamente quest'ultima condizione. Il presidente lesse dipoi gli articoli del nuovo atto addizionale, che sarà superfluo di qui riferire in intero, perchè li abbiamo menzionati nel nostro numero antecedente. Sostanzialmente essi statuiscano: la conferma del riscatto ai patti antecedentemente stipulati circa il compenso alle azioni; il differimento fino al 31 dicembre 1881 dei suoi effetti finanziari, salvo preavviso governativo di tre mesi per abbreviarlo: la costituzione del Consiglio che sarà composto di 11 membri, di cui 7 a scelta del governo; il diritto a questo riservato di eleggere il Direttore generale, il suo sostituto ed il Direttore dell'esercizio; nell'intervallo, la permanenza degli statuti, regolamenti e responsabilità attuale della Società, nonchè della sorveglianza tecnica ed amministrativa; salvo opportune modificazioni nell'interesse dello Stato. Il presidente lesse di poi la proposta che si approvasse il nuovo atto addizionale, salvo le modificazioni che il Parlamento potesse introdurre, limitate però a quelle forme di garanzia che sonosi

statuite nel nuovo trattato, a garanzia dello Stato, per l'esercizio delle linee riscattate.

Aperta la discussione su quest'ordine del giorno, prese per primo la parola il signor Lattis, il quale propose che, pur evitando d'imporre un termine al governo per la conversione in legge del riscatto, si esprimesse il voto che essa sarà ottenuta nel corso della presente sessione parlamentare.

Il signor Lemmi rimproverò il Consiglio d'amministrazione d'aver accettata un'ulteriore dilazione d'un anno sopra il termine approvato nell'adunanza generale dello scorso marzo, termine questo che egli aveva accettato a malincuore. Disse che non trattasi di un riscatto, ma di un ricatto, e propose un ordine del giorno col quale è mantenuta ferma la scadenza del 31 dicembre 1880.

Il signor Gabussi disse che giammai più assurda proposta venne fatta ad un'assemblea di azionisti. Si vuole che l'adunanza riconosca che la Società delle Ferrovie Romane dopo morte è ancora viva; anzi amministra una proprietà che ha ceduta; e per di più che è responsabile degli atti di un Consiglio in cui non ha che 4 voti sopra 11. La Commissione parlamentare non ha pretesa questa ridicola contraddizione. Essa non ha voluto l'esercizio privato dopo il riscatto, ma soltanto ha espresso l'avviso che l'amministrazione attuale, resa governativa, bastasse a garantire l'interesse dello Stato, mercè il veto del Regio Commissario sui suoi atti. Il governo invece si appropria il Consiglio d'amministrazione, si impossessa di tutto il personale, mentre già da sei anni si è impadronito di ogni attività finanziaria. Rammentò che egli aveva già rifiutata la dilazione di due anni e disse che a maggior ragione ricuserebbe quella di tre. Il vero motivo di questi ritardi sta nel vantaggio pecuniario che il governo ritrae da essi. Egli dimostrò con cifre che, ad ogni anno, le azioni livornesi perdono, pel piccolo compenso del decimo d'aumento, 140 mila lire; che se per le altre azioni gli interessi decorrono, gli azionisti sono privati degli interessi degli interessi; cioè, annualmente, 420 mila franchi le comuni, e 400 mila le privilegiate e trentennarie. Non ammise che sia decoroso per lo Stato di pretendere questo sacrificio che colpisce anche gli azionisti esteri ed ammonta, pel triennio, a 2 milioni. Non acconsentirà ad una burla d'esercizio privato in cui v'ha scapito anziché guadagno. Opinò pel rigetto, e disse credere che la questione sia da rimettere al giudizio del Parlamento. Nella peggiore ipotesi esso potrà preferire la soluzione governativa; che se giudica di mantenere l'atto addizionale del 1877, gli azionisti non perderanno 2 milioni.

Il signor Ferraris esprime che vorrebbe egli pure evitare le dilazioni. Ma si è ora davanti ad un fatto compiuto. Rigettare la convenzione, come è stato proposto, equivarrebbe a fare un salto nel buio, nè egli lo vorrebbe. Conviene dunque fare di necessità virtù. Circa alla mozione del signor Lattis egli convenne che fosse da accettarsi, a patto di esprimerla più brevemente e propose si aggiungesse alla proposta del consiglio che: l'assemblea nella espressa fiducia che la convenzione venga convertita in legge nel presente scorcio di sessione, passa all'ordine del giorno.

Il consigliere signor d'Amico avvertì che il Governo non accetterebbe emendamenti e che bisognava approvare o rifiutare tutta la convenzione. Al-

lora il signor Lemmi rilevò che l'adunanza subiva una coartazione; sul che il presidente richiamò il signor Lemmi a moderare le sue espressioni. Dopo alcune osservazioni dei signori Ascoli, Filippi e Cagli fu posto ai voti l'ordine del giorno dell'amministrazione coll'aggiunta del signor Ferraris, la quale proposta fu accettata all'unanimità, tranne che dal sig. Lemmi che uscì dalla sala, e dal signor Gabussi che la respinse.

LA COMMISSIONE D'INCHIESTA sull'esercizio delle Ferrovie in Torino

Seduta del 22 aprile

Si presenta pel primo *Mineggia Maurizio*, negoziante in riso e cereali a Vercelli. Viene a spezzare una lancia contro il favoritismo inaugurato sotto la precedente Amministrazione delle ferrovie, e mantenuto ancora dalla presente. Denuncia alla pubblica riprovazione, al biasimo generale il contratto concluso tra il Cirio e la Ferrovia, contratto a cui rimprovera di essere stato quasi segreto, poichè si ebbe ogni cura di tener celato quale sia il quantitativo delle merci che egli deve spedire: questo celare l'entità del privilegio prova che il privilegio è grande e che nell'Amministrazione regna il più sfrenato favoritismo.

Il deponente legge un documento da cui risulterebbe che fra i generi alimentari che il Cirio esporta e per cui godrebbe di una speciale tariffa di favore, sono compresi i liquori, gli oli, i formaggi, i vini, e... perfino il riso, e che alle esportazioni del Cirio si dà corso immediato, mentre le esportazioni degli altri von viaggiano con altrettanta celerità.

Il deponente non chiama responsabile il cavaliere Cirio, il Nestore degli esportatori italiani: questi fa il suo mestiere, ma bensì l'Amministrazione che danneggia il commercio.

Basta discendere sui nostri mercati per farsi un criterio della rovinosa influenza del contratto Cirio. Questi, potendo esportare a condizioni molto migliori di tutti gli altri mercanti, compra in massa a condizioni a cui gli altri negozianti non potrebbero far acquisti senza rovinarsi. Così la concorrenza è bandita, e si sa quanti benefici la concorrenza arrechi ai consumatori. La ditta Cirio può far viaggiare a grande velocità e perfino col treno viaggiatori; Cirio avvertito per telegrafo dei bisogni dei principali mercati d'Europa, compra e subito spedisce. Se altri negozianti ricevono informazioni identiche, non si fidano a fare spedizioni, perchè Cirio arriva sui mercati prima di loro, e temono di spedire delle merci ove non è più bisogno: le quali rimarrebbero invendute.

L'Amministrazione invoca la scusa del gran numero dei vagoni di carico. Come si faccia a completare il numero dei vagoni l'ha detto il Sangiorgi di Milano.

Dunque le facilitazioni fatte al Cirio sono ingiuste ed immorali perchè vietano al piccolo commerciante l'aspirazione di diventare man mano gran commerciante. Il deponente domanda che si facciano riduzioni proporzionali nella tariffa, e si ammettano al beneficio di una tariffa di favore anche speditori minori. Domanda che, le merci altrui non viaggino

sotto il nome di un solo speditore. Domanda che, se si adottano i vagoni refrigeranti, siano messi a disposizione, non soltanto di Cirio, ma di chiunque pagherà una data tariffa.

Finalmente, abbandonando la questione dei contratti Cirio, presenta delle osservazioni riguardo alla spedizione di merci contro assegno.

L'assegno, egli dice, vien rimborsato dopo 20, 25 e perfino 40 giorni, e questo è assolutamente troppo. Le spedizioni contro assegno all'estero dovrebbero poi abolirsi addirittura, giacchè l'Amministrazione dà biglietti e non oro, e si tiene il 2 0/0 d'aggio per le operazioni bancarie. Questo assorbe quasi tutto il guadagno del commerciante, è una specie di appropriazione indebita che fa l'Amministrazione, e, quanto all'aggio, è una provvisione da strozzino.

Il presidente Brioschi osserva che le accuse fatte a Milano non furono appoggiate da quelle prove che pur eransi promesse. Il deponente ha delle prove?

Il deponente non ne ha. Ripete quello che ha inteso dire, quello che ha letto nei giornali, e, quanto al danno che a lui sarebbe risultato dal contratto Cirio, non può darne prove pel motivo che egli *argomenta* soltanto di averne avuto danno, perchè merci da lui spedite su certi mercati, in cui sapeva che se ne aveva bisogno, erano rimaste invendute.

Si fa osservare al signor Mineggia che parecchi commercianti minori potrebbero associarsi per raggiungere il quantitativo delle spedizioni di Cirio ed ottenere gli stessi favori. Ed egli risponde che l'associazione di parecchi commercianti è impossibile a motivo della gelosia di mestiere: i commercianti si celano perfino l'un coll'altro quali sono le Case con cui trafficano: non potrebbero associarsi senza rivelare il segreto della loro prosperità ed imparare a darsi l'un l'altro lo sgambetto.

Il comm. Nervo, accennando alle grandi importazioni che ora si fa di riso dalle Indie, domanda se vi sarebbe la convenienza di ribassare le tariffe di trasporto. — L'interrogato risponde, naturalmente, che un ribasso della tariffa sarebbe un grande beneficio pei negozianti di riso. Il grano delle Indie non è bello e duro come il nostro, e quindi il nostro è sempre prescelto e pagato di più; ma tuttavia quel grano, per cui la spesa di navigazione è tenuissima, fa una concorrenza terribile al nostro, ed il commercio dei risi è in crisi.

Interrogato sulle facilitazioni fatte all'attuale commercio e sulle condizioni dei trasporti, il signor Mineggia risponde che in caso di vagone completo vi è differenza sulla tassa e sulla percorrenza; ma il commercio dei risi avrebbe tutto il suo vantaggio negli approvvigionamenti per quei venditori che ne prendono soltanto 12 o 15 quintali per volta e non sono frequenti i casi in cui si possa fare vagone completo. — Quanto ai trasporti, si può dire che si fanno in modo inappuntabile; non vi è frode nel trasporto, nè avaria alla merce e le spedizioni si fanno anche con una certa precisione ed una certa premura. Bisognerebbe soltanto che l'Amministrazione si persuadesse che non ha bisogno di agglomerazioni e che lavorerebbe egualmente non facendole.

È quindi interrogato il comm. ingeg. Massa, direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia.

Venne per svolgere considerazioni d'ordine superiore, ma domanda di dire prima di tutto qualche cosa sull'ormai famoso contratto Cirio.

Nella serata d'oggi la battaglia è stata sui risi,

ed il commerciante ha detto che spedisce poco all'estero e poco nelle provincie meridionali. In tal caso si tranquillizzi: Cirio non può fargli concorrenza nella sua piccola cerchia perchè ha l'obbligo di spedire ad una distanza non minore di 300 chilometri. Cirio non può spedire soltanto fino a Genova o Modane: bisogna che spedisca più lontano. Il riso egli lo manda in Germania solo per completare vagoni contenenti altro; è raro, e non è forse mai avvenuto, che egli spedisca un intero vagone di riso.

Si disse che il contratto fu celato. Ciò non è vero perchè fu esteso a moltissimi commercianti e comunicato a quelli che vollero averne visione. Il contratto Camis, di cui si parlò nell'inchiesta a Milano esiste realmente con una cauzione di 50,000 lire. Ma Camis spedisce finora secondo la tariffa comune e non avrà il rimborso della differenza in base alla tariffa di favore se non quando avrà adempiuto all'impegno preso. Il Camis mira specialmente alle provenienze dall'Egitto con destinazione per la Germania, ed il suo contratto è limitato a 1000 vagoni. Anche da Cirio si domandò soltanto che si impegnasse per 1000 vagoni, ma egli volle spontaneamente vincolarsi a 2000. Se il contratto Cirio fosse stato stampato nel libro delle tariffe, forse non si sarebbe trovato nulla a ridire; ebbene, si avrà cura di farlo stampare alla prima occasione.

Il comm. Laporta domanda quale sia la quota minima di merci e di percorrenza a cui si può consentire la tariffa di favore.

L'ing. Massa risponde che è difficile emettere un criterio preciso su questa quistione. Le ferrovie Romane hanno stabilito 300 vagoni, ma questa concessione è più illusoria che reale, giacchè non è forse mai avvenuto che siasi fatto in quella regione un carico di 300 vagoni. L'ing. Massa accetta di studiare la questione e mandar quindi una memoria al riguardo alla Commissione. Egli osserva ancora che non basta che i commercianti ottengano tariffe di favore sulle linee italiane: bisogna che le ottengano anche oltre il confine. Osserva ancora che Cirio non domanda che lo si garantisca contro i danni.

Sulla quistione delle spedizioni contro assegno l'ing. Massa ammette che si possa studiare una diminuzione di tariffa, purchè ne venga presentato un reclamo formale.

Esaurita la questione dei trasporti Cirio, l'ingegner Massa prende a trattare le grandi quistioni di massima relative al servizio ferroviario. I punti su cui egli domanda di svolgere le sue opinioni sono i seguenti:

Divisione del sistema ferroviario in due reti longitudinali;

Controllo delle gestioni sociali;

Esercizio delle linee private secondarie;

Delle tariffe come base del commercio e della questione economica ferroviaria;

Del bilancio del 1879, in correlazione coi contratti degli ultimi anni relativi alle ferrovie;

Delle varie formule escogitate pei servizi sociali.

L'ing. Massa approva la ripartizione del sistema ferroviario italiano in due linee longitudinali, confutando tutte le altre ripartizioni progettate. Egli, veramente, avrebbe preferito una rete unica, la rete italiana; ma siccome si sarebbe detto che mancava l'emulazione di due diverse Compagnie e si sarebbe gridato che era troppo grande il monopolio, si tacque. La ragione principale per cui si pronuncia per la

divisione longitudinale sta in ciò che il grande movimento commerciale si fa in senso longitudinale e non in senso trasversale. La divisione in rete settentrionale e rete meridionale farebbe la Compagnia del Nord due volte più potente di quella del Sud. Le ferrovie costruendo nell'Italia meridionale non turberanno l'equilibrio economico delle linee longitudinali, ma soltanto l'equilibrio chilometrico.

Parla dei 106 milioni domandati per le ferrovie e dice che si debbono impiegare parte in acquisti, e parte in opere di completamento, ampliamento e rifacimento. — Alla domanda del comm. Nervo se vi sia urgenza assoluta di tale spesa, se l'accertamento sia tale da non ammettere replica, se non si può diminuire alquanto questa spesa, risponde che non si tratta di spendere subito tutto, ma in quindici anni.

Ragionando delle linee secondarie dice che la Compagnia ha sempre perduto nell'esercizio di esse da 700 a 800,000 lire, ma che, se fossero distrutte quelle linee, la Compagnia perderebbe da 5 a 6 milioni. Si dimostra partigiano dell'esercizio delle linee secondarie per opera degli esercenti delle linee principali.

Dice che le ferrovie si possono considerare ad un tempo come un grande servizio pubblico e come una grande industria. Coloro che danno alla ferrovia soltanto il primo carattere sono i partigiani dell'esercizio governativo. Coloro che le danno invece il carattere soltanto di grande industria sono i partigiani dell'esercizio privato. Ma la verità è che la ferrovia ha ad un tempo due caratteri, e quindi la migliore soluzione della questione dell'esercizio sarebbe quella che mantenesse distinti i due caratteri di servizio pubblico e di industria privata e non lasciasse che l'uno prevalesse sull'altro: la soluzione dovrebbe quindi essere intermedia, e basata sui due caratteri. L'ing. Massa è d'opinione che il governo dovrebbe avere la padronanza della tariffa per soddisfare al carattere di servizio pubblico, e la Società esercente dovrebbe avere l'applicazione della tariffa per soddisfare al carattere d'industria.

Esprime l'opinione che una società possa adottare tariffe più basse che non il Governo, perchè il Governo è meno industriale di una società industriale. — Dice che se il Governo vuol diminuire le tariffe, il miglior modo è di cominciare a togliere l'imposta sulle tariffe.

Venendo a discorrere del bilancio di definitiva previsione dell'esercizio 1879 dice che si avrà un prodotto di 98 milioni contro 58 milioni di spese a cifre tonde: ma bisogna aggiungere che 3,600,000 circa si dovranno dare agli azionisti delle ferrovie secondarie, di cui si assunse l'esercizio. Sarebbero da incassarsi 36 milioni; ma con essi si dovranno riscattare azioni di ferrovie che prima appartenevano alla Südbahn, e ciò per oltre un milione di lire, in passivo, che cade tutto a carico del bilancio generale dello Stato.

Se la Südbahn avesse continuato nel suo esercizio, il Governo avrebbe percepito nel 1879 un paio di milioni di più di quello che il nostro bilancio preventivo può supporre che si ottenga.

L'ing. Massa si pronunzia contro un esperimento d'esercizio governativo. Raccomanda che non si accetti nessuna idea di esercizio incompleto, di esercizio provvisorio. Del provvisorio ne abbiamo abbastanza; esso non fa che paralizzare e snervare il servizio, e comprometterne lo sviluppo. Se si vuole un buon

servizio, è necessario un assetto definitivo; piuttosto questo meno buono che il provvisorio.

Non vuole dichiararsi in favore dell'esercizio governativo o dell'esercizio privato. Osserva soltanto che l'esercizio governativo potrebbe farsi forse a maggior beneficio del Paese, e che le difficoltà sarebbero maggiori per l'esercizio privato. Se dalle attuali indagini e discussioni dovesse uscirne l'esercizio privato, sarebbe pronto ad esporre le sue idee sulle varie formule del medesimo.

Desiderando la Commissione di conoscere queste idee, viene stabilito che l'ing. Massa le svolga davanti alla Commissione stessa.

Succede all'ing. Massa il sig. *Cornetti Fortunato*, ingegnere al servizio trazione, il quale dichiara che non avrebbe potuto che svolgere le idee già esposte dall'ing. Kossuth; ma, accennando al progetto svolto il giorno antecedente dall'ing. Crosa circa le direzioni compartimentali sotto un solo capo, dice di non potere pronunciare al riguardo un'opinione favorevole, a motivo della impossibilità di trovare un direttore enciclopedico da preporre a tre differenti rami di servizio.

Viene quindi il comm. *Giovanni Boschiero*, presidente della Camera di commercio d'Alessandria.

Esponde, a nome della Camera di commercio i seguenti voti:

Che, avendo i biglietti circolari e d'abbonamento troppi vincoli, venga creato un altro genere di biglietto con tariffa ridotta, che permetta, per un tempo ed una cerchia determinata, di andare dove si vuole, quando si vuole, senza presentarsi allo sportello;

Che, essendo lodevolissime le riduzioni fatte per l'esportazione delle derrate alimentari, venga ancora facilitata tale esportazione, estendendo a chi vuole i contratti sul genere di quello di Cirio,

Che s'ammettano nei treni diretti anche le terze classi, onde favorire i piccoli commercianti;

Che, con una miglior custodia delle merci, si impediscano le manomissioni, specialmente per vini in fusti, e si diminuisca la troppo onerosa spesa di pesatura;

Che vengano semplificate le tariffe per le merci a piccola velocità;

Che vi siano minori formalità per le spedizioni, specialmente per l'estero;

Che vi sia maggior speditezza nella resa delle merci per colli separati, e l'indeanizzo sia sufficiente a coprire i danni;

Che si diminuiscano le tariffe di trasporto generalmente considerate come troppo alte, comprese quelle per le spedizioni contro assegno e che, almeno, si scemino le tariffe per l'esportazione dei prodotti agricoli.

È inteso finalmente *Galvagno Giuseppe*, impiegato ferroviario all'ufficio centrale della stazione.

I funzionari superiori di quel servizio già intesi dalla Commissione, hanno parlato genericamente, in massima. Egli vuole discorrere partitamente dei diversi utilizzi, e legge alcune note. Domanda che vi siano meno pratiche burocratiche nella contabilità e racconta la storia d'una riparazione di 50 centesimi ad un par di tanaglie a cui si fece fare un viaggio burocratico in cui si consumarono 20 buste. Raccomanda che gli ingegneri facciano gli ingegneri, e non siano convertiti in contabili, in scritturali.

Seduta del 23 aprile

Si presenta pel primo il comm. *Luigi Aiello*, presidente della Società promotrice dell'industria nazionale, il quale viene precisamente a portare la sua parola in favore delle industrie nazionali.

Domanda che, per quanto è possibile, vengano costruiti in Italia le locomotive ed i vagoni, poichè l'ing. Frescot ha ammesso che la costruzione si possa fare in Italia. I vagoni potrebbero essere costruiti dall'industria nazionale privata, purchè non si facessero ordinazioni di 2000 per volta; questa cifra è troppo alta, e la Casa che assumesse un così grande impegno, quando l'avesse soddisfatto dovrebbe licenziare gli operai se le mancasse altro lavoro di quella entità.

Bisogna che si abbiano dei riguardi alla industria privata, giacchè essa provvede alle officine governative gli operai, non facendo queste degli apprendisti; inoltre dalla permanenza fra noi di una grande popolazione operaia, il Governo ricava molti profitti indiretti di rendite doganali, di dazi, ecc.; e poi perchè l'aumento delle industrie dà anche al Governo un aumento di imposte. Nell'ordinare i vagoni fra noi non si farebbe che fare quello che ha fatto l'Austria, la quale ha imposta alla Società lombarda-veneta la costruzione delle carrozze a Verona.

La convenienza della protezione all'industria nazionale risulta anche dalla questione del corso forzoso; e per toglierlo non è necessario fare sacrifici, ossia imprestiti, i cui interessi sarebbero un aggravio per le popolazioni: basta sviluppare le industrie, ottenere il pareggio dell'importazione e della esportazione, ed il corso forzoso cadrà da sè.

Però, la costruzione dei vagoni non dovrebbe essere messa all'asta. Sarebbe più opportuna la licitazione privata in paese, riconoscendo per prezzo d'ogni vagone quello che risulta dalla media del costo di quelli già comprati, e facendo la deduzione dello scemato prezzo dei ferri. Per costruire vagoni, la nostra industria deve fare grosse spese d'impianto, e, nei primi tempi deve essere salva dalla concorrenza straniera. Un vagone ha, per esempio, costato in media finora 4000 lire. Se si aprisse una concorrenza, gli stranieri offrirebbero di costruirli ora per 3500. Questa riduzione l'industria nazionale non potrebbe ancora farla; essa non potrebbe sottrarre dalle lire 4000 finora pagate che l'importo del ribasso nel prezzo dei ferri, e costruire i vagoni, ad esempio, per 3800 lire. Bisogna che il Governo per un po' di tempo abbia pazienza in considerazione dei vantaggi indiretti che ritrae dall'industria. Il sistema dell'asta si introdurrebbe ad impianti fatti.

Alla domanda del presidente se si trovino in Italia industriali che costruirebbero ai prezzi dell'estero, il comm. Ajello risponde che ha consultato, ad esempio, i fratelli Diatto, i quali si dissero disposti a far vagoni al prezzo stesso dell'estero, ed anche a meno. Naturalmente essi si fondarono sui prezzi pagati finora. Le commissioni però debbono essere assicurate per un tempo abbastanza lungo, giacchè altrimenti non c'è compenso per le spese d'impianto di tale ramo d'industria.

Il deponente osserva ancora che occorrerebbero riduzioni e facilitazioni nelle tariffe. Accennando alle tariffe sui prodotti dell'industria metallurgica osserva che certe sbarre di ferro di sette metri vengono dal Belgio sopra un vagone solo. Sulle ferrovie italiane

non vi sono vagoni di sette metri, e pel trasporto delle sbarre si impiegano vagoni accoppiati imponendo un maggior prezzo di trasporto. Converrebbe quindi, o che si formassero anche in Italia vagoni di sette metri, o si riducessero i prezzi dei vagoni accoppiati. — Il comm. Ranco fa osservare che è forse impossibile adattare i carri di sette metri alle nostre ferrovie a motivo delle forti curve delle linee.

Il comm. Ajello manifesta ancora l'opinione che si dovrebbero pagare secondo il loro valore le merci avariate o perdute. Il comm. Ranco nota che sarebbe forse meglio assicurare la merce che pretendere un indennizzo del danno, che difficilmente si può verificare e valutare.

Il comm. Ajello esprime ancora il desiderio che si aumentino le facoltà ai capi-stazioni ed ai gestori per appianare i litigi.

Interrogato sul servizio di spedizione, il comm. Ajello dice essergli cosa un po' delicata il rispondere, perchè egli da 25 anni fa questo servizio, che gli fu affidato da tutte le Amministrazioni, e per aver egli da 25 anni l'Agenzia di città. Dà alcune indicazioni sul servizio di spedizione e sulla utilità del medesimo. Dice che a Torino vi è una grande quantità di spedizionieri, i quali però non fanno concorrenza all'Agenzia, perchè si occupano principalmente di spedizioni all'estero.

Il comm. Ajello si mostra ancora contrario all'opinione dell'Avv. Spanna sulla convenienza di non pagare la ferrovia al vetturale ordinario. Secondo lui la ferrovia si è sostituita ai vetturali; deve anche esser loro sostituita nei diritti e nei doveri. Il Comm. Ranco gli fa osservare che non v'è eguaglianza di fatto fra la ferrovia ed i vetturali ordinari, perchè la ferrovia non dibatte il contratto di trasporto, e non può rifiutare le merci.

Ricomparsa quindi davanti alla Commissione d'inchiesta il comm. *Massa*, direttore delle ferrovie dell'Alta Italia, il quale viene a terminare l'esposizione del giorno antecedente.

Raccomanda ancora una volta che non si ammetta una soluzione ibrida ed incompleta, non si ammetta il provvisorio. Parlando della possibilità dell'esercizio governativo, dice che il governo saprà circondarlo di tutte le cautele per metterlo in armonia cogli interessi della popolazione e coi grandi principi moderni dell'economia politica.

Viene quindi a parlare delle diverse formule escogitate d'esercizio privato.

Questo esercizio può essere di due specie: o la Compagnia ha soltanto l'esercizio, od ha anche la proprietà della ferrovia.

Non crede che, colle aure di riscatto che spirano, si verrà alla soluzione della compagnia proprietaria, nella quale è in prevalenza il carattere industriale.

Resta l'altra soluzione, per la quale il Governo avrebbe la proprietà delle linee, e la suprema direzione; ed appalterebbe soltanto l'esercizio.

Vi sono due modi di fare questo appalto: associare l'esercente all'industria, ai prodotti, o escluderlo. Ne risultano quattro diverse qualità di contratto.

Il primo è il contratto di affittanza separata dei singoli servizi. — È un contratto vecchio, che ha fatto cattiva prova in altri paesi, e che non è da mettersi innanzi.

Il secondo è quello della moderazione al treno-chilometro. Seduce a prima vista, piace; ma va incontro a molte difficoltà e contestazioni. Il treno-

chilometro può essere una frase comoda nel servizio interno, ma non esprime nulla esattamente trattandosi di un contratto giacchè non specifica la quantità di veicoli dei treni ed il peso del carico.

Bisogna allora discendere al terzo sistema, quello dello Spaventa, il sistema della tonnellata-chilometro e del viaggiatore-chilometro. Ma in questo v'è l'inconveniente che se si conosce il totale del carico, non si conosce il rapporto delle unità al totale, e si ha un coefficiente indeterminato, specialmente quando si considera che un treno è misto di viaggiatori e di merci a grande velocità. Si fanno nelle unità degli errori minimi, i quali, moltiplicati a milioni, costituiscono un danno o pel Governo o per l'esercente: se il danno sarà dell'esercente si strillerà contro il Governo; se il danno sarà del Governo, sarà per esso una rovina. In questo sistema è pur necessario un controllo enorme ed un vero esercito di impiegati.

Non resta più che un ultimo sistema, il quale si dovrebbe adottare, ed è quello a cui s'ispira il progetto Depretis presentato al Parlamento, il quale offre tutte le garanzie pel Governo, sia per quel che riguarda il materiale mobile, come per quanto riguarda il materiale fisso.

All'interrogazione del comm. Ranco se non si potrebbe appaltare all'industria privata il servizio della trazione e quello del materiale, che rappresentano la parte industriale dell'esercizio ferroviario, il commendatore Massa risponde che questo genere di contratto non è nuovo, ma presenta tutti gli inconvenienti dei progetti Spaventa e Depretis senza presentare alcun vantaggio.

Viene poi introdotto il comm. Trombotto, presidente della Camera di Commercio di Torino.

Egli esprime i seguenti voti:

Nei depositi di gara non vi sia disparità fra italiani e stranieri e neppure fra italiani ed italiani. Si stabilisca che i depositi di gara, invece di farsi soltanto a Milano, possano farsi anche alle altre stazioni;

Si procuri una maggior prontezza e precisione nel servizio a domicilio;

Siano ridotte al *minimum* le tariffe delle materie prime per l'industria, tenendo conto del peso e della percorrenza chilometrica, e ciò perchè la concorrenza estera è eccessiva, ed il ferro costa per esempio, 50 o 55 0/10 di più a motivo della dogana e dei trasporti;

Si semplifichino le tariffe;

Per le liti ed i reclami si studi la convenienza di una giuria composta di probiviri e di alti impiegati della ferrovia;

Si mantengano le promesse fatte nelle circolari di ricorrere, ogni qualvolta sia possibile, all'industria nazionale, in considerazione, non foss'altro, delle gravi tasse che pagano i nostri industriali;

Invece del biglietto d'abbonamento a tre mesi, si ammettano abbonamenti chilometrici per il periodo di 6 o 12 mesi.

La Commissione faccia istanza pel raccordamento della linea Torino-Lanzo colla linea principale, per cui non occorre che un po' di buona volontà; questo raccordamento sarà tanto più utile e proficuo quando verrà costruita la progettata ferrovia subalpina.

Interrogato dal comm. Brioschi se, nell'opinione del commercio torinese, si propenda di più per l'esercizio governativo o per l'esercizio privato, il comm.

Trombotto risponde di non potere manifestare che la sua opinione, secondo cui sarebbe sempre da preferirsi il governo ad una società fortissima che farebbe della ferrovia un monopolio, od a società piccole che andrebbero in rovina. Gli pare che questa sia anche l'opinione prevalente.

Interrogato dall'on. La Porta se nell'opinione del commercio torinese l'esercizio governativo non si connetta ad un ribasso di tariffe, e se non si è mai considerato il punto di vista che il governo potesse adattare le tariffe ai suoi bisogni, il comm. Trombotto risponde che la diminuzione delle tariffe renderebbe più facili gli affari e promuoverebbe uno sviluppo del commercio che risulterebbe, in altra via, a beneficio del governo; e che il governo non può ritrar beneficio dalle tariffe alte perchè, se paralizza il commercio, perde in altra via quello che guadagna sulle ferrovie.

Il cav. Cirio, si presenta con un suo dipendente cav. Battiti, incaricato di leggere tre lunghi memoriali a stampa dai quali togliamo, vista l'importanza delle dichiarazioni fatte, alcuni dei più notevoli passi del primo di essi, lasciando a parte il secondo che tutto tratta di questioni private; e omettendo pure il terzo che tratta della costruzione dei vagoni refrigeranti.

« Il commercio della esportazione dei nostri prodotti naturali quale esisteva nei tempi antichi, non fu ad un tratto trasformato e spinto avanti nella sua carriera per il solo effetto della introduzione delle ferrovie da noi: le agevolezze presentate da queste per le comunicazioni più frequenti e rapide, furono condizione essenziale: ma, fino a che le tariffe dei trasporti non si proporzionarono al valore della merce, lo stato del commercio di esportazione dei prodotti della nostra agricoltura ed orticoltura non se ne risentì sensibilmente.

« La marcia progressiva della nostra esportazione ripete il principio suo dal contratto stipulato coll'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, che permise di attuare un piano concertato allo scopo di far comparire i nostri prodotti, sulle piazze estere man mano che loro diventavano queste accessibili per il prezzo complessivo di costo e trasporto dei medesimi, a petto di quelli locali o di quelli d'importazione delle altre nazioni.

« Senza dubbio influirono potentemente al conseguimento di tale risultato le tariffe stabilite in detto contratto, le quali portavano con sé qualche diminuzione nella spesa di trasporto, congiunta ad una maggiore velocità, se non garantita in modo assoluto, tuttavia frequentemente applicata; ma si cadrebbe in grave errore ritenendo che alle tariffe, esclusivamente tale risultato abbia da essere attribuito; quindi che se le tariffe non fossero state vincolate alle condizioni del carico a vagone completo, coll'obbligo imprescindibile dell'impiego di un rispettabile numero di vagoni, avrebbero di per sé prodotto naturalmente effetto uguale...

« Dipendette dallo studio fatto sulla condizione delle piazze estere e sui modi di agevolare l'introduzione dei prodotti nostrani in esse, se mi sono risoluto, per citare un esempio, ad esporre capitali di considerazione sotto forma di anticipazioni a coltivatori, perchè si avesse disponibile piuttosto l'uno che l'altro prodotto, in questa od in quella stagione; se a guarentigia di questi coltivatori mi assunsi l'obbligo dell'acquisto di quanta merce sarebbesi pro-

dotta, corrispondendo il prezzo locale corrente; se infine, toccando un limite d'ardimento non usuale, assicurai ai produttori un minimun d'utile che in ogni evento compensasse l'opera loro più che competentemente. Ed è dovuto a siffatta iniziativa, se le nostre coltivazioni si accrebbero con manifesto sensibilissimo progresso, e con incremento della ricchezza pubblica, che è pure beneficio per lo Stato.

« Per quanto poi io facessi assegnamento sulla mia buona volontà, sulla pertinaccia del mio temperamento, e sulla esperienza che avevo acquistata, mi ebbi ad accorgere che troppo vasta era la tela delle operazioni da regolare, perchè avessi speranza di bastarmi da me solo, epperò mi associi ad altri negozianti che, oltre al sussidio dell'opera loro personale, mi arrecarono il concorso dei loro capitali.

» L'Italia meridionale estrema sarebbe nella posizione di somministrare al commercio di esportazione una serie di prodotti del suo suolo che, per la loro bontà e la loro precocità, contribuirebbero sempre meglio a consolidare la riputazione della patria nostra, a moltiplicare le transazioni, a far affluire nel nostro paese abbondanti capitali; ma le tariffe ordinarie delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule, applicate con uniformità nelle loro proporzioni scalari, senza riduzione per casi e mercanzie speciali, come sono state per lo passato, così continueranno ad essere per l'avvenire un ostacolo insormontabile alla realizzazione di un movimento commerciale in quei rami in cui il progresso e lo sviluppo il più vigoroso starebbe nell'ordine naturale delle cose.

« La configurazione della Penisola Italiana e la sua giacitura in mezzo alle acque marine, già di per sé lascia presentire come le ferrovie abbiano nei trasporti per formidabili concorrenti le navi; epperò per vincere nella lotta è giuoco forza stabilire, per le ferrovie tariffe tali che, fatto il ragguaglio tra il peso che esse costituiscono, di fronte ai vantaggi ed agli inconvenienti della via di mare, debba la preferenza cedere in loro favore.

« La navigazione periodica a vapore è assai limitata in quelle regioni, e l'impulso di navi di tale natura ha luogo esclusivamente in porti che non costituiscono, nè possono costituire un centro di deposito di prodotti dell'orticoltura e dell'agricoltura. Le navi a vela, all'inconveniente dell'incertezza nella durata del viaggio, congiungono ancora l'incertezza della loro presenza in tempo opportuno per la formazione di un carico.

« Il produttore non vi può quindi fare sopra assegnamento alcuno: e però non riceve da nessuna parte un eccitamento a moltiplicare e migliorare i suoi prodotti.

« Tale eccitamento non può venire che dalle ferrovie per mezzo di tariffe moderatissime per trasporti celeri, e con materiale adatto al servizio speciale cui si avrebbe da soddisfare...

Il cav. *Battiti*, a nome del cav. Cirio, ad alcune domande del Presidente, dice che le convenzioni colla ferrovia datano dal 1869 e furono confermate nel 1875. L'obbligo di far spedizione di 2000 vagoni fu offerta spontanea di Cirio che non era obbligato che a spedizione di mille vagoni.

Nega e in modo assoluto la sussistenza dell'accusa, che si è fatta al Cirio, di trasporti di merci per conto dei terzi. Ne domandò facoltà alla Direzione delle ferrovie dell'Alta Italia, e la domandò

per favorire la produzione e il commercio, ma non riesci ad ottenerla come l'aveva ottenuta dalle ferrovie Romane e Meridionali.

Dichiara che in quattro anni, e solo in vagoni misti, furono fatte piccolissime spedizioni di riso, tutte per Vienna.

Carico e scarico si fanno a qualsiasi ora, ma sempre a spesa della ditta Cirio e non da Agenti ferroviari.

Il Cirio non ha nessun diritto di indennità per avarie o ritardi, che succedono con non poca frequenza, senza contar i disguidi, le manomissioni e le sottrazioni che non hanno alcun compenso.

Viene poi il signor *Giovanni Magnani*, ragioniere negli Uffici della ferrovia, il quale da schiarimenti sul servizio di controllo, nelle varie sue categorie, generale, spese, lavoro, ecc.,

Il signor *Duboin*, maggiore del genio, comandante la brigata ferrovieri, dichiara come sia organizzato e diretto l'esercizio del servizio militare ferroviario.

A domanda del generale *Cadorna* risponde che utilissima sarebbe l'introduzione del sistema di addestrare i ferrovieri coll'esercizio di una piccola linea di pubblico servizio.

Il commissario *Cadorna* l'interroga quindi sui modi coi quali l'Amministrazione militare vien consultata, sul materiale mobile, sul personale militare, sulla produttività. Risponde tenersi sempre gran conto delle questioni e dei criteri di ordine superiore, non così dei particolari che sono un pò trascurati, non permettendo sempre l'interesse generale di far prevalere il mero interesse militare.

Quanto alla soluzione migliore del problema ferroviario sotto l'aspetto esclusivamente militare, per improvvise e rapide mobilitazioni dell'esercito, il maggior Duboin ritiene che, ad ottenerla sollecita, meglio gioverebbe l'esercizio governativo che un servizio di Società.

Finalmente, si presenta *Benedetto Rognetta*, ingegnere civile, ex-capitano d'artiglieria, il quale vorrebbe che si costruisse in Italia il materiale ferroviario, e, ispirandosi alle teorie del più puro protezionismo, domanda l'eliminazione della concorrenza estera. Da alcuni schiarimenti sui materiali, sulle loro qualità e sul loro acquisto: aggiunge alcuni suggerimenti, nell'interesse specialmente del servizio militare.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze 17 maggio.

Da che ci occupiamo di questa rassegna è la prima volta che siamo in grado di constatare l'assenza di grosse questioni politiche, che nascondano preoccupazioni e pericoli per la pace d'Europa.

A Parigi nonostante le eccellenti disposizioni del mercato vi furono alternative di piccoli rialzi e ribassi provocati i primi dalla voce corsa che il generale Garibaldi fosse morto, e i secondi dalla possibilità di una crisi ministeriale interna. Nel complesso però la settimana chiude con aumento essendo il 50,0

salito da 113,45 ultimo prezzo dell'ottava scorsa a 113,80; il 3 0/0 da 79,30 a 79,55, e il 3 0/0 ammortizzabile da 81,55 a 81,65. La rendita italiana fece progressi rapidi e più notevoli, essendosi spinta da 78,80 fino a 80, e questo favore sul mercato parigino si spiega perchè i nostri titoli nell'impiego del denaro, presentano maggior profitto delle rendite francesi.

A Londra i consolidati inglesi si mantennero sui medesimi prezzi dell'ottava precedente avendo oscillato da 98 5/8 a 98 3/4 e la rendita italiana da 78 3/8 saliva a 79 3/8.

Vienna e Berlino trascorsero sostenute, ma senza aumenti. Soltanto la rendita italiana su quest'ultima piazza da 78,20 saliva a 78,50.

In Italia stante la buona accoglienza dei nostri titoli all'estero, quasi tutti i valori guadagnarono terreno.

La rendita 5 0/0 esordita lunedì a 86,60 si spingeva ieri sera fino a 87,35.

Il 3 0/0 da 51,20 saliva a 51,50, e il prestito nazionale oscillava da 14,40 a 14,50.

I prestiti cattolici si contrattarono a Roma intorno a 94,25 per i certificati 1860-64; a 93,45 per il Biont, e a 100,50 per il Ruthscid.

La rendita turca fu negoziata a Napoli da 12,35 a 12,50.

Le azioni della Banca Nazionale da 2140 scesero a 2180, e il Credito mobiliare da 785 a 800.

Le azioni Tabacchi si contrattarono fino a 890, e le relative obbligazioni in oro da 566 a 567.

I valori ferroviari dettero luogo a molte operazioni, sulla nostra Borsa si contrattarono le azioni meridionali fino a 391, e le obbligazioni livornesi a 271,50; e a Milano le Romane a 120; le Alta Italia a 285,50; le obbligazioni meridionali a 271; le Sade A a 272,50; le B a 277 e le nuove da 256,25 a 256,50.

I Napoleoni in ribasso furono contrattati da 22 a 21,92 il Francia a vista da 109,70 a 109,50 e il Londra a 3 mesi da 27,46 a 27,44.

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° Rinnuovamento 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.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XII^a ESTRAZIONE delle OBBLIGAZIONI eseguitasi in Seduta pubblica il 15 maggio 1879.

Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1° ottobre 1879, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute.

Dal 1° ottobre 1879 in poi cessano di essere fruttifere.

Numeri d'iscrizione, comuni alle Serie A, B, C, D, E

<i>dal N.</i>	<i>al N.</i>	<i>dal N.</i>	<i>al N.</i>	<i>dal N.</i>	<i>al N.</i>	<i>dal N.</i>	<i>al N.</i>	<i>dal N.</i>	<i>al N.</i>
1076	1080	41826	41830	85296	85300	162121	162125	219876	219880
1341	1345	43886	43890	85971	85975	163946	163950	220106	220110
2901	2905	46231	46235	87386	87390	166936	166940	221236	221240
3781	3785	47846	47850	90946	90950	170746	170750	221946	221950
5551	5555	49701	49705	91731	91735	170951	170955	222211	222215
9996	10000	50976	50980	97356	97360	171186	171190	222796	222800
12266	12270	51831	51835	98921	98925	175091	175095	222976	222980
15396	15400	53826	53830	106291	106295	175421	175425	230236	230260
15601	15605	56116	56120	106736	106740	176701	176705	230266	230270
17901	17905	60036	60040	106776	106780	182411	182415	233411	233415
19086	19090	60966	60970	108766	108770	183656	183670	234041	234045
21176	21180	61481	61485	108841	108845	185456	185460	235766	235770
22161	22165	61536	61540	119676	119680	188661	188665	236456	236460
23136	23140	62066	62070	120551	120555	191486	191490	238366	238370
23316	23320	64961	64965	121756	121760	196736	196740	243181	243185
23826	23830	67641	67645	123406	123410	196971	196975	244141	244145
24756	24760	68461	68465	124061	124065	200006	200010	244461	244465
26801	26805	70546	70550	140576	140580	200156	200160	246031	246035
26891	26895	71631	71635	142021	142025	206726	206730	Numeri estratti in più per la Serie B	
27241	27245	73851	73855	142336	142340	208201	208205		
28696	28700	78171	78175	145476	145480	209091	209095		
30536	30540	79006	79010	148431	148435	209651	209655	<i>dal N.</i>	<i>al N.</i>
36586	36590	80111	80115	149671	149675	209786	209790	251516	251520
38651	38655	83271	83275	161476	161480	217816	217820		
38916	38920	83516	83520	161501	161505	218821	218825		

Numeri d'iscrizione della Serie F

<i>dal N.</i>	<i>al N.</i>	<i>dal N.</i>	<i>al N.</i>	<i>dal N.</i>	<i>al N.</i>	<i>dal N.</i>	<i>al N.</i>
1611	1620	13051	13060	19371	19380	21741	21750
12611	12620	13961	13970	21301	21310	25061	25070

NB. I numeri estratti, pei Titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (*coupons*).

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, li 15 maggio 1879.

LA DIREZIONE GENERALE