

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VI — Vol. X

Domenica 21 Settembre 1879

N. 281

L'INSEGNAMENTO DELL'ECONOMIA POLITICA

II

L'Economia Politica nelle scuole popolari e nell'insegnamento tecnico

Nel nostro precedente articolo abbiamo caldeggiata la introduzione dell'insegnamento dell'economia politica nelle scuole elementari come opportuna preparazione, ed abbiamo detto preparazione perchè il frutto che può trarsi dalla scuola primaria andrebbe sovente disperso, se il giovinetto che ne esce non trovasse qualche altra istituzione, che gli permettesse di non dimenticare quello che ha imparato e di accrescere il tesoro delle sue cognizioni. Si aggiunga che vi sono operai adulti, ai quali finora per difetto di leggi e più di costumi e di scuole, non fu impartito nemmeno il beneficio della più elementare istruzione. Da qui il gran vantaggio delle scuole serali o domenicali per gli adulti.

In generale nelle scuole destinate agli adulti e che sono quelle che possono veramente chiamarsi popolari, si distinguono due rami di insegnamento, l'uno del tutto elementare che supplisce o continua l'opera della scuola primaria, l'altro tecnico, il quale consiste nel fornire agli operai le nozioni della fisica e chimica applicata alle industrie, della meccanica, del disegno ecc. Quanto utili siano tali insegnamenti niuno che abbia fior di senno vorrà porlo in dubbio, ma non dobbiamo occuparci di questo. Quel che ci preme di affermare si è che in simili scuole meno che in altre non dovrebbe mancare l'insegnamento dell'Economia politica.

Noi rifuggiamo dalle declamazioni, ma al tempo stesso crediamo che bisognerebbe avere occhi per non vedere, orecchi per non sentire per ostinarsi a negare la gravità dei problemi che domandano alla società moderna una soluzione. Se in alto ci fosse meno egoismo, senza dubbio sarebbe bene, ma certo sarebbe un grande vantaggio se non esistesse questa crassa ignoranza di ogni dottrina economica in alto ed in basso. Di chi è in alto parleremo a suo tempo; occupiamoci per ora delle classi lavoratrici.

Attraverso alle varie fasi per le quali è passato, il lavoro ha veduto, generalmente parlando, migliorare le sue condizioni, ma non tanto che esso sia disposto ad accontentarsene. La lotta sempre viva dappertutto fra capitale e lavoro dovrebbe avvertire chi si culla in beate illusioni che il pericolo esiste. A scongiurarlo, lo ripeteremo fino alla sazietà, non basterà certo l'Economia politica. Nondimeno pensiamo che la diffusione delle sue massime gioverebbe a combattere nelle menti dei lavoratori molti

pregiudizi volgari e ad insegnare loro che vi sono pure dei mezzi onesti ed efficaci per migliorare la loro sorte.

L'Inghilterra lo ha capito e fino dal 1823 l'Economia s'insegna nelle *Mechanic's Institutions*, e i più celebri scrittori ed uomini di Stato di quel paese sono concordi nel ritenere che se gli operai inglesi hanno saputo sopportare con animo virile i funesti effetti delle crisi che hanno travagliato la loro patria, ciò si deve non solo a quel buon senso che è l'eredità preziosa della razza anglo-sassone, ma anche alla conoscenza abbastanza chiara dei fatti economici.

Un po' di storia non fa mai male. « La storia maestra della vita » è una massima che conta venti secoli, ma che non per questo è men vera e opportuna. Ebbene, che cosa ci insegna la storia? Essa ci insegna che in ogni tempo le sorti della civiltà come quelle della libertà furono collegate coi grandi problemi sociali. Domandiamo un solo esempio a Roma antica. A tempo dei Gracchi esisteva una vera e propria questione sociale. Il « *Quis tulerit Gracchos de seditione quærentes?* » è uno sfogo rettorico in bocca di un aristocratico. Il fatto si è che la cieca opposizione dei patrizi ad ogni riforma portò alla rovina della libertà e al dispotismo, cominciando con quello di Cesare e andando a finire ben presto con quello di Caligola e di Nerone. Ma lasciamo da parte l'antichità e guardiamo a' tempi nostri. In Francia, il paese dell'accentramento, dove tutto si attendeva dallo Stato, le utopie socialiste diventarono già formidabili. Ed oggi sono tali nella Germania, e qui e altrove i lavoratori si organizzano in una associazione, la quale sembra avere abbandonati i concetti de' suoi primi fondatori e avere ormai l'intenzione di ricorrere alla violenza, di non arretrarsi davanti al delitto. In Inghilterra le cose vanno diversamente. L'internazionale vi gode delle simpatie, ma non mette radici, perchè l'operaio inglese capisce il beneficio che può derivargli da un aumento di mercede, ma non intende troppo bene il vantaggio che può derivare da una rivoluzione sociale. Il movimento unionista, di cui tante volte è stato parlato nelle nostre colonne, e sul quale non è qui il caso di discutere, ha questo di buono che si compie sul terreno della libertà, senza chiedere nulla allo Stato all'infuori di leggi che giovinno ad assicurare i diritti del lavoro, senza aver ricorso alla violenza. Tutto questo dimostra che l'operaio inglese ha in generale qualche idea abbastanza chiara intorno al compito dello Stato e alla legittimità, per così dire, della libertà, e quindi non sarebbe ragionevole il negare che la diffusione delle nozioni elementari della economia politica non abbia recato buon frut-

to. In Italia, da un lato i pericoli esistono, e fatti recenti e luttuosi lo dimostrano; dall'altro, mancando grandi agglomerazioni di operai, siamo in caso di spiegare con maggiore efficacia un'azione preventiva. Ripetiamo che certe piaghe non si sanano coi soli precetti dell'Economia, ma ripetiamo anche che sarà più facile evitare il male temuto quando le classi lavoratrici non siano nell'assoluta ignoranza delle leggi che governano i rapporti economici.

Insistiamo pertanto perchè nelle scuole popolari, qualunque esse siano, non manchi l'insegnamento dell'Economia politica. Ma come dovrà esser dato? Ecco l'importante. In Francia dopo il 1848 si fece assai per diffondere l'insegnamento dell'economia nelle classi operaie, e insigni economisti tennero delle conferenze a Parigi, a Lione, a Bordeaux, a Marsiglia, a Tolone. Ma l'effetto non corrispose alle concepite speranze, da una parte il sistema di repressione che seguì la repubblica del 1848, favorì l'estendersi delle dottrine socialiste, che ricomparvero più forti allorchè il secondo impero cominciò ad allentare le briglie; dall'altra molti operai diffidavano istintivamente dei professori ufficiali e di uomini legati altrimenti al governo.

Ma anche lasciando da parte tutto questo che si riconnette ad una condizione particolare di cose, c'era spesso un difetto intrinseco. Il più delle volte si trattava di conferenze fatte da oratori diversi e quindi senza legame fra loro, davanti a un uditorio misto e dalla parte più eletta del quale l'oratore teneva naturalmente a farsi applaudire. Un simile fatto abbiamo veduto sovente ripetersi anche in Italia. Ebbene, non è così che si può sperare di raggiungere l'intento. In una scuola popolare l'insegnamento deve esser dato per gli scolari e non per gli estranei, e deve esser dato in modo chiaro e semplice, senza pretese, coll'unico intento di somministrare idee sane e di raddrizzare quelle storte. Qui dunque, a nostro avviso, poichè si ha che fare con adulti si chiede un insegnamento speciale di guisa che l'allunno comprenda il nesso che lega fra loro i grandi veri economici.

Naturalmente questo corso dovrebbe essere elementare e dovrebbe poi più particolarmente avere in mira ciò che interessa in special modo le classi operaie. L'insegnante, a nostro avviso, dovrebbe porre una cura singolare nell'analizzare le funzioni del capitale, nel mostrare i suoi rapporti col lavoro, nell'additare il vuoto di certe dottrine, nello spiegare i benefici delle istituzioni di previdenza, nel dimostrare come la partecipazione agli utili non sia sempre possibile, nell'accennare infine ai vantaggi e alle difficoltà della cooperazione nelle varie sue forme.

E tutto questo con amorosa semplicità, guardandosi dalle declamazioni e dalle offese contro gli avversari, che non provano nulla, se non fosse la intolleranza di chi discorre. Occorrerebbe poi che il maestro non solo tollerasse, ma incoraggiasse anzi le domande di spiegazione e le obiezioni, unico modo perchè la persuasione penetri nelle menti inesperte. Ciò che noi proponiamo non è facile, tutt'altro, ma, o così, o nulla. Ci si farà una obiezione di gran peso. Dove troverete voi gli insegnanti? Rispondiamo al solito che ci si aggira in un circolo vizioso. Finchè non si promuoverà l'insegnamento dell'Economia, non si avranno insegnanti buoni in numero sufficiente. Ma intanto sarebbe ingiusto il non riconoscere che

questa scienza conta già molti valenti e appassionati cultori. E nelle città, almeno nelle principali, ci sarà sempre per lo meno qualche esperto insegnante, al quale sarà il caso di rivolgersi perchè voglia spendere a beneficio del popolo una parte della propria attività. Col tempo poi, migliorando le condizioni economiche del paese, avremmo più facilmente migliori insegnanti perchè li pagheremo meglio. Se la istruzione elementare prospera in Germania, ciò è perchè il maestro è rispettato e ben ricompensato. Da noi i maestri elementari sono i paria della società, e finchè si tratteranno così non potremo sperare gran che nella loro operosità e nella loro coltura.

Se dall'insegnamento primario passiamo a quello secondario, troviamo che si biforca in due rami, tecnico e classico. Forse ci si potrebbe domandare se non sarebbe migliore consiglio avere delle scuole elementari speciali di commercio e d'industria piuttostochè delle scuole tecniche che di tecnico non hanno che il nome e che non servono per lo più che a creare degli spostati; ci si potrebbe domandare se almeno fino a un certo punto, per chi aspira alle carriere superiori la coltura generale non dovrebbe essere la stessa; ci si potrebbe domandare se gli Istituti tecnici, almeno per ciò che riguarda qualche sezione, siano una cosa seria e se, a modo d'esempio, sia ragionevole che i giovani che ne escono dopo due anni di studi si abbiano abusivamente a riguardare come ingegneri. Ma il prendere in esame tutte queste questioni non solo ci porterebbe troppo in lungo, ma ci allontanerebbe soverchiamente dal nostro argomento. Noi prendiamo l'insegnamento secondario qual'è. Ebbene, all'uscire dalla scuola elementare noi troviamo da un lato la scuola tecnica e l'Istituto tecnico, dall'altra il ginnasio e il liceo. La scuola tecnica dovrebbe servire di preparazione all'Istituto tecnico, e anco in questo senso non dovrebbe mancarvi l'insegnamento elementare dell'Economia politica. Ma ciò che lo esige imperiosamente si è il fatto che molti giovani, i più anzi, uscendo dalla scuola tecnica non vanno all'Istituto tecnico, ma si collocano subito in un banco o in un magazzino. Occorre dunque che non siano digiuni affatto di nozioni economiche per le ragioni che più volte abbiamo detto e che perciò non stiano a ripetere.

Che se prevalesse il concetto di sostituire almeno in gran parte alle attuali scuole tecniche, lasciando solo alcune come avviamento agli Istituti tecnici, delle scuole elementari di commercio destinate a formare commessi viaggiatori, giovani di banco, piccoli negozianti ecc, come opportunamente e con qualche successo fu fatto a Firenze per una delle Scuole tecniche, e anco delle scuole industriali, destinate a fornire un contingente a quello che gl'Inglese chiamano lavoro abile o esperto, allora l'Economia politica dovrebbe tenervi un posto importante, e l'insegnante non dovrebbe mai dimenticare lo scopo pratico della scuola; diffondendosi secondo i casi sulle parti della scienza economica relativamente più importanti, e così nel primo caso sulla moneta, sul credito, sul commercio interno ed internazionale, e nel secondo, sui rapporti fra capitale e lavoro e sulla natura delle varie categorie di industrie. E così che nella Scuola elementare di Commercio in Firenze l'insegnamento della Economia politica si dà in due anni.

Degli Istituti tecnici non parliamo. In questi non manca l'insegnamento della Economia politica. Potrà essere questione di programmi, ma noi crediamo che a questo punto il più dipende dalla valentia dell'insegnante. I programmi dovrebbero limitarsi a tracciare certe linee generali, tanto per ricordare quale debba essere la natura dell'insegnamento, ma non dovrebbero essere quasi una falsariga presentata con poca convenienza al professore, il quale, se valente, disdegnerà cotesto impaccio, e se disgraziatamente non tale, non lo diventerà certo seguendo linea per linea il programma ministeriale, nell'analisi del quale del resto non intendiamo ora di entrare.

In un terzo ed ultimo articolo toccheremo dell'Economia politica nell'insegnamento classico.

LA FILOSSERA ED I MODI DI COMBATTERLA

Nulla di più naturale e legittimo del senso di sgomento e di viva apprensione che ha gettato in tutta la parte più colta del pubblico italiano la notizia della scoperta della Fillossera nei vigneti della Lombardia. Si tratta di un grande pericolo di cui non possono prevedersi né misurarsi l'estensione e le conseguenze. La produzione vinicola, sebbene sia molto lungi fra noi dal conseguire il grado di svolgimento e l'importanza che la natura, la situazione geografica e le condizioni climatologiche della penisola le assegnerebbero, forma tuttavia una delle principali risorse della nostra produzione agricola che è, e sarà per molto tempo ancora il fondamento principale della ricchezza nazionale in Italia. Le statistiche ufficiali fanno ascendere ad 1,870,101 ettari la superficie coltivata a vite nel nostro paese, con un prodotto annuo di 27,136,534 ettolitri di vino, a cui accurate indagini di diligenti scrittori assegnano in media un valore di lire 678,414.000. Se, come è successo in Francia, circa un terzo de' nostri vignetti dovessero essere colpiti dal flagello devastatore ed un quinto distrutti, ognun vede quale immenso danno ne soffrirebbe il nostro paese.

Fortunatamente non si è più colti alla sprovvista, né esposti senza difesa agli attacchi del terribile parassita. Un gran numero di studi e di osservazioni fatte sopra i luoghi ove esso ha prodotto i maggiori disastri ci pongono in grado di contrastargli palmo a palmo il terreno e ci danno ancor speranza di poter soffocare presto il male nei primi centri di propagazione. Due sono per ora i luoghi ove l'esistenza dell'insetto è stata constatata; due vigneti in Valmandrera presso Lecco, provincia di Como e sei vigneti in Agrate nella Brianza. La provvida solerzia che da privati e da delegati governativi viene spiegata nell'ispezione e nella ricerca delle località che sembrassero dar qualche timore d'infezione porge affidamento che se altre per mala sorte ve ne fossero sarebbero presto scoperte ed assoggettate agli stessi provvedimenti che si stanno mettendo in opera in Valmandrera ed in Agrate.

Ma come non bisogna abbandonarsi ad un esagerato abbattimento di fronte alla gravità della minaccia, non bisogna nemmeno nutrire soverchie illusioni intorno all'esito finale della lotta. La Svizzera ebbe qualche anno fa ad accorgersi della presenza

della fillossera in alcuni suoi vigneti ed usò della massima energia per cercare di espellerla, distruggendo col ferro e col fuoco i vari centri d'infezione, i risultati le dettero per qualche tempo l'apparenza di una completa vittoria, ma il male cova latente e di tempo in tempo si riaffaccia or qua or là, onde la libera Elvezia non ha più potuto liberarsi dipoi dal timore e dalla ricomparsa del flagello. In Francia l'estensione del male è così vasta che non è più possibile di circoscriverne la diffusione la quale fa ogni anno non lenti progressi; nel 1877, quindici anni dopo che l'insetto micidiale era stato importato in Francia e comparso a due estremità opposte della sua regione vinicola nel Gard e nella Gironda vi erano 28 dipartimenti invasi dalla fillossera; alla fine del 1878 se ne contavano 39, ed in questo momento ve ne sono ben 41; taccio che non pochi viticoltori di quel paese si risolvono a venire a patti col nemico ed a sostituire i vitigni indigeni da esso attaccati con le viti americane che resistono ai morsi del parassita ed hanno una vegetazione splendida ed una fruttificazione abbondante, nonostante l'alimento che ad esso somministrano.

L'Italia è troppo vicina ai grandi e fino ad ora inespugnabili accampamenti che ha stabilito in tutto il mezzogiorno della Francia questo formidabile nemico, il quale percorre enormi distanze viaggiando sull'ali dei venti e sulle vele delle navi, per poter vivere tranquilla di andare immune dai suoi attacchi.

Nello spavento cagionato dai primi momenti della scoperta del male in Lombardia si sarebbe voluto che senza esitazione e senza frapportare indugi si ricorresse a qualche rimedio immediato, qualunque esso si fosse e si accusava da alcuni il governo italiano di non procedere in questo intento con sufficiente energia. L'intensa commozione degli animi spiegava e giustificava siffatta impazienza. Ma poichè nessun mezzo è stato ancora trovato per combattere la fillossera, il quale possa dirsi di un risultato assoluto e immaneabile e tale da potersi applicare senza la massima cautela e senza discernimento, a noi è sembrato naturale che si il governo, come le persone incaricate di applicare gli opportuni provvedimenti, abbiano voluto prima di porli in opera studiare accuratamente l'indole e l'estensione del male, la natura dei luoghi e le circostanze in mezzo alle quali esso si produceva; ciò che naturalmente ha richiesto qualche giorno di tempo. Sappiamo che adesso si è dato mano all'allagamento di una delle vigne di Valmandrera ed al trattamento col solfuro di carbonio delle altre località infette e facciamo caldi voti perchè queste operazioni, il cui risultato effettivo non potrà conoscersi che fra molto tempo, valgano ad estirpare completamente dal nostro paese l'ospite esecrato.

Frattanto crediamo sommamente opportuno di riportare l'attenzione del pubblico italiano sopra una lettera che il sig. Lalonde, presidente della Camera di Commercio di Bordeaux, dirigeva recentemente al direttore dell'*Economiste français*, la quale contiene utilissimi ragguagli intorno all'esperienza fatte sui modi di combattere la fillossera.

Signor Direttore

« La questione della fillossera è probabilmente oggi la più importante questione di cui la Francia abbia da preoccuparsi dal punto di vista dei suoi inte-

ressi materiali; è certamente la più importante per il dipartimento della Gironda.

« Sul complesso dei vigneti della Francia la cui superficie totale è di circa 2 milioni di ettari, alcuni documenti ufficiali constatano che ve ne sono attualmente circa 400,000 distrutti e più di 200,000 molto gravemente attaccati; è una perdita che deve valutarsi per lo meno a 3 miliardi ed il flagello prosegue rapidamente il suo cammino devastatore. Per ciò che concerne la Gironda non è probabilmente un' esagerazione il calcolare che il male fatto alle vigne dalla fillossera deve a tutt' ora cagionare una perdita di prodotto almeno di 50 mila botti di vino rappresentante un prodotto annuale dai 15 ai 20 milioni. In presenza di tali disastri già da noi subiti e di quelli ancor più considerevoli che debbono temere e che sono stati subiti dal mezzogiorno della Francia dove gli sforzi fatti per arrestare il male sono stati per lungo tempo impotenti si dovrà forse abbandonarsi allo scoraggiamento? Io non lo penso e credo al contrario che la difesa sia possibile. In verità non può essere che a prezzo di sforzi molto energici, intelligenti e costosi, ma a cui dobbiamo risolverci se non vogliamo giungere ad una completa rovina.

« Noi abbiamo oggi il vantaggio di poter profittare dell'esperienza acquistata, dei risultati constatati nei paesi ove domina la coltura della vite e che sono stati colpiti prima di noi. A questo riguardo mi sembrerebbe utile, e faccio perciò appello alla vostra gentilezza, di portare a conoscenza del pubblico la lettera seguente che mi è stata diretta alcuni giorni or sono dall'on. sig. Leone Guiraud presidente della Camera di Commercio di Nîmes gran proprietario, negoziante ragguardevolissimo e le cui asserzioni meritano la più completa fiducia. »

Nîmes, 30 luglio, 1879.

Signore

— Rispondo alla vostra lettera del 26 corrente che la nostra soddisfazione dei magliuoli americani continua ad affermarsi dal punto di vista della loro resistenza. Come produzione diretta il Jacquez viene in prima linea; l'Herbemont; il Black July, vengono dopo, poi il Chalander, il Norton, il Cynthiana. Queste ultime qualità danno vini eccellenti, ma in piccola quantità ciò che le rende poco apprezzate. Gli studi che si riferiscono alla produzione diretta sono lungi dall'esser completi; quelli relativi ai migliori ceppi per farvi gl'innesti si proseguono con perseveranza. Si hanno fino ad ora da registrare poche delusioni, e le Riparias o Cordifolias sembrano per ora le migliori da scegliersi. Io credo che le piantagioni vadano continuandosi sopra larga scala quest'anno perchè il legname sarà più abbondante e senza dubbio meno caro. Il nostro dipartimento conta già da 5 ai 600 ettari piantati con viti americane. Dire che queste vigne daranno la stessa soddisfazione dei nostri antichi vigneti è cosa che io non credo, ma nei terreni poveri la coltura delle viti americane sarà più remuneratrice di qualunque altra coltura.

— Io ho impiegato il solfuro di carbonio con successo. L'ho abbandonato perchè mi costava troppo caro in confronto al prodotto che poteva sperare. In tutti quei luoghi ove la vigna dia più di 40 ettolitri per ettaro, in tutti quei luoghi dove il vino ha un prezzo elevato e quando il terreno si presti a questo tratta-

tamento, sono convinto che le viti potranno conservarsi col solfuro di carbonio applicato con intelligenza. Con 250 ai 300 franchi per ettaro si possono dare due doppie medicature a un ettaro di vigna. Il ravvicinamento dei ceppi non fa nulla; dei fori operati a 50 o 60 centimetri di distanza gli uni dagli altri purgano tutto il suolo.

— Il vino di Jacquez è buono; v'invio tre bottiglie di vino ottenuto da questi magliuoli e proveniente da viti giovanissime (2 e 3 anni.) Questo vino lasciato senza turare dal mese di ottobre e senza esser stato travasato non è quello che sarebbe se fosse stato conservato con cura, tuttavia gli rimane un bel colore, della forza e abbastanza sincerità al gusto; io credo che sarà un vino di una grande resistenza e di grande risorsa per la bellezza del colore. I vostri amici signori saranno sempre i benvenuti e la loro visita mi farà il più gran piacere. Per giudicare dello sviluppo e della quantità del frutto delle viti americane la loro visita sarebbe opportunamente effettuata dal 5 a 10 settembre. Ma se non sono liberi in quell'epoca potranno sempre giudicare anco venendo più presto della vegetazione e dei progressi in confronto di ciò ch'essi hanno visto l'anno scorso.

LEONE GUIRAUD.

« I risultati menzionati dal sig. Guiraud nella lettera che precede e quelle che sono stati constatati altrove in modo certo mi sembra che permettano di concludere che nel dipartimento della Gironda si hanno per lottare contro la fillossera tre mezzi efficaci.

1° La sommersione nei numerosi e tanto importanti vigneti situati lungo il corso dei nostri fiumi.

2° Il solfuro di carbonio là dove i prodotti della vigna permettano di sopportare le spese che questo modo di trattamento esige.

3° I magliuoli americani nei vigneti dove non sarebbe possibile d'impiegare nè la sommersione nè il solfuro di carbonio.

« Permettetemi di dire qualche parola di questi tre mezzi.

« 1° La sommersione. — I buoni effetti della sommersione sono oggi dimostrati in modo certo e massimamente nella Gironda, dove le acque limacciose dei nostri fiumi producono l'effetto inapprezzabile di fecondare il suolo mercè il limo ch'esse vi depongono nel tempo stesso che distruggono la fillossera, di modo che vi è luogo di sperare che l'aumento di prodotto risultante da questa fertilizzazione compenserà la totalità e forse più della totalità delle spese necessarie per effettuare la sommersione.

« 2° Il solfuro di carbonio. — La lettera soprariferita del sig. Guiraud e i risultati ottenuti nel mezzogiorno della Francia, specialmente mercè le cure così intelligenti e così degne d'encomio della società ferroviaria di Parigi a Lione e al Mediterraneo sembrano, dover dare piena sicurezza nell'impiego del solfuro di carbonio.

« Nella Gironda egualmente alcuni risultati degni di considerazione sono stati ottenuti; e siccome non sono generalmente noti, può esser utile di portarli a conoscenza del pubblico. Questi risultati essendomi stati segnalati ho voluto rendermene conto sopra la faccia stessa dei luoghi ed ecco ciò che ho constatato:

« 1° Presso il sig. Guiraud di Libourne proprietario del fondo di Trotanoy a Pomerol. Ho visitato con lui le diverse parti dei suoi vigneti ch'egli medica da tre anni con solfuro di carbonio. La vegetazione vi è assai bella, il colore delle foglie di un bel verde che indica uno stato sano della vigna, vi è una quantità assai grande di uve, sotto ogni rapporto le vigne del signor Giraud presentano il contrasto più soddisfacente confrontate con le viti vicine che non hanno ricevuto lo stesso trattamento. Mi è stato assicurato che il signor Piola proprietario a Saint Emilion che ha fatto pure i maggiori e più intelligenti sforzi per combattere la fillossera ha ottenuto risultati analoghi a quelli del sig. Guiraud.

« 2° Ho visitato col sig. Boiteau de Villegouge le vigne di uno dei suoi vicini il signor Dumay proprietario a Camelot, comune di Villegouge. Il signor Dumay coltiva da se stesso le sue vigne; egli le ha curate sotto la direzione del sig. Boiteau e da tre anni a questa parte ha applicato ad esse ogni anno da se un trattamento di solfuro di carbonio ed una spalmatura con una sostanza che gli ha indicato il signor Boiteau. Colà i risultati sono meravigliosi. Non basterebbe il dire che le vigne del signor Dumay sono oggi in buono stato di vegetazione, bisogna dire che esse sono in uno stato di vegetazione lussureggiante, i rampolli sono vigorosi, fino a tre o quattro metri di lunghezza, il fogliame e le uve abbondanti e questo risultato è tanto più notevole in quanto che tutte le vigne circostanti che non hanno ricevuto la stessa cura e che si trovano poste in una situazione simile ed in un suolo identico sono morte o moribonde.

« Il sig. Dumay ed il sig. Guiraud mi hanno detto tanto l'uno che l'altro che il trattamento delle loro vigne col solfuro di carbonio costava ad esse ogni anno circa 180 franchi per ettaro, cifra che concorda presso a poco con quella menzionata dal signor Guiraud che parla di 300 franchi per due medicature mentre che il sig. Guiraud e il sig. Dumay non hanno dato che una sola medicatura l'anno.

« A ciò che ho detto fin qui dei risultati favorevoli ottenuti con l'impiego del solfuro di carbonio si potrà rispondere che altri proprietari medicando le loro vigne con lo stesso processo le hanno distrutte: ciò è vero ma questi fatti contraddittorii sembrano soltanto provare che è indispensabile sapere adoperare il solfuro di carbonio, poichè è inammissibile che se questo mezzo presentasse dei pericoli realmente inevitabili il suo impiego giudiziosamente fatto abbia prodotto il ristabilimento delle vigne come presto il sig. Giraud e il sig. Dumay. « Nello stato attuale della questione sembra probabile che sia con l'impiego intelligente del solfuro di carbonio che si potrà difendere ed io spero sicuramente salvare i vigneti di Medoc.

« 3° *Impiego dei magliuoli americani* — Per ciò che concerne i vigneti già distrutti o così prossimi alla distruzione che non si possa più pensare a curarli per mezzo del solfuro di carbonio, è probabile che la migliore risorsa, ma una risorsa efficace, sia il ricorrere ai magliuoli americani. E questa l'opinione oggi più generalmente diffusa in Linguadoca; è anco l'opinione che è stata portata alla tribuna del Senato da due viticoltori eminenti il sig. Issartier Senatore della Gironda ed il sig. Gaston Bazille senatore dell'Herault, gran proprietario

e presidente della Società d'agricoltura di questo dipartimento.

In questo momento un movimento molto considerevole e quasi generale si produce in Linguadoca e nel rimanente del mezzogiorno della Francia per ricostituirci i vigneti col mezzo dei magliuoli americani; e questo movimento avrebbe già preso proporzioni assai maggiori se non fosse contrariato dalla difficoltà di procurarsi delle piante di vigne americane il cui prezzo fin qui è stato eccessivo.

« Nella Gironda sembra probabile che si dovranno principalmente adoperare dei virgulti americani come ceppi da innesto, affine di conservare ai nostri vini il carattere particolare di delicatezza e la grazia che danno ad essi le uve di questo paese. Tuttavia è probabile che pei nostri vini nelle piantagioni più basse o a mezza costa il Jacquez potrebbe entrare senza inconvenienti ed anco con vantaggio come elemento nella produzione per un quarto o per un terzo. I vini di Jacquez che io ho assaggiati hanno molto corpo, molto colore, una grande ricchezza alcoolica ed hanno un sapore certo meno comune di quello dei vini prodotti nella Gironda con alcuni dei nostri magliuoli indigeni.

» Gradisca sig. Direttore ecc.

A. LALANDE.

LA COMMISSIONE D'INCHIESTA sull'esercizio delle Ferrovie in Venezia¹⁾

(Continuazione vedi n. 280)

Seduta del 4 settembre.

Il mattino del 4 settembre la Commissione d'inchiesta si recò a visitare la stazione marittima. Alle ore 12 1/2 venne aperta la seconda seduta della Commissione in Venezia a cui erano presenti gli stessi Commissari del giorno innanzi.

Viene chiamato il cav. *Emanuele Jauernig*, capo stazione della ferrovia di Venezia, il quale viene dapprima interrogato sulla quantità del materiale mobile che trovasi d'ordinario ad avere alla propria disposizione; e assicura che rare volte gli occorre di averne difetto, relativamente ai bisogni della città, e che è pur raro che il commercio veneziano sparga reclami su tal proposito.

Viene quindi interrogato sull'articolo 86: (*Quali osservazioni si fanno intorno alle tasse di carico e scarico, al diritto di sosta e al diritto fisso?*)

Il signor Jauernig risponde che l'amministrazione ha ceduto il lavoro di facchinaggio tanto interno che esterno ad un'impresa così detta dei *bastagi*. Egli può assicurare, che a lui reclami non vennero mai rivolti, giacchè è nell'interesse della compagnia, che va per l'impresa, di lavorare quanto più può. Ha avuto campo di persuadersi che molti dei lagni fatti peccano di esagerazione. Ritardi nella spedizione è impossibile che non s'abbiano qualche volta a verificare.

¹⁾ V. la nota a pag. 585 nel numero precedente dell' *Economista*.

Soggiunge che il diritto di sosta, accorda 24 ore. Però gli avvisi alle parti vengono mandati sempre prima del mezzogiorno.

Sull'art. 89: (*Quali miglioramenti potrebbero apportarsi alle tariffe ed alle condizioni dei viaggi di andata e ritorno, circolari, festivi; dei treni di piacere e simili, senza che ne venga danno alla azienda ferroviaria*), crede che si abbiano tanti biglietti, che di più non si potrebbero avere. Vi sono biglietti circolari, altri festivi che vengono pagati il 55 per cento di meno, ed i biglietti di andata e ritorno giornalieri con qualche favore. Vi sono adunque tante categorie di biglietti che un viaggiatore ha campo di scegliere finchè vuole. Non crede perciò che vi possano esser nuovi biglietti, che migliorino la condizione dei viaggiatori.

Il cav. Jauernig serve da 39 anni le amministrazioni delle ferrovie. Dal 1865 è a Venezia. Crede che l'amministrazione nuova in complesso abbia apportato dei miglioramenti all'esercizio. La Commissione, sentendo che il Jauernig è tanto vecchio impiegato ferroviario quanto lo sono le ferrovie, lo interroga sui sistemi antichi a riguardo delle tasse di magazzinaggio ed altro. Il Jauernig asserisce che in antico il termine di sosta gratuita nei magazzini ferroviari delle merci era di 24 ore, e anche più, e che grado a grado il termine fu ridotto a 12 ore; non già; assicura, per ricavare un prodotto maggiore dalla tassa, ma per aver liberi i magazzini, i quali interessano assai al regolare servizio.

L'on. La Porta domanda se i ritardi che avvengono ora, succedevano anche sotto le passate amministrazioni. Il capo stazione risponde che i ritardi non sono ora molto frequenti. Il giorno 1 settembre sono partiti molti forestieri da Venezia, essendo terminata la stagione balneare, per cui si dovette lamentare qualche tardanza.

Il treno 106 della sera proveniente da Bologna è quello che viene più spesso in ritardo; non può dire perchè il ritardo avvenga.

L'illuminazione dei treni non fu appaltata; va per conto dell'amministrazione. In estate essendo l'olio più scorrevole che in inverno, succede talvolta qualche inconveniente; ma ciò non dipende in modo veruno dalla cattiva qualità dell'olio. Ogni lume è di data capacità; l'olio che contiene importa 25 cent. i lumi sono 200. Il petrolio dagli uffici è ora bandito assolutamente.

Il senatore Bembo domanda se la stazione di Venezia soddisfa a tutti i bisogni del commercio. Il cav. Jauernig risponde che qualche cosa lascia a desiderare per lo scontro dei treni di arrivo con quelli di partenza. Quando occorrono riparazioni egli fa domanda al Capo traffico. Se si tratta di cose piccole ha pronta risposta. Se si tratta di cose di entità si fanno indagini. La stazione è un po' scura, ha bisogno di essere più pulita, perchè è già molto tempo che fu fabbricata. In quanto al viaggio delle signore sole, il regolamento prescrive di metterle in un coupé sole oppure insieme alle famiglie che hanno signore. In terza classe non c'è un coupé per le signore, si usa loro però egualmente qualche riguardo.

La seguito il Presidente ringrazia il cav. Jauernig e lo lascia in libertà.

Venne assunto quindi il signor *Calisconi Edoardo*, capo scalo. E pregato di dare informazioni precise sul diritto di sosta.

I diritti di sosta egli dice sono due; per le merci che percorrono meno di 100 chilometri, si accordano 24 ore di sosta; mentre per le merci che percorrono più di 100 chilometri, si accordano solo 12 ore.

Queste 12 ore incominciano dall'intimazione dell'avviso: se s'intima al commerciante di ritirare la merce prima del mezzogiorno, è obbligato a ritirarla in giornata, se dopo il mezzogiorno prima del mezzogiorno del giorno successivo, onde non cadere nel diritto di sosta.

Interrogato quali sieno i lavori ch'egli crede opportuni per completare la stazione marittima affinché possa essere attuata con vantaggi del commercio risponde che occorrono delle *calate* dal lato della Scemenzera, delle tettoie chiuse per fare il lavoro dei colli; il prolungamento della banchina dalla parte dell'Ospitale militare, ecc.

Con queste poche comodità si potrebbe trasportare tutto il servizio alla stazione marittima con utilità dell'amministrazione non solo, ma anche del commercio.

C'è uno sviluppo di binari che non potrebbe essere migliore. Si può partire dalla stazione marittima coi convogli belli e preparati passando senz'altro da Santa Lucia.

Il senatore Bembo domanda s'è vero che la tariffa di favore viene concessa soltanto a chi la domanda.

Il capo-scalo aggiunge che il solo servizio della Francia chiede la domanda per godere la tariffa di favore.

Questa condizione del resto crede sia stata imposta dalla Francia.

Sul servizio francese il mittente deve domandare la tariffa di favore per poterla godere, per altre merci però vengono messe delle condizioni secondo la qualità delle merci e le probabilità di loro deterioramento durante il viaggio.

Per il servizio interno è obbligo dell'Amministrazione di mandare la merce per la via più breve e di meno costo. Per il servizio cumulativo è la parte che deve indicare da qual via deve essere spedita la merce.

È chiamato in seguito il signor *Angeli Antonio* spedizioniere.

Egli parla sulla consegna e riconsegna della merce e fa emergere che causa la mancanza di vagoni, per la quale in passato si è più volte reclamato, specialmente quando il sig. Massa assunse la Direzione generale delle Ferrovie, le richieste soffrono ritardi di 24 e talora anche di 72 ore. Si dilunga poscia a parlare sulle *avarie* e sulla nessuna responsabilità, che vorrebbero addossarsi le ferrovie nel caso che la merce consegnata non venga a tempo recapitata al destinatario.

Dice che il calo di tolleranza è del 2 per 100, a tutto vantaggio dell'amministrazione.

Se la ferrovia perde un collo di seta pagherebbe due lire al chilogrammo se perde un collo di carubbe vorrebbe pagare solo pochi centesimi. Prega a tenere in considerazione quanto ha esposto.

Il senatore Bembo gli osserva che non ha fatto nessuna osservazione circa alle condizioni di resa a carro completo. Il signor Angeli risponde che le lagnanze si debbono fare per la resa delle merci a carro incompleto. Il senatore Bembo fa altra domanda sulle assicurazioni delle merci, le quali una volta venivano assunte dall'*Azienda assicuratrice*,

e chiede se anche oggi le cose siano regolate nel modo istesso.

A questa domanda il sig. *Angeli* risponde che alla scadenza del contratto con quella Compagnia di assicurazione la Società delle ferrovie non lo ha più rinnovato, e soggiunge che attualmente la ferrovia assicura per proprio conto.

In quanto all' art. 53, (*Influenza del cambiamento di rete sul trasporto delle merci. Le merci sono sempre spedite per la linea che richiede minor tempo e minore spesa?*) egli crede che colle attuali tariffe non è la minor percorrenza che importa la minor spesa. Cita varie cifre comprovanti la sua asserzione.

L' on. La Porta chiede s' è vero che quando la parte non indica per che via debba essere spedita la merce, l'Amministrazione la spedisce per la via più corta e quindi di maggior costo. Il signor *Angeli* risponde di sì.

Parla quindi dell' art. 82 (*Quale influenza hanno avuto le ultime tariffe cumulative con la Francia, la Svizzera e la Germania sui trasporti in concorrenza con Marsiglia e Trieste?*) Dice in seguito che i servizi cumulativi con ferrovie estere tanto più sono estese, tanto più ritornano a vantaggio dell' industria e del commercio.

Domanda che le tariffe cumulative coll' Austria e colla Francia sieno più favorevoli all' Italia di quello che lo sono presentemente. Ottanta tariffe, egli esclama, si devono osservare per trattare colla Francia! — Scusate se è poco! — Parla del danno che le tariffe ingiuste portarono a Venezia e desta vivissima impressione.

Discorre quindi della stazione marittima.

Egli crede che l' ostacolo principale per cui non è ancora adoperata, sia la tariffa artificiale per cui mancano le merci. Se le merci ci fossero, la stazione a quest' ora sarebbe stata aperta. Una banchina più alta o più bassa non fa allontanare le merci; bensì ciò dipende dalle tariffe.

Il senatore Bembo crede che la stazione marittima non sia aperta ancora, principalmente perchè non sono compiuti i lavori dei canali per i bastimenti che dovranno passare.

Il signor *Angeli* ripete che la elevatezza delle tariffe, secondo lui, è la sola causa per cui la stazione marittima non venne aperta. Aggiunge che pochi lavori occorrono alla stazione marittima per l' uso a cui si volle destinata, se si lascia aperta anche la stazione di Santa Lucia.

È chiamato quindi il signor ingegnere *Romano Antonio* il quale dichiara che ha letto il questionario due mesi fa. Ha ricevuto solo ieri l' invito di presentarsi alla Commissione. Non è preparato a fare osservazioni; tuttavia se sarà interrogato s' ingegnerà di rispondere.

Interrogato sull' articolo 147: (*Esistono ragioni per determinare un mutamento nella politica ferroviaria italiana, abbandonando l' esercizio per mezzo delle Società private e adottando l' esercizio per mezzo del Governo?*) risponde ch' egli condivide pienamente le idee esposte negli articoli pubblicati a questo proposito, dall' ing. Tatti, sulla *Perseveranza*, vale a dire opina pel mutamento della politica ferroviaria.

Si chiama in seguito il signor *Collotta* che è assente.

Chiamato il professore Castelnovo Enrico, egli crede che alla Commissione sieno necessari fatti concreti i quali non possono essere somministrati se non da persone pratiche e che abbiano fatto studi sull' argomento. Egli dichiara perciò di non avere nessuna competenza in proposito e si ritira.

Chiamasi l' ingegnere Wirtz che è assente.

Prende poi la parola il signor *Pacifico Ceresa* il quale ha un' industria di conterie, e la macinazione e il commercio di zolfo.

Parla dei noli sui zolfi. Egli ha più volte ricorso al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, per ottenere che vi sia parità di tariffe tra Venezia e le altre reti di ferrovie.

Si intrattiene sul punto più importante della questione e così dice: un vagone di zolfo di 10 tonnellate spedito per le Romane costa 112 lire, mentre spedito colle ferrovie dell' Alta Italia costa 217, ed aggiunge: noi non vogliamo avere privilegi, ma domandiamo di essere messi a livello delle altre ferrovie. Egli crede che il sistema adoperato dall' Alta Italia sia dannoso alla stessa amministrazione, perchè, per esempio, la ditta *Ceresa* si è risolta di spedire da 70 a 80 mila sacchi di merci per via fluviale, a mezzo di barche.

Osserva che nelle strade ferrate da Roma a Napoli v' è la IV classe che paga 3 centesimi per chilometro. Noi che abbiamo grande difficoltà di comunicare colla terraferma, se avessimo questa IV classe, col viglietto di andata e ritorno da Venezia a Mestre si pagherebbe 36 centesimi soltanto. Questo sarebbe grande vantaggio per la ferrovia perchè invece di servirsi per mezzo di barche, molte persone ricorrerebbero alla ferrata. Il signor *Ceresa* domanderebbe anche un maggior numero di corse. Questa domanda si presenta come un danno alla Società, poichè fu istituita una corsa che aveva luogo alla mattina per Mestre, ma fu sospesa perchè riesciva dannosa. Bisogna però aumentare le corse e da Mestre a Venezia diminuire il prezzo del 50 per 100. Si istituirebbero allora le industrie fuori di Venezia, locchè adesso non è possibile fare.

Il cavalier *Isidoro Bachmann* negoziante di carboni e ferri, appartiene alla Commissione nominata dalla Camera di Commercio per rispondere al questionario proposto dalla Commissione d' inchiesta.

Egli crede che il servizio dei carboni alla nostra stazione sia censurabilissimo. La strada ferrata dell' Alta Italia ha evocato a sè il facchinaggio esterno, per il quale si paga la tassa di 60 centesimi per ogni tonnellata; si devono poi pagare altri 50 centesimi per facchinaggio interno. Complessivamente per ciascun vagone si pagano 11 lire.

La strada ferrata poi ha appaltato il facchinaggio esterno per 55 centesimi; ed il facchinaggio interno per 40 centesimi. Col commercio essa guadagna quindi L. 1,50 per ogni vagone di 10 tonnellate. L' impresa che ha assunto questo lavoro non lo tenne per sè; ma ha sub-appaltato l' intero trasporto dal natante al vagone, guadagnando L. 3,50.

Sono adunque in tutto 5 lire per ogni vagone che vanno in aggravio del commercio.

E questa è una causa per cui il carbone che deve spedire a Ferrara, a Bologna, ed in altri luoghi, si manda per via fluviale.

Ma c' è un altro inconveniente a lamentare. Non si può spedire il carbone od altra merce, quando si vuole, poichè non ci sono che due porte alla fer-

rovia e quando queste due porte sono occupate, nessuno può fare altre spedizioni.

Colla attivazione della stazione marittima questi inconvenienti sarebbero tolti.

Il cavalier Bachmann aggiunge che la Camera di Commercio di Venezia non ha mai saputo ufficialmente che si fossero stabiliti degli appalti per provvedere il carbone alla Amministrazione delle ferrovie. Questo è disdicevole, tanto più ch'egli crede che si cerchi invece di favorire le case estere.

Viene quindi a parlare sul diritto di sosta.

Se succede il caso, egli dice, che insorga qualche questione fra compratore e venditore, e la merce debba rimanere giacente per pochi giorni, si corre rischio di spendere mezzo vagone per taxa di magazzinaggio.

Nota che la differenza di nolo fra Genova e Venezia è di lire, 2,80 circa. In parecchie spedizioni di carboni si riscontrarono vari ammanchi, e accenna persino ad un ammanco nientemeno che di sette quintali sopra cento. Si è preso perciò il partito di far pesare i singoli vagoni; ma ora bisognerà rinunciare alla pesatura perchè non si può ottenere che al mattino vengano pesati i vagoni vuoti, ed alla sera si pesino i vagoni pieni.

Anche al cav. Bachmann è avvenuto più volte di soffrire degli ammanchi di carbone. Crede poi relativamente all'art. 50: (*Danno le Società ai loro impiegati un tanto per cento delle economie ottenute nelle spese dei vari servizi a cui sono addetti? È utile questo sistema? Si può migliorarlo? È opportuno di estenderne l'applicazione?*) che esista tuttora il sistema di dare ai macchinisti una parte degli utili per risparmio di carbone che avessero fatto durante l'anno e lo crede dannoso.

I vagoni non sono ceste che abbiano a perdere il carbone per istrada, non è per conseguenza impossibile che qualche operaio se ne serva per alimentare la macchina.

All'art. 47: (*Quali combustibili si adoperano sulle varie reti? In qual misura si adopera il combustibile nazionale, e con qual risultato? Quanto ha speso annualmente ciascuna Società per le varie specie di combustibile?*) osserva che si adopera il carbone di Cardiff agglomerato. Si fa venire anche della polvere da Cardiff. Non crede che ciò sia utile. Sarebbe meglio far venire i carboni crivellati. Carboni nazionali veramente non abbiamo. Ora si stanno facendo esperienze di litantrace a Chiudinico (poco distante dalla Pontebba) per cura della Società Veneta Montanistica.

Il cav. Bachmann conclude pregando istantemente la Commissione di portare un vantaggio al servizio di Venezia.

A questo punto vengono chiamati parecchi signori i quali non erano presenti.

Prende allora la parola il signor *Davide Luzzatti*, commerciante di canapi e lane il quale da parecchie spiegazioni sulla, secondo lui, errata voce della tariffa relativamente alla lane, e suggerisce come vorrebbe modificata quella voce.

Viene confusa la lana *sudicia* ch'è quella tagliata dalla pecora, con la *sporca*, e con la *lana lavata*. Quest'ultima qualità poi che s'impiega anche per estinguere gli incendi, viene calcolata, come materia facilmente infiammabile e non può viaggiare che con molte cautele. Passa quindi a parlare anch'esso sui diritti di sosta applicati al

suo commercio. Si sofferma un poco sul fatto che le ferrovie non riconoscono i giorni festivi per le consegne e se la parte non si presta a ricevere la propria merce, la gravitano della taxa di magazzinaggio.

Crede che siavi deficienza sì di personale, che di materiale mobile. Infatti centinaia di balie di canape rimangono bene spesso sotto le tettoie delle varie stazioni, per diversi giorni; esposte alla pioggia, alle intemperie, colla possibilità o meglio probabilità che succedano degli incendi.

Per tutto ciò i negozianti devono ricorrere anche per la spedizione delle canape a mezzo fluviale.

Il signor Luzzatti conclude ripetendo anch'egli che la tariffa più alta viene applicata quando non vengano domandate le tariffe di favore.

Interrogato poscia il signor ingegnere *Contin Antonio*, egli comincia le sue osservazioni dall'art. 41: (*Perchè non si fanno anche dei carri speciali per il trasporto dell'acido solforico, del petrolio e di altri simili merci?*) Rileva anzitutto una lacuna nella interrogazione del Questionario, dove dovrebbe essere fatta un'aggiunta con speciali riguardi per Venezia, asserendo che se per fatalità prendesse fuoco una barca di petrolio tutta Venezia andrebbe in fiamme perchè il liquido infiammato si spanderebbe facilmente, ed in momento di riflusso invaderebbe la città da ogni parte. È persuaso che bisogna far dei carri speciali.

Quando la Commissione lagunare ha fatto il primo progetto della Stazione marittima, aveva ideato un locale per la conservazione delle merci incendiabili.

Parla quindi a lungo sulla Stazione marittima, facendo la storia degli studi retrospettivi, fatti ancora dalla vecchia Commissione lagunare, studi i quali esigevano due moli uno per ascesa delle merci e l'altro per discesa; la parte interna, secondo quegli studi, era destinata per i grandi bastimenti, e l'esterna per le barche minori: frammischiare quei bastimenti e mettervi nelle intersezioni delle *piatte* è molto pericoloso; oltrechè non essendosi attuati questi due moli, ma uno solo, avverrà certo confusione tra operazioni di carico e scarico, su vapori che arrivano e vapori che partono.

Il senatore Brioschi osserva che questo progetto di due Stazioni marittime per i grandi vapori e per le barche, potrebbe essere costoso assai e di non troppo facile attuazione.

Il cav. Contin dice che riguardo alla Stazione dei passeggeri ha sentito con piacere che il Capo stazione abbia accennato all'inconveniente degli scontri dei treni in arrivo e in partenza nella nostra stazione. Lamenta pure che i passeggeri che partono siano confusi all'approdo con quelli che arrivano. Fa osservare che allo stesso casello si vendono nella nostra stazione, i viglietti per due linee differenti. Domanda che sieno destinati due impiegati anzichè uno solo per quel servizio.

Crede che una città come Venezia debba avere una più diretta comunicazione colla terraferma. Milano ha 24 corse al giorno, e noi abbiamo 4 ore di seguito senza poter recarci in terraferma.

È stato detto che non c'è niente da desiderare sui biglietti di andata e ritorno. Invece, l'ing. Contin domanda che avendo il biglietto di andata e ritorno si possa scendere nelle stazioni intermedie.

Sul quesito 147 egli crede più utile che le ferrovie siano in mano del Governo anzichè in mano di società private.

Mentre il primo può attendere facilmente al bene pubblico, le seconde attendono invece naturalmente al loro interesse.

L'on. La Porta domanda se l'esercizio governativo ha migliorato il servizio. L'ing. Contin crede di sì. In quanto ai ritardi però c'è ancora qualche cosa da lamentare.

La corsa proveniente da Vienna, per esempio, è sempre in ritardo.

La Commissione ringrazia quindi il cavalier Contin, che si ritira.

Il sig. cav. Giacomo Ricco, riferendosi ai quesiti 19 e 20, dichiara associarsi al desiderio da tutti gli altri manifestato per un aumento di personale e di materiale mobile, e dichiara di esser costretto con dispiacere di contrapporre questa negativa alle deposizioni positive fatte da altri stamane istessa dinanzi alla Commissione d'inchiesta. Crede che sarebbe anche utile al commercio la prolungazione dell'orario di servizio; ed opina sarebbe vantaggioso che fra il capo-scalo ed i guardiani ci fosse un impiegato intermediario, che versato nella partita potesse sostituire il capo scalo nelle sue inevitabili assenze.

Passa all'art. 49 (*Quali osservazioni si fanno sul numero, sulla velocità, sull'orario dei treni, ed in genere sui trasporti ferroviarii, in rapporto tanto agli interessi generali, quanto alle comunicazioni interprovinciali?*) e lamenta gravi inconvenienti avvenuti per ritardi di merci spedite a piccola velocità, le quali, se in colli piccoli, hanno impiegato 9 giorni per Verona, e giorni 5 in *carro completo* per Bologna. All'art. 52, relativamente all'indennizzo, cui è tenuta la ferrovia in caso di ritardi, accenna alle clausole che può per i regolamenti accampare a di lei favore la ferrovia per cui il più delle volte il diritto alla indennità resta lettera morta.

All'art. 58 così concepito: (*Da quali provincie partono le merci che in maggior copia si esportano? A quali provincie metton capo quelle che in maggior copia si importano?*)

Il cav. Ricco dichiara rispondere brevemente sebbene il quesito sia molto vasto; passa in breve rassegna le condizioni commerciali e produttive dell'Italia. Accenna alla importanza dei suoi principali porti dell'Adriatico e del Mediterraneo e specialmente di Genova e Venezia. Dice essere queste città destinate a farsi intermediarie importatrici dei prodotti dell'Oriente per riversarli sui mercati della Germania e della Svizzera; finora l'Italia non ha una posizione molto importante in questi traffichi, ma potrà averla; fa però duopo spianarle la via, e metterla nelle condizioni dei trasporti ferroviari al pari dei porti rivali perchè altrimenti ogni operosità, spirito d'iniziativa, d'intraprendenza, torneranno infruttuosi. Accenna alla posizione favorevole di Venezia di cui nuova prova convincente è l'essersi fatto anche quest'anno un sì grande emporio di grani, i quali potrebbero trovare sfogo regolare anche nella Germania e Svizzera se le tariffe ferroviarie ci fossero più favorevoli. Le tariffe ragionevoli, dice il cav. Ricco, non creano il commercio, ma lo agevolano, se sono cattive lo rendono impossibile.

All'art. 61: (*Sono da consigliarsi treni notturni per le merci anche sulle linee ove non si fanno*

treni notturni per i viaggiatori!) il Ricco dice che a suo avviso sarebbero utili.

Egli poi unisce i propri ai voti di tutti gli altri, che hanno deposto per il ribasso dei diritti di carico, scarico e sosta.

All'art. 87: (*Quale influenza esercita la imposta governativa sul trasporto delle merci a piccola velocità, sul movimento di esportazione e di transito avuto specialmente riguardo alle linee concorrenti?*) il cav. Ricco dice esser questa tassa un inasprimento delle tariffe, e quindi nociva al commercio, in vista particolarmente delle linee concorrenti.

All'art. 88: (*Quali sarebbero le tariffe suscettibili di aumenti o di diminuzioni senza che ne venga danno al commercio nè all'azienda ferroviaria?*) il cav. Ricco opina che gli aumenti sarebbero sempre pregiudizievoli al commercio e le diminuzioni che sarebbero indispensabili dovrebbero farsi nelle tariffe dei transiti.

All'art. 90: (*Quali sono i giusti criterii per determinare e classificare le tariffe?*) il cav. Ricco risponde essere i criterj principali il peso, il volume, il valore; ma quando trattisi di tariffe che possano involgere grandi interessi commerciali, allora fa duopo diligentemente esaminare le tariffe delle società concorrenti, e regolarsi di conseguenza.

L'on. Laporta chiede al cav. Ricco il suo avviso sulle tariffe differenziali. Il cav. Ricco accenna agli svantaggi che esse ora recano ai nostri porti, come lo fu in tante guise dimostrato dalle precedenti deposizioni.

Il senatore Verga chiede al cav. Ricco il parere se fosse opportuno d'introdurre una velocità media tra la grande e la piccola. Il cav. Ricco risponde che gli parrebbe di sì, specialmente per alcuni articoli.

Il senatore Bembo fa al cav. Ricco la seguente domanda che ci piace di testualmente riportare:

Ella, che a buoni studii economici accoppia le cognizioni di uomo pratico, vorrebbe esprimermi francamente e brevemente il suo avviso sulla preferenza da darsi all'esercizio governativo, ovvero all'esercizio sociale? Ma badi bene senza tener conto dell'attuale amministrazione dell'Alta Italia, la quale non è punto un esperimento di esercizio governativo, come altri credono, ma lo stesso esercizio di prima, condotto da persone diverse.

L'interrogato rispose che non era apparecchiato a quel quesito e che conosceva tanto bene l'importanza di quella domanda per non credere di potervi rispondere lì su due piedi. Egli riservavasi di rispondervi per iscritto, del che il senatore Bembo prendeva atto e ringraziava il cav. Ricco.

Il senatore Bembo chiedeva altresì al cav. Ricco se fosse suo avviso che una semplificazione nelle voci della tariffa ferroviaria fosse opportuna per il commercio, unendo in una voce quanto razionalmente avesse a quella attinenza o relazione.

Il cav. Ricco rispose che tutto quanto agevola il commercio si risolve in utilità, e crede sia possibile mediante uno studio ottenere quella semplificazione di voci nelle tariffe ferroviarie, alla quale alludeva il senatore Bembo.

Il cav. Ricco viene pregato dal Presidente di voler far prevenire alla Commissione qualche altro studio per tramite della Camera di commercio, della quale è membro, e dalla quale, per promessa avuta dall'egregio suo Presidente, attende degli studii su varii argomenti.

Si chiama il sig. *Silvio Coen*, il quale ripete il lagnò già tante volte registrato sulla deficienza del materiale mobile.

Passa quindi a leggere lungamente su varie questioni e particolarmente sulla condizione nella quale trovansi Venezia d'essere chiusa a chiave; la qual chiave sta nelle mani, dice il signor Coen, dell'Amministrazione ferroviaria.

Poscia tocca argomenti già svolti a lungo nelle sedute d'ieri e d'oggi, e accenna a gravi difetti nel servizio per mancanza di cose necessarie, di conforti e anche per la poca sicurezza personale.

Tocca allora presentarsi al sig. cav. *Giovanni Paulovich*, il quale accenna a bisogni piccole d'ordine interno.

Il signor *Orefice* commissionato, lamenta anch'esso degli inconvenienti nel servizio ferroviario; — quindi si chiama il sig. *Giuseppe Borgatto* spedite, il quale anch'esso, alla sua volta, fa delle lagnanze sullo stesso tono. Fa dei paralleli con quello che si fa in altra città e ne ricava illazioni svantaggiose per Venezia. I reclami non furono ascoltati, dice con amarezza il sig. Borgatto, ed il nostro commercio intanto soffre e soffre.

Chiesto dal signor *Presidente* se vi fosse qualche altro che desiderasse parlare e nessuno avendo risposto, il senatore *Brioschi* dichiarava chiusa questa seconda ed ultima seduta della Commissione d'inchiesta a Venezia.

La Commissione d'inchiesta a Padova, Vicenza e Verona

Sedute del 5, 6 e 7 Settembre 1879

Il giorno 5 corrente la Commissione d'inchiesta, recatasi a Padova, teneva in questa città, sotto la presidenza dell'on. *Brioschi*, una seduta nella sala della Camera di Commercio.

Parlarono pochissimi, e fra questi il presidente della Camera di Commercio cav. *Maluta* ed il cons. cav. *Anastasi*, si limitarono a dare qualche schiarimento relativo alle risposte che avevan presentate in scritto, intorno ai quesiti del *Questionario* N. 27, 40, 41, 49, 50, 52, 53, 56, 58, 59, 61, 67, 68, 70, 84, 88 e 92.

Anche l'ing. *Gabelli* si limitò a rispondere sopra i quesiti anzidetti e fornì schiarimenti ed aggiunte di qualche importanza.

Ebbe per ultimo la parola l'avv. *Dozzi*, il quale richiamò specialmente l'attenzione dei commissari sul fatto, che per i continui movimenti dei treni per gli scambi, rimane intercettato il passaggio dei veicoli lungo la strada provinciale. Dice come nonostante i reclami avanzati dalla Provincia, dal Comune e dalla Camera di Commercio nulla si sia potuto ottenere finora.

Dopo ciò non, non essendoci altri che intendessero prender la parola, l'on. presidente ha dichiarata sciolta la seduta della Commissione d'inchiesta a Padova.

Nel giorno 6 la Commissione ha tenuto pubblica seduta in Vicenza.

Dopo aver visitato la officina della Società Veneta, i commissari si sono riuniti nella sala del Consiglio provinciale alle ore 11, per ascoltarvi le deposizioni.

L'onorevole senatore *Lampertico*, a nome anche del Consorzio ferroviario interprovinciale, parlò lunga-

mente delle linee Vicenza-Schio e Padova-Bassano, per le quali non si manifestarono propositi avversari per parte della Società dell'Alta Italia, mentre per quella Vicenza-Treviso che essa considerava come parallela e tale da farle serissima concorrenza, si dichiarò oppositrice accanita. Enumera i molti ostacoli che ha dovuto abbattere il Consorzio per ottenere la concessione, e dice come in seguito ad una Commissione d'arbitri composta degli onorevoli *Allievi*, *Jacini* e *Menabrea* si ottenne finalmente che questa linea potesse esser costruita. Parla del canone annuo imposto al consorzio per un breve tratto comune alle sue linee ed a quelle dello Stato, e dice che per questo la linea Vicenza-Treviso, può considerarsi come una linea morta, utile solamente al traffico locale. Parla di orari impossibili, di tariffe eccessive e di altri non meno lievi ostacoli, per i quali vien tolto alla Vicenza-Treviso il suo più vitale alimento. Dopo aver corredata la bella deposizione di cifre e documenti tali da mettere in piena evidenza le attuali condizioni di quella linea, concluse con l'invocare giustizia, ed anche un tantino di simpatia per dette provincie, che pur d'arrivare al loro intento, non avevano esitato un momento a fare i più grandi sacrifici.

Il cav. *Grassi*, per la Camera di Commercio, richiamò l'attenzione dei Commissari, sopra alcuni speciali provvedimenti che erano da prendersi per agevolare il carico e scarico delle merci e per la semplificazione del modo di spedizione.

In seguito l'on. *Antonibon* parlò assai diffusamente delle proposte di riscatto fatte al Consorzio delle tre provincie, dicendo peraltro che lo Stato non può fare alle ferrovie una condizione angustata, per quindi riscattarle sopra dati che esso medesimo ha contribuito e contribuisce ad assottigliare. Invoca quindi una maggiore equità, e dice come in questo senso le provincie sieno disposte ad accettare le proposte governative.

Il cav. *De Lorenzi* parlò per conto proprio e mosse non lievi appunti al modo col quale sono ordinati gli orari.

Il comm. *Berti*, a nome dei negozianti di Bassano e della Valsugana, disse che sarebbe desiderabile una maggior tolleranza per il magazzino delle granaglie nella stazione di Bassano, per il gran traffico che di tali mercanzie si fa col Tirolo. Domanda quindi che sieno accordate 12 ore di più, oltre le 24 che presentemente si accordano. Si augura di veder presto effettuata la ferrovia della Valsugana, la quale porterebbe un grande incremento alle località, a nome delle quali egli parla.

Il signor *Luigi Lago*, pel lanificio *Rossi*, presenta parecchi appunti scritti sulle tariffe e sui regolamenti ferroviari, illustrandoli verbalmente. Espone le sue osservazioni sui modi di tassazione ed insiste sulla necessità di semplificare, con guadagno di tempo e di spesa per tutti, le tariffe le quali inceppano il commercio e gli uffici stessi delle ferrovie. Accenna ai furti, alle avarie, perdite, manomissioni, termini di consegna e molte altre cose ancora; domandando sopra tutto questo, norme meglio definite e per conseguenza meno dannose al commercio. Conclude col dimostrare la opportunità di discentrare l'organizzazione interna delle amministrazioni ferroviarie, per ottenere un minor dispendio di tempo e spese minori.

Il signor *Mazzotto*, industriale, fa molte avver-

tenze pratiche sul servizio ferroviario, e rivolge alla Commissione raccomandazioni che sono il frutto di una lunga esperienza. Coglie quindi la opportunità per esprimere la sua opinione in favore dell'esercizio governativo.

Il prof. Bortolotto, direttore della scuola industriale, dà molte informazioni sopra i suoi allievi, sull'ordinamento della scuola e sull'officina. Dice che con la sua istituzione egli spera poter dare alle ferrovie, un personale tecnico molto competente ed essenzialmente pratico.

L'ingegner Biego, facente funzione di sindaco, richiama l'attenzione della Commissione sopra il deplorabile stato in cui si trova la stazione di Vicenza, la quale esige pronte e radicali provvedimenti, non solo per gl'interessi locali, ma ben anche per quelli internazionali, tali essendo i servizi di una stazione ferroviaria.

I rappresentanti del Municipio, della provincia e della Camera di Commercio di Treviso presenti all'adunanza, si sono riservati di presentare delle memorie scritte.

Alle non poche censure mosse contro il lento e non troppo ordinato servizio che le Società, Veneta fa sulle linee della provincia, replicò l'on. Breda presidente di detta Società, toccando anche delle questioni più generali dell'esercizio. La deposizione dell'on. Breda, al quale rivolsero speciali domande i commissari onorevoli La Porta, Verga e Cadorna, fu assai lunga ed importante.

Compiuta così l'indagine con grande attenzione del pubblico, la Commissione si è recata a visitare la scuola industriale fondata dal benemerito senatore A. Rossi, e quindi, con un treno speciale, si è portata a visitare la città industriale del prelodato senatore Rossi fondata a Schio.

La mattina del 7 la Commissione d'inchiesta, composta degli onorevoli Brioschi, Genala, Bembo, Verga, Torelli, Laporta, Monzani, Billia e Cadorna, adunavasi in Verona in una delle sale della Gran Guardia Vecchia.

Il comm. Scandola, che ebbe la parola per primo, parlò della ferrovia Verona-Legnago, dimostrando la necessità di dare maggior importanza alla stazione di Porta Nuova, ove non vien fatto il servizio delle merci. Aggiunse che i locali sono inferiori ai bisogni ed alla concorrenza dei passeggeri, e richiamò l'attenzione dei commissari sulla necessità della fermata dei treni diretti.

L'avv. Luigi Noris, parlando della questione ancora pendente della linea Verona-Mantova-Modena, disse del pagamento dei *coupons* per parte del Governo, il quale non ha peranco pagato i tre ultimi alle provincie consorziate.

L'on. Righi Augusto parlò diffusamente sulla navigazione del Lago di Garda e sulla coincidenza dei vapori, accennando alla riduzione delle corse che il Consiglio d'Amministrazione intendeva fare sulla riva veronese. Lodò il Governo che si oppose a simile provvedimento, quindi raccomandò gl'interessi di tante popolazioni e parità di trattamento.

Il comm. Camuzzoni raccomandando che fosse presa in seria considerazione la proposta d'una fermata dei treni diretti alla stazione di Porta Nuova, e si querelò pel cattivo servizio d'illuminazione della stazione di porta Vescovo.

Il cav. Galanti, presidente della Camera di Commercio, si dilungò a parlare dell'esercizio, esprimen-

do l'idea che il Governo può meglio di ogni società intendere a svolgere intere quelle utilità che si ha diritto di attendersi dalle ferrovie, facendo profittare tutti i cittadini indistintamente.

Presenta copia di una memoria che fino dal 1874 redigeva, intitolata: *Sul servizio ferroviario — Reclami e proposte.*

In seguito parla del commercio in genere e di quello veronese in particolare, per quanto esso è in relazione col servizio ferroviario, e si dichiara contrario alla concessione fatta alla ditta Cirio, soggiungendo che una convenzione simile la vorrebbe concessa a tutti i commercianti.

Il cav. Lodovico Gelmi incominciò a parlare sulla illuminazione della stazione Porta Vescovo e sulle pratiche fatte per l'abolizione di quella di Porta Nuova. Parlò dei restauri alla tettoia della stazione Porta-Vescovo ed e quella di Vicenza, dicendo che spera vederli fatti tra breve, e che intanto egli si occupa di riferirne all'ingegnere incaricato di tale mansione.

Si diffonde a dare informazioni sull'andamento generale del servizio, del quale dice che funziona con molta regolarità. Parla dell'importanza della stazione di Ala, e dà spiegazioni sulle formalità della dogana ai confini, sulla tassazione delle merci e sulle tariffe in servizio cumulativo. Si riserva a produrre un progetto scritto per la formazione equa delle tariffe. Riguardo alla stazione di Domegliara fa notare esservi stati fatti lavori d'ampliamento tali, che egli non reputerebbe necessario d'eseguirne dei maggiori.

Quanto al trasporto di truppe è di parere, che meno qualche miglioria da introdursi nel servizio, si possa soddisfare ai bisogni grandissimi. Per le ambulanze, abbiamo i vagoni soliti che possono ridursi a piccoli ospedali. Dice che nei trasporti di truppe all'epoca della guerra del 1866, non avvenne il meno inconveniente.

Dietro altre domande di minor importanza da sufficienti spiegazioni, ed in ultimo parla di un suo progetto per una stazione marittima a Venezia.

Lo spedite Buja Giuseppe si lamenta delle tariffe in servizio cumulativo, del magazzinaggio troppo gravoso, e delle tasse di trasporto per le merci vincolate a dogana che ei stima esorbitanti.

De Cecco Pietro, negoziante di derrate alimentari, protesta contro il favoritismo accordato alla ditta Cirio, e domanda eguaglianza di trattamento. Lo stesso dice l'ing. Camis Vittorio, soggiungendo che egli garantiva pel trasporto di 1000 vagoni all'anno, e che nonostante un deposito di garanzia nulla ha potuto ottenere.

Fusarini Aurelio, ingegnere capo delle officine espone dietro domanda del presidente, l'ordinamento del suo servizio, crede insufficienti le locomotive di cui dispone la società.

Lo spedite Buia ed il negoziante De Cecco fanno qualche nuova osservazione; il primo sulla consegna a domicilio e l'altro sui ritardi che subiscono le spedizioni provenienti dalla Bassa Italia.

Dopo di che non presentandosi altri a deporre l'on. Presidente dichiara chiusa la seduta, invitando coloro che avessero da far petizioni o reclami a produrli in iscritto. Così è terminata l'inchiesta ferroviaria nell'Alta Italia.

STATISTICA INTERNAZIONALE DELLA DURATA DELLA VITA

Sono assai interessanti alcuni particolari che una reputata rivista di Berlino la *Statistische Monatsschrift* da intorno alle diversità che esistono nei vari paesi di Europa relativamente alla durata della vita e specialmente alla proporzione della popolazione che in ciascuno di essi raggiunge un'età assai avanzata. I risultati non sono molto incoraggianti per le Società di assicurazione sulla vita, che hanno tolto l'interesse a che la vita degli assicurati sia di lunga durata, ma è ancor meno edificante per gli amici dell'umanità, i quali non posson certo esser molto confortati dall'esame di cifre che dimostrano quanto sia scarso comparativamente il numero di coloro che compiono ciò che può chiamarsi un corso regolare nell'umana esistenza.

A E S I	Anni dei censimenti	Numero degli abitanti	Abitanti di 60 anni o più	Proporzione di questi con la popolazione totale per 100	Abitanti di 90 anni o più	Proporzione di questi con la popolazione totale per 100
Francia	1872	36,102,921	4,177,393	11.5	15,153	0.04
Belgio	1872	5,175,037	518,004	10.0	2,707	0.05
Svizzera	1869	2,663,147	260,324	9.7	828	0.03
Danimarca	1872	1,824,391	176,811	9.7	1,410	0.07
Paesi Bassi	1872	3,674,660	345,476	9.4	1,526	0.04
Italia	1871	26,801,154	2,462,351	9.1	18,567	0.06
Svezia e Norvegia	1872	6,012,678	537,712	8.9	3,180	0.05
Gran Bretagna e Irlanda	1872	31,845,379	2,745,474	8.6	23,539	0.07
Germania	1871	41,058,792	3,421,946	8.3	12,658	0.03
Austria (Cislei- tana)	1869	20,217,531	1,508,359	7.5	8,562	0.04
Portogallo	1871	3,990,570	288,519	7.2	2,314	0.05
Ungheria e pro- vincie adiacenti	1869	15,417,327	941,009	6.1	7,225	0.04
Grecia	1870	1,457,894	80,457	5.5	1,398	0.09
Spagna	1870	16,835,506	897,102	5.3	3,764	0.02

È appena necessario il dire che in molti di questi paesi è stato effettuato un nuovo censimento anco dopo le date di sopra menzionate, ma esso non ha grande importanza nel significato comparativo di quelle cifre. Da esse apparisce che la Grecia ha relativamente il più gran numero di vecchi dell'età di 90 anni o più, ma essa è uno di quei paesi dove sulla totalità le persone di 60 anni o più sono relativamente poche. Sembra che vi sia ivi delle cause che attentano più che altrove alla vita umana al disotto di una certa età, la cui azione cessa quando quell'età sia superata. La Francia è in capo lista dei paesi la cui popolazione raggiunge un'età piuttosto inoltrata, 60 anni o più, ma è poi fra quelli che hanno relativamente un numero più scarso di persone molto vecchie. Sembra che per la Francia succeda l'inverso di ciò che accade

in Grecia e che al di sopra di una certa età l'uomo incontri nuove cause che minaccino la propria esistenza e che non si manifestano in altri paesi. L'Italia sotto questo rispetto è assai favorita, essa ha una proporzione relativamente assai rilevante di persone che oltrepassano il 60° anno ed è poi fra i paesi in cui è maggiore la proporzione delle persone che raggiungono i 90 anni. Non vi sono dati statistici di sufficiente accuratezza relativi all'Impero Russo, ma da alcuni distinti scrittori è stato calcolato che il numero delle persone in Russia che raggiungono l'età di 60 anni sia di circa il 4,5 per cento, ciò che rappresenterebbe la più piccola proporzione di tutti gli altri paesi. Escludendo la Russia, la Turchia ed altri piccoli Stati vi sono in Europa circa 18,000,000 di persone di 60 anni o più; se si prendono in considerazione anco quelli stati il loro numero si può calcolare a circa 23,000,000.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze 20 settembre.

Il gran movimento di rialzo iniziato con tanta vivacità fino dai primi giorni di settembre, e che fu confermato alla metà del mese a Parigi da una brillante liquidazione quindicina, ricevè ad un tratto un terribile colpo, e su certi valori i prezzi ribassarono con singolare rapidità. La voce della morte dello Czar venne infatti a sconcertare questa corrente di ottimismo, che per la speculazione in fin dei conti è più un arma di combattimento, che l'effetto di convinzione profonda. La reazione però fu di breve durata, imperocché la voce sparsa non aveva alcun fondamento di verità. Tuttavia quantunque questa reazione sia stata momentanea, essa lasciò dietro a sé un piccolo strascico d'indecisione, che potrebbe anche essere l'effetto del rialzo di quasi due punti conseguitosi dopo l'ultima settimana di agosto, cioè a dire del desiderio di liquidare.

A Parigi la rendita italiana apriva la settimana a 80 65 guadagnando così 40 centesimi sui prezzi del sabato; declina nel giorno successivo a 80 35, e dopo essere risalita fino a 80 80 ricadeva ieri sera a 80 70.

A Londra da 79 saliva a 79 5/8, e a Berlino da 79 50 a 80 50.

Le Borse italiane trascorsero un poco perplesse a motivo anche del risultato del bilancio di prima previsione presentato al parlamento, il quale presenta una situazione che contrasta assai con i larghi civanzi previsti in passato, ma poi trascinate dalla corrente generale di rialzo, seguirono anch'esse questa via.

Su questa Borsa la Rendita 5 per cento esordiva a 90,05, e così un 25 centesimi di guadagno sugli ultimi prezzi di sabato scorso; saliva nel giorno successivo a 90,37; ricadeva mercoledì a 90,25, e dopo aver ripreso la via del rialzo si spingeva ieri sera fino a 90,55.

Il 3 per cento nominale a 54,75.

I prestiti cattolici ebbero a Roma qualche

operazione a 98,90 per il Blount; a 101,55 per il Rothschild; e a 97,80 per il cattolico 1860-64.

La rendita turca fu trattata da 12,15 a 12,30.

Le azioni della Banca nazionale italiana rimasero quasi sempre nominali a 2255 circa; quelle della Banca Toscana furono negoziate da 715 a 730, e il credito mobiliare oscillò da 958 a 965.

Le azioni tabacchi si spinsero fino a 907; le relative obbligazioni in oro fino a 574, e le azioni della fondiaria immobili a 920.

In valori ferroviari si trattò sulla nostra Borsa le obbligazioni livornesi C. D. fino a 283; le nuove Sarde a 267, e le azioni meridionali intorno a 208; e a Milano le azioni romane trattate a 132; le Alta Italia a 296,75, e le Pontebane a 434.

I Napoleoni sempre sostenuti intorno a 22,40.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Gli ultimi rapporti che i capi delle varie provincie del regno hanno inviati al ministero dell'agricoltura, contengono notizie piuttosto rassicuranti sullo stato in generale, delle campagne. Da essi infatti apprendiamo che le condizioni dei raccolti pendenti in seguito alle piogge di questi ultimi giorni migliorarono in riguardo ai foraggi, alle castagne, ed anche alquanto per le uve, quantunque lo stesso non si possa dire del granturco e dei legumi, essendo la stagione troppo avanzata. Siccome però le piogge hanno ammolito il terreno e dato a luogo ad ammancirlo per le scacinazioni dell'anno venturo, così giovarono alquanto a rialzare il morale degli agricoltori dandoli la speranza, che prevedendosi ubertoso il futuro raccolto, i prezzi dei cereali si manterranno in una misura insopportabile. Il movimento della settimana è stato il seguente: A Firenze, i grani gentili bianchi fecero da lire 25 90 a 27 47 all'ettolitro, i gentili rossi da lire 24 64 a 26 95, i misti lire 24 90 e il granturco da lire 15 05 a 16 42.

A Livorno i Barletta teneri si venderono a lire 33 al quintale, i toscani da lire 30 50 a 32 50, i marmemma da lire 30 50 a 32 50, i Bessarabia da lire 26 a 27 50 e i Ghirka Odessa da lire 28 a 31.

A Siena i prezzi praticati furono da lire 30 a 34 al quintale per i grani teneri da pane, di lire 21 a 22 per il granturco, di lire 16 a 20 per la segale e da lire 20 a 24 per le fave.

A Bologna i grani da consumo con affari quasi nulli ottennero a stento lire 32 50 e 33, i grani scelti lire 34 e 35, il granturco da lire 22 50 a 23 e le fave da lire 20 a 24 50.

A Ferrara tanto i grani che i granturchi discesero di 1 lira al quintale. I prezzi furono di lire 31 a 32 al quintale per i grani ferraresi, di lire 28 50 a 29 50 per i Polesine e di lire 24 a 25 per i granturchi indigeni.

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

A Verona mercato sufficientemente attivo con prezzi sostenuti per i grani, granturchi e risi.

A Milano stante il tempo piovoso mercato con maggiori pretese in tutti i generi. I grani fecero da lire 29 a 32 50 al quintale, i granturchi da lire 22 a 24, la segala da lire 22 50 a 23 50 e il riso nostrale fuori dazio da lire 34 50 a 41 50.

A Vercelli i risi aumentarono di 75 centesimi.

A Torino mercato invariato da lire 30 a 33 50 per il grano, da lire 20 a 25 per il granturco, da lire 21 50 a 24 per la segale, e da lire 34 50 a 44 per il riso fuori dazio.

A Genova i prezzi si mantennero invariati, quantunque i depositi vadano diminuendo. I grani teneri furono venduti al quintale da lire 30 a 33 50 per i lombardi, da lire 28 a 28 50 per i Milwaukee, di lire 29 a 29 50 per i Redwinter, di lire 23 25 a 24 all'ettolitro per i Berdianska, di lire 24 a 25 25 per i Polonia e di lire 19 a 23 75 per le altre provenienze dall'Oriente.

In Ancona si fecero lire 31 al quintale per i grani mercantili delle Marche, da lire 29 a 29 50 per gli Abruzzi, lire 24 per i granturchi e da 23 a 24 per le fave.

A Napoli mercato sostenuto. Per ottobre in Borsa i grani furono quotati a D. 3 24 al tomolo e per dicembre a 3 29, e a Bari i rossi da lire 27 a 30 e i bianchi da lire 30 a 32.

Sete. — L'inazione continua su tutti i mercati serici, e per quanto i prezzi si presentino abbastanza convenienti per i compratori, la speculazione resta neghittosa in attesa di ulteriori ribassi, oppure di un principio di risveglio che gli dia speranza di smerciare con profitto i fatti acquisti.

A Milano durante la settimana vi furono molte domande tanto in articoli greggi, che lavorati, ma gli affari conclusi furono scarsi stante la pretesa di nuove riduzioni da parte dei compratori. I prezzi praticati furono di L. 75 al chilogrammo per le greggie 9/10 di 1° ord., di L. 71 a 72 per dette di 2° ord.; di L. 89 per gli organzini classici, 16/18; di L. 85 a 77 per detti 18/20 di 1°, 2° e 3° ord.; di L. 82 a 83 per trame classiche a 3 capi 28/32.

A Brescia i mazzami reali, e vane furono venduti da D. 44 a 52; i corpetti da L. 53 a 60, e i corpi spezzati da L. 59 a 62.

A Torino si fecero alcune piccole vendite al dettaglio a prezzi più deboli dell'ottava scorsa.

A Lione il ribasso continua a fare nuovi progressi non solo nelle sete asiatiche, ma anche nelle europee, le quali ultime nella prima quindicina del mese in corso deprezzarono di 3 a 5 franchi. Fra le vendite fatte abbiamo notato delle greggie toscane di buon annaspamento vendute da fr. 63 a 67, e degli organzini italiani 18/20 di 1° ord. a fr. 75.

A Marsiglia sul mercato dei bozzoli secchi non si fece nulla. I gialli di Francia furono segnati nominali da fr. 16 a 16,25; i verdi del Levante da fr. 16 a 16,50, e i chinesi bianchi da fr. 16 a 18,50.

Cotoni. — Le disposizioni proseguono generalmente favorevoli all'articolo e ciò si deve alla provvista visibile dei cotoni, che si presenta attualmente molto inferiore a quella degli anni scorsi. Alla fine della settimana passata questa, provvista, visibile in Europa, agli Stati Uniti, e nelle Indie era di balle 957,000 contro 1,102,000 nell'anno scorso alla stessa epoca, e contro 1,638,000 nel 1877. Il movimento della settimana è stato il seguente.

A Milano pochi affari per scarsità di merce disponibile, in specie nelle provenienze dall'America. Gli Oomra si venderono da L. 79 a 81 i 50 chilogrammi; i Dhellerah da L. 78 a 80, e i Tianiwelly da L. 77 a 79.

A Genova pure gli acquisti furono limitati stante lo scarso smercio dei manufatti.

A Trieste si vendono alcune partite di Smirne e di Soria a prezzo enuto segreto.

All'Havre il Luigiana buono ordinario per novembre fu quotato a fr. 75 i 50 chilogrammi al deposito.

A Liverpool il Middling Orleans spingeva fino a

den. 7 per ricadere poi a la fine della settimana a 6 7/8; il Middling Upland fu quotato a 6 3/4, e il Fair Oomra a 5 1/4; e a Nuova York il Middling Upland a cents 12 5/16.

Caffè. — Sempre sostenuti quantunque le transazioni sieno in generale limitate poco più che al consumo ordinario.

A Genova le qualità mezzane di buon gusto come il San Domingo, il Guatemala, il Santos e il Rio bello ebbero molta ricerca tanto su la piazza, che dagli altri mercati del Regno, ma non si conobbe altro prezzo che quello di L. 260 per il Rio naturale al quintale sdaziato. Sulle altre piazze dell'interno i prezzi rimasero invariati sui corsi precedenti.

A Trieste si venderono da oltre 3000 sacchi di Rio da fior. 50 a 79 al quint.

A Marsiglia fu venduta una grossa partita di Rio a f. 70 i 50 chilogr.

A Londra, mercato calmo e prezzi invariati, e in Amsterdam il Giava buono ordinario fu quotato a cents 41.

Notizie telegrafiche dal Brasile recano prezzi sostenuti tanto al Rio, che a Santos.

Zuccheri. — Mercati attivi con prezzi sostenuti tanto all'interno, che all'estero.

A Genova si vendettero da oltre 7000 sacchi di zuccheri al prezzo di L. 143 al quint., per vagone completo per i raffinati della Ligure Lombardia; di L. 141 per i Praga, e di L. 127 in oro per i cristallini di primo getto.

In Ancona i raffinati austriaci fecero da L. 145 a 147, e le farine nazionali da L. 137 a 138.

A Venezia i raffinati germanici furono contrat-

tati da L. 145 a 146, e le farine nazionali da L. 137 a 138 senza daz o consumo.

A Trieste i pesti austriaci arrivarono fino a fiorini 33, 50 al quint.

A Parigi i zuccheri bianchi Num. 3 salirono a fr. 64, 25.

A Londra mercato calmo, e prezzi sostenuti, e in Amsterdam il Giava N. 12 fu venduto a fior. 28 al quintale. Il sostegno segnato non è altro che il risultato di una probabile sensibile deficienza nella produzione degli zuccheri di barbabie ola.

Petrolio. — Senza variazioni, ma con una certa riserva da parte dei possessori. A Genova i prezzi praticati con affari molto abbondanti furono di L. 21 tanto per le casse che per i barili al quintale schiavo, e con dazio i barili fecero L. 61, e le casse L. 56.

A Venezia le cassette fuori dazio si contrattarono a L. 22 50 al quint.

A Trieste furono collocati da 600 barili al prezzo di fior. 9 50 a 10 al quint.

In Anversa fu quotato a fr. 18 per settembre e a fr. 18 50 per ottobre il tutto al quint.

A Nuova York, e a Filadelfia da cents 6 e 3/4 a 6 3/8.

Spiriti. — Continua la tendenza al rialzo per le ragioni additate nelle precedenti rassegne.

A Genova furono venduti da 250 barili di spiriti provenienti dall'America da L. 123 a 124 al quint.

A Milano gli spiriti nazionali che la settimana scorsa si contrattarono sulle L. 119, salirono a L. 123 e 124, e l'acquavite di grappa fu venduta da L. 62 a 67. Nelle altre piazze della Penisola le qualità nazionali furono vendute da L. 122 a 124 e le provenienze dall'estero da L. 125 a 127.

Avv. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

EUGENIO BILLI *gerente responsabile.*

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

26.^a Settimana dell'Anno 1879 — dal dì 25 Giugno al dì 1.^o Luglio 1879.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del Prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotti della settimana.	292,946.04	14,155.97	50,505.19	193,087.90	4,180.29	1,819.36	2,261.21	558,955.86	1,684	17,338.21
Settimana cor. 1878.	252,097.49	12,100.25	40,614.71	166,594.96	4,456.94	587.63	2,006.56	478,458.54	1,657	15,056.23
Differenza } in più } in meno	40,848.55 " "	2,055.72 " "	9,890.48 " "	26,492.84 " "	" " 276.65	1,231.73 " "	254.65 " "	80,497.32 " "	24 " "	2,281.98 " "
Ammontare dell'Esercizio dal 1. ^o gen. al 1. ^o luglio 1879	6,366,366.68	385,098.63	1,288,772.71	4,677,847.16	179,749.50	42,544.91	63,564.83	13,503,944.42	1,669	16,226.53
Periodo cor. 1878.	7,387,211.60	363,575.43	1,472,136.22	4,141,901.25	153,280.89	25,981.71	56,023.02	13,299,810.12	1,657	16,096.98
Aumento	" "	21,523.20	116,636.49	536,245.91	26,468.61	16,563.20	7,541.84	204,134.30	12	129.55
Diminuzione	520,844.92	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "

La Linea Laura-Avellino della lunghezza di chilometri 24, è stata aperta all'esercizio il giorno 31 Marzo 1879.

(C. 3631)

STRADE FERRATE ROMANE
(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

27.^a Settimana dell'Anno 1879 — Dal dì 2 al dì 8 Luglio 1879

(Dedotta l'imposta Governativa)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prod'tto chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della setti- mana	290,071.61	43,484.04	47,662.54	189,545.35	5,073.84	4,269.31	2,447.36	549,554.05	1,681	17,047.01
Settimana corr. 1878	294,254.31	15,073.85	43,215.38	473,912.25	4,451.70	775.46	2,115.78	533,798.73	1,657 ¹⁾	16,797.69
Differenza {	in più	» »	4,447.16	15,633.10	622.14	493.85	331.58	15,755.32	24	249.32
	» meno	4,182.70	1,589.81	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell'E- sercizio dal 1 gen- naio al dì 8 luglio 1879	7,156,438.29	398,582.67	1,336,425.25	4,867,392.51	184,823.34	43,814.22	65,012.19	14,053,498.47	1,669	16,261.44
Periodo corr. 1878.	7,681,465.91	378,649.28	1,245,351.60	4,315,513.50	157,732.59	26,757.17	58,438.80	13,833,608.85	1,657	16,122.91
Aumento	» »	19,933.39	121,083.65	551,879.01	27,090.75	17,057.05	7,873.39	219,889.62	42	438.53
Diminuzione. . . .	525,027.62	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

1) La Linea Laura-Avellino della lunghezza di chilom. 24, è stata aperta all'esercizio il giorno 31 Marzo 1879. (C. 3634)

STRADE FERRATE ROMANE
(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

28.^a Settimana dell'Anno 1879 — Dal dì 9 al dì 15 Luglio 1879

(Dedotta l'Imposta Governativa)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della setti- mana	270,151.95	12,832.72	43,540.92	192,000.58	4,347.55	3,550.05	1,879.50	528,306.27	1,681	16,387.50
Settimana corr. 1878	264,541.35	14,677.65	43,805.14	161,154.05	2,389.70	426.76	1,931.61	488,926.26	1,657 ¹⁾	15,385.64
Differenza {	in più	5,613.60	» »	30,846.53	1,957.85	3,123.29	» »	39,380.01	24	1,001.86
	» meno	1,844.93	264.22	» »	» »	» »	52.11	» »	» »	» »
Ammontare dell'E- sercizio dal 1 Gen. al 15 luglio 1879.	7,426,593.24	411,415.39	1,379,976.17	5,059,393.09	189,170.89	47,364.27	67,891.69	14,581,804.74	1,670	16,260.41
Periodo corr. 1878.	7,946,007.26	393,326.93	1,259,156.74	4,476,667.55	160,422.29	27,183.93	60,070.41	14,322,535.11	1,657	16,096.60
Aumento	» »	48,088.46	120,819.43	582,725.54	29,048.60	20,180.34	7,821.28	259,269.63	43	163.81
Diminuzione. . . .	519,414.02	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

1) La Linea Laura-Avellino della lunghezza di chilometri 24, è stata aperta all'esercizio il giorno 31 Marzo corr. anno. (C. 3642)

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai Signori Portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7,50 maturante al 1° Ottobre p. v., sarà pagata sotto deduzione della tassa di Ricchezza Mobile e Circolazione.

a Firenze,	presso la Cassa Centrale	L. it. 6,35
» Ancona,	» » Cassa dell'Esercizio	» 6,35
» Napoli,	» » Cassa Succursale dell'Esercizio	» 6,35
» Livorno,	» » Banca Nazion. nel Regno d'Italia (Suc.)	» 6,35
» Genova,	» » Cassa Generale	» 6,35
» Torino,	» » Società Gen. di Credito Mobil. Italiano	» 6,35
» Roma,	» » id. id.	» 6,35
» Milano,	» il Signor Giulio Belinzaghi	» 6,35
» Venezia,	» i Signori Jacob Levi e figli	» 6,35
» Palermo,	» i Signori J. e V. Florio	» 6,35
» Ginevra,	» i Signori Bonna e C.	F. ^{chi} 6,35
» Parigi,	» la Società Gener. di Credito Ind. e Comm.	» 6,35
» Bruzelles,	» » Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.	» 6,35
» Berlino,	» il Signor Meyer Cohn	» 6,35
» Francoforte,	» il Signor B. H. Goldschmidt	» 6,35
» Amsterdam,	» il Signor Joseph. Cahen	F. ^{ol} 2,98
» Londra,	» i Signori Baring Brothers e C.	L. st. 0.5.1

Alla stessa epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sorte alla 12^a Estrazione avvenuta il 15 Maggio p. p., al loro valore nominale.

N.B. Onde riscuotere le Cedole (*Coupons*) all' Estero, è indispensabile che i Portatori delle medesime, presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 12 Settembre, 1879

LA DIREZIONE GENERALE.