

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VII — Vol. XI

Domenica 11 Gennaio 1880

N. 297

COME SI INTENDA DA ALCUNI LA LIBERTÀ DEL COMMERCIO

(a proposito di un opuscolo sull'esportazione delle derrate alimentari)

Vi sono alcuni che si formano un concetto strano della libertà, e sono spesso condotti a credere che le garantizie offerte ai cittadini in un paese retto a libere istituzioni non consistano solo nell'assenza di tutti quei vincoli che non siano necessari per assicurare a tutti il libero esercizio dei diritti ed il libero godimento dei beni offerti dalla consociazione civile, senza offesa dei diritti altrui; ma s'immaginano inoltre che le libere istituzioni debbano avere per oggetto di togliere tutte le disuguaglianze naturali che fanno sì che, chi dispone di molti mezzi e di molta influenza abbia, per ciò solo, potestà di fare molte cose, che agli altri non sono concesse. In altri termini non si contentano di formarsi delle libertà civili un concetto puramente negativo ravvisandone l'esistenza nella mancanza di disposizioni arbitrarie intese a limitare l'attività di alcuni a proflito di quella di altri, ma spingono la sua parte assegnandole altresì un'azione positiva, un'azione livellatrice di tutte le disuguaglianze naturali che esistono in seno alla società, e che operano in guisa che colui il quale possiede solo un ristretto patrimonio di beni materiali o morali è generalmente sopraffatto dalla concorrenza di colui il quale possiede gli stessi mezzi in copia molto maggiore.

Con questo concetto la libertà si converte nella più rigida tirannia o nel più assoluto vincolismo, bisognerebbe elevare una fitta rete di proibizioni e di regolamenti per mantenere tutti nello stesso grado ed in condizione di fare le stesse cose in modo da trovarsi assicurata una dose di libertà perfettamente identica a quella degli altri: bisognerebbe impedire al negoziante di acquistare tanta abbondanza di capitali e di mezzi d'azione che gli permettano di dettar leggi al mercato e di scacciare i suoi concorrenti affinché questi non abbiano a lamentarsi che viene ad essi tolta la libertà di eseguire le medesime operazioni sullo stesso mercato; bisognerebbe che la legge privasse studiosamente il medico o l'avvocato di tutte quelle occasioni che possono servirgli ad acquistar magnior credito degli altri suoi colleghi ed a precludere a questi la libertà di trattare le migliori cause o di curare i migliori ammalati; bisognerebbe soprattutto impedire la formazione e l'accumulazione di qualsiasi capitale; poichè chi non vede che esso costituisce non solo una terribile disuguaglianza fra il fortunato possessore e la gran massa dei nullatenenti, ma costituisce per di più una vera e propria dipendenza di questi di fronte a quello.

Si giungerebbe a queste conclusioni, se dovessero accettarsi per buone le idee di taluni i quali in nome della libertà non si contentano che la tutela governativa premunisca i cittadini contro le violazioni abusive dei loro diritti arrecate dalla legge stessa o dal fatto altrui, ma la vorrebbero estesa ad assicurare praticamente l'esercizio di questi diritti, anco nei casi in cui un tale esercizio sia impedito o menomato dal giusto uso che altri faccia del proprio diritto e della propria libertà. E non sono pochi quelli che senza accorgersene e senza distinguere nettamente le conseguenze finali, a cui logicamente sarebbero condotti rallentano le briglie del loro pensiero su questa scesa pericolosa, lasciandosi sedurre dalle attrattive che sopra l'animo di chiunque sia dotato di un elevato senso morale, esercita la prospettiva di uno stato di cose che assicuri fra gli uomini una equa ripartizione dei diritti e dei beni che essi godono nel civile consorzio, impedisca all'uno di prevalere sull'altro e mantenga una certa uguaglianza di condizioni, contrastando le cagioni naturali che tendono ad alterarla.

Fra costoro, per esempio, devesi ascrivere l'egregio scrittore di un breve opuscolo, pubblicato in occasione della visita della Commissione d'Inchiesta sull'esercizio delle ferrovie a Firenze, e che prende a considerare quali condizioni dovrebbero fornirsi in materia di tariffe ferroviarie a coloro che intraprendono in Italia il commercio d'esportazione delle derrate alimentari. Il sig. Emilio Landi, autore di questo opuscolo, vorrebbe parificare di fronte alle tariffe dei trasporti per mezzo della ferrovia tutti gli esportatori di derrate alimentari; egli si dichiara acerbo avversario delle tariffe differenziali che accordino speciali facilitazioni ai negozianti in ragione di speciali condizioni da essi accettate e combatte principalmente il famoso contratto stipulato dalla ditta F. Cirio con l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia.

Noi esponemmo in uno dei numeri del maggio decorso ¹⁾, che cosa pensassimo intorno alle tariffe differenziali pei trasporti ferroviari ed il contratto Cirio in particolar modo non ci è mai sembrato così orribile e mostruoso come da alcuni si è voluto dipingere; ma il sig. Landi invece trova ch'esso colpisce profondamente la libertà di commercio, che è contrario allo sviluppo del commercio di esportazione delle derrate alimentari e che trattiene l'incremento e lo sviluppo della nostra industria agricola. Per chi si collochi nella corrente d'idee in cui si è posto il sig. Landi è facile spiegarsi come tutto ciò avvenga. Poichè il contratto accorda al Cirio speciali facilitazioni che altri negozianti meno forti di lui non possono conseguire, lo pone in grado di esercitare il suo

¹⁾ V. *Economista* N. 262.

traffico in condizioni tali da vincere l'altrui concorrenza e da costituirsi un monopolio che vieta ad ogni altro d'intraprendere lo stesso commercio. Poichè le esportazioni di derrate alimentari sono tutte ridotte nelle mani di un solo, non possono raggiungere quello sviluppo che otterrebbero se altri dieci o cento negozianti vi si consacrassero. E poichè queste derrate vengono ricercate da un solo negoziante che all'estero se le fa pagare il prezzo che vuole, non vengono smerciate e quindi nemmeno prodotte in quella quantità in cui potrebbero esserlo, quando vi fossero altri dieci o altri cento negozianti che ne facessero richiesta sui mercati italiani e gareggiassero per venderle alle migliori condizioni possibili sui mercati esteri.

Il signor Landi con queste riflessioni non ci dice cose nuove; ognuno conosce e nessuno nega i danni del monopolio e vi sono dei casi in cui il monopolio deriva da cause artificiali e legali che è mestieri sradicare più presto che sia possibile, ma vi sono invece altri casi in cui il monopolio ha origine da cause naturali contro le quali i rimedi legislativi non farebbero che peggiorare il male in luogo di rimediarlo.

Non è egli naturale che qualunque intraprenditore di trasporti offra speciali vantaggi di tariffe a quello speditore che dal suo canto acconsente a caricare per proprio conto un intero carico o a rinunciare al diritto d'indennità per le avarie o a protrarre i termini per la consegna delle merci al destinatario o a servirsi di lui per una somma di trasporti non inferiore ad una cifra determinata; non è egli naturale che i migliori clienti siano trattati con i maggiori riguardi; non è naturale che poichè essi assicurano un discreto provento, un provento regolare, su cui l'intraprenditore può contare per bene ordinare e distribuire le spese generali della sua amministrazione, siano da lui alquanto avvantaggiati? Il signor Landi potrà credere che sarebbe più utile per la società in generale che ciò non avvenisse come potrà credere che sarebbe meglio che il grosso negoziante non godesse di tutte le altre prerogative che ha di fronte agli altri suoi minori concorrenti, per il maggior credito di cui gode, e le migliori condizioni a cui può prendere in prestito i capitali a lui occorrenti, per i maggiori sconti che ottiene sulle sue compre all'ingrosso e così via dicendo; ma se egli vuol livellare tutte queste condizioni non deve mettere in ballo la libertà del commercio e venirci a dire che ciò debba esser fatto in suo nome.

La libertà del commercio come la intende il signor Landi potrebbe applicarsi in molti altri casi, e forse produrrebbe gli stessi effetti che egli ne attende per l'esportazione delle derrate alimentari, ma certo non se ne avvantaggerebbero nè la libertà nè il commercio. In una città vi è un medico che deve la sua celebrità alla cattedra da cui professa o all'esser membro di un consiglio governativo, e vi sono due o tre avvocati che devono la loro clientela all'esser deputati al Parlamento nazionale. Il primo è chiamato a tutte le cure importanti, i secondi assorbono tutte le cause che si agitano dinanzi ai tribunali. Gli altri medici e gli altri avvocati del paese hanno appena di che vivere e non hanno nè cure, nè affari sufficienti per acquistare quella pratica medica o forense che è necessaria a formare un medico mediocre o un discreto avvocato. È una condizione di cose che crediamo non sia molto rara in Italia. Ma il rimedio è bello e trovato.

Applicando i principi di libertà del sig. Landi, si vieta ai medici di esser professori o di cuoprire altri uffici onorifici, si vieta agli avvocati di esser deputati; o meglio ancora si vieta tanto ai medici quanto agli avvocati di avere più di un determinato numero di cure o di clienti in capo all'anno, e per tal guisa si dà libertà a tutti gli altri di esercitare con profitto la professione, si rende a tutti possibile di acquistare una qualche pratica nell'arte loro e si fa anco il vantaggio degli ammalati e dei litiganti, i quali invece di una o di pochissime persone al cui consiglio debbono esclusivamente rivolgersi pagandolo a caro prezzo, ne troveranno molte a loro disposizione le quali si accontenteranno di una più scarsa retribuzione.

Così dovrebbero fare per le ferrovie. Vi sono talune amministrazioni, che trovano il loro tornaconto ad offrire più larghi vantaggi a quei grossi speditori di merci che procurano alla loro rete un traffico regolare molto considerevole, che trovano utile di lasciar percorrere le loro linee dai carri refrigeranti di proprietà di questi speditori; ma ciò evidentemente crea una disparità troppo forte di fronte a tutti gli altri negozianti che non hanno mezzi sufficienti per assicurare a quelle amministrazioni un lavoro ugualmente importante o per costruire a proprie spese dei carri di quella specie. Questi favori di cui solo pochi possono profittare non siano concessi a nessuno e così, almeno sotto questo rapporto, l'eguaglianza dei vari concorrenti non sarà disturbata. Tutt'al più se si credono necessari i vagoni refrigeranti, pensi l'amministrazione ferroviaria di fornirne a chiunque ne faccia richiesta, evitando in ogni caso che quelli di proprietà privata circolino sulle sue linee.

Ecco come la pensa il sig. Landi, ma noi non possiamo consentire con lui. Noi, in ossequio alla libertà di tutti, diremmo piuttosto ai negozianti più piccoli, che sono costretti a sostenere in circostanze sfavorevoli la concorrenza del più potente: moltiplicate i vostri sforzi, raddoppiate d'intelligenza e d'attività, affine di contrapporre a quelli, di cui gode il vostro rivale, altri vantaggi da lui ancora non escogitati, e soprattutto associatevi ed associandovi potrete porvi nelle stesse sue condizioni, conseguire gli stessi vantaggi e competere facilmente con lui. — Non esitiamo anco noi a riconosere che nei trasporti ferroviari vi ha una parte importante che ha carattere di pubblico servizio e che esige che la loro istituzione ridoadi a maggiore e più generale vantaggio di tutti i cittadini. Ripeteremo qui quello che a questo proposito dicevamo altra volta. « Questo carattere se non può, a nostro avviso, autorizzare l'autorità governativa a dettare delle norme che derogino alle leggi naturali sotto cui la libera concorrenza è regolata nel campo industriale e commerciale, le impone nondimeno il compito di vegliare con opportuni provvedimenti affinché d'altro canto le Amministrazioni ferroviarie non alterino esse con scopi diversi dall'interesse del proprio servizio le condizioni naturali nelle quali la libera concorrenza viene esercitata; non s'immischino nella lotta per favorire l'uno piuttosto che l'altro dei concorrenti, mosse da simpatia o da legami personali; non concedano vantaggi che non siano accessibili a tutti, se non quando questi vantaggi siano il corrispettivo di sufficienti compensi offerti alle imprese di trasporto dagli speditori. » — Fin qui può e deve l'autorità sociale far sentire la sua mano

in nome dei generali interessi, che si connettono a questo servizio e del contributo che lo Stato ha arrecato alla formazione ed al mantenimento di esso, ma andare più oltre sarebbe violare quella libertà e quella uguaglianza che s'intenderebbe di proteggere.

LE CAMERE DI COMMERCIO

II

La proporzione delle entrate

Le irregolarità dei bilanci delle Camere di Commercio del Regno, irregolarità prodotte da una continua alternanza di cifre, sia nelle entrate che nelle uscite, le quali successivamente, da un anno all'altro, talvolta raddoppiano o diminuiscono della metà e persino di due terzi, — non permettono uno studio accurato della proporzione esistente tra le cifre riassuntive delle entrate e delle spese colle diverse imposte. — D'altronde il fatto che la somma delle entrate negli stessi consuntivi non è una guida sicura per stabilire l'importanza del bilancio di una Camera di Commercio, non ci permette neppure un paragone tra le entrate complessive e le singole entrate delle diverse imposte poichè in un settennio gli introiti di una Camera di Commercio variano, anno per anno, in modo notevolissimo. Infine neppure le stesse spese danno un seguito di cifre, le quali abbiano un rapporto o di progressività o di diminuzione o di analogia sufficientemente costante, da potere seguirne con qualche profitto l'andamento, durante un periodo abbastanza lungo. Malgrado adunque la nostra buona volontà dobbiamo limitarci ad esaminare i soli consuntivi di due anni, 1876 e 1877, affine di non perderci in congetture, le quali, basate sull'ignoto, potrebbero essere destituite da ogni fondamento di verità.

Come è noto le Camere di Commercio possono, in base alla legge 6 luglio 1862, trarre le loro entrate dai seguenti cespiti di rendita.

- a) rendite patrimoniali;
- b) diritti sugli atti rilasciati dalle Camere stesse;
- c) tassa sugli esercenti arti e commercio;
- d) sovrimposta sui redditi di ricchezza mobile;
- e) tasse sulle polizze di carico, sui noleggi e sulle assicurazioni.

In via speciale alcune Camere di Commercio riscuotono *dei diritti sulla condizionatura delle sete e sulle vendite all'incanto*; la prima di queste tasse, nel settennio del 1871-1877, diede i seguenti introiti complessivi per tutte le Camere di Commercio del Regno:

1871	L. 110,566
1872	» 70,512
1873	» 37,245
1874	» 43,210
1875	» 51,732
1876	» 65,900
1877	» 27,491

La seconda di queste imposte è affatto insignificante; diede come massimo prodotto L. 139:46 nel 1875; nulla nel 1876; L. 12:15 nel 1877.

La Statistica ufficiale, da cui togliamo queste cifre, non ci dice nè quante, nè quali Camere di Commercio riscuotono queste tasse; esaminando però i consuntivi del triennio 1875-76-77 troviamo riferendoci alla prima tassa, quella sulla condizionatura della seta, che otto sole Camere di Commercio

hanno riscosso quel diritto e per l'ammontare indicato dal seguente prospetto:

	A n n i		
	1875	1876	1877
Ancona	L. 2,895	3,457	1,155
Firenze	» 10,880	18,997	7,385
Forlì	» 3,320	2,159	—
Genova	» 1,690	1,608	1,658
Messina	» 459	162	18
Pesaro	» 424	1,116	441
Torino	» 27,748	33,544	15,119
Udine	» 4,314	4,894	1,733

Il quale prodotto corrisponde alle totali entrate delle Camere stesse nel seguente modo:

	1875	1876	1877
Ancona	$\frac{1}{25}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{40}$
Firenze	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{9}$
Genova	$\frac{1}{80}$	$\frac{1}{78}$	$\frac{1}{57}$
Pesaro	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{6}$
Torino	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{6}$
Udine	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{10}$

Per Messina la proporzione di questo diritto colle entrate è insignificante e per Forlì invece rappresenta il totale delle entrate stesse, nei due anni 1875-1876; imperocchè nel 1877 non riscosse tale tassa e pare l'abbia anzi definitivamente abbandonata, non avendo iscritta alcuna somma nè nel preventivo del 1878 nè in quello del 1879.

Mentre invece da questi preventivi risulterebbe che tale imposta fosse stata messa in attuazione nel 1879 dalla Camera di Commercio di Rimini e così rimarrebbero egualmente otto le Camere che la percepiscono, avendo Rimini sostituito Forlì.

Aggiungeremo ancora che il rilevante prodotto, avuto da questa imposta nel 1871, cioè L. 110,566, sceso poi a L. 27,000 circa nel 1877, accenna a mantenersi su questa cifra ultima, con poco aumento; infatti nei preventivi 1878 e 1879 il prodotto di questa tassa è indicato con una cifra complessiva di L. 39,184 pel primo e L. 34,190 pel secondo anno.

Dei cespiti di entrata, su cui possono far conto le Camere di Commercio del Regno, abbiamo già parlato delle rendite patrimoniali ed abbiamo veduto come esse sieno in proporzione molto piccole, a paragone delle entrate complessive, e come abbiano perciò poca influenza sul totale del bilancio, tanto più quando si pensi alla elasticità e mobilità estrema dei bilanci stessi. In quanto ai diritti sugli atti rilasciati dalle Camere, è esso pure un provento senza alcuna importanza; basta accennare che nel settennio diede una media di L. 4,939 per tutte le 73 Camere di Commercio, cioè una media di L. 68,19 per ogni Camera di Commercio; dando un massimo di L. 5,170 nel 1872, cioè di L. 71,80 per ogni Camera, ed un minimo di L. 4,372 nel 1871 cioè di L. 60,70 per ciascuna Camera.

Tuttavia, a titolo di semplice curiosità, aggiungeremo: che delle 73 Camere di Commercio nel triennio 1875-77, sole 31 riscossero diritti sugli atti (non sapremo rilevare se le altre non abbiano rilasciati atti, o li abbiano rilasciati gratuitamente), e che di queste 31, oltrepassarono le 100 lire di introito; Catania (170-211-115), Ferrara (174-118-125), Firenze (162-102 *), Genova (575-801-760),

(*) Nel 1877 Firenze non riscosse neppure un centesimo di tali diritti; il che ci fa credere che gli atti sieno stati rilasciati gratuitamente.

Girgenti (118-127-117), Livorno (100-100-100?) Messina (150-190-112) Milano (926-909-1124) Napoli (915-996-940) Palermo (253-272-209) Roma (518-274-272) Siracusa (190-118-154) Torino (427-374-467). Finalmente aggiungeremo che dai preventivi 1878-79 parrebbe che la Camera di Commercio di Chiavenna avesse abbandonato la percezione di questi diritti, nulla avendo iscritto nei detti preventivi, e che avessero invece adottato questa percezione le due Camere di Pesaro e Verona; per cui oggi ve ne sarebbero 32 le quali riscuotono tasse sui documenti e certificati da esse rilasciati.

Altro cespite di rendita è la tassa sulle polizze di carico sui contratti di noleggio e sulle assicurazioni, la quale tassa è autorizzata dalla legge 6 luglio 1862 colle seguenti parole: « Le Camere « che non hanno rendite proprie o che le hanno « insufficienti, provvederanno alle somme occor- « renti b) imponendo una tassa speciale sopra « le assicurazioni marittime, polizze di carico, i no- « leggi ad altre contrattazioni commerciali della « stessa natura. »

Nel 1871 si trovano 14 Camere di Commercio autorizzate a riscuotere questa imposta, concessa dalla lettera b dell' art. 31 della legge citata, e ne ricavarono un prodotto complessivo di L. 343,757 che andò mano mano crescendo e nel 1874 arrivò a 422,556 lire, poco meno di $\frac{1}{5}$ del totale delle entrate di tutte le 73 Camere di Commercio del regno (422,556 a 2,431,391), e poco meno della metà delle complessive entrate delle 15 Camere (422,556 a 892,359). Ma questo genere di tassa, se dà una cospicua entrata « non giova al commercio, il quale si pronunciò con ragione contro di esse » dice la statistica ufficiale; la quale ci fa anche conoscere come alcune Camere impongano tasse graduali sulla quantità e sul valore delle merci, indicate nelle polizze di carico e nei contratti di noleggio e sui premi delle polizze di assicurazione, e ci aggiunge come il legislatore non potesse aver di mira, colla accennata disposizione di legge, se non di autorizzare le Camere di Commercio ad imporre un semplice diritto fisso sulle polizze di carico o sui contratti di noleggio o di assicurazione, e come infatti il Ministero, seguendo l'avviso del Consiglio di Commercio, e le decisioni pronunziate in seguito a contestazioni giudiziali, abbia determinato « che tasse di questa specie non dovessero più essere consentite ad altre Camere e che quelle già autorizzate dovessero farsi scomparire tosto che ciò fosse possibile senza turbare l'andamento dell'amministrazione delle Camere, che ora le impongono. »

Ci si perdoni se, di fronte a queste esplicite dichiarazioni della Statistica ufficiale, noi ci facciamo una domanda, dalla quale trarremo alcune conseguenze.

L'art. 31 lettera b della legge 6 luglio 1862 autorizza o no queste tasse in somma proporzionale al valore od alla quantità della merce?

Se sì; con qual diritto il Ministero si arroga il potere di sospendere l'effetto di una legge senza intendere il potere legislativo?

Se no; con qual rispetto alla legge emise i Decreti Reali che autorizzano la percezione a quel modo della tassa, e peggio ancora, adesso che ha accertato il senso vero della legge, non toglie addirittura l'abuso, che fino ad ora esiste con tanto danno del commercio, il quale ha già tanti altri imbarazzi?

Nè è a dire che occorra attendere la possibilità di effettuare questa innovazione senza « turbare l'andamento delle amministrazioni Camerali » imperocchè, meno Trapani, Reggio di Calabria e Cagliari, le altre 9 Camere di Commercio (poichè Ravenna dal preventivo 1879 scorgiamo che ha abbandonato questo cespite) non usano nè della imposta sugli esercenti arte o commercio, nè della addizionale sulla tassa di Ricchezza Mobile, mentre hanno aumentata la portata, appunto di quella imposta, che tanto nuoce al commercio e che il Ministero vorrebbe veder scomparire perchè contraria alla legge! Infatti nel mentre nel preventivo 1878 questa imposta figura per L. 305,840 in quello 1879, quantunque manchi la quota di Ravenna, figura per la somma complessiva di L. 342,107, e questo sensibile aumento di una imposta abusiva, avviene senza che si metta mano agli altri cespiti di rendita assentiti dalla legge.

Ci resta da esaminare le altre due imposte cioè la tassa sugli esercenti commerci ed industrie nel distretto Camerale, e la tassa sugli esercenti stessi riscossa però sotto forma di addizionale ai redditi di ricchezza mobile.

Nel 1873 vi erano 40 Camere di Commercio, che applicavano la tassa sugli esercenti per mezzo di appositi ruoli e dividendoli in classi, nel 1877 ne riscontriamo 44 e dai preventivi 1878-79 rileviamo che in quest'ultimo anno giungono a 49. Mentre nel 1873 erano 13 le Camere che riscotevano i centesimi addizionali alla tassa sui redditi della ricchezza mobile, erano 14 nel 1877 e ne troviamo 23 che hanno iscritta una somma di entrata per tal titolo, nei bilanci preventivi 1878-79.

E in verità dopo questa osservazione noi non sappiamo comprendere il significato e la portata del suggerimento, che la Statistica ufficiale ci dice dato dal Ministero alle Camere di Commercio, affinchè preferiscano il sistema della tassa sugli esercenti, il quale « ritensi sia più dell'altro di agevole applicazione e riesca meno gravoso ai contribuenti poichè per esso la tassa ha carattere di stabilità laddove la sovrainposta sui redditi di ricchezza mobile è essenzialmente variabile » non comprendiamo invero il significato e la portata di questo suggerimento se i fatti, quali sono i preventivi degli anni 1878-79, ci mostrano che questo suggerimento non è ascoltato. E non sappiamo poi come la stessa Statistica ufficiale noti con compiacenza che il numero delle Camere che preferirono il secondo sistema è diminuito da 18 nel 1876 a 14 nel 1877 se poi, un poco più innanzi ci mostra, coi preventivi 1878-79, che il numero stesso è salito a 23 e che questa tassa, contro i suggerimenti del Ministero, e contro le sue stesse considerazioni, venne adottata dalla Camera di Commercio di Arezzo e Siena, che non l'avevano mai percepita e da quelle di Chiavenna, Chieti, Piacenza, Porto-Maurizio, Rovigo, Sassari, Varese che ne avevano abbandonata la percezione.

Del resto anche qui ci formuliamo una domanda: a che serve il disposto dell'ultimo alinea dell'articolo 31 della legge, che abbiamo più volte citata « niun diritto o tassa potrà esser stabilito dalle Camere di Commercio se non con approvazione del Governo, da emanare con decreto reale dietro parere del Consiglio di Stato » se di questa disposizione il Governo ed il Consiglio di Stato non fanno uso neppur per influire acchè quelle Camere le quali vogliono

procurarsi nuove entrate usino del sistema riconosciuto meno dannoso ai contribuenti e più conforme al regolare andamento della amministrazione? — Se non volessimo rimanere nei limiti che si siamo imposti in questi articoli, quello cioè di apparecchiare il terreno ad uno studio più profondo dell'organismo delle Camere di Commercio del Regno, e del modo con cui rispondono o possono rispondere alla loro missione, noi potremmo qui estenderci in molte e diverse considerazioni e lamentare ad un tempo, non solo la poca cura di alcune Amministrazioni camerali, ma ancora la inefficacia o la trascuranza di quelle autorità, le quali, per il disposto stesso della legge, avrebbero l'importante incarico di dare all'indirizzo delle Camere stesse un concetto unitario, non soltanto nel loro modo di funzionare sullo sviluppo dei fenomeni economici, ma anche nella loro intrinseca costituzione e nella forma con cui possono aumentare la loro propria forza ed influenza.

Esaminando adunque le cifre di introito fornitoci dalle diverse Camere di Commercio, nella tassa sugli esercenti arti e commercio, sotto le due forme di tassa diretta sugli esercenti e di sovraimposta sui redditi di ricchezza mobile, in quanto alla seconda forma, restringendoci ai presuntivi del triennio 1875, 1877, troviamo che la adottarono 17 Camere nel 1875, 18 nel 1876 e 11 nel 1877; per una somma totale di L. 267,867 nel 1875; L. 279,403 nel 1876 e L. 236,074 nel 1877, cioè rispettivamente per ogni anno del triennio ed in cifre approssimative, $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{7}$, ed $\frac{1}{7}$ sulle entrate complessive di tutte le 75 Camere di Commercio del regno e $\frac{2}{3}$, $\frac{1}{2}$ ed $\frac{1}{3}$ delle entrate complessive di quelle Camere che hanno percepito tale tassa.

Se poi esaminiamo quelle Camere di Commercio, le quali riscossero quella imposta nel 1875, secondo la cifra assoluta dell'entrata ci si presentano nel seguente ordine:

Roma	L. 95,415
Milano	» 42,026
Torino	» 36,863
Foligno	» 15,583
Como	» 11,711
Cuneo	» 9,417
Alessandria	» 8,237
Chiavenna	» 4,707
Teramo	» 4,181
Lodi	» 3,501
Catanzaro	» 1,915
Ascoli Piceno	» 1,530
Porto Maurizio	» 1,225
Reggio Calabria	» 523
Catani-setta	» 165

Le osservazioni però che abbiamo fatte sul nessun criterio offertoci sia dai confronti sulle entrate, le quali oscillano troppo, sia dal considerare un solo anno, il che non presenta alcun criterio, ci fa obbligo per appigliarci alle cifre meno disparate, a considerare questa entrata in rapporto alle spese di ciascuna Camera negli anni 1876 e 1877, ed allora esse si presentano nel seguente ordine e ci danno la seguente cifra percentuale di imposta sulla somma complessiva delle spese per il 1876:

Roma	L. 2,00 d'imposta per ogni lira di spesa
Alessandria	» 1,20
Piacenza	» 1,25
Como	» 1,08
Cuneo	» 1,20

Catanzaro	» 0,90	«
Ascoli Piceno	» 0,89	»
Milano	» 0,87	»
Foligno	» 0,81	»
Lodi	» 0,77	»
Rovigo	» 0,65	»
Teramo	» 0,60	»
Porto Maurizio	» 0,55	»
Sassari	» 0,33	»
Torino	» 0,21	»
Reggio Calabria	» 0,02	»
Treviso	» 0,02	»

e per il 1877 noi avremo invece:

Roma	L. 2,55 di imposta per ogni lira di spesa	
Como	» 1,52	»
Ascoli Piceno	» 1,12	»
Chiavenna	» 1,02	»
Milano	» 0,99	»
Cuneo	» 0,91	»
Teramo	» 0,90	»
Lodi	» 0,86	»
Alessandria	» 0,83	»
Foligno	» 0,76	»
Porto Maurizio	» 0,59	»
Torino	» 0,32	»
Catanzaro	» 0,26	»
Reggio Calab.	» 0,02	»

avendo nel 1877 abbandonata la imposta le Camere di Piacenza, Rovigo, Sassari e Treviso.

Ci apparisce adunque il fatto che nel 1876 cinque e nel 1877 quattro Camere di Commercio percepirono la tassa in una misura maggiore del totale delle spese. Roma in ragione più del doppio; Como nella $\frac{1}{2}$ di più: — che aumentarono la proporzione Roma, Como, Ascoli Piceno, Milano, Teramo, Lodi, Porto Maurizio, Torino, cioè 8 Camere; la mantenne nella stessa misura una sola Camera, quella di Reggio Calabria; la diminuirono 4 Camere, cioè Cuneo, Alessandria, Foligno, Catanzaro. Però dobbiamo aggiungere che la continua oscillazione, che abbiamo già osservata e lamentata nelle cifre dei bilanci delle Camere di Commercio, non ci può permettere alcuna conclusione pratica e seria su questo movimento, inquantochè la diminuzione del 1877 può essere prodotta dalla straordinaria eccedenza del 1876 e compensata poi da una nuova eccedenza del 1878.

Per quello che possono valere, diamo anche alcune cifre di confronto sul preventivo 1879; e diciamo, per quello che possono valere, imperocchè, come è naturale, i bilanci preventivi si chiudono con l'equilibrio tra le entrate e le spese, ma noi sappiamo, per quanto abbiamo già notato, come questo equilibrio non apparisce poi nei consuntivi, nei quali, in via generale, scorgesi un notevole avanzo. Ed è naturale d'altronde che questo avanzo non abbia altra causa che un maggior prodotto nelle entrate, le quali hanno di più di quanto sia stato presupposto nel preventivo; epperò noi non troveremo, come abbiamo trovato nei confronti colle cifre del consuntivo, nessuna Camera, alla quale il prodotto di una sola tassa abbia dato il doppio di tutta la cifra delle spese, ma potrà però il lettore farsi un sufficiente criterio della proporzione che questo cepite di rendita mantiene sul bilancio, subitochè voglia aumentare, alla stregua di quanto appare nei precedenti prospetti, i risultati di quello che poniamo qui sotto.

Varese	L. 0,95	ogni lira di spesa preventivata
Piacenza	» 0,85	»
Porto-Maurizio	» 0,85	»
Alessandria	» 0,85	»
Chiavenna	» 0,82	»
Milano	» 0,80	»
Lodi	» 0,78	»
Cagliari	» 0,70	»
Foligno	» 0,60	»
Como	» 0,50	»
Catanzaro	» 0,49	»
Torino	» 0,48	»
Siena	» 0,41	»
Ascoli-Piceno	» 0,31	»
Roma	» 0,25	»
Reggio-Calabro	» 0,03	»

Vediamo così Varese prendere il primo posto nello alto tasso dell'imposta quantunque sino dal 1874 l'avesse abbandonata; Piacenza il secondo posto, quantunque non l'abbia percepita che ne due anni 1875-1876. Notiamo che Roma da L. 2,55 per ogni lira di spesa la ha diminuita a Lire 0,95, Como a Lire 0,50, da L. 1,52; Torino aumentata da L. 0,48 a L. 0,32 ecc.

Ora ci rimane da esaminare l'ultimo titolo di entrata delle Camere di Commercio, quello cioè della tassa sugli esercenti arti e commercio percepita direttamente sui contribuenti, divisi in classi.

Le Camere di Commercio che nel 1873 percepivano la tassa sotto questa forma erano 40, divennero 41 nel 1874, 39 nel 1875, 38 nel 1876 e 44 nel 1877.

Diede i seguenti risultati in cifre rotonde:

1873	L. 501,000	cioè circa $\frac{1}{4}$ di tutte le entrate della 73 Camere
1874	» 536,000	» » $\frac{1}{9}$ »
1875	» 485,000	» » $\frac{1}{4}$ »
1876	» 502,000	» » $\frac{1}{4}$ »
1877	» 506,000	» » $\frac{1}{3}$ »

E calcolando solo le entrate delle 44 Camere che nel 1877 esigettero questa tassa cioè L. 851,121 il ricavato di essa ci rappresenta circa $\frac{5}{9}$ della tassa stessa.

Le cifre assolute dell'ammontare di questa imposta ci darebbero per il 1877 il seguente ordine:

Venezia	L. 86,292	Rovigo	» 9,818
Livorno	» 42,570	Treviso	» 9,792
Pavova	» 27,708	Udine	» 8,085
Verona	» 27,078	Catania	» 7,967
Firenze	» 24,570	Modena	» 7,879
Bologna	» 23,340	Cremona	» 7,606
Palermo	» 22,445	Belluno	» 7,506
Ancona	» 20,800	Pavia	» 7,405
Napoli	» 18,241	Lecco	» 7,251
Ferrara	» 17,568	Bergamo	» 7,014
Parma	» 16,535	Savona	» 6,451
Mantova	» 14,151	Avellino	» 6,402
Vicenza	» 11,992	Chieti	» 5,905
Brescia	» 10,806	Lucca	» 5,000

Le altre tutte al disotto di 5000 lire col seguente ordine, fino a Campobasso che nel 1877 percepì solo L. 40; E cioè: Carrara, Cagliari, Sassari, Caserta, Rimini, Reggio Emilia, Trapani, Varese, Pesaro, Aquila, Salerno, Porto-Maurizio, Arezzo, Ravenna, Caltanissetta e Campobasso.

Intine, per completare anche intorno a questa tassa le nostre osservazioni di confronto, daremo l'ordine nel quale si dispongono le Camere di Commercio del Regno nella ragione percentuale di ricavato di

questa tassa per ogni lira di spesa, riferendoci al solo anno 1877 e basandoci sulle cifre dei consuntivi: Lecco L. 1,84 di imposta per ogni lira di spesa

Belluno	» 1,51	»
Padova	» 1,27	»
Vicenza	» 1,09	»
Parma	» 0,97	»
Lucca	» 0,96	»
Ferrara	» 0,94	»
Treviso	» 0,93	»
Cremona	» 0,89	»
Sassari	» 0,89	»
Aquila	» 0,86	»
Chieti	» 0,84	»
Modena	» 0,82	»
Savona	» 0,82	»
Porto Maurizio	» 0,80	»
Livorno	» 0,78	»
Avellino	» 0,77	»
Mantova	» 0,77	»
Palermo	» 0,77	»
Firenze	» 0,75	»
Varese	» 0,74	»
Reggio Emilia	» 0,72	»
Venezia	» 0,70	»
Pavia	» 0,66	»
Bergamo	» 0,64	»
Bologna	» 0,64	»
Brescia	» 0,64	»
Verona	» 0,59	»
Pesaro	» 0,57	»
Rimini	» 0,56	»
Rovigo	» 0,52	»
Ancona	» 0,44	»
Udine	» 0,44	»
Trapani	» 0,34	»
Caserta	» 0,32	»
Salerno	» 0,31	»
Napoli	» 0,28	»
Arezzo	» 0,25	»
Carrara	» 0,24	»
Caserta	» 0,22	»
Cagliari	» 0,19	»
Caltanissetta	» 0,15	»
Ravenna	» 0,15	»
Campobasso	» 0,03	»

Il quale prospetto ci mostra come nel 1877 quattro Camere di Commercio ricevessero da questa sola tassa più della totalità delle loro spese, e come 15 Camere ne ritenessero tutto o quasi tutto il prodotto necessario a coprire le passività; 16 Camere ne traessero dai $\frac{4}{5}$ alla $\frac{1}{2}$ della cifra complessiva delle spese; 9 Camere da $\frac{2}{5}$ a $\frac{1}{3}$ e sole quattro Camere meno di $\frac{1}{5}$.

Ripetiamo ancora essere impossibile ogni studio più accurato e più proficuo di illazioni e di considerazioni, fino a tanto che i bilanci consuntivi delle Camere di Commercio non ci daranno una maggior costanza e regolarità delle cifre, o almeno fino a tanto che la Statistica ufficiale, nelle sue pubblicazioni non illustrerà le cifre, così che lo studioso possa ritrovarvi argomento di riflessione seria e profonda, e non abbia dinanzi a se dei numeri accumulati, senza un significato sufficiente, tanto da rassomigliare tal volta a dei rompicapo.

Coloro che dirigono questa specie di pubblicazioni, devono convincersi, che se in essi hanno in mano mezzi e documenti, coi quali possono rendersi ragione

Ci siamo limitati al consuntivo dell'anno 1877 ed alle più importanti Camere di Commercio, cioè a quelle che ebbero in quell'anno una entrata non inferiore alle 5000 lire; abbiamo indicato per ciascun cespite di entrata la proporzione per ogni lira della cifra complessiva delle entrate, sempre con cifre approssimative. È d'uopo notare che la somma di tutte le cifre percentuali delle entrate non darà la cifra complessiva; alla apparente deficienza s'intende che le Camere hanno fatto fronte col denaro esistente in cassa alla fine del 1876.

Se, come si è notato, i bilanci delle Camere di Commercio non presentassero di anno in anno tante e così forti oscillazioni, si potrebbero ritrarre da questo prospetto delle importanti considerazioni. Si potrebbe ad esempio dividere le Camere stesse in gruppi:

quelle che, come Civitavecchia e Bergamo, ritraggono tutte o buona parte delle loro entrate dalle rendite patrimoniali. Ma la somma delle rendite di un'anno non può dirsi se costituisca un vero patrimonio, o se sia soltanto un accidentale avanzo di entrate oggidì impiegate a frutto, ma in un prossimo anno destinato a coprire le spese straordinarie già progettate;

quelle come Potenza, Pisa, Napoli, Caltanissetta ecc. le quali ritraggono tutte o quasi tutte le entrate dei residui attivi;

quelle che hanno fondato il bilancio in buona parte sulle entrate straordinarie o sui prestiti come Cantanzaro, Rovigo, Brescia ecc.

Ma tutte queste ed altre osservazioni che cadono sott'occhio nel bilancio 1877 non avrebbero alcun valore per l'anno antecedente 1876 e per quello 1879 imperocchè mutano le cifre assolute e le relative, le complessive e le parziali con una variabilità senza norma e in una proporzione notevolissima.

Ci basterà pertanto, non potendo fare di più, terminare colla seguente proporzione del totale delle imposte di tutte le Camere di Commercio pel 1877.

Le rendite patrimoniali sono, in ragione percentuale per ogni lira di entrate di	L. 0,090
I diritti sugli atti delle Camere	» 0,005
La tassa sugli esercenti arti e Commercio.	» 0,500
La sovrainposta sui redditi di R. M.	» 0,140
La tassa sulle polizze di carico, sui noleggi e sulle assicurazioni.	» 0,212
I diritti sulla condizionatura della seta	» 0,016
I prestiti, entrate diverse ordinarie e straordinarie	» 0,091
I residui attivi degli anni antecedenti.	» 0,159

Anche in questa parte del nostro esame sui bilanci delle Camere di Commercio abbiamo avuto occasione di lamentare molti inconvenienti causati sia dall'ordinamento amministrativo delle Camere stesse, sia dal modo con cui ci vengono dalla statistica ufficiale portati gli elementi di studio.

Il lettore, che ci abbia seguiti sin qui, può giudicare se le nostre osservazioni e le nostre lagnanze avessero fondamento.

UNA LETTERA DEL LAVELEYE SULLA QUESTIONE FERROVIARIA

In una delle recenti sedute della Commissione d'Inchiesta sulle ferrovie, che hanno luogo nella nostra città venne citata in favore della tesi dell'esercizio governativo l'autorità di un noto scrittore, quella di E. De Laveleye, a proposito di una lettera da lui diretta all'*Economiste Français*.

Noi sappiamo che il Laveleye inclina spesso verso le teorie del socialismo cattedratico, e quindi non avendo veduto la lettera in questione, non avevamo difficoltà a credere che fosse stata debitamente citata. Nondimeno abbiamo voluto ricercarla, e abbiamo dovuto accorgerci che la conclusione a cui viene è tutt'altro che favorevole all'esercizio per parte dello Stato. Mentre riproduciamo la lettera, non ci sembra inutile un qualche commento.

In primo luogo l'autore della lettera trova che nel Belgio il riscatto della sola grande linea che appartenga all'industria privata sarà un eccellente affare per gli azionisti e per i possessori delle obbligazioni, senza essere cattivo per lo Stato. Questo apprezzamento, per quanto possa essere giusto, non ha secondo noi, nessuna importanza nella questione di massima, poichè dipende da circostanze particolari.

Si aggiunga che l'interesse di una Società di azionisti non significa interesse del paese. Di più ci pare utile cogliere questa occasione per osservare che si ha molto torto di citare esempi stranieri quando si tratta di questioni, nelle quali è necessario tenere a calcolo tante considerazioni speciali. Quand'anche fosse vero che in un dato paese lo Stato potesse essere, e ne dubitiamo, un buon esercente di ferrovie, non ne verrebbe da ciò la conseguenza che dovesse essere tale dappertutto, per esempio in Italia, dove si è chiarito cattivo industriale, e di ciò le prove abbondano.

Tutto questo a parte, l'autore della lettera, come i nostri lettori possono vedere, raccoglie in poche proposizioni quelli che a lui sembrano i benefici e gli inconvenienti dell'esercizio governativo. Su questi ultimi siamo perfettamente d'accordo, quanto ai primi non arriviamo a capire perchè non possano ottenersi anche colla industria privata.

Il primo vantaggio sarebbe questo. Lo Stato potrebbe ridurre grandemente le tariffe, contentandosi di un interesse diretto più scarso, atteso il beneficio indiretto larghissimo che ricaverebbe il paese dalla circolazione accresciuta, che sarebbe sorgente di prosperità generale. Noi dubitiamo che sarebbe utile abbassare le tariffe al punto che non fossero più remuneratrici e ci sarebbe pure il caso di venire a questo, dal momento che l'esperienza ha provato che lo Stato spende di più delle Società, non foss'altro perchè, a confessione del Laveleye, ha bisogno di un maggior numero d'impiegati. Giustizia vuole che in materia d'imposte, per quanto è possibile, chi riceve un servizio lo paghi. Qui al contrario i contribuenti sarebbero chiamati a sopportare un sacrificio a vantaggio di coloro che profittassero delle ferrovie.

Il secondo beneficio sarebbe quello della uniformità delle tariffe. Prima di tutto lo Stato potrebbe imporla nei capitolati colle Società. Ma sarebbe poi sempre e dovunque razionale? In un paese unificato da un pezzo e in cui le varie provincie sono presso

a poco nelle stesse condizioni, la uniformità può essere opportuna, ma date circostanze diverse, la cosa cambia d'aspetto. In Italia, per esempio, ebbe giusta lode la Società delle Meridionali per aver creata la quarta classe con una tariffa minima, e generalmente parlando non sappiamo se alle provincie del mezzogiorno potrebbero utilmente applicarsi le tariffe dell'Alta Italia.

Non comprendiamo poi come l'unità della rete sopprimerebbe un numero considerevole di formalità e di scritture, e renderebbe più rapidi i trasporti. Quanto al primo punto, può darsi che in uno Stato in cui l'amministrazione sia bene ordinata, semplice e spedita, si possa raggiungere l'intento. Diciamo — può darsi — perchè non è lecito dimenticare le lentezze inseparabili da una pubblica amministrazione, non foss'altro per la necessità di un sindacato che è a desiderarsi efficace, ma che genera ritardi incompatibili con intraprese in cui predomina il carattere industriale. In Italia poi l'amministrazione lascia molto a desiderare quanto a semplicità e a speditezza. Chi conosce le amministrazioni centrali non potrebbe nutrire troppa fede in una direzione unica delle ferrovie.

Ricordiamo anzi che molti partigiani dello esercizio governativo convennero essere inapplicabile alla amministrazione delle ferrovie la legge di contabilità; il che ci condurrebbe al grave inconveniente di sopprimere una grande garanzia di regolarità in una amministrazione che maneggerebbe milioni e milioni.

Il Laveleye vede infine nella unità dell'esercizio una nuova applicazione della solidarietà di tutte le parti di un paese, per la quale le linee buone compensando le cattive, si potrebbe portare la vita nelle regioni più remote del paese medesimo. Se egli avesse parlato della costruzione delle linee, passi, sebbene anche in questo caso lo Stato possa ottenere un enorme risparmio, limitandosi a garanzie o a sovvenzioni, come è avvenuto in Italia. Ma quanto all'esercizio, tutta la questione starebbe nel sapere tener conto delle condizioni delle varie linee nelle concessioni. In sostanza i vantaggi economici che il Laveleye trova preponderanti nell'esercizio governativo di fronte a quello privato, essi sembrano tutt'altro che senza eccezione.

Dove siamo assai più d'accordo coll'autore della lettera, si è là, dove accenna agli inconvenienti dell'esercizio governativo. Vero che per uno stesso servizio lo Stato ha sempre più impiegati delle Compagnie; vero che la molla dell'interesse privato e della responsabilità, questo gran movente del mondo economico, è meno attiva. Ciò di cui non conveniamo, si è che una gran Compagnia sia in realtà un'amministrazione pubblica. Chi ne sa qualcosa, sa del pari che i sollecitatori d'impieghi perdono più facilmente il loro tempo con essa che con lo Stato, per ragioni troppo ovvie per doversi trattenere a discuterle.

Un gran male è questo: che al Governo si dà carico di tutti gli inconvenienti dell'esercizio. Per poco che un treno *deragli*, dice il Laveleye, si grida abbasso il ministro, o anche abbasso il ministero. Egli trova poi *detestabile* che le esigenze dello interesse elettorale agiscano sulla costruzione delle linee, sul loro tracciato, sulle tariffe; riconosce che in uno Stato centralizzato, è deplorabile che il Governo abbia a sua disposizione qualche migliaio di posti di più; trova infine che è pericoloso nelle nostre società democratiche, che l'opera già così diffi-

cile e delicata del Governo, si mescoli colla questione degli interessi economici e finanziari e diventi una sorgente perpetua di corruzione. A tutto questo, secondo lui, ci sarebbe un rimedio, quello di affidare i lavori pubblici, come l'esercito, come l'insegnamento, e noi aggiungerebbero anche la giustizia, a ministri non dipendenti dai capricci delle maggioranze, ma non pensa nemmeno che ciò sia possibile colla presente mania del parlamentarismo, spinto al di là de' suoi ragionevoli confini. E i nostri lettori vedono che dopo tuttociò conclude che, date le condizioni attuali, esso inclinerebbe forse per la negativa. Trattare del lato politico della questione, esce dal nostro campo, ma, simile confessione per parte di uno scrittore autorevole e che professa in generale, opinioni che non sono in gran parte le nostre, ci sembra preziosa, e noi la registriamo con piacere e l'additiamo all'attenzione dell'onorevole Commissione d'Inchiesta.

Ecco la lettera del signor di Laveleye:

« Mio caro collega,

« Permettetemi di citarvi alcuni fatti ad appoggio dell'eccellente articolo che voi avete recentemente pubblicato nell'*Economiste français* del 29 novembre, sull'argomento del « Socialismo di Stato. » In nessun luogo il concentramento delle strade ferrate nelle mani dello Stato è così spinto come nel Belgio, ed il ministero attuale presenterà fra poco un progetto di legge per il riscatto della rete chiamata *Grand-Central*, che ha una estensione di 675 chilometri. È la sola grande linea che appartenga ad una compagnia privata. In breve, tutte le concessioni saranno riscattate dal governo.

« È da notarsi che i due partiti che dividono da noi l'opinione pubblica, i cattolici ed i liberali, divisi su quasi tutti i punti, sono d'accordo su quello. Vi è fra essi emulazione costante per riscattare un maggior numero di chilometri. Esaminiamo le ragioni di questo fenomeno. Sotto il rapporto finanziario, il riscatto è un eccellente affare per gli azionisti e gli obbligatari, senza esserlo cattivo per lo Stato. Le due parti vi guadagnano. Come? Perchè il tasso di capitalizzazione è molto più vantaggioso per lo Stato. La rendita di una intrapresa particolare si capitalizza tutt'al più al 5% mentre una rendita garantita dello Stato si capitalizza al 4%^o. Così una azione di strada ferrata che rende 25 franchi in media, sarà quotata circa 500 franchi. Se lo Stato offre questi 25 franchi in rendita l'azione varrà 620 franchi. E il rialzo che ha avuto luogo adesso sull'azione Anversa-Rotterdam, che lo Stato riprende al momento della cessione, l'azionista guadagna dunque almeno il 20%.

« In quanto allo Stato, il suo beneficio consiste nell'aumento probabile del traffico e dei benefici che si producono su tutte le linee. Non bisogna meravigliarsi che un mercato nel quale i due contraenti guadagnano arrivi facilmente a concludersi e che nessuno se ne lagni?

« Tutti coloro che hanno dei trasporti da effettuare, cioè quasi tutti i cittadini — spingono pure verso il riscatto; ecco il perchè:

« 1.^o Le tariffe dello Stato sono straordinariamente ridotte. Esso può contentarsi di un piccolo beneficio diretto, perchè, rappresentando la Nazione, racco-

glie il beneficio indiretto ed enorme di una maggiore attività impressa alla produzione ed a tutta la vita economica;

« 2.° La tariffa è uniforme, e così il calcolo delle spese di trasporto è molto meno complicato;

« 3.° L'unità della rete sopprime un numero considerevole di formalità e di scritture. Quando un vagone passa da una linea su di un'altra, bisogna constatarne il ricevimento, la natura delle merci, le condizioni del veicolo, i guasti, i ritardi, ecc, ciò che richiede del tempo ed occupa del personale. Tutte queste complicazioni sparirebbero col riscatto;

« 4.° Economia di tempo, rapidità dei trasporti. Con l'unità della rete, non è necessario il fermarsi. Un vagone traversa di un tratto il paese intero;

« 5.° Finalmente, l'unità dell'esercizio è una applicazione nuova della solidarietà di tutte le parti del Regno, già realizzata nel servizio delle poste e dei telegrafi. Se il beneficio che da il trasporto dei dispacci dei grandi centri non fosse impiegato a colmare il deficit che lascia la posta rurale, ogni comune non vedrebbe, tutte le mattine, il fattorino portargli le sue lettere. La rete nazionale è impiegata pure come un potente strumento di civiltà e di progresso, e non come una intrapresa a profitto dei soli azionisti. Lo Stato esercitando l'insieme di tutte le linee, copre il deficit delle cattive per mezzo dei benefici che danno le buone. Egli può così collegare tutte le estremità al centro e portare la vita fino nelle regioni le più lontane, ciò che evidentemente non possono fare le Compagnie private.

« Ecco ragioni ben potenti, l'ultima soprattutto, che militano in favore del concentramento delle strade ferrate nelle mani dello Stato.

« Ma ecco gl'inconvenienti:

« 1.° Per un medesimo servizio lo Stato ha sempre più impiegati delle Compagnie. Le amministrazioni pubbliche sono incessantemente assalite da tante domande d'impieghi, che la resistenza è spesso inefficace; i sollecitatori riportano la vittoria;

« 2.° La molta dell'interesse privato e della responsabilità, questo gran movente del mondo economico, è meno attivo al servizio dello Stato. Tuttavia non bisogna dimenticare che fra l'amministrazione d'una rete come quella dello Stato Belga e quella della rete del *Lyon-Méditerranée* per esempio, non vi è quasi differenza. Una Compagnia che ha una rendita lorda di 200 milioni è realmente una amministrazione pubblica;

« 3.° Le esigenze dell'interesse elettorale agiscono sulla costruzione delle linee, sul loro tracciato, sulle tariffe, — cosa deplorabile;

« 4.° Il Governo diviene responsabile dell'andamento dell'esercizio. Un deviato ha luogo, i treni sono in ritardo, si grida; abbasso il ministro! od anche: abbasso il ministero!

« 5.° Finalmente, nei nostri paesi centralizzati, dove il Governo dispone già di tanti impiegati, se ne mettono ancora a sua disposizione delle migliaia e delle migliaia. Sotto il regime parlamentare, lo Stato non è un essere astratto, è un partito al potere, e questo partito, convinto di rappresentare la salute della patria, impiegherà tutti i mezzi d'influenza di cui dispone per trionfare. In questo modo, l'opera di governare, cosa già sì delicata e sì difficile nelle nostre società democratiche, s'immischierà intimamente

con la questione degli interessi economici e finanziari, ciò che è una sorgente costante di demoralizzazione.

« Vi sarebbe, è vero, un mezzo di diminuire questo male; esso consisterebbe nel nominare direttamente e fino a revoca dei ministri permanenti che non dipendesse dai voti della maggioranza. Ciò sarebbe indispensabile per i grandi servizi nei quali l'unità di vedute è indispensabile, come l'armata, l'insegnamento, le strade ferrate. Ma, con la mania del Parlamentarismo che oggi infierisce dappertutto, può sperarsi una simile riforma, quantunque necessaria possa parere?

« Io ho cercato di mostrare i vantaggi e gl'inconvenienti del riscatto delle strade ferrate, fatto dallo Stato. I vantaggi sono principalmente economici e gl'inconvenienti politici. Io esito a dichiararmi; — tuttavia per quanto io possa essere « socialista della cattedra » inclinerei forse verso la negativa, — se non si consente a sottrarre l'amministrazione della rete nazionale alle influenze parlamentari ed elettorali.

« Vostro devotissimo

EMILIO DE LAVELEYE

LA COMMISSIONE D'INCHIESTA SULLE STRADE FERRATE¹⁾

Seduta del 3 gennaio in Livorno.

Viene interrogato il primo il presidente della Camera di Commercio, cav. *Bernardo Fabbricotti*. Egli si limita a fare delle raccomandazioni dal punto di vista generale. Soggiunge che il nuovo assetto ferroviario, lo interessa in quanto ha relazione col commercio della città a nome della quale parla. La questione dell'esercizio privato o governativo non gli importa gran fatto; ciò che preme si è che il servizio ferroviario di Livorno sia riunito con l'Alta Italia. Parla dei reclami che la Camera di Commercio ha indirizzati alla direzione delle ferrovie ed al Governo, per la mancanza di vagoni e la lentezza dei trasporti. Biasima il modo col quale procede il movimento delle merci in generale, e specialmente per quel che riguarda il trasporto dei marmi.

Conclude circa con queste parole: La mia opinione personale in quanto al modo con cui debbono essere esercitate le ferrovie, si è quella che siano bene amministrate. Quindi non mi oppongo all'esercizio privato, semprechè sia fatto bene e da grandi e forti società; in caso contrario è meglio venga esercitato dallo Stato.

Anche il comm. *Giorgio Maurogordato* si dichiara avversario dell'esercizio governativo. Sostiene la necessità di affidare le amministrazioni ferroviarie a negozianti.

Dà alcuni schiarimenti sul trasbordo dei vagoni, e conclude col lamentare che manchi a Livorno un delegato dell'Alta Italia a cui rivolgersi per le occorrenze commerciali.

L'on. Brin riconosce giuste le lagnanze del comm. Maurogordato circa il servizio cumulativo, ma dice che ciò avviene perchè Livorno non è testa di linea.

Il cav. *Enrico Chiellini* deplora la cattiva organizza-

¹⁾ Togliamo questo resoconto dai giornali cittadini ed in massima parte dalla *Nazione*.

Nota della Redazione.

zazione del servizio viaggiatori, l'indecenza dei locali, la loro deficienza specialmente alla stazioni marittima e la mancanza di materiale mobile. Insiste nella necessità di fare la stazione di Livorno *testa di linea*.

Relativamente agli incanti conviene che sian fatti a schede segrete, purchè sia reso pubblico il nome di chi vince il concorso e sotto quali condizioni.

La mancanza dei vagoni merci è stata una delle ragioni che hanno fatto perdere a Livorno molta parte del suo commercio. Lamenta il pessimo orario dei treni, che sembra fatto in odio alla città, e dice che ciò danneggia moltissimo anche il trasporto delle merci che, per maggiore sollecitudine, bisogna sovente spedire per la via di mare.

Svolge alcune considerazioni sulla coincidenza del servizio ferroviario con quello di navigazione, dimostrando che Governo e Società ferroviarie, oltre a non aver fatto nulla in vantaggio di Livorno, ne hanno sempre osteggiati gli interessi.

Crede utile che le Società non abbiano alcuna libertà nello stabilire le tariffe, e conclude col dichiararsi partigiano dell'esercizio governativo. Prima di prender commiato, muove altre lagnanze sulle condizioni fatte a Livorno dalle Società ferroviarie e dal Governo, e fa calde raccomandazioni circa il progettato tronco ferroviario Livorno-Cecina.

Lo spedizioniere *Salvatore Coen* parla del servizio dei vagoni, ed esprime il desiderio che i capi-stazione tengano delle tabelle per notare i nomi di coloro che hanno bisogno di vagoni. Ciò servirebbe per evitare molti sconci. Dice che le amministrazioni reclamano con molta sollecitudine le differenze che gli speditori pagano in meno, ma non sono egualmente sollecite per restituire quelle che essi pagano in più. Ciò non gli sembra troppo morale.

Combatte le tariffe speciali che, a suo parere, creano un dannoso monopolio; e vorrebbe toltà l'imposta governativa. È favorevole alla tariffa unica ed all'esercizio per parte dello Stato.

Il cav. *Giuseppe Cipriani* si unisce agli altri nel deplorare l'orario incomodo e dannoso agli interessi della città. Vorrebbe le stazioni collocate in località centrali; e dopo aver parlato sul riordinamento del servizio in genere, termina col mostrarsi favorevole all'esercizio governativo.

Il signor *David Toscano* ripete, a proposito degli orari, le stesse lagnanze. Anch'egli fa voti perchè l'Alta Italia faccia capo a Livorno. Parla dei furti che avvengono con molta frequenza sulle ferrovie ed in particolar modo sulla linea Empoli-Siena, richiamando sopra così grave inconveniente tutta l'attenzione dell'onorevole Commissione.

L'avv. *Salvatore Di Segni* fa alcune raccomandazioni circa il trasporto dei legnami. Fa notare la deficienza di vagoni, la mancanza d'imbarcatoio alla stazione marittima, e dimostra come tutto questo danneggi gli affari commerciali al più alto grado. Sostiene la eguaglianza di trattamento e la necessità dell'esercizio governativo.

L'onorevole deputato *Giuseppe Fabricotti*, delegato della Camera di commercio di Carrara, espone le seguenti raccomandazioni: libero ingresso per tutti nelle stazioni, vicinanza di queste alle città più che sia possibile, estensione del servizio postale a tutti i treni, maggiore regolarità e speditezza nei trasporti a grande velocità.

Vorrebbe, pel servizio passeggeri, che venisse stabilito il biglietto-chilometro come agli Stati Uniti: e dimostra la necessità d'introdurre dei vagoni *toilette*. Parla a lungo dei miglioramenti da farsi alla stazione di Carrara perchè essa risponda degnamente alle esigenze del commercio di cui è centro, e chiede che si provveda di urgenza alla mancanza di materiale mobile.

Anche i signori *Carlo Pollina* e *Girolamo Fraschi* di Carrara si uniscono all'onorevole proopinante, per

domandare che le stazioni di Avenza e Carrara vengano sollecitamente provviste del materiale necessario ed in special modo di piani caricatori. Entrambi sono partigiani dell'esercizio governativo.

Il signor *Vismara*; rappresentante la casa Corradini, lamenta la mancanza di mezzi di trasporto, la eccessività delle tariffe ed altre irregolarità del servizio ferroviario.

L'ing. *Bougleux* parla lungamente di questioni tecniche e su quella dell'esercizio si dichiara favorevole al sistema misto.

In ultimo parlano i signori *Nagni Ernesto*, *Levi*, *Magnani* e *Voghera* questi ultimi due dando, come funzionari, varie importanti informazioni sull'organizzazione del servizio.

Dopo di che l'onorevole *Presidente* dichiara sciolta la seduta.

Seduta del 4 gennaio in Firenze.

Il cav. *Raffaello Torricelli*, che è primo invitato a parlare, ed è incaricato dalla Camera di commercio di leggere una Relazione per rispondere a vari quesiti, esordisce col dichiarare che è favorevole all'esercizio sociale, perchè lo Stato non è quasi mai un eccellente amministratore. Sulla questione degli incanti si dichiara per il concorso a schede suggellate. Enumera i danni che provengono dal sistema diverso, e dietro invito del *Presidente* dice che ciò che egli viene esponendo lo fa semplicemente dal punto di vista teorico.

Lamenta la deficienza del materiale mobile, ciò che danneggia enormemente il commercio. — Cita molti esempi per provare il suo asserto, e soggiunge che quando non è deficiente, non risponde alle esigenze del commercio per la qualità. Parla a lungo del commercio degli zolfi, che per siffatta mancanza è grandemente danneggiato.

Dice che tale mancanza di vagoni si verifica specialmente sulle ferrovie Romane e sulle Meridionali; ed è veramente deplorevole all'epoca dei trasporti di uve, di vini e di cereali.

Sulla domanda num. 45 risponde che in fatto di costruzioni, le officine nazionali possono benissimo sostenere la concorrenza con gli stabilimenti esteri. Cita l'officina Galileo, che in lavori di precisione non ha nulla da invidiare alla industria straniera. Fa voti perchè queste idee trovino nel paese quell'appoggio che meritano.

La scala mobile è contraria agli interessi del commercio, continua il relatore rispondendo al quesito num. 51, perchè le ferrovie quando hanno raggiunto un certo grado di miglioramento, non fanno quel che occorrerebbe per le necessità commerciali.

Deplora anche la frequenza dei ritardi, e dice che nonostante i continui reclami non si è potuto ottenere nessun rimedio a questo riguardo. Nondimeno tutta la colpa non è sempre imputabile alle Società, ma alle necessità del servizio.

Per il cambiamento di rete non è però sempre ingiustificabile il ritardo, epperò sarebbe desiderabile che le merci proseguissero negli stessi vagoni.

Relativamente alle tariffe speciali, fa rilevare che vi è diversità di trattamento fra le Ferrovie Romane e Meridionali e quelle dell'Alta Italia. Dimostra come, ad esempio, pel trasporto di coloniali il porto di Genova sia maggiormente favorito di quelli di Livorno ed Ancona.

Il servizio cumulativo facilita alcune località a danno di altre; il signor *Torricelli* cita molti esempi per convalidare la sua asserzione. Vuole che anche le Ferrovie secondarie sieno ammesse in servizio cumulativo.

Espone come da parecchio tempo a questa parte sian sostituiti i barocchi alle Ferrovie, per la ragione che queste, per un complesso di ragioni che l'interrogato ha dette, non rispondono, nè per la tariffa nè per la velocità, alle giuste esigenze dei commercianti.

Accenna brevemente alle operazioni doganali, e ne domanda la semplificazione.

Circa alle tariffe sulle materie prime domanda che vengano ribassate, perchè il commercio possa avvantaggiarsene. Lamenta l'esorbitanza sulle tasse di magazzinaggio, e fa vedere quanto danno arrechino specialmente alle spedizioni di grosse partite.

Sarebbe utilissimo al commercio lo stabilire una tariffa unica cumulando le percorrenze, poichè così facendo, oltre al giovare agli interessi generali del paese, anche le Amministrazioni ferroviarie ne trarrebbero grandi vantaggi. Sostiene che quando le Società esercenti avevano maggior libertà nel maneggio delle tariffe le cose camminavano meglio; e dice che quando il Governo ci si è intromesso, si sono verificati e si verificano tuttavia grandi inconvenienti.

In seguito parla degli inconvenienti che si manifestano allorchè trattasi di dover richiedere qualche somma pagata in più alle Amministrazioni ferroviarie, mentre quando devi rifare una differenza pagata in meno agli agenti sociali lo si deve fare immediatamente. Domanda, nell'interesse del commercio, in tutti i casi la tariffa più favorevole.

L'on. *La Porta* chiede all'interrogato se qualche volta la tariffa più favorevole non ridondi a scapito della prontezza del trasporto, e per conseguenza non torni di svantaggio ai negozianti.

Il signor *Torricelli* risponde che egli ha inteso, parlando di tariffa favorevole, che questa venga applicata sempre, anche se sia omissa di richiederla.

Domanda che vengano impiantati dei magazzini di deposito, facendone risaltare l'utilità.

A richiesta dell'onorevole Presidente e dell'onorevole *La Porta*, che lo interrogano sull'ordinamento generale del servizio ferroviario, risponde che la Camera di Commercio avendo ricevuto un po' in ritardo il questionario, egli non può dare una risposta, ma si riserva di farlo prima che la Commissione chiuda le sue sedute in Firenze.

Il signor *Landi* cav. *Emilio*, membro della Camera di Commercio, dà lettura di un suo opuscolo relativo al trasporto delle derrate alimentari. Lamenta come il privilegio, ottenuto dalla Ditta *Cirio*, fino dal suo impianto, presso le Società ferroviarie, abbia fatto la prosperità di essa a scapito di quella di tanti altri commercianti. Desidera eguaglianza di trattamento, perchè la libera concorrenza non sia un nome vano. Vorrebbe che i vagoni refrigeranti appartenessero alle Società delle Ferrovie, perchè non sono pochi nè lievi i danni che dalla proprietà privata del materiale vengono a tutto il commercio. Conclude con l'invitare il Governo a trattare con gli altri Stati per stabilire tariffe uniformi ed accessibili a tutti, allo scopo di favorire questa parte importantissima della produzione nazionale.

L'onorevole *Brioschi* spiega al signor *Landi* come sia avvenuto il contratto fra le Ferrovie dell'Alta Italia e la Ditta *Cirio*, e dice come non sia veramente esatto il dire che quella Ditta goda di un privilegio inaccessibile ed altri. Ricorda che un eguale trattamento veniva accordato al signor *Camis* di Verona; il quale non poté usufruire dei vantaggi che gli offrivano le Ferrovie italiane, perchè non trovò presso quelle estere le stesse facilitazioni che esse accordano alla casa *Cirio*.

Il signor *Landi* replica che per quel che riguarda l'interno, vuole l'unità del vagone completo, applicata a tutti gli speditori; e per ciò che concerne l'estero, invoca l'intervento del Governo.

L'onorevole senatore *Torelli* fa rilevare che il Governo non può costringere le Amministrazioni ferroviarie straniere ad accordare privilegi che queste non si sentono disposte, nel loro interesse, a dispensare. Conclude che egli pure non vuole favoritismi; ma quando tutti non possono fruire di un vantaggio, è molto meglio che qualcuno ne fruisca, specialmente

poi quando questo vantaggio ridonda a beneficio della economia generale del paese.

Il signor *Landi* conclude col dichiararsi favorevole al principio che le Ferrovie divengano proprietà dello Stato; ma vorrebbe che l'esercizio ne venisse affidato ad una Società.

I signori *Ramacci* cav. *Luigi*, *Lorenzini* cav. *Paolo*, e *Cattaneo Ambrogio*, delegati della Camera di Commercio, si riferiscono a quanto ha detto il cav. *Torricelli* nella sua Relazione. Il signor cav. *Lorenzini* però, dichiara che si riserva di prender la parola in una delle sedute successive.

Il signor marchese *Giorgio Niccolini*, industriale, invitato a parlare, dice, che non avendo ricevuto in tempo l'invito, non è preparato a rispondere adeguatamente. Si riserva a farlo il giorno 7.

Il signor *Gabriello Baldassini*, invitato come spezioniere, dichiara invece di essere capo stazione ed agente dei trasporti a domicilio per le Ferrovie Romane. In seguito a tale rettificazione, l'onorevole *Presidente* lo avverte che sarà invitato a deporre per un altro giorno.

Il signor *Dante Barbi-Adriani*, rappresentante della Società *Tommaso* per l'istruzione dei ciechi, domanda che vengano concessi ai ciechi i biglietti a metà prezzo. Sembragli che ciò che viene accordato alle compagnie equestri, ai saltatori e ad altri, possa benissimo venir concesso a degli infelici. Dice che questo privilegio si ottenne dalle Ferrovie Meridionali, ma non da quelle dell'Alta Italia, nonostante le ripetute domande.

Conclude coll'invitare l'onorevole Commissione ad interessarsi presso le Amministrazioni ferroviarie, perchè 28 mila infelici, che tanti sono in Italia, possano viaggiare a quel miglior mercato al quale tanti viaggiano.

L'onorevole *Presidente* dichiara che saranno tenute nel debito conto le raccomandazioni del signor *Barbi-Adriani*.

Seduta del 5 Gennaio.

L'on. senatore *Corsi* esordisce col dire che tratterà le questioni generali, tralasciando quelle tecniche, alle quali è totalmente profano. Dice che l'ordinamento delle ferrovie italiane ed il loro funzionamento fino ad oggi, se in certe piccole modalità hanno lasciato qualcosa a desiderare, nell'insieme possono benissimo stare a confronto con le strade ferrate estere.

Sulla questione dell'esercizio delle ferrovie non esita a dichiararsi favorevole a quello privato, considerandolo anzi come una delle tante garanzie del sistema costituzionale. Dice che questo sistema produce buoni frutti, perchè nei Consigli d'Amministrazione delle società private entrando a far parte individui, che hanno interesse a far sviluppare l'industria ferroviaria, ne curano maggiormente il buon andamento e la prosperità. Non così accadrebbe col Governo, che ignorando completamente quali sieno le persone competenti porrebbe a capo delle amministrazioni uomini ignari o quasi dell'ordinamento ferroviario, così complesso e minuzioso. Infine queste persone non avendo interesse a far fiorire l'azienda, l'industria non produrrebbe tutti quei buoni frutti dei quali è capace.

Quanto poi all'aver egli qualificato le ferrovie come un servizio pubblico, dice che non ne viene di conseguenza che appunto per questo le ferrovie debbano essere esercitate dallo Stato, perchè varrebbe lo stesso che dire che lo Stato perchè fornisce la carta bollata debba divenirne il fabbricante. Tuttavia per quanto al Governo non spetti la parte industriale, esso ha il dovere di vigilare l'andamento delle ferrovie in ordine alle leggi ed alla sicurezza pubblica generale.

Crede che il Governo potrebbe anche divenire il proprietario delle linee, ma l'esercizio non potrebbe, senza gravi inconvenienti, passarne nelle mani dello Stato.

L'on. *Presidente* interroga l'on. senatore Corsi, affinché voglia esprimere il suo parere sulle convenzioni Depretis, domandandogli se creda che in esse non sieno contenuti i germi di liti fra il Governo e le Società.

L'on. senatore *Corsi* replica che se possono insorgere delle difficoltà e delle liti, ciò non toglie che con po' di studio le varie questioni possano venire facilmente risolte.

Quanto ai contratti che vengono stabiliti fra il Governo e le Compagnie, sarebbe necessario che il primo non tentasse d'assorbire, con mezzi fiscali e vessatorii, quel tanto di bene che possono produrre le seconde.

Conviene che siasi voluto troppo fare ad un tratto per quel che riguarda la costruzione di ferrovie, senza tener conto che l'industria nazionale era tanto inferiore a quella di altri paesi di Europa, che siamo andati incontro ad una quasi completa rovina. Crede però che non ultima cagione della non buona prova fatta dalle attuali amministrazioni ferroviarie debba attribuirsi al Governo, il quale ha sempre osteggiato lo sviluppo ed il progressivo miglioramento dell'industria ferroviaria.

A richiesta dell'on. *La Porta*, replica sulla domanda n. 2, dicendo che i capitali stranieri hanno contribuito a creare le reti e l'impianto del servizio, quantunque i capitali nostrali sieno stati in maggioranza. Aggiunge che, sebbene, per molte ragioni, i capitalisti stranieri sieno stati danneggiati assai nei loro interessi, specialmente dal corso forzoso, nondimeno stima alquanto esagerati i lamenti a tale riguardo.

Relativamente alle sovvenzioni, dice che è stato un vero errore l'aver adottato la scala mobile come nel Belgio; tanto è vero che quel Governo, accertosene dipoi, la sopprime. Tale sistema non serviva certamente a sviluppare, come era necessario, questo ramo importantissimo dell'industria nazionale.

Quanto alla odierna costituzione dei Consigli d'Amministrazione, dice che egli non conosce da vicino che quello delle Meridionali, il quale sembragli risponda perfettamente allo scopo. In ogni modo questi Consessi si basano essenzialmente sulla moralità dei propri componenti; ove questa manchi, non v'hanno regolamenti e costituzioni che tengano.

Rispetto all'ordinamento del contenzioso: dice che quanto alle Società cammina assai bene, inquantochè nella maggior parte dei casi, e specialmente nelle liti che possono insorgere con lo Stato, quelle hanno sempre la migliore.

A domanda dell'onorevole Genala, dice che la attuale legislazione in materia ferroviaria non è troppo perfetta; ma il nuovo Codice di commercio, presentato al Parlamento, provvede con maggiore larghezza alla più regolare ed esatta organizzazione di quest' servizio.

Soggiunge che le leggi che regolano le odierne Società anonime possono benissimo servire alle Compagnie ferroviarie, senza ricorrere a speciali provvedimenti.

Non crede che sieno necessarie modificazioni all'uopo.

È chiamato a deporre il cavalier *Luigi Pellas* direttore della Banca Nazionale, sede di Firenze.

Interrogato sulle sovvenzioni accordate alle ferrovie, dice che egli le ha credute in principio sufficienti. Però, per molte ragioni, che egli si fa a manifestare, dice che in seguito si sono verificati tali e tanti inconvenienti, che anche da questo lato le Società non sono state abbastanza favorite.

Non conosce bene che l'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali; quindi parlerà di queste. Crede l'organizzazione del Consiglio di quelle ferrovie abbastanza perfetta.

Individualmente, è partigiano dell'esercizio governativo; però vi sono ragioni che militano, con grande vantaggio, a favore dell'esercizio privato. Ad ogni modo è di parere che la questione debba risolversi nettamente: o proprietà ed esercizio governativo; ovvero proprietà ed esercizio privato. È contrario ai sistemi misti.

Non è di parere che i portatori di obbligazioni abbiano diritto al voto come gli azionisti.

L'ing. *Antonio Messa*, addetto alla costruzione dei tramways, vorrebbe poste in comunicazione le linee di tramways con quelle delle ferrovie ordinarie. Ciò sarebbe importantissimo in vista specialmente del progressivo aumento di questo nuovo modo di locomozione, tanto necessario a porre in comunicazione le piccole località.

Non crede che attualmente vi sia grande differenza fra una ferrovia economica e il tramways; senonchè la spesa d'impianto e d'esercizio di quest'ultimo è assai minore. Dice che la maggiore velocità che può ottenersi col tramways attuale, non può oltrepassare i quattordici chilometri all'ora. Stima assai conveniente pel pubblico il trasporto delle mercanzie — e vorrebbe anzi che venisse adottato un vagone da potere transitare sulle reti ordinarie.

L'on. *Presidente* interroga l'ing. *Messa* sulle cause che hanno prodotto un così rapido e vasto sviluppo dei tramways. L'interrogato replica che ciò deve attribuirsi al numero grandissimo dei piccoli centri che qui in Italia circondano quasi tutte le città grandi. Per conseguenza lo sviluppo dei tramways deve ricercarsi nelle relazioni immediate e continue, che hanno gli abitanti dei circondari con quelli della città.

Vien chiamato l'on. *Alli Maccarani*.

Si dilunga a parlare delle tariffe che gravano sui trasporti di pietrini. Dice che quest'industria è d'importanza capitale per la provincia di Firenze, e che per conseguenza sarebbe desiderabile che venissero ridotte a più eque proporzioni le tariffe in questione. È innegabile che, per l'esorbitanza delle tasse, questa industria va giornalmente deperendo; tantochè oggimai le commissioni che si avevano numerose dall'estero, vengono a mancare totalmente.

L'on. *Presidente* chiede se la tariffa, di cui l'onor. preopinante lamenta la gravanza, riguarda esclusivamente le Ferrovie romane od anche quelle delle altre amministrazioni.

L'on. *Alli Maccarani* replica che quanto è venuto esponendo riguarda soltanto le Romane, poichè i trasporti di pietrini avvengono quasi tutti sulle linee di quella società.

Raccomanda la diminuzione di queste tariffe, ed in ultimo prega l'onor. Commissione a volersi interessare perchè agli impiegati delle Provincie vengano accordati gli stessi benefici che sulle Ferrovie si concedono agli impiegati governativi.

Il signor *Roger* di Seravezza lamenta l'insufficienza del materiale, che si verifica sulle Ferrovie dell'Alta Italia. Come proprietario di cave di marmi, muove reclami acerbi sulle tariffe che gravano il suo genere, sul modo di trasporto e sulla consegna e riconsegna della mercanzia. Parla lungamente delle tariffe in servizio cumulativo con la Francia e la Germania, e le trova esorbitanti e dannose al commercio marmifero. Vorrebbe che, nello stabilire le tariffe ferroviarie, fosse tenuto conto dei mezzi di trasporto terrestri e marittimi. Deplora vivamente la gravità delle tasse di magazzinaggio, di carico e scarico, diritto fisso ec. e lamenta la cattiva qualità del materiale che le Ferrovie dell'Alta Italia tengono a disposizione del commercio dei marmi, nelle stazioni di Querceta, Casrara, ed Avenza.

Dice che la tassa di carico e scarico deve essere applicata diversamente, giacchè se il mittente è responsabile delle avarie deve essere anche in sua facoltà di caricare e scaricare a suo talento. Accenna alla maggior convenienza, che hanno gli speditori, di prendere la via di mare pel trasporto dei piccoli blocchi. Prima di congedarsi, rimette all'onor. Presidente una memoria scritta sugli argomenti accennati nel suo interrogatorio.

La seduta è sospesa per cinque minuti.

Ripresa la seduta, è chiamato il signor *Ulisse Salle*, negoziante di manifatture.

Siccome ha ricevuto tardi l'invito, non è preparato a rispondere. Tuttavia si limiterà a fare qualche osservazione sul quesito N. 49 che tratta del numero, della velocità, dell'orario dei treni ec. — ed esordisce col lamentare la lentezza che si verifica nel movimento dei treni delle ferrovie italiane, in confronto delle straniere, specialmente di quelle inglesi.

Dice però che parlerà esclusivamente della linea Centrale Toscana, ed in special modo dei luoghi che fanno parte della Provincia grossetana e di quella senese. Si diffonde quindi a parlare dei grandi interessi agricoli che debbonsi tutelare in quelle località, e trova ingiusto il modo col quale esse vengono trattate dalle Società per le ferrovie. Propone un cambiamento d'orario per la linea Asciano-Grosseto, e rimette alla Commissione un suo progetto in proposito.

Il signor *Salle* si riserva di parlare delle spedizioni di merci in una prossima seduta.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 10 gennaio 1880.

Ritornata la fiducia a Parigi in seguito alle concilianti, e temperate dichiarazioni del capo del nuovo Gabinetto francese, lo slancio che erasi manifestato su quella piazza sin dal sabato scorso, prendeva maggiore intensità, tantochè la settimana aprivasi con notevole aumento su tutti i valori. Ad eccezione però delle rendite, e specialmente della italiana, 5 per cento, che dette luogo a moltissime osservazioni, gli altri valori non provocarono che un numero assai ristretto di affari. Ciò si spiega non già con la deficienza del danaro, che continua anzi sempre abbondantissimo, a motivo anche dei molti couponi incassati a partire dal primo dell'anno, ma bensì con alcune emissioni che sono in vista. Oltre le obbligazioni della *Banque Ipotecaire*, parlasi a Parigi di un nuovo prestito russo che sarebbe emesso su questo mercato. Ma il risparmio francese, secondo alcuni giornali, avrebbe occasioni d'impiego anche più solide. Si dice infatti che fra breve le *Credit Foncier* offrirà al pubblico nuove emissioni di titoli. E poichè trattiamo di cose francesi, aggiungeremo che i benefizi netti della *Banque de France*, le cui azioni valgono oggi 3,210 fr. senza il cupone di fr. 55.67. raggiunsero nella prima settimana del 1880 la notevole cifra di fr. 1,171,685. L'ultimo bilancio di questo grande istituto di credito, costatava: 1° che la cassa, fr. 1,969,281,572, era in diminuzione di fr. 21,850,557; 2° che lo stock (oro) fr. 741,620,721 era diminuito di fr. 24,890,155; 3° che lo stock (argento) fr. 1,227,660,651 era in aumento di franchi 3,059,798; e che il portafoglio erasi accresciuto durante la settimana passata di fr. 76,875,357.

Anche in Inghilterra la situazione del mercato finanziario, malgrado i molti ostacoli politici, si mantiene in eccellenti condizioni. L'ultimo bilancio però della *Banca d'Inghilterra*, che ha la data del 1° gennaio 1880, porta largamente la traccia dei bisogni della fine dell'anno, essendosi il portafoglio commerciale ingrossato di 100 milioni di franchi. La riserva, rimanendo invece indebolita a motivo dell'aumento della circolazione, la proporzione delle riserve con gl'impegni, cadeva a 39 1/2 per cento, cioè di circa sei punti in otto giorni.

Scenderemo adesso al movimento della settimana.

A Parigi, con la nomina del nuovo Ministero, essendosi sempre più allontanata la possibilità della convenzione del 5 per cento, questo valore faceva notevoli progressi spingendosi fino a 116.45 e trascinando nel suo movimento ascendente anche gli altri valori. Il 3 per cento chiude oggi a 81.75; il 5 per cento a 116.60; il 5 per cento ammortizzabile a 83.52 e la rendita italiana a 79.85 *ex-coupon*. Negli altri valori il Credito Fondiario di Francia fu contrattato a 1142.50, e la Banca Franco-Italiana a 485.75.

A Londra a motivo dei molti capitali disponibili la settimana trascorse attiva non solo per i valori indigeni, ma anche per tutte le categorie dei valori esteri. I consolidati inglesi chiudono oggi a 97,716, la rendita italiana a 79,112, la Turca a 10, e l'argento fino a denari 52,34 per oncia.

A Berlino la rendita italiana da 80,90 declinava a 80,50.

Le Borse italiane quantunque tuttora sotto l'influenza dello spiacevole incidente del Campo Varano, trascorsero sostenute e con affari sufficientemente attivi.

La rendita 5 per cento esordiva a 89,90 *ex coupon*, e dopo avere oscillato fra 90,05 e 90,15 chiude a 90,25.

Il 3 per cento fu trattato a 54,50 circa.

I prestiti cattolici rimasero inattivi e chiudono nominali a 96,10 per il Blount, a 100,55 per il Rothschild, e a 95,75 per i certificati del Tesoro 1860-64.

Sulla rendita turca fu fatta qualche operazione a 11 circa.

Le azioni della Banca Nazionale restano nominali a 2550, quelle della Banca Toscana a 755, e il Credito Mobiliare declinava a 925. Si attribuisce il ribasso di questo titolo alla voce corsa che il Credito Mobiliare sia detentore di parecchie azioni del Gaz, le quali si trovano oggi deprezzate per la concorrenza che potrebbe fargli la luce elettrica Edison.

A Roma le azioni della Banca Romana furono negoziati fino a 1515, e quella della Generale a 585.50.

Sulle azioni Tabacchi si fece qualche piccolo affare da 915 a 918 *ex-coupon*, e le relative obbligazioni in oro furono negoziate a 571.

Sui valori ferroviari ebbero affari sulla nostra Borsa le obbligazioni livornesi C. D. a 281 1/8 in contanti, le azioni meridionali a 415; le Maremmane a 474 e le nuove Sarde a 272.

I napoleoni oscillarono da 22.44 a 22.40, e il prestito di Firenze 1868, fu trattato da 120.50 a 121.50.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Siamo sempre nella medesima situazione cioè a dire con affari limitati generalmente al consumo ordinario, ciò avviene perchè tanto compratori che venditori stanno nella massima riserva, i primi per la speranza di acquistare in seguito a prezzi più bassi, a motivo delle forti importazioni di grani, e granturchi dall'estero, e i secondi lusingati dai sempre crescenti

bisogni di vendene per l'avvenire con maggior profitto. I prezzi praticati durante la settimana furono i seguenti: A Livorno si fecero alcune vendite al prezzo di L. 34 a 37,50 al quintale per i grani teneri di Bartetta; di L. 34 a 37 per i grani toscani, di lire 29 per i granturchi nostrali, e di L. 23,50 a 25 per i granturchi esteri. A Firenze i prezzi dei grani variarono da L. 21 a 23 al sacco di 3 staja. — In Arezzo qualche affare da L. 26 a 30, 25 all'ettolitro per i grani, e a L. 26,50 per il granturco. — A Bologna mercato attivo da L. 35 a 37,50 al quintale per i grani della provincia, e da L. 26 a 29,75 per i granturchi. — A Milano leggero ribasso in tutti gli articoli. I grani fecero da L. 34 a 38 al quintale; i granturchi da L. 27,75 a 29 e il riso nostrale fuori dazio da L. 38 a 44. — A Genova pochi affari e prezzi sostenuti. I grani lombardi furono venduti da L. 36 a 39 al quintale; i Berdicaska per ogni ettolitro di chil. 83 da L. 31 a 31,50; i Marianopoli da L. 30 a 30,50; i granturchi nostrali da L. 26 a 31,50 e gli esteri da L. 20 a 24. In Ancona, a Napoli e a Bari prezzi identici ai precedenti.

Olj d'oliva. — Sempre sostenuti sia per la scarsità dei depositi, che per la poca importanza del nuovo raccolto. A Porto-Maurizio gli olj nuovi variarono da L. 140 a 160 al quintale. — A Genova si venderono alcune partite di olj nuovi da L. 130 fino a 162 al quintale, a seconda del merito. — A Livorno i prezzi praticati furono di L. 150 a 170 per gli olj toscani. — A Firenze furono concluse varie operazioni da L. 90 fino a 110 per le migliori qualità per ogni soma fiorentina di 180 libbre toscane. — A Napoli gli ultimi prezzi quotati in Borsa furono per il Gallipoli per avanzo di D. 36,40 per salma, e per il Gioja di D. 97,75 per botte. — A Bari le vendite fatte durante la settimana vennero praticate da L. 145 fino a 172 al quintale.

Sete. Il nuovo anno è cominciato non dissimile alla chiusura del precedente cioè con una solida posizione per l'articolo, ma con un certo ristagno nelle ricerche, e nelle vendite, subentrato ad un periodo non breve di città che produsse un rialzo di prezzi, che si valuta di L. 5 a 6 per le greggie di merito distinto di Lire 3 e 1, per gli organzini, e per le trame. A Milano i prezzi praticati furono di L. 75 a 76 per le greggie belle e buone 9|11; di L. 73, per 10|12; di L. 68 per le correnti 11|13; di L. 86 per organzini di merito brienguali 18|22; di L. 82 a 83 per 20|24, e di L. 71 a 79 per le trame costruite, 27|32. Le strane furono vendute a L. 16,50; le stresse fino a L. 17,50 e i doppi in grana da L. 6,25 a 7,50. — A Torino le transazioni furono ristrette in causa del distacco di 2 a 3 lire fra i prezzi di domanda, e quelli di offerta. Ai prezzi attuali molti produttori rientrano appena nei loro capitali, e vorrebbero perciò aspettare un altro piccolo aumento per guadagnare almeno qualche lira. A Lione nonostante la ristrettezza delle transazioni i prezzi maggiori ottenuti tendono a consolidarsi anzichè indebolirsi. Fra gli affari conclusi abbiamo notato degli organzini d'Italia 20|22 buoni di Tord: venduti a fr. 75.

Cotoni. I mercati italiani trascorsero generalmente languidi, ma la roba pronta essendo ovunque molto scarsa si ebbe un altro aumento su prezzi precedentemente quotati. Gli America Midoling furono venduti da L. 106 a 108 i 50 chilogr; gli Oomra e i Dhallerah da L. 86 a 90; è lavisselly da L. 86 a 87 e i Castellamare da L. 100 a 101. Anche all'estero la settimana passò senza notevoli variazioni, ma in generale con prezzi favorevoli ai venditori. A Liverpool gli ultimi corsi segnati furono di den: 7 1|8 per il Middling Orleans; di 7 per il Medolin Upland, e di 6 per il Fair Oomra e a Nuova York il Middoleng Upland pronto fu quotato a cent. 12 9|16.

Caffé. — Nonostante che il movimento sia in generale ristretto al solo consumo, i prezzi si mantennero sostenuti e ciò si deve alle notizie venute dal Brasile, le quali recano una sensibile riduzione sulla cifra delle entrate. A Genova con operazioni al solo dettaglio, il Santos fu venduto da D. 108,50 a 110,50 ogni 50 chil. al deposito, e il Portoricco del vecchio raccolto da L. 129 a 131,50. In Ancona i prezzi praticati furono di L. 380 e 400 ogni 100 chil., per il Portoricco, e di L. 310 a 335 per il S. Domingo. A Trieste gli acquisti si limitarono a poche partite di Rio da fior. 69 a 88 i 100 chilog., via Amsterdam, il Giava buono ordinario fu quotato a 48 3|4 cent. per libbra.

Zuccheri. — Non abbiamo da notare variazioni d'importanza, la tendenza proseguendo debole per i raffinati, e sostenuta per gli zuccheri greggi. I prezzi praticati durante l'ottava furono: a Genova di L. 155 al quint. per i raffinati della Ligure Lombarda; in Ancona di L. 164 a 166 per i raffinati esteri, e di L. 154 a 155 per le farine nazionali; a Trieste di fior. 33,50 a 35,25 per i porti austriaci; a Parigi di fr. 75,50 per gli zuccheri bianchi n. 3 e di fr. 155 per i raffinati scelti, e in Amsterdam di fior. 32 al quint.

Spiriti. — Deboli stante il minor consumo. A Genova gli spiriti napoletani di gr. 90 furono venduti a L. 145 al quint. e le provenienze d'America di gr. 94 a L. 148. A Milano i prezzi praticati furono di L. 144 a 145 per i tripli di gr. 94|95; di L. 147 a 148 per gli americani di 93|94; di L. 151 a 152 per i Germania di gr. 94|95; e di L. 23 a 76 per l'acquavite di grappa.

Metalli. — Le considerevoli richieste di ferro dalla America hanno provocato sensibilissimi aumenti su tutti i metalli. E sembra che il rialzo non si arresterà qui, perchè le richieste anzichè diminuire proseguono attivamente, tantochè molti stabilimenti si trovano ad avere impegnata la loro per molto tempo. I prezzi ultimamente praticati furono di L. 26 a 27 al quint. per il ferro nostrale sciolto comune, di L. 29,50 a 30,50 per il legato comune; di L. 34,50 a 35 per il legato inglese; di L. 46 a 54 per le lamiere inglesi; di L. 67 a 70 per l'acciaio; di L. 315 a 335 per lo stagno; di L. 225 a 230 per il rame; di L. 61 a 62 per il piombo.

ESTRAZIONI

Primo Prestito a Premi della Città di Milano (Obbligazioni da L. 45). — 67ª Estrazione, 2 gennaio 1880.

Serie estratte

6673	3800	7883	1272	4936	2013	1033
1288	874	7184	97	4416	24	4810
1448	3914	113	2825	1213	703	5559
5113	7530	5495	2978	1985	3232	2773
1516	3920	4516	5174	3120	1376	4113
4063	5302	1101	2942	806	435	5504
922	5164	7526	2787	4160	6309	1297
5232	5410	3365	1538	7408	7775	5752
3688	6062	2409	206	4320	3393	4304
156	6522	41	4930	5797	4586	6468
2006	5639.					

Elenco dei numeri premiati

Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio
4840	16	70,000	4304	2	100	2773	29	60
4416	29	1,000	2978	42	100	5302	22	60
5639	12	1,000	1288	46	100	1272	9	60
2773	42	500	1516	48	100	4930	35	60
5302	29	500	6468	13	100	4304	29	60
703	6	500	4586	48	100	3929	7	60
2013	11	300	4416	13	100	922	4	60
1985	50	300	2787	38	60	4329	11	60
5232	14	300	5739	16	60	6468	6	60
435	42	300	435	23	60	1448	19	60
4329	2	150	5797	48	60	1213	14	60
2013	28	150	1101	30	60	1297	1	60
3393	1	150	1985	48	60	5797	10	60
111	32	150	7526	48	60	5495	4	60
2787	42	150	3232	27	60	806	35	60
922	22	150	6062	5	60	7184	5	60
5504	9	150	2006	4	60	4886	33	60

7883	13	150	1297	15	60	5410	23	60
113	12	100	156	24	60	7530	9	60
6673	42	100	4113	31	60	435	10	60
1213	29	100	1538	5	60	3800	22	60
922	50	100	5752	40	60	5639	9	60
5174	1	100	2978	35	60			
3929	33	100	1297	25	60			

Tutte le altre obbligazioni appartenenti alle Serie estratte e non premiate, hanno diritto al rimborso di lire 47.

Pagamenti dal 1° luglio 1880, a Milano, dalla Cassa municipale; Bruxelles, J. Errera-Oppenheim; Francoforte s/M. A. Reinach; Parigi, Kohn Reinach e C., al cambio di Milano.

Utilità - Economia - Precisione

Tutte le Case di Commercio devono provvedersi della nuova **Cassetta Autografica**, che offre il mezzo di fare da se in cinque minuti oltre ad 80 copie di una Circolare, prezzo corrente, fattura, disegno ecc.

Cassette del formato 0,17×0,25	Lire 6,50) compreso una cassetta in chiostrino.
» » 0,25×0,35	» 10,00	
» » 0,35×0,50	» 20,00	

Dirigere le domande con l'importo a **T. Vaudetto e Comp.** Via S. Francesco di Paola, 31 Torino.

Avv. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

EUGENIO BILLI *gerente responsabile*

SOCIETÀ GENERALE DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'Amministrazione in conformità dell'articolo 48 degli Statuti Sociali ha deciso di distribuire alle Azioni liberate di lire 400 l'interesse del secondo Semestre 1879 in lire 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della Cedola N. 27 a cominciare dal 5 Gennaio prossimo:

In FIRENZE presso la Sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;

» TORINO » » »
 » ROMA » » »
 » GENOVA » » »

» » presso la Cassa Generale

» » presso la Cassa di Sconto

» PARIGI presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette 12 lire per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi-Bassi.

Firenze, 18 dicembre 1879.