

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VIII — Vol. XII

Domenica 16 Ottobre 1881

N. 389

LA RELAZIONE DELLA COMMISSIONE D'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE

III

È nel capo VI della Relazione che la Commissione ha delineate le sue proposte sull'esercizio privato delle ferrovie, ed è su di esso che ci dilungheremo un poco, descrivendo dapprima in brevi termini le idee ivi espresse, e facendole poi seguire dall'opinione che equamente su di esse ci permetteremo di palesare.

La prima questione che la Commissione ha trattata è quella delle tariffe. Le opinioni del gran cancelliere germanico, quelle di parecchi rappresentanti di ambo le assemblee francesi, sono trascritte, allo scopo di giungere ad una conclusione che niuno certo impugnerà, sia esso protezionista, come il gran cancelliere, o liberista più o meno deciso: che cioè siano da unificare e rivedere le tariffe ferroviarie dietro maturo esame: che le tariffe normali, così concretate, possano variarsi, sia per opera delle Società ferroviarie, dietro omologazione del Governo, sia per fatto del Governo; alla condizione d'indenizzare, in tale ultima ipotesi, le società esercenti, ove patissero uno scapito. La concisione che ci siamo imposta non permettendoci ulteriori riflessioni su quest'argomento, passiamo ad altra questione più controversa.

La maggiore difficoltà d'un affitto di ferrovie consiste nella ripartizione del provento netto. La Commissione ha posto a raffronto il sistema Olandese con quello del ministro Depretis. Nel sistema Olandese la società esercente acquista il materiale mobile e lo completa; ma dal provento lordo si sottrae il 4 per cento di esso per aumento del materiale mobile, ed inoltre una somma lissa chilometrica per aumento e per rifacimento dei binarii, nonchè per spese straordinarie. Il residuo lordo, così ottenuto, appartiene per gli 8 decimi alla società e per 2 decimi allo Stato, finchè il guadagno netto della società non oltrepassi il 4 1/2 per cento; oltre al qual limite lo Stato è compartecipe d'esso guadagno netto. Nel sistema dell'onor. Depretis havvi un 30 per cento del prodotto lordo a prò dello Stato, pei primi 150 milioni, ed il 42 per cento pel di più; ma il materiale mobile di primo impianto e il consecutivo da provvedere, sono posti a carico del pubblico erario; e così dicasi delle somme chilometriche previste, nel contratto Olandese, come prelevazioni annue. La compartecipazione è poi soggetta al prezzo dei carboni, ed è pure convenuto un limite di prodotto netto delle società esercenti, che

è il 7 1/2 per cento, oltre al quale lo Stato è partecipe di esso.

La Commissione ha posto a raffronto i due antecedenti sistemi, per l'anno 1879, e trova che danno risultato pressochè identico. Ecco i due prospetti:

Sistema Olandese

Compartecipazione del 20 0/0 sul reddito lordo diminuito del fondo di riserva	L. 27,712,074
Fondo di riserva	16,036,786
Interesse del materiale mobile	10,000,000
Totale L.	53,748,860

Sistema Depretis

Canone fisso	L. 45,000,000
Compartecipazione sull'eccedente di 150 milioni	1,930,806
Aumento pel minor prezzo dei carboni	6,183,886
Totale L.	53,114,692

La Commissione trae da ciò, e dall'incertezza del vantaggio o dello scapito sul prezzo dei carboni, la conclusione che il sistema Olandese sia preferibile all'altro Depretis.

Spingiamo ora noi lo sguardo un po' più lungi e vediamo cosa avverrebbe, della stessa rete, quando il reddito lordo aumentasse del doppio circa, come certamente avverrebbe in un ventennio e tanto più in un trentennio. Supponiamo cioè un reddito lordo di 300 milioni anzichè di 154, come fu nel 1879. Allora il fondo di riserva diviene, nel sistema Olandese, di 22 milioni circa, a ragione del maggior materiale mobile, e si hanno queste cifre:

Sistema Olandese

20 0/0 di (300,000,000-21,852,900) L.	55,629,420
Fondo di riserva	21,852,900
Interesse del materiale mobile	10 000,000
Totale L.	87,482,320

Sistema Depretis

Canone fisso	45,000,000
Compartecipazione sull'eccedente di 150 milioni	63,000,000
Totale L.	108,000,000

Queste cifre additano 21 milioni in meno, nel sistema Olandese; e ciò a danno dello Stato; senza valutare, lo si noti, il prezzo dei carboni. Non possiamo dunque essere del parere della Commissione. E neppure dividiamo la sua opinione circa al sistema di sostituzione, da essa poco dopo sostenuto, di 3 coefficienti, cioè pei viaggiatori, merci a grande

velocità, merci a piccola velocità, all'unico coefficiente del sistema Olandese; a cagione che sono da applicarsi, gli uni come l'altro, al totale provento lordo. Ne addurremo le ragioni in seguito.

Le proposte definitive della Commissione consistono essenzialmente nei patti seguenti.

1° La società acquisterebbe, a prezzo di stima, il materiale mobile dello Stato e lo completerebbe al principio dell'esercizio.

2° La società avrebbe il carico del mantenimento ordinario e straordinario della rete, sia costruzioni, che materiale fisso e mobile; sottostarebbe alle spese del traffico e della trazione; non sarebbe obbligata agli ampliamenti, ai nuovi impianti ed ai miglioramenti, nonchè ai casi di forza maggiore ed ai rifacimenti dei binari.

3° Dall'annuo provento lordo si defalcherebbero i fondi di riserva e di rinnovamento divisi in quattro classi, cioè: a) una somma percentuale del provento lordo totale, per aumento del materiale mobile, aumento da determinarsi, occorrendo, dallo Stato; questo materiale mobile, e la somma residua eventuale di tale fondo, appartenerebbero alla Società; b) altra somma proporzionale alla lunghezza dei binari, per rinnovare l'armamento; c) per gli ampliamenti, miglioramenti e casi di forza maggiore, si farebbe una terza prelevazione proporzionale alla lunghezza delle linee esercitate. Le rimanenze eventuali dei fondi b e c, appartenerebbero, al termine del contratto, allo Stato; d) dovendo la Società esercitare anche le nuove linee, costruite dallo Stato, si farebbe una quarta prelevazione percentuale a prò di esse. A tale scopo verrebbero preliminarmente determinate le spese d'esercizio di queste linee; se il loro reddito lordo fosse, complessivamente, minore di esse spese, supplirebbe il fondo di riserva, finchè esso bastasse; fosse se deficiente, la differenza sarebbe a carico della Società. Che se, all'opposto, le nuove ferrovie tributassero, per due anni consecutivi, più delle spese, esse linee passerebbero a far parte della vecchia rete, agli stessi patti di questa. Il prelevamento in questione però potrebbe sospendersi, e in ogni caso, il residuo, alla fine del contratto, appartenerebbe allo Stato.

4° Fra lo Stato e la Società vi sarebbe compartecipazione del prodotto lordo, dopo deduzione dei fondi antecedenti. Afferma la Commissione, in proposito di tale questione, che, nelle convenzioni Depretis, e per l'anno 1879, la compartecipazione dello Stato sarebbe risultata del 30 per cento sull'intera somma, ma sarebbe stata minore del 30 nei primi 150 milioni, e rimanda in proposito alla pag. 176 della Relazione. Ora appunto da questa pagina rilevansi due cose interamente contrarie a queste affermazioni; poichè da essa vedesi che, nei primi 150 milioni, la compartecipazione sarebbe stata di 45, ossia precisamente il 30 per 100; e che la compartecipazione totale sarebbe ammontata a L. 46,930,806, ossia a'un poco più di $30 \frac{1}{3}$ per cento del provento di L. 154,597,157. Ad ogni modo la Commissione opina che non debba statuirsi il canone, ma piuttosto una compartecipazione dello Stato a tutto il provento lordo; col patto però che questa non discenda al disotto di un *limite minimo*. E d'avviso inoltre che il coefficiente percentuale non debba essere unico, ma triplo, siccome già accennammo, per le tre qualità di traffico, cioè: viaggiatori, merci a gran velocità e merci a piccola velocità. Opina ancora, e ciò pure

abbiamo accennato, contrariamente alla modificazione introdotta dai ministri Spaventa e Depretis pel prezzo dei carboni, sopprimendola; mentre poi ammette che al di là d'un dato provento netto delle azioni, lo Stato divenisse di esso compartecipe.

5° Una nuova *tariffa normale* farebbe parte del contratto. I prezzi in essa fissati non potrebbero aumentarsi che per legge speciale. La Società non diminuirebbe questi prezzi se non previa omologazione del Governo. Alla sua volta non potrebbe il Governo ribassarli, riluttante la Società, se non subendo le perdite che ne derivassero; i vantaggi, per converso, gli spetterebbero. Sarebbe istituito un Consiglio delle tariffe ferroviarie per lo studio delle antecedenti questioni.

6° Circa i treni ed orari la Commissione accetta il disposto delle convenzioni Depretis, raccomandando che tale materia sia nettamente delineata.

7° Nella costituzione della Società anonima, l'ammontare complessivo delle obbligazioni e dei buoni di cassa non oltrepasserebbe la metà del capitale azioni.

8° La durata del contratto sarebbe di 60 anni, ma divisibile in due periodi di 30 anni, cosicchè potesse cessare dopo il primo.

9° Vi sarebbe un sindacato governativo, che però riuscirebbe assai semplice. La ricerca del limite del provento netto sarebbe facile essa pure.

Oltre alle anzidette proposte la Commissione ha creduto suo debito di esaminare, senza deciderle, tre questioni, cioè: il riscatto delle Meridionali, le ferrovie delle due grandi isole, la ripartizione della rete continentale. Relativamente alla prima questione, essa ha opinato favorevolmente al riscatto della rete, conformandosi, anche in ciò, alle convenzioni più volte stipulate per tale effetto. Circa alla separazione della rete Sicula dalla continentale, la Commissione si scisse; la maggioranza però fu in favore dell'autonomia delle ferrovie Siciliane. Quanto alle Sarde, fuvi unanimità nel fissare che restassero disgiunte dalle amministrazioni continentali. Il terzo problema, della ripartizione delle ferrovie continentali in due o più gruppi, fu ancora oggetto di scissura fra i membri della Commissione, opinando la minoranza per la divisione in tre gruppi trasversali, ovvero uno trasversale e due longitudinali, mentre la maggioranza aderiva al progetto del ministro Depretis, ossia alla divisione in due grandi reti longitudinali; l'Adriatica cioè e la Mediterranea. Questa è dunque la soluzione preferita, e secondo noi per buone ragioni, dalla Commissione.

Abbiamo così brevemente riassunti i pareri espressi dalla Commissione. Però siccome non è solo ufficio della stampa periodica di riferire gli atti pubblici, ma è suo debito altresì di apprezzarli, nei limiti ristretti che le sono concessi, così ci faremo, in un prossimo ed ultimo articolo, ad esprimere il nostro avviso sulle proposte sopraindicate.

L'OPERA D'IPLOMATICA E LEGISLATIVA nella questione monetaria

Tre leggi diedero origine al sistema monetario francese: 18 germinale e 28 termidoro anno III, 7 germinale anno XI.

La prima di coteste leggi volle che l'unità monetaria portasse il nome di franco. La seconda decretò che le monete d'argento fossero coniate a 900|1000 di fino, che il franco avesse il peso di 5 grammi, e fossero battuti, in proporzione di peso, dischi da 2 e da 5 franchi. La terza ¹⁾ ordinò la coniazione delle monete

¹⁾ Ecco il testo, poco noto, della legge dell'anno XI, base del sistema monetario dell'Unione greco-latina:
IN NOME DEL POPOLO FRANCESE

BONAPARTE, Primo Console, *proclama* legge della Repubblica il seguente decreto, emesso dal Corpo legislativo il 7 germinale dell'anno XI, conformemente alla proposta fatta dal Governo il 19 ventoso, e comunicata l'indomani al Tribunato.

DECRETO

Disposizione generale. — Cinque grammi d'argento, al titolo di nove decimi di fino, costituiscono l'unità monetaria, che conserva il nome di franco.

TITOLO I. Coniazione delle monete. — Art. 1. I pezzi di moneta d'argento saranno d'un quarto di franco, di mezzo franco, di tre quarti di franco, d'un franco di due franchi e di cinque franchi. — Art. 2. Il loro titolo è fissato a nove decimi di fino e un decimo di lega. — Art. 3. Il peso del pezzo d'un quarto di franco sarà di un grammo e venticinque centigrammi; — Quello del pezzo da mezzo franco, di due grammi e cinque centigrammi; — Quello del pezzo di tre quarti di franco, di tre grammi e settantacinque centigrammi; — Quello del pezzo da un franco, di cinque grammi; — Quello del pezzo da due franchi, di dieci grammi; — E quello del pezzo da cinque franchi, di venticinque grammi. — Art. 4. La tolleranza del titolo sarà, per la moneta d'argento di tre millesimi in fuori e altrettanto in dentro ¹⁾. — Art. 5. La tolleranza del peso sarà, per i pezzi d'un quarto di franco, di dieci millesimi in fuori e altrettanto in dentro; per i pezzi da mezzo franco o da tre quarti di franco, di sette millesimi in fuori e altrettanto in dentro; e per i pezzi da cinque franchi di tre millesimi in fuori e altrettanto in dentro — Art. 6. Si conieranno pezzi d'oro di venti franchi e di quaranta franchi. — Art. 7. Il loro titolo è fissato a nove decimi di fino e un decimo di lega. — Art. 8. I pezzi da venti franchi saranno al taglio di centocinquanta pezzi per ogni chilogrammo e i pezzi da quaranta franchi al taglio di settantasette e mezzo ²⁾. — Art. 9. La tolleranza del titolo della moneta d'oro è fissata a due millesimi in fuori e altrettanto in dentro. — Art. 10. La tolleranza di peso è fissata a due millesimi in fuori e altrettanto in dentro. — Art. 11. Da coloro che porteranno materie d'oro o d'argento alla Zecca si esigeranno solo le spese di fabbricazione. Queste spese sono fissate a nove franchi per ogni chilogrammo d'argento. — Art. 12. Quando le materie saranno al disotto del titolo monetario, andranno soggette alle spese di affinamento o di spartimento. L'ammontare di queste spese sarà calcolato sulla parte delle dette materie che deve essere purificata per elevare la totalità al titolo monetario. — Art. 13. Si conieranno pezzi di rame puro di due centesimi, di tre centesimi e di cinque centesimi di franco. — Art. 14. Il peso dei pezzi da due centesimi sarà di quattro grammi; — Quello dei pezzi da tre centesimi, di sei grammi, e quello dei pezzi da cinque centesimi, di dieci grammi. — Art. 15. La tolleranza di peso sarà, per i pezzi di rame, di un cinquantesimo in fuori. — Art. 16. Il tipo dei pezzi di moneta è regolato come segue: su una delle facce dei pezzi d'oro, d'argento e di rame, la testa del primo

d'oro da 20 franchi a 900|1000, per modo che con un chilogrammo di metallo se ne coniassero 155 del peso, ciascheduna, di gram. 6.4561. Ciò perchè, a quell'epoca, 155 pezzi da 20 franchi (1 chil. d'oro) si acquistavano con 3500 fr. = a 15 1/2 chilogrammi d'argento.

Gli autori di cotesta legge riconobbero la variabilità del valore relativo tra i due metalli preziosi, e perciò stabilirono che, ad ogni successivo mutamento di qualche importanza, rimanessero ferme le disposizioni concernenti le monete d'argento, ma si rifondessero e coniassero, in conformità al nuovo rapporto, le monete d'oro, o che il rapporto legale fosse, con tariffa nuova, successivamente mutato.

Tutto ciò rimase lettera morta quando, nel 1807, il rapporto commerciale salì da 1:15,50 a 1:16,23; rimase lettera morta in

Console, con la leggenda: BONAPARTE PREMIER CONSUL. Sul rovescio due rami d'ulivo, in mezzo ai quali sarà messo il valore del pezzo, e all'infuori, la leggenda: RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, con l'anno della coniazione. — Su' pezzi d'oro e di rame, la testa guarderà la sinistra dello spettatore: su' pezzi d'argento essa guarderà la destra. — Il contorno dei pezzi da cinque franchi porterà questa leggenda: DIEU PROTÈGE LA FRANCE. — Art. 17. Il diametro di ciascun pezzo sarà determinato da un regolamento di pubblica amministrazione.

TITOLO II. Verificazione delle monete. Art. 18. Le monete coniate a termini della presente non saranno poste in circolazione se non dopo la verificazione del loro titolo e del loro peso; questa verificazione si farà sotto gli occhi dell'Amministrazione delle monete, immediatamente dopo l'arrivo de' campioni. — Art. 19. I direttori della coniazione (*directeurs de fabrication*) potranno assistere personalmente alle verificazioni o farsi rappresentare da un accreditato (*fondé de pouvoirs*). — Art. 20. L'Amministrazione redigerà un processo verbale delle operazioni relative alla verificazione dei pezzi conati (*vérification du monnayage*): essa manderà questo processo verbale al Ministro delle finanze e del Tesoro pubblico, con la sua decisione. — Art. 21. I pezzi che avranno servito ad accertare lo stato della fabbricazione rimarranno in deposito negli archivi dell'Amministrazione delle monete durante cinque anni: essi saranno quindi versati al cassiere che li manderà alla rifondita. — Art. 22. In caso di frode nella scelta dei campioni, gli autori, fautori e complici di questo delitto saranno puniti come falsi monetari.

Confrontato con l'originale da noi Presidente e Segretari del Corpo Legislativo.

A Parigi, il 7 germinale, anno XI della Repubblica Francese.

Firmati: GIROD (de l'Ain), *Presidente* — LA-TOUR-MAUBOURG, LEFRANC, Ippolito MONSEIGNAT, BASOCHÉ, *Segretari*.

Sia la presente legge segnata col suggello dello Stato, inserita nel *Bollettino delle leggi*, inscritta nei registri delle autorità, e il Gran Giudice, Ministro della Giustizia incaricato di sorvegliarne la pubblicazione.

A Parigi, il 17 germinale, anno XI della Repubblica.

Firmato: BONAPARTE, *Primo Console*.
Il Segretario di Stato
UGO-B. MARET.

E suggellato col suggello dello Stato

Visto:

Il Gran Giudice, *Ministro della Giustizia*
Firmato: REGNIER.

¹⁾ È una espressione tecnica per dire tanto in più come in meno.

²⁾ Espressione tecnica per dire che con un chilogrammo d'oro si battono tanti pezzi.

appresso, — e il sistema del *tipo alternativo* ebbe così vigore e si mantenne in Francia dal 28 marzo 1803 (7 germinale anno XI) a tutt'oggi, permettendovi una continua e dannosa speculazione, di cui il De Parieu così ebbe recentemente a discorrere: « Tantôt on a un « intérêt à exporter l'or pour rapporter une « quantité d'argent plus considérable; tantôt « on a intérêt à exporter une quantité d'or « supérieure. C'est un va-et-vient fréquent; « c'est une spéculation presque incessante dès « qu'il y a fluctuation et variation entre les « deux métaux. C'est ce qui fait que l'on a « dit que le double étalon était la vache à « lait des spéculateurs; la comparaison n'est « pas rigoureusement exacte, car c'est une « vache à lait immortelle. »

Il sistema monetario francese passò successivamente in Italia (Regno di Sardegna e Stato Pontificio), nel Belgio (legge 5 giugno 1832) e nella Svizzera (legge 7 maggio 1850). A questo sistema s'è informata più tardi la legge fondamentale del nuovo regno d'Italia (24 agosto 1862).

I quattro Stati si trovarono così sotto un unico regime di moneta. Poche differenze li distinsero relativamente al biglione, che, in Francia fu decretato di 95 parti di rame, 4 di stagno ed 1 di zinco (legge 6 maggio 1852); nella Svizzera (legge 31 gennaio 1860) e nel Belgio (legge 28 dicembre 1860), in bronzo della stessa lega francese ed in nichelio.

L'Italia aveva introdotto (legge cit. 1862) il biglione d'argento, decretando che le monete da 40 e da 20 centesimi di lira, da 1 e da 2 lire dovessero essere coniate al titolo di 835/1000 (valore metallico inferiore di circa il 7 per 100 al valore nominale), e che avessero corso legale tra i privati per la somma di 50 lire, e fossero ricevute senza limite alcuno dalle casse pubbliche.

La Francia sprovveduta di moneta bianca per gli effetti del suo sistema bimetallico a rapporto fisso, suppliva in parte alla scarsezza dei pezzi da 5 franchi d'argento con quelli d'oro da 5 e da 10 franchi; ma, stretta dalle conseguenze disastrose del suo sistema monetario, obbedì alla creduta necessità del momento, decretando che i pezzi da 50 e 20 centesimi di franco fossero coniatati al titolo di 835 (legge 25 maggio 1864) ed avessero corso legale limitato a ragione di somma. Il biglione d'argento fu così introdotto anche in Francia.

Prima delle due nazioni latine, la Svizzera s'era data il lusso del biglione d'argento a un titolo ancora più basso, $\frac{800}{1000}$, per le monete da 1 e da 2 franchi (legge cit. 1860).

L'approssimativa identità del sistema monetario per i quattro Stati; il turbamento economico che recava al loro scambio internazionale il biglione d'argento, diverso per titolo tra la Svizzera, da una parte, l'Italia e la Francia, dall'altra; diverso per taglio tra la Francia, da una parte, la Svizzera e l'Italia, dall'altra; il maggior difetto di moneta bianca che soffriva il Belgio, il quale non s'era ancora deciso a coniare il biglione d'argento; il favore in cui era venuto presso la diplomazia

il tipo unico d'oro, quando questo metallo, per le scoperte dei grandi giacimenti auriferi della California e dell'Australia, avea cominciato ad affluire, a partire dal 1847, da ogni parte e a deprezzare; tutto ciò spinse la Francia, il Belgio, la Svizzera e l'Italia a discutere una riforma monetaria che abbracciasse i quattro Stati medesimamente interessati. — Dietro impulso del Belgio, ciò avvenne nel 1865.

Quanto grano d'incenso non fu bruciato, in onore della Convenzione 23 dicembre, dai giornali politici, dalle rassegne scientifiche, dalle assemblee legislative, dagli scrittori diletanti di economia politica, da tutti coloro che sono o si credono in condizione di approvare o disapprovare le decisioni governative! La Convenzione del 1865 fu portata a cielo dai bimetalisti, che videro in essa il trionfo dell'aloro dottrina; e s'ingannarono, perchè i sistemi erronei, quando sieno discesi all'applicazione pratica, perdono tutto ciò che guadagnano rimanendo nel campo dell'astrazione. Fu acclamata dai monometallisti, che, di prima impressione, ne rimasero soddisfatti, pensando non essere mai stato concluso per lo innanzi un patto simile, se non fra i popoli strettamente uniti da legami politici.

Una sola voce suonò nel concerto di lodi entusiastiche con cui fu salutata la Convenzione, che dava una sola moneta ad un gruppo di settanta milioni d'uomini. Questa eccezione, chi mai, non conoscendola, saprebbe indovinare in Emilio De Laveleye? Il celeberrimo professore belga, che oggi combatte *pro artis et foris* a favore del rapporto fisso di valore, ebbe bensì una parola di encomio per il grande atto diplomatico d'allora, che lo disse uscito « com-
« me toutes les choses appelées à durer de la
« nécessité des circonstances; » ma lo approvava per ciò solo che « du choix que le sy-
« stème du double étalon laisse au débiteur de
« se libérer tantôt avec de l'argent, tantôt
« avec de l'or, sont nées les difficultés aux-
« quelles la Convention a essayé de porter
« remède. » Meno male; *a essayé*, ma non è riuscita. Resta sempre la iniquità avvertita sdegnosamente dal Laveleye che « on peut
« s'acquitter d'une dette de 200 francs en li-
« vrant soit 64 gr. 51 d'or, soit 1 kilogramme
« d'argent. » Che pretesa iniqua e buffona!
« C'est en vain que la loi déclare que 1 kilo-
« gramme d'or vaut 15 kilogrammes $\frac{1}{2}$ d'ar-
« gent. La valeur relative de ces deux métaux
« dépend des quantités qui sont produites et
« consommées, offertes et demandées. Avant
« la découverte des placers de l'Australie et
« de la Californie, l'or valait plus de 15 fois $\frac{1}{2}$
« l'argent. Il en résultait que en France l'ar-
« gent était le seul agent de la circulation. Les
« pièces d'or étaient une monnaie de luxe, une
« marchandise qu'on achetait en cas de besoin
« chez les changeurs en payant une prime.
« Tous les paiements se faisaient en écus de
« 5 francs. Quand l'or de l'Australie et de le
« Californie arriva sur le marché européen
« par afflus annuel d'environ $\frac{1}{2}$ milliard, le
« rapport de valeur entre les deux métaux se
« modifia peu à peu en faveur de l'argent, qui

« commença de faire prime, d'autant plus qu'il « était très-recherché à cette époque pour « payer les marchandises de l'Indo-Chine; dont « l'importation en Europe augmentait rapide-
« ment. Il y eut dès lors, pour les négociateurs « en métaux précieux, une opération très fru-
« ctueuse à faire dans tous les pays à double « étalon. Au moyen de 1 kilogramme d'or tran-
« sformé en napoléons à la monnaie, ils ache-
« taient 15 kilogrammes $\frac{1}{2}$ d'argent en pièces « de 5 fr.⁵, et comme sur le marché extérieur « ces 15 kilogrammes $\frac{1}{2}$ d'argent valaient « plus que le kilogramme d'or, la différence « constituait leur bénéfice. Ils ne prirent d'abord « que les pièces moins usées, parce qu'elles « contenaient le plus de metal fin, mais de « 1856 a 1859 la demande d'argent pour l'Inde « devint si intense et la prime si forte, que « presque toutes des pièces d'argent furent « enlevées, même celles de 1 fr. et de $\frac{1}{2}$ fr. « que le frai, c'est-à-dire l'usure, n'avait pas « trop réduites. De 1852 à 1860, les relevés de « la douane constatent que plus d'un milliard « $\frac{1}{2}$ d'argent s'écoula de la France remplacé « par deux milliards $\frac{1}{2}$ d'or. »

Il monometallista per eccellenza De Parieu — copiando quasi a lettera, nel brano più sopra trascritto, le argomentazioni contro il bi-metallismo, che, nel 1867, faceva il De Laveleye — non poteva vendicare più crudelmente la sua dottrina.

Chieggo perdono di essermi lasciato sedurre alla digressione; ma Emilio De Laveleye è — a mia scusa — il più bel tipo che presenti la discussione sulla questione monetaria da parecchi e parecchi anni. Egli ha un altro motivo alla mia predilezione: assomiglia perfettamente ad un mio concittadino, il quale, discutendo la stessa questione, ora va in pallio ed ora in toga, ragione per cui fu tenuto in gran conto dal governo italiano, che ne fece, per decreto, un luminare di scienza.

La Convenzione 23 dicembre non proclamò il tipo unico d'oro per ciò solo che uno degli Stati contraenti vi si rifiutò tenacemente. Essa determinò, in conformità alle disposizioni già vigenti nei quattro Stati, il valore *legale*, il peso, il titolo, le tolleranze e la forma delle monete d'oro e di quelle d'argento da 5 lire; — disciplinò, attenendosi al sistema italiano, il biglione d'argento; — obbligò gli Stati contraenti a non fabbricare, nè lasciar fabbricare monete d'oro e d'argento che nelle condizioni pattuite; — il biglione d'argento limitò in ragione di 6 lire per abitante, e fece dovere alla finanza pubblica di rinnovarlo quando fosse, oltre certi limiti, consumato dall'uso; — costrinse le casse di ogni Stato a ricevere le monete d'ogni Stato, illimitatamente per quelle d'oro e per i pezzi bianchi da 5 lire, e fino a 100 lire per il biglione d'argento; — conferì diritto di accedere all'Unione monetaria ad ogni altro Stato, che ne accettasse gli obblighi e ne adottasse il sistema; — stabilì di rimanere in vigore tacitamente sino al 1° gennaio 1880, e di essere rinnovata di 15 in 15 anni, quando non fosse

denunciata un anno avanti la fine di ciascun periodo quindicennale.

La Convenzione 23 dicembre ha perfezionato l'errore dell'antica legislazione di terrore e germinale, poichè all'unità monetaria detta *franco*, di 5 grammi d'argento a $\frac{900}{1000}$, ne aggiunse un'altra: il franco a 835. E l'accorgimento fu di parificare il valore del franco di peso deficiente al valore del franco di peso intero, facendo che l'unità monetaria sia rappresentata dal quintuplo di sè stessa, dal pezzo cioè da 5 franchi a 900. Così il franco non è più l'antica unità, ma lo diventa nella parificazione arbitraria di 5 volte il peso scadente del franco falso a 5 volte il peso pieno del franco vero. A così meravigliosi risultati giunsero le fantastiche decisioni della diplomazia: per lo passato non si conosceva che l'unità *una*; la Convenzione del 23 dicembre ha diviso ciò che di natura sua è irriducibile.

O sapientissimi legislatori di Francia e d'Italia, quando abbiate coniato *franchi e lire* a 835 e abbiate loro dato corso obbligatorio a 900, che cosa avete ottenuto? Avete almeno trattenuta la moneta in paese? No; avete impedito semplicemente ch'essa esca dai confini dello Stato al valore che le avrebbe conferito il titolo a 900; avete dunque impedito che accadesse ciò che non sarebbe mai accaduto. Decretando il valore del titolo 900 al titolo 835, siete ripiombati in pieno medio evo, avete reso omaggio ed obbedienza alle idee e alle frodi dei principi falsificatori. Che cosa facevano codesti ladri per diritto divino? Ciò che fate voi adesso, nè più, nè meno: toglievano da un disco coniato $\frac{1}{6}$ d'oro e vi sostituivano $\frac{1}{6}$ di rame; con 5 dischi ne facevano 6. E che cosa avveniva? Ciò che accade oggi: tutti i prezzi salivano in proporzione, e i 6 pezzi d'oro nuovi non comperavano un ette più di quanto avrebbero acquistato i 5 pezzi d'oro antichi. Luigi XIV ribassò un giorno della metà il peso dello scudo, e di colpo i prezzi delle cose raddoppiarono. La moneta medioevale era moneta falsa, che, in fin de' conti, non ingannava nessuno, volendo ingannare tutti; la vostra, se non vi piace chiamarla *falsa*, ditela *divisionaria*, moneta *d'appunto*, moneta *di saldo*, ditela come volete; ma non isperate mai che un dato peso di lega d'argento a 0.835 comperi sul mercato la identica quantità o qualità di prodotto come uno stesso peso di lega d'argento a 0.9.

Più ci si pensa e meno riesce concepibile come si possa mettere più argento in un pezzo da cinque franchi che in cinque pezzi da un franco: o il *franco* sparisce nel pezzo da cinque, o sparisce l'argento nei pezzi da uno. — E la proporzione? Chi mai potrebbe dire perchè sia stata fissata a 835? E codesto un numero cabalistico, le cui virtù nessuno conosce e tutti indarno attendono di conoscere. Sta intanto che la Convenzione ha voluto accomodare l'inconciliabile, realizzare l'impossibile, senza scopo apparente, nè occulto. Essa volle:

1° che i dischi d'oro corrano sul mercato alla pari coi dischi d'argento da 5 franchi, nel rapporto fisso di valore come 1:15 $\frac{1}{2}$;

2° che il *franco* sia l'unità monetaria del sistema internazionale;

3° che il franco, unità monetaria, abbia il suo titolo nel pezzo da 5 franchi;

4° che il franco perda il suo titolo nel peso dell'unità monetaria;

5° che 25 grammi di lega a titolo basso, divisi in 5 pezzi da 5 grammi, corrispondano in valore a 25 grammi di lega a titolo alto raccolti in un pezzo solo.

Con altre parole, ha voluto:

che, oltre il rapporto fisso di valore tra oro ed argento, abbia vigore il rapporto fisso di valore tra lega d'argento e lega d'argento; ha voluto che 835 sieno eguali a 900;

ha voluto che l'unità monetaria sia in 835, in quanto 835 moltiplicato per 5 diventi 900;

ha voluto che l'unità monetaria sia in 900, in quanto 900 diviso per 5 diventi 835;

ha voluto, insomma quelle sole cose, che, per essere assurde ed impossibili, solleticano la onnipotenza dello Stato e procurano all'autorità legislativa la somma voluttà di decretarlo. Per ciò forse la Grecia volle accedere alla Convenzione, e dal 1868 (26 settembre) fa parte dell'Unione Latina. ¹⁾

La Convenzione del 23 dicembre presentò un tratto caratteristico, da cui furono profondamente colpiti i sognatori di romanzi in generale, gli economisti del *mono*, del *bi* e del *tri*-metallismo in particolare. Vedere la Svizzera repubblicana, la Francia imperiale, il Belgio e l'Italia costituzionali unite in un solo Stato sotto il punto di vista monetario, era tale spettacolo da affascinare e sedurre i cuori molto facili ai nobili entusiasmi. O perché non si potrebbe estendere codesta lega governativa sino a comprendervi tutti senza eccezione gli Stati principali? Gli Stati minori verrebbero in appresso, *volentes aut nolentes*, a partecipare della grande *Munzverein* universale; ed una sola moneta, come un solo metro, come un solo chilogrammo, come un solo litro, starebbe sui mercati di tutto il mondo civile.

E quale moneta? Il vento soffiava allora in poppa al tipo unico d'oro. Ed in favore del tipo unico d'oro votarono unanimi i rappresentanti di tutti gli Stati d'Europa e del Nord-America, raccolti, in congresso, a Parigi, nel 1867. E votarono che fossero coordinate le nuove monete alle monete vigenti dell'Unione Latina; e che l'Unione Latina, per accostarsi essa pure alla felicissima riforma e per agevolarla, coniasse il pezzo d'oro da 25 franchi, molto analogo a parecchie monete in corso al di qua e al di là dell'Atlantico, tenuto conto che, se il pezzo da 5 franchi francese contiene 1 gr. 451 d'oro fino, il quinto della lira sterlina ne contiene 1.465, il dollaro d'America 1.505, l'ottavo dell'imperiale russo 1.499.

Lowe, cancelliere dello Scacchiere, fece adesione, parlando nella Camera dei Comuni, a codesta faticosa moneta da 25 franchi; Sherman, al Senato di Washington, fece altrettanto; l'Handelstag tedesco, con alcune variazioni in

argomento tecnico, aderì implicitamente alla decisione della Conferenza di Parigi; il Reichsrath austriaco e la Dieta ungherese, votando la emissione dei pezzi d'oro da 4 e da 8 fiorini, parificati ai prezzi da 10 e da 20 lire, si accostarono alle mire dei congressisti del 1867; la Francia fece assai di più: conio, a quanto pare, ¹⁾ il pezzo d'oro da 25 franchi, e Feer-Herzog rimase soddisfattissimo dell'impronta, dello spessore, del diametro, di tutto ciò che fisicamente lo costituiva.

Al congresso del 1867 tenne dietro la grande inchiesta monetaria fatta dal governo francese dinanzi al Consiglio superiore del commercio, dell'agricoltura e dell'industria (1869-70) sulle questioni se convenisse creare una moneta internazionale d'oro da 25 franchi ed abolire il sistema bimetallico a rapporto fisso. La doppia riforma vi fu accettata.

Intanto un grave fatto veniva a turbare l'ordinamento voluto dalla Convenzione 1865. Fra il 1868 e il 1871, impercettibilmente si palesò un fenomeno analogo a quello che s'era notato nel 1807: il deprezzamento dell'argento, e quindi la tendenza dell'oro a cederli interamente il posto negli Stati dell'Unione Latina. ²⁾ Il Belgio ricorse subito ad un provvedimento governativo, limitando la coniazione delle monete bianche da 5 franchi e decretando di poterla sospendere provvisoriamente (legge 18 dicembre 1873); la Francia imitò in parte il Belgio; l'Italia modificò la tariffa per l'argento che s'immetteva dai privati agli uffici di cambio della zecca; la Svizzera chiamò a raccolta gli alleati, dimandando pronti ed efficaci spedienti contro il danno derivante dal deprezzamento, che segnava allora, in commercio, un rapporto di valore, tra oro ed argento, come 1:16,03.

E nel 1874 (31 gennaio) si riunirono a Parigi i rappresentanti dell'Unione Latina, i quali — dopo avere accertato che l'argento ribas-

¹⁾ Nel resoconto dell'Inchiesta monetaria, aperta dal governo francese, e tenuta dinanzi il Consiglio superiore del commercio, agricoltura e industria, (tornata 24 marzo 1870), è detto:

— MICHEL CHEVALIER: Voi invocate in favore del pezzo d'oro da 25 franchi l'opinione generale d'Europa. Io vi chieggo come mai questa opinione ha potuto manifestarsi, se il pezzo d'oro da 25 franchi non esiste ancora?

— FEER-HERZOG: Non invoca l'opinione generale in favore della nuova moneta; invoca l'opinione delle autorità straniere competenti, alle quali la moneta fu fatta vedere.

— MICHEL CHEVALIER: Quali sono codeste autorità?

— FEER-HERZOG: Le autorità austriache e le americane: il barone di Hock ed I. Ruggles.

²⁾ Apro subito una parentesi per rendere omaggio ad Alessandro Romanelli, il quale, com'ebbi io stesso occasione di dire (Vedi *Il deprezzamento dell'argento e gli errori del monometallismo*), dichiara di chiamare così questo fenomeno per non discostarsi dal linguaggio generalmente adottato; e soggiunge essere nel fatto questione insoluta e forse insolubile se scemi il valore dell'argento od aumenti quello dell'oro, o piuttosto se, scemando di valore entrambi i metalli, la diminuzione si faccia maggiore per l'uno che per l'altro.

¹⁾ Accedettero alla Convenzione anche l'ex Stato Pontificio e la Rumania.

sava, 1° per la influenza esercitata dalla valuta cartacea a corso obbligatorio in parecchi Stati del continente europeo; 2° per le operazioni occorse a pagare la indennità di guerra imposta dalla Prussia alla Francia; 3° per l'adozione improvvisa del tipo unico d'oro in Germania (legge Bamberger); 4° per le crisi americane, che aveano diminuito la riserva metallica d'oro della Gran Bretagna; 5° per le mutate condizioni del commercio in Oriente, presso cui l'oro era ricercato come e più dell'argento; 6° per i nuovi metodi di estrazione argentifera usati nella Virginia, che risparmiavano molta quantità di mercurio, — studiarono i modi di porre argine al temuto deprezzamento, senz'alterare il rapporto fisso, decretato dalla legge in obbedienza al sistema bimetallico, e desiderando entrare, senza averne il coraggio, nel regime del tipo unico d'oro. Pattuirono dunque l'espedito di limitare la coniazione e la emissione dei prezzi da 5 franchi a 0.9 di fino; ma, paurosi, ne restrinsero la durata ad un anno.

Nel 1875 vi fu una nuova riunione. I rappresentanti della Lega Latina, visto che il freno posto alla coniazione, con intendimento di arrestare il ribasso, ottenne l'effetto diametralmente contrario, poichè l'argento, dal prezzo medio di 58 ⁵/₁₆ (per oncia), era disceso a 56 ¹⁴/₁₆, con sapienza meravigliosa decretarono..... lo stesso provvedimento (Convenzione addizionale 5 gennaio 1875).

Chi non ha letto le *Prime storie* di Aleardo Aleardi? Egli vi descrive il diluvio, e tratteggia la ressa dei supplicanti alle are, la bestemmia scoccata contro gl'idoli impotenti, gli amplessi disperati e cari, l'abbandono delle dolci cose; e, ad ogni narrazione, ripete la cadenza disperata e spaventosa: « E l'Ocean saliva. » E quando racconta che, guidati da Sibille e da profeti, i popoli salivano in lamento peregrinaggio le montagne, soggiunge, con accento di terrore: « Invano, che più di lor l'Ocean saliva. » I versi dell'Aleardi mi ricordano il deprezzamento del metallo bianco: la onnipotenza dello Stato decretò, nel 1874, il provvedimento per impedire che il valore dell'argento ribassasse, e l'argento ribassò. Nel 1875, sgomenta e confusa, la onnipotenza dello Stato ordinò di nuovo che si ribassasse la cifra della coniazione: invano, che più di essa ribassava in proporzione il valore dell'argento. Venne il 1876: nuova riunione diplomatica dei rappresentanti della Lega Latina; nuova ingiunzione dello stesso provvedimento (Convenzione addizionale 3 febbraio 1876); nuovo ribasso dell'argento, il cui prezzo era disceso nientemeno che a 49 ⁹/₁₀. Un ministro di Francia, Say, nipote del grande economista (il quale della moneta insegnò la vera teoria scientifica), fece istanza alla Camera legislativa per essere autorizzato a sospendere senz'altro la coniazione del metallo bianco. Il nipote del grande economista fece questo conto, che, se limitare non valeva, bisognava, aggravando la mano dell'arbitrio, sospendere. Leone Say fu esaudito, e il decreto del 6 agosto vietò all'argento il conio. « Ma invano, che più di

lor l'Ocean saliva »: l'argento si mantenne basso; neppure il *Bland bill*, di triste memoria, ebbe forza a resistergli.

L'ordinamento voluto dalla Convenzione 23 dicembre 1865 fu turbato da un altro fatto: l'Italia fece parte dell'Unione Latina quando, press'a poco, entrava nel regime della valuta cartacea obbligatoria; anzi il biglietto coatto correva già il mercato italiano prima (tre mesi) che avesse vigore nello Stato la Convenzione monetaria. Perciò, se la condizione relativa della Francia, della Svizzera e del Belgio rimaneva quale fu nel giorno in cui si stipulò la Convenzione, era profondamente mutata quella dell'Italia. Mano a mano che cresceva l'aggio della moneta effettiva sulla cartacea, l'oro e l'argento inesorabilmente fuggivano dalla circolazione; e quando vi furono introdotti i biglietti di piccolo taglio, spari anche la moneta di bassa lega, il biglione d'argento. Si può dire che non rimanessero in paese che le masse immobilizzate degli istituti di emissione, le quali non furono senza pericolo di essere mandate anch'esse fuori dai confini dello Stato, quando fu proposto in Parlamento che le riserve metalliche dei banchi fossero impiegate nel consolidato inglese. Di tutto ciò era conseguenza che l'oro e l'argento si coniassero in Italia, a termini della Convenzione 23 dicembre, non già per i bisogni della circolazione interna, sì bene col mediato od immediato effetto di alimentare la circolazione metallica degli altri Stati dell'Unione. Da principio, la Francia, la Svizzera e il Belgio n'ebbero vantaggio, perchè, deficienti di biglione d'argento, non pensarono ad emetterne, grazie al corso coatto della carta, che cacciava dall'Italia nei loro mercati la moneta divisionaria. Ma quando l'argento cominciò a deprezzare in proporzioni rilevanti e rapidamente, la posizione degli Stati uniti mutò relativamente all'Italia. Perchè limitare la coniazione dell'argento, se l'Italia valendosi del diritto attribuitole dalla Convenzione, quando si reggeva a moneta effettiva, avesse battuto moneta bianca, la quale dalle zecche della Penisola sarebbero passate istantaneamente negli altri Stati dell'Unione? Era distruggere con una mano ciò che si faceva coll'altra.

Questo stato di cose si aggravava per altre ragioni ancora: i banchi ed il commercio di Francia, di Svizzera, del Belgio aveano spontaneamente ricevuto le monete italiane, come doveano riceverle le casse pubbliche di codesti Stati; ma quando il rapporto reale tra oro ed argento cessò di coincidere col rapporto legale, il commercio e i banchi si rifiutarono naturalmente di dar corso ad una moneta deficiente, che le casse pubbliche doveano, ciò nullostante, continuare a ricevere. Tanto più si rendeva urgente il provvedimento che l'Italia — prescindendo dalla facoltà che le concedeva la Convenzione — limitasse essa pure o sospendesse interamente la coniazione della moneta bianca.

E l'Italia si arrese alle esigenze dell'Unione, in parte, non in tutto, perchè il tesoro pubblico credeva di avere interesse ad emettere

la maggior quantità possibile d'argento per provvedere con minore dispendio al bisogno dei pagamenti all'estero, e specialmente in Francia, dove, non tenendo conto dei debiti contratti per forniture e somministrazioni diverse, giungeva a circa cinquanta milioni di franchi la somma necessaria a pagare ogni anno la rendita consolidata. D'altra parte, l'Italia non poteva esimersi dal ridurre in moneta decimale le vecchie monete degli ex Stati, che affluivano, per 20 milioni all'anno, alle casse pubbliche in pagamento dei dazii di confine.¹⁾ E poi l'Italia, dal principio del 1866 a tutto il 1873, non aveva coniato pezzi da 5 franchi che per 166,059,820, mentre la Francia ne aveva conati per 419,012,960, e il Belgio per 31,283,590. E nel 1873, anno in cui il ribasso nel valore dell'argento cominciò a rendere proficua la speculazione fraudolenta e legale permessa dal sistema del doppio tipo a rapporto fisso, la emissione italiana aveva raggiunto 42,273,735, mentre la francese passò i 154 milioni e la belga toccò quasi i 112 milioni.²⁾

Povera Italia, che « *mareggia intra Sesto ed Abido* », ell'è costretta a concorrere coi suoi confederati negli accordi creduti necessari a ristabilire le funzioni normali del doppio tipo, secondo lo intento della Convenzione 23 dicembre; ella deve accettare, propugnare anzi, il provvedimento che limita la coniazione; ella ha bisogno tuttavia di valersi delle facoltà di cui ha diritto. Incerta fra il desiderio di rendere omaggio ai falsi principii, tenuti per veri, e la necessità di rispondere a' suoi peculiari interessi, fece tutto ciò, poveretta, che poteva fare: vietò la coniazione dell'argento ai privati, e la permise al governo ed alla Banca Nazionale (che è tutt'uno), colla legge 17 luglio 1875. In ricompensa ottenne che il corso legale obbligatorio della sua moneta bianca decimale fosse voluto negli altri Stati dell'Unione Latina.

Il 1877 passò « povero d'argomento e di consiglio, » senza che si adunassero nel consueto Parigi i soliti rappresentanti. Mercè uno scambio di dichiarazioni, si pattuì di restringere più che mai la coniazione dell'argento. Così, di tanto s'abbassava il valore del metallo, di altrettanto lo copriva il decreto d'ostracismo, e mano a mano che l'argento veniva espulso dalla circolazione, il suo deprezzamento si faceva maggiore: la causa del provvedimento ne diventava l'effetto; l'effetto del provvedimento ne diveniva la causa.

Il 1877 ebbe un buon motivo per non lasciarsi frastornare dai clamori delle discussioni

¹⁾ Il governo italiano, alla fine del 1877, aveva ritirato dalla circolazione, in moneta pontificia, borbonica, ecc., per 576,848,672.40 di lire; ne avea convertita in valuta decimale 530.750,899.44, e ne avea venduta 7,850,469.05, perdendo, nella riconiazione e nella vendita, la somma di 38,247,303.91 sul suo valore nominale.

²⁾ La Svizzera si mantenne sempre nei più stretti limiti, consigliata dalla sua perseverante aspirazione all'unico tipo d'oro.

monetarie: si avvicinava l'epoca in cui dovea essere deciso se la Unione greco-latina avesse dovuto sciogliersi o durare. Era necessario riflettere, studiare, intendersi preventivamente, preparare l'opinione pubblica, ecc. Perciò le dichiarazioni del 1877 fissarono per il 1878 la consueta riunione dei delegati.

Quando firmata appena la convenzione 23 dicembre 1865, se ne accertarono dappertutto le prime disastrose conseguenze, sorsero da ogni parte critiche e proteste, le quali ebbero per effetto di animare alla discussione sulla moneta gli scrittori partigiani dei due sistemi rivali. Monometallisti e bimetallisti si mostrarono, nella lotta dei tipi, tanto accaniti e bene armati allo attacco, quanto deboli ed inermi alla difesa. E non poteva essere altrimenti, perchè l'errore informava medesimamente l'una e l'altra scuola, e le due parti aveano buoni e molti argomenti per debellarsi a vicenda, non ne avevano alcuno per sostenersi ed imporsi.

Testimoni del duello furono gli ecclerici, o *conciliatori*, che, senza indulgenza, si potrebbero chiamare gli uomini dalle opinioni ermafrodite, perchè stanno sospesi tra ciò che appartiene e ciò che è profano alla scienza; vogliono l'anello di congiunzione tra il vero e il falso: non arbitrio e non libertà, ma libertà ed arbitrio sposati insieme; nè luce, nè tenebre: crepuscolo. Con linguaggio benevolo si chiamerebbero gl'*insubordinati* della scienza, che non hanno il coraggio di arrivare sino alle ultime conseguenze della loro ribellione. E ozioso nominarli; è impossibile discuterli.

Meglio assai di loro sono stati gli economisti *ingenui*, che intervennero a mettere dubbi e incertezze, ma lo fecero, sommessamente dicendo che non se ne intendevano affatto di questioni monetarie, e che ne avrebbero aspettata la soluzione per pronunciarsi definitivamente. Li chiamo *ingenui*, perchè eglino si dichiararono *economisti*, ammesso che spetti agli economisti di portare la luce nelle questioni economiche, non di attenderla. Gli scrittori di Germania si distinguono in questa categoria. È giusto rendere omaggio alla franchezza delle loro opinioni, e giova citarne i nomi più cospicui, perchè sono stelle fulgidissime del pensiero tedesco: Schmoller, dell'Università di Halle; Hansen, dell'Università di Berlino, e Knies dell'Università di Heidelberg.¹⁾ Si potrebbe anche citare Rau, Roscher, ed altri non meno illustri.

¹⁾ Scrivendo a Wolowski, gli ebbero a dire:

SCHMOLLER: « Confesso d'aver avuta prima d'ora un'opinione diversa dalla vostra. Io era convinto della superiorità di ciò che si chiama il modo di pagamento semplice, tipo unico (*Einfach Währung*). I vostri scritti mi provano esservi molti e molti gravi argomenti che militano in favore del doppio tipo (*Doppel Währung*). Non mi trovo tuttavia in istato di potermi pronunciare categoricamente nella questione. »

HANSEN: « Ho meditato assai sulla questione capitale che avete posta nel dominio della discussione pubblica in Europa. Io non posso adesso fissare definitivamente le mie idee su questa materia. Riconosco la giustezza delle vostre teorie, ma mi si presentano

Fra questi, quelli e gli altri, da una parte; le conferenze diplomatiche e le inchieste governative, dall'altra, la riforma dei sistemi monetari non faceva un passo innanzi e molti ne faceva indietro. Era la confusione delle lingue che i trovatelli della scienza recavano nei loro battibecchi appassionati e petteggoli. Tutto intanto andava alla ventura; e s'aspettava dalla Provvidenza che le cose mutassero e si facessero migliori. E mentre lo *Stato onnipotente*, nell'opinione pubblica

«rovinava in basso loco,
« Dinanzi gli occhi gli si fu offerto
« Chi per lungo silenzio pareva fioco. »

Enrico Cernuschi, che, dopo il 1865, non avea preso la parola sulla disputa monetaria, si ridestò, nel 1874, con un opuscolo: *L'Or et l'Argent*; e poi continuò: *La Monnaie bimétallique*, *Michel Chevalier et le Bimétallisme*, *Silver Vindicated*, nel 1876, e *Nomisma or legal tender*, nel 1877, iniziarono la ormai celebre campagna in favore del 15 $\frac{1}{2}$ universale, durante la quale l'insuperato autore della *Mécanique de l'Échange* diede battaglia in ogni parte del mondo a tutti i monometallisti ed a tutti gli amici della libertà:

Dall'Alpi alle Piramidi,
Dal Manzanare al Reno,
Di quel sicuro il fulmine
Tenea dietro al baleno;
Scoppiò da Scilla al Tanai,
Dall'uno all'altro mar.

« Fu vera gloria? » È ozioso rispondere. Noto soltanto che *L'Or et l'Argent* fu il tramite che, dalla verità scientifica, eloquentemente insegnata nella *Mécanique*, condusse Cernuschi all'errore stranamente sostenuto negli opuscoli citati ed in quelli che li seguirono: *Le Bland bill*, *La Diplomatie monétaire*, *Les projets monétaires*, *Le Bimétallisme à 15 $\frac{1}{2}$* , ecc.

Tuttavia Cernuschi sentiva e gli pesava, in fondo in fondo, di farsi il demolitore di sé stesso. E per non rimproverarne la propria penna, trovò comodo di accusare l'economia politica. Avviene sempre così: quando l'uomo prevarica, sente il bisogno di mettersi in pace con sé stesso, e ricorre ai pronti accorgimenti della coscienza. Parlando delle conseguenze disastrose cagionate dagli arbitrii governativi, egli dimandò: « Quels sont les remèdes à ces « souffrances, ou pour le moins combien dureront-elles, comment prendront-elles fin? » Rien. Si l'économie politique en est là, nous « renonçons, quant à nous, au titre d'économiste, et nous préférons le métier des empiristes; parfois il leur arrive de soulager la « douleur, »

ancora parecchie obiezioni che non son riuscito a vincere. »

KNIES: « Non mi sento ancora capace di dire la mia ultima parola sulla questione monetaria, che studio di nuovo con molto zelo da parecchio tempo. Mi abbisogna attendere maggiore maturità di giudizi prima di esporre un'opinione, che, se sarà in parte diversa dalla vostra, farò conoscere con una esposizione molto pensata. »

Meno male! Cernuschi, rinunciando al titolo di economista e preferendo il *mestiere* di empirico, ha sollevato la critica dal prendere in esame i suoi lavori. Sarebbe bastata questa dichiarazione per non tener conto degli scritti posteriori alla *Mécanique*, se l'autore, uomo d'azione formidabilissimo, non fosse riuscito a piegare alla sua volontà la diplomazia internazionale d'Europa e d'America, costringendola a non discutere che sulla necessità, sulla opportunità, sulla utilità del doppio tipo universale a rapporto fisso. È su quest'unico tema, come dirò, che, per influenza personale di Cernuschi, la Francia e l'America invitarono alla Conferenza del 1881 i rappresentanti di tutti gli Stati principali del vecchio e del nuovo mondo.

(Continua)

TULLIO MARTELLO.

L'INCHIESTA SULLA MARINA MERCANTILE

L'avv. Mario Corrao di Palermo, non avendo potuto presentarsi alle sedute della Commissione d'Inchiesta per lutto di famiglia, inviò al presidente on. Boselli la seguente memoria, della quale ci ha gentilmente favorito una copia. Noi la pubblichiamo ben volentieri vista la speciale competenza che l'egregio Corrao ha su tale argomento.

Signori,

Al punto dove è arrivata l'inchiesta sulla marina mercantile, nulla potrei dire che non sia stato detto e ripetuto altrove. Non pertanto credo che non sarà del tutto inutile fermare l'attenzione sui quesiti del questionario che mirano alla ricerca dei provvedimenti adatti per sollevarla dallo stato di decadenza in cui versa.

Restringendo lo studio su questo terreno, mi sembra di avvicinarmi allo scopo pratico dell'inchiesta, e per farlo con brevità seguirò il metodo sintetico, non perchè quello categorico del questionario non sia logico ed ordinato; ma perchè colla sintesi potrò meglio raccogliere a gruppi i vari quesiti su ciascun provvedimento e rispondervi collettivamente.

Io parto da due criteri fondamentali:

1. Che la marina mercantile italiana può migliorare positivamente nelle sue condizioni tecniche, economiche e morali mercè opportuni provvedimenti, purchè si eviti di crearla artificiosamente a forza di eccessivi incoraggiamenti o di comprometterla con espedienti pericolosi.

2. Che la scelta dei provvedimenti dee versare su quelli che possono spiegare un'azione diretta o indiretta al suo benessere, sia richiamando i capitali al rinnovamento del materiale navale, sia eliminando gli ostacoli di indole fiscale ed economica, sia riformando la legislazione marittima ed il regolamentarismo nello scopo di renderli più agevoli agli interessi della navigazione e più previgenti a quelli del commercio.

Colla scorta di siffatti criteri non è difficile discernere, tra le varie proposte di provvedimenti che vennero fatte prima e nel corso dell'inchiesta, quelle che debbono avviarsi come dannose e quelle che meritano di adottarsi come utili.

Comincerò dalle prime.

Una delle proposte che si è intesa ripetere da qualche tempo in Italia e che la vostra Commissione ha udita in parecchi luoghi, è quella che condanna la vela all'ostracismo come mezzo di navigazione che

non ha più ragione di esistere di fronte alla crescente espansione del vapore. E' questa una proposta esiziale, figlia di una profezia falsa od esagerata, che fa d'uopo combattere per arrestarne tra noi le sue conseguenze dannose; ed io lo farò come posso, rispondendo ai quesiti dell'interrogatorio segnati coi num. 27 e 28, coi quali è sollevata opportunamente la questione dell'avvenire della marina a vela.

In quanto al primo dei detti quesiti, credo fermamente che oltre all'altra pesca ed al traffico di costa, è riservata alla marina a vela una larga corrente di commercio, sia da sola sia in concorrenza col vapore. Ed invero alla vela non potrà mancare l'esclusivo trasporto di quelle mercanzie inadatte al vapore come legname, petrolio, ossa, marmi e tutti i prodotti di poco valore e di grande volume: nè le potrà venir meno l'esercizio di quelle lunghe navigazioni nelle quali non converrebbe al vapore d'intervenire per l'immenso consumo del combustibile. Nè questo è tutto; ma essa troverà posto nelle stesse linee percorse dal vapore, sempre quando pel segreto della speculazione converrà al commercio la destinazione per ordine onde poter far proseguire il bastimento per quel porto ove più si presta il mercato alla merce navigante; ciò che non potrebbe farsi col vapore, il quale ordinariamente percorre un itinerario determinato caricando a colleggio nei punti che tocca.

Perlochè la vela sostenuta da tante risorse non può disparire dal mare, come non è scomparsa in molti anni di lotta col vapore, tanto che durante l'ultimo decennio il suo tonnello generale si è mantenuto sul medesimo piede di circa quindicimila tonnellate; e se è vero che nelle cose umane il passato è criterio di rivelazione dell'avvenire, non può dubitarsi che essa è destinata a conservarsi nei limiti della sua ragione di essere di fronte al vapore. Certamente è impossibile determinare *a priori* cotesti limiti; ma verrà tempo in cui si stabilirà da sè un'equilibrio di proporzione tra la vela e il vapore in ragione dei bisogni del commercio.

Riguardo all'altro quesito, cioè se nelle lunghe navigazioni come quelle del Capo di Buona Speranza e del Capo Horn l'attuale materiale italiano a vela possa competere col vapore, o se invece sieno necessari grossi velieri in ferro, rispondo che non è dubbio essere i velieri in ferro migliori di quelli in legno, sia per la velocità del cammino, sia per la maggiore capacità della stiva, sia per altri perfezionamenti tecnici, per cui è bene raccomandarli ai nostri armatori, ma non sino al punto di ritenere inadatte per altre navigazioni le nostre moderne costruzioni in legno, le quali a giudizio degli uomini competenti, sono pregevoli per solidità, sveltezza di forme e poco costo.

Un'altra proposta non meno dannosa è quella dei premi di navigazione ad esempio della Francia. Qui è d'uopo di fare una confessione. Anch'io fui partigiano di tal provvedimento al primo annunzio del progetto della legge francese votato alla Camera; ma dopo il Congresso degli armatori italiani in Camogli, ove furono chiesti premi di navigazione non solo per viaggi di lungo corso, ma anche per quelli del piccolo cabotaggio in ragione della durata di armamento, cominciai a rillettere sui pericoli di un tal sistema ed a temere seriamente se desso potesse servire a creare una marina fittizia per navigare non in vista dei noli, bensì dei lucri del premio; talchè perdei la fede del mio convincimento e mi schierai cogli oppositori della proposta dei premi di navigazione, ritenendola dannosa all'avvenire della nostra marina mercantile.

Ed ora son lieto di questa mia conversione; perchè dalle osservazioni fatte dal signor Perin alla Camera francese si rileva come sorgono in Francia società di armatori con programmi brillanti allo scopo di sfruttare il premio concesso dallo Stato alla navigazione, assicurando i capitalisti che nei dieci anni della sovvenzione legale vi sarà un *minimum* di remunerazione

del 9 o 10 per cento, senza tener conto dei profitti del nolo messi da costoro in seconda linea!

Lasciamo dunque alla Francia questo sperpero del pubblico denaro, noi faremo opera prudente di non seguirla sulla via pericolosa dei premi di navigazione, molto più che abbiamo in proposta altri provvedimenti efficaci pel miglioramento della nostra marina a vela ed a vapore. Con ciò ho risposto ai quesiti dell'interrogatorio segnati coi num. 30 e 33.

Una terza proposta gravissima per le sue funeste conseguenze è stata diretta contro l'istituzione della cassa invalidi da parecchi armatori, i quali ne domandano l'abolizione o la trasformazione in società di mutuo soccorso, senz'obbligatorietà del contributo, che varrebbe lo stesso dell'abolizione, atteso il carattere poco previdente della gente di mare.

È singolare che di una istituzione propria della marineria retribuente, se ne facciano reclamanti gli armatori sol perchè essi sono obbligati dal codice della marina mercantile a rispondere del pagamento della retribuzione dovuta dai loro equipaggi. Però cotesti armatori hanno dimenticato che nel salario convenuto cogli equipaggi vi è compensata la rata di retribuzione mensile alla cassa talchè se per avventura venissero sgravati dall'obbligo del pagamento come desiderano, dovrebbero subito aspettarsi da parte dei marinari la domanda di un aumento proporzionato del salario. Ed allora essi senza nulla guadagnare avranno contribuito a distruggere un'istituzione benefica nel momento in cui progredisce, con grande soddisfazione della marineria, specialmente nelle circoscrizioni di Napoli e di Palermo, ove la prosperità delle casse ha permesso di elevare quasi al doppio le tariffe delle pensioni e dei sussidi annui.

Alla incensuata proposta degli armatori, altre se ne sono ventilate non meno dannose alla istituzione, cioè la fusione delle singole casse regionali propugnata da quella di Genova, ed il frazionamento in tante piccole casse compartimentali affilate alle capitanerie di porto. Il danno di tali proposte è evidente, perchè colla fusione si confondono gli assi patrimoniali delle casse più prospere con quelle meno prospere a detrimento di una gran parte della marineria e si crea un accentrimento che rende difficile l'azione amministrativa della stessa; e col frazionamento in casse compartimentali amministrate governativamente, si distrugge quell'autonomia che ha resa prospera la istituzione e si impone una soverchia ingerenza autoritaria nella gestione di un denaro di privata beneficenza.

Non dico che nulla debbasi fare per migliorare la parte regolarmente con obbligo l'armatore a versare la retribuzione ad ogni disarmo di ruolo e con disgravarlo della responsabilità nei casi in cui non è possibile rivalersi dal marinaio disertore o in refazione; ma distruggere l'istituzione con riforme inconsulte sarebbe errore grandissimo. Epperò la risposta al quesito di num. 21 si riassume in due parole: riformate il regolamento, ma non toccate la legge dell'istituzione, che è una delle più belle memorie dell'immortale Cavour.

La quarta ed ultima proposta pericolosa è l'abolizione del libero esercizio di cabotaggio, invocata come provvedimento protezionista dalla nostra marina mercantile. È questo un errore. Vero è che la chiusura dei nostri porti al cabotaggio delle marine straniere farebbe cessare la concorrenza che subisce il nostro navigio negli scali del litorale del Regno; ma una volta cancellata nei nuovi trattati internazionali la clausola della reciprocità del cabotaggio, la marina nazionale non incontrerebbe lo stesso trattamento nei porti stranieri? Ora io considero questo rimedio come una arma a doppio taglio pericolosa, colla quale mentre difendiamo la nostra marina di cabotaggio dalla concorrenza straniera nei porti del Regno, offendiamo non solamente la nostra marina di lungo corso e di gran cabotaggio sulle coste estere, ma bensì il commercio

nazionale negli scali del nostro littorale, privandolo del beneficio dei noli prodotto dalla concorrenza.

Adunque rispondendo al quesito di num. 7 opino che sotto il punto di vista del commercio e della navigazione i trattati di perfetta assimilazione delle bandiere estere e del libero esercizio del commercio di scalo e di cabotaggio, conchiusi dal governo italiano colle nazioni estere sulla base della reciprocità, sono incensurabili; ma che non fu saggio consiglio quello di aver convenuto colla Francia il reciproco esercizio di cabotaggio della navigazione a vapore a condizioni impari, cioè illimitate sulle nostre coste e ristrette per le francesi a quelle sole bagnate dal mediterraneo in spreto del principio di uguaglianza e di giustizia.

Eliminate costese proposte erronee e pericolose, passo ora allo esame dei provvedimenti che credo indispensabili al risorgimento della nostra marina di commercio.

Questi si possono dividere in due gruppi, cioè provvedimenti diretti ed indiretti; ma si gli uni che gli altri esercitano un'azione generale a vantaggio della marina a vela e a vapore, meno di due di carattere speciale ma compensativo.

Appartengono al primo gruppo:

1. Premi di costruzione per bastimenti a vela e a vapore.
2. Riduzione di tasse a favore della marina a vela e a vapore.
3. Concessione di linee sovvenzionate alle compagnie di vapori.
4. Noleggi dei trasporti governativi alla navigazione libera a vela e a vapore.

Appartengono al secondo gruppo:

1. Fondazione di un grande stabilimento siderurgico.
2. Trasformazione dei cantieri navali.
3. Modifiche all'insegnamento degli Istituti nautici.
4. Riforme alle leggi e regolamenti marittimi e sanitari.
5. Mutamento di dipendenza dei servizi marittimi.
6. Istituzione di un consiglio della marina mercantile.

Io credo che col concorso simultaneo dei sopradetti provvedimenti la nostra marina mercantile potrà, senza pericolo di speculazioni artificiose, migliorare realmente nelle sue condizioni tecniche, economiche ed amministrative in modo da assicurarsi nella concorrenza delle marine straniere una posizione degna del suo genio marittimo. Farò una rassegna di questi dieci provvedimenti colla massima brevità.

1. Premi di costruzione.

Ammettere il premio di costruzione e rigettare quello di navigazione non è senza ragione; giacché il primo si fonda sul concetto di un aiuto compensativo della differenza di costo, mentre il secondo costituisce un vantaggio al di là del reddito del bastimento ritratto nell'esercizio della navigazione; quello incoraggia l'armatore a costruire nuovi bastimenti a vela e a vapore nei cantieri nazionali, questo spinge lo speculatore ad armare vecchi bastimenti per navigare non in vista dei noli, ma per sfruttare il premio dello Stato: l'uno serve a creare una marina moderna secondo i bisogni reali del commercio, l'altro a formarla artificiosamente a scopo di speculazione.

Impresso al premio di costruzione il carattere di remunerazione compensativa, esso non si presenta in contraddizione coi principii della scienza economica; ma la difficoltà consiste nella sua pratica applicazione, cioè nella fissazione della vera misura del premio che corrisponda al compenso.

Parecchi hanno proposto di limitare il premio alle sole costruzioni in ferro come quelle che presentano una evidente differenza di costo rispetto alle costruzioni inglesi; ma i più lo vogliono con misura gra-

duale anche a favore dei bastimenti in legno e misti, perchè sebbene costino in Italia meno dei cantieri esteri, pure oggi gli armatori hanno bisogno di un aiuto per migliorare questo genere di costruzioni, onde renderli maggiormente utili alla navigazione nella misura del bisogno. Io divido l'opinione dei più, anche per la considerazione che sarebbe imprudenza attrarre, in vista della limitazione del premio, tutto lo sviluppo della nostra marina verso le sole costruzioni in ferro, quando di bastimenti in legno e misti se ne fabbricano da tutte le nazioni, perchè ancora ricercati per speciali commerci nelle piazze del mondo.

Dopo ciò rispondo ai quesiti dell'interrogatorio di num. 29, 44 e 45 riguardanti le modalità e cautele nelle concessioni dei detti premi.

Io credo che i premi debbono essere ragguagliati unicamente al tonnellaggio lordo delle navi sia a vela che a vapore, ed al peso per ogni 100 chilogrammi delle macchine motrici ed ausiliarie di costruzione nazionale. In quanto alla graduazione del premio secondo il genere di costruzione, mi associo al progetto di legge presentato alla Camera dall'onorevole Elia insieme ad altri deputati rispettabili, ma non divido con loro la proposta di accordare la metà del premio ai bastimenti di costruzione estera, sia perchè ritengo fermamente che i nostri cantieri, qualora fossero adibiti da frequenti commissioni, saprebbero costruire, come ne hanno dato prove, eccellenti scafi in ferro per vapore, sia perchè il premio governativo bisogna convergere interamente ad incoraggiamento dell'industria nazionale e non della straniera. In quanto al limite di capacità non nè pongo alcuno nei piroscafi in ferro od in acciaio, ma nei bastimenti a vela in ferro, in legno o misti ammetto il limite di 200 tonnellate in sopra per aver diritto all'intero premio e quello al disotto per la metà, come nel detto progetto.

Intorno all'ultimo dei quesiti in esame relativo alle cautele, onde prevenire l'inconveniente che il premio possa servire a scopo di speculazione, costruendo in Italia per alienare all'estero la nave premiata, penso che questo pericolo sarebbe evitato imponendosi all'armatore la condizione della riversione del premio in caso di vendita all'estero nel periodo di anni dieci, con pegno debitamente trascritto sull'atto di nazionalità, ai termini dell'art. 287 del codice di commercio.

2. Riduzione di tasse.

Questo provvedimento fu uno dei primi che nel 1878 propose la Società siciliana di economia politica studiando la questione della marina mercantile; più tardi lo stesso tema delle tasse marittime venne illustrato da una memoria del prof. Virgilio per incarico del Ministero di agricoltura e commercio; ma non prima del 15 novembre 1880 il Ministero delle finanze presentava alla Camera un progetto di riforma alla legge 9 agosto 1870 sulle dette tasse. Se non che il progetto ministeriale non corrispose all'aspettazione degli armatori; ma si sa che la commissione parlamentare lo ha modificato grandemente, e che l'onorev. Boselli al suo solito vi ha stesa una bellissima relazione che io non ho avuto ancora la fortuna di leggere ed ammirare. Intanto siccome il quesito di num. 25 dell'interrogatorio chiede quali riforme si invocano in materia di tasse gravanti sulla marina mercantile, mi farò ad esporre ciò che si desidera e si propone.

In quanto alle tasse marittime è risaputo che si invoca una forte riduzione ai diritti consolari, l'abolizione dei diritti marittimi; e se per quelli di ancoraggio e di sanità se ne chiede la conservazione stante il loro carattere internazionale, pure si desidera maggiore agevolazione negli abbuonamenti annui, dei quali fanno uso più le navi nazionali che le estere. Ond'è che non è stata accolta con favore dalla marineria la proposta fusione delle due predette tasse

sulla base di unica tassa di lire una a tonnellata come dal progetto ministeriale; giacchè essendo per l'attuale legge la tassa di ancoraggio cent. 55 a tonnellata per ogni approdo e quella di sanità variabile, cioè centesimi 45 per le provenienze di Levante, Indie ed Americhe, centesimi 25 per tutte le altre provenienze di bastimenti a vela e centesimi 7 poi vapori, ne risulta che la proposta unificazione delle due tasse portata al *maximum* di una lira per ogni provenienza sia di vela che di vapore, produrrà un aggravio maggiore alla marina mercantile nazionale e straniera.

Parlando delle altre tasse indicate nel predetto quesito, quella di cui gli armatori da un capo all'altro d'Italia si lamentano fortemente, è la imposta di ricchezza mobile sui bastimenti. In vero la questione è seria e merita un'attenta considerazione, molto più che sotto l'aspetto giuridico presenta qualche valido argomento. La legge del 24 agosto 1877 considera come redditi di ricchezza mobile quelli esercitati e prodotti nel territorio dello Stato, mentre i bastimenti ritraggono i loro redditi navigando in mare libero e spesso all'estero, ovunque noleggiando ed approdano. Sò che per la inapplicabilità di detta imposta fu elevato un giudizio in Genova di un consorzio di armatori che si arrestò all'inizio; ma la questione non fu pregiudicata e può sempre sostenersi in linea di provvedimento, onde equiparare la nostra marina mercantile a quelle delle altre nazioni che ne sono esenti.

Ad ogni modo se non fosse possibile l'esonerazione della imposta, si dovrebbe por mente ad eliminare un inconveniente gravissimo nella sua applicazione che danneggia gran parte degli armatori italiani specialmente delle provincie meridionali. Difatti è singolare che questa imposta sulle navi non sia applicata con criteri uniformi in tutti i centri marittimi del Regno; così in Genova il reddito dalla nave si desume dal valore e secondo l'età si ragiona al 3, al 2 ed all'1 per cento; mentre in Palermo l'accertamento del reddito non si fonda sul valore del bastimento, bensì sul tonnellaggio e secondo l'età gli si applica un utile presunto di lire 10, 8, 6 a tonnellata.

Questa diversità di metodo produce una sperequazione della tassa in danno di non pochi armatori, e per darvene una dimostrazione vi presento un esempio.

Il barco Alfeo iscritto alla matricola di Palermo, di tonnellate 560, dell'età di anni 9, assicurato pel valore di lire 120,000, è tassato sopra un reddito di lire 44*0, costituito sulla base di lire 8 a tonnellata, secondo le norme della tariffa del 1 gennaio 1879 stabilita per bastimenti di questo compartimento; mentre se il detto barco fosse iscritto a quello di Genova, pagherebbe in base al reddito di lire 2400 formato dal 2 per cento sul valore di sicurtà, giusta i criteri di quella agenzia delle imposte. E notate, o signori, che la sperequazione tra bastimenti dei due porti cresce in ragione che diminuisce il valore per vetustà, sicchè la differenza diviene enorme col tempo.

Gli armatori di Palermo fin dal 1878 reclamarono al ministero per organo della camera di commercio, ma finora non hanno potuto ottenere la giustizia di un trattamento uniforme nell'applicazione di detta imposta!

L'assiamo al terzo provvedimento.

(continua)

I Prodotti delle Strade Ferrate Italiane

a tutto luglio 1881

Il prodotto generale del detto mese di luglio 1881 ascese a L. 15,393,854, composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,742,877
Bagagli	»	279,171
Merci a grande velocità	»	1,472,830
Id. a piccola velocità	»	6,824,886
Prodotti diversi	»	74,090
Totale	L.	15,393,854

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

	1881	1880
Ferr. dello Stato	L. 8,819,429	L. 8,503,888
» di diverse Società		
eserc. dallo Stato	» 1,499,538	» 1,464,645
Romane	» 2,573,387	» 2,534,441
Meridionali	» 2,013,598	» 1,895,797
Venete	» 89,508	» 90,678
Sarde	» 124,997	» 115,221
Sicula occidentale	» 105,206	» 39,043
Diverse	» 168,191	» 147,366
Totale L.	15,393,854	L. 14,791,079

Si ebbe dunque nel luglio 1881 un aumento complessivo di L. 602,775 in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, che diminuirono di L. 1,170. L'aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 315,541, sulle Meridionali con L. 117,801, sulle Romane con L. 38,916, sulle Ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato con L. 34,896; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 66,163 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto luglio 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, presentano le cifre seguenti:

	1881	1880
Ferr. dello Stato	L. 57,737,378	L. 53,825,551
» di diverse Società esercitate dallo Stato	» 9,599,618	» 9,088,605
» Romane	» 18,572,414	» 16,924,899
» Meridionali	» 13,593,209	» 12,458,697
» Venete	» 557,837	» 585,135
» Sarde	» 811,852	» 622,628
» Sicula occidentale	» 497,503	» 61,846
» Diverse	» 907,351	» 828,529
Totale L.	102,277,162	L. 94,395,890

Si ebbe dunque nel detto periodo del 1881 un aumento complessivo di L. 7,851,273 in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, che diminuirono di L. 27,298. L'aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con Lire 3,911,827, sulle Romane con L. 1,647,513, sulle Meridionali con L. 1,134,512, sulle Ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato con L. 511,013, e sulle Sarde con L. 189,225; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 435,637 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel luglio 1880 era di chilometri 8,667, nel luglio 1881 ascendeva invece a chilometri 8,919, come nel mese precedente, non

essendosi nel luglio aggiunto alcun nuovo tronco. — La lunghezza media poi, ch'era di chil. 8,395 nel luglio 1880, ascendeva invece nel luglio 1881 a chilometri 8,776.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di luglio 1881, confrontato con quello del luglio 1880, fu il seguente:

	1881	1880
Ferr. dello Stato . . . L.	2,247	L. 2,241
» di diverse Società esercitate dallo Stato »	1,603	» 1,566
» Romane . . . »	1,529	» 1,504
» Meridionali . . . »	1,388	» 1,307
» Venete . . . »	653	» 661
» Sarde . . . »	321	» 344
» Sicula occidentale . »	559	» 390
» Diverse . . . »	1,201	» 1,052

Media complessiva L. 1,740 L. 1,724

Si ebbe dunque nel luglio 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 16. — Le linee in aumento furono principalmente: le Meridionali con L. 81, le Ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato con L. 37, le Romane con L. 23, e le Ferrovie dello Stato con L. 6; non potendosi tener conto dell'aumento di L. 169 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo. — Furono invece in diminuzione: le Sarde con L. 23, e le Venete con L. 8.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto luglio 1881, confrontato con quello del 1880, presenta le cifre seguenti:

	1881	1880
Ferr. dello Stato . . . L.	14,789	L. 14,216
» di diverse Società esercitate dallo Stato »	10,266	» 9,816
» Romane . . . »	11,041	» 8,555
» Meridionali . . . »	10,062	» 8,592
» Venete . . . »	4,071	» 4,271
» Sarde . . . »	2,130	» 2,531
» Sicula occidentale . »	3,384	» 2,945
» Diverse . . . »	6,481	» 6,003

Media complessiva L. 11,654 L. 11,244

Si ebbe dunque nel suddetto periodo del 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 419, in confronto dello stesso periodo del 1880. Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Sarde, che furono in diminuzione di L. 401. Aumentarono specialmente: le Romane con L. 979, le Meridionali con L. 782, le Ferrovie dello Stato con L. 573, le Ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato con L. 450, e le Venete con L. 200; non tenendosi conto dell'aumento di L. 479 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora in esercizio completo.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 15 ottobre

Anche nella settimana che termina oggi il movimento degli affari procedè molto parcamente, e in mezzo a svariate oscillazioni quantunque non abbiano fatto difetto le migliori disposizioni e la speculazione all'aumento combatteva sempre validamente per superare gli ostacoli che le impediscono di riprendere

la sua posizione. Fra questi ostacoli primeggia la crisi monetaria risorta con maggiore intensità in alcune delle grandi piazze d'Europa, e il timore per conseguenza di dovere operare le prossime liquidazioni con forti perdite a motivo del progrediente rincaro del denaro. E questo ostacolo influisce più sfavorevolmente di qualunque altro sul movimento a termine dei fondi pubblici, perchè avendo esso per base il capitale circolante, se questo viene ad assottigliarsi e a rincarare, le transazioni debbono necessariamente aggirarsi in un circolo più angusto. Oramai finchè il ribasso del cambio a Nuova-York lascerà temere maggiori esportazioni d'oro per gli Stati Uniti è ben difficile che la speculazione all'aumento possa riprendere lena e sostenere la sua posizione, perchè una buona parte degli operatori, sfiduciata dall'avvenire, approfitta della più piccola circostanza favorevole per realizzare, gettando così sul mercato una forte quantità di titoli, che rende meno agevole e più lontana la desiderata ripresa. Ad accrescere poi la serie delle preoccupazioni si aggiunse la morte improvvisa del barone Haymerle, ministro degli affari esteri dell'impero austro-ungarico, il cui spirito di conciliazione e di equità era ritenuto nelle difficili condizioni che attraversa l'Europa, come pegno di sicurezza, che la pace sarebbe stata difficilmente turbata.

A Londra il mercato monetario versa sempre in condizioni poco tranquillanti, poichè il ribasso di 1/4 nel cambio avvenuto in questi giorni a Nuova York lascia temere che avranno luogo nuove esportazioni di numerario, quantunque molti ritiri dalla Banca siano stati contromandati. Inoltre si teme che il prossimo rendiconto della Banca sia di nuovo sfavorevole per pagamento di dividendi, e tutto questo naturalmente influì sinistramente sul mercato dei valori pubblici.

A Parigi la settimana è trascorsa influenzata dal timore che la Banca di Francia possa anch'essa essere obbligata ad aumentare il tasso dello sconto, sapendosi per esperienza che quando il denaro aumenta a Londra, Berlino e in Olanda, non è possibile che a Parigi si abbia a buon mercato.

A Vienna e a Berlino le buone disposizioni vennero paralizzate non solo dal rincaro del denaro, ma anche da qualche preoccupazione prodotta dalla improvvisa scomparsa del barone Haymerle.

In Italia i ribassi segnalati dalle piazze estere provocarono maggior debolezza nella maggior parte dei nostri valori.

Rendite francesi. — Il 5 0/0 resta sui prezzi precedenti, cioè fra 116,10 e 116,30; il 3 0/0 da 84,25 cadeva a 84,03 per riguadagnare più tardi una diecina di centesimi, e il 3 0/0 ammortizzabile da 85,97 indietreggiava a 85,90 per prender più tardi a 85,80.

Consolidati inglesi. — Da 98 7/8 salivano a 99 e quindi retrocedevano a 98 3/4.

Rendita turca. — A Londra da 15 1/4 saliva a 15 1/2 e a Napoli venne trattata intorno a 16.

Rendita italiana 5 0/0. — Sulle varie piazze dell'interno da 91.25 in contanti indietreggiava a 91.10 e da 91.45 fine mese a 91.27 1/2; a Parigi da 90.10 cadeva a 89.80; a Londra da 88 5/8 a 88 1/8 ed a Berlino da 89.70 a 89.40.

Rendita 3 0/0. — Venne trattata da 55.10 a 55.20.

Prestiti pontificii. — Con movimento ristrettissimo il Blount resta a 91.10, il Cattolico a 46.20 e il Cattolico 1860-64 a 92.05.

I valori bancari ebbero mercato freddissimo e prezzi generalmente deboli.

Banca Nazionale Italiana. — Venne trattata ai medesimi corsi dell'ottava passata cioè intorno a 92½.

Banca Nazionale Toscana. — Da 89½ saliva a 92½.

Banca Romana. — Nominale a 1120.

Banca di Credito Toscana. — Ebbe diverse operazioni che da 550 la fecero salire a 545.

Banco di Roma. — Invariato fra 616 e 618.

Credito Mobiliare. — Da 922 risaliva 930.

Regia dei Tabacchi. — Le azioni vennero trattate fra 840 e 845 e le obbligazioni fra 515 e 518.

Valori ferroviari. — Anche questi trascorsero in gran parte negletti, ma in compenso si mantennero abbastanza sostenuti. Le azioni meridionali vennero contrattate fra 468 e 470, le livornesi fra 514 e 515, le romane fra 146 e 147, le obbligazioni livornesi CD a 289.50, le meridionali a 278, le centrali toscane a 458.50 e le marenmiane a 466.

Prestiti comunali. — Le obbligazioni 3 per cento di Firenze si negoziarono da 57.60 a 57.80 e Napoli 1863 a 12½.

Oro e cambi. — Alquanto sostenuti. I napoleoni restano a 20.39, il Francia a vista a 101.20 e il Londra a 3 mesi a 25.47.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Cominciando dalle campagne le ultime piogge cadute in alcuni punti con violenza straordinaria danneggiarono i risi e i granturchi sulle ajre, e le uve che ancora non erano state vendemmiate. Rapporto alla vendemmia si conferma che essa in generale è riuscita scarsa, ma in compenso di ottima qualità. Anche il raccolto del granturco è riuscito scarso, ma non tanto quanto si temeva, e i risi promettono un raccolto soddisfacente, ma non abbondante. Circa al commercio dei grani e delle altre granaglie prevalendo all'estero il sostegno, anche le nostre piazze furono più ferme dell'ottava scorsa. — A Roma i grani gentili si contrattarono da L. 28 50 a 29 al quintale; e i granturchi da L. 18 a 20. — A Livorno i grani gentili bianchi realizzarono da L. 27 75 a 29 25 al quintale; i rossi da L. 27 25 a 28 25 e i granturchi da L. 19 a 20. — A Firenze si praticò da L. 29 50 a 30 50 al quintale per i grani gentili bianchi; da L. 27 75 a 28 50 per i rossi, e da L. 17 a 19 per i granturchi. — A Bologna i grani della provincia si venderono da L. 27 75 a 29 50 al quintale; e i granturchi da L. 19 a 21. — A Ferrara si fecero in grani varie vendite al prezzo di L. 27 50 a 28 75 al quintale per i grani pronti, e da L. 30 a 30 50 per le future consegne. — A Rovigo con mezza lira di aumento i grani Piave si contrattarono da L. 27 a 28; i Polesine da L. 26 50 a 27, e i granturchi da L. 20 a 21. — A Verona i prezzi praticati furono di L. 25 a 27 50 al quintale per i grani; di L. 20 a 22 per i granturchi; e di L. 32 a 41 per il riso. — A Milano il listino segna da L. 26 75 a 30 al quintale per i grani; da L. 21 a 23 per i granturchi; da L. 22 a

23 50 per la segale, e da L. 28 e 34 per i risi bianchi fuori dazio. — A Novara i prezzi dei risi variarono da L. 23 50 a 24 50 all'ettolitro. — A Torino i grani fecero da L. 28 a 31 al quintale; e i granturchi da L. 20 a 23. — A Genova i grani nostrali si contrattarono da L. 28 a 31 50 al quintale, e i grani provenienti dal Mar Nero, dal Danubio, e dalla Polonia da L. 24 a 25 50 all'ettolitro. — A Barletta i grani bianchi si venderono a L. 30 25 al quintale, e i rossi da L. 29 a 29 50, e a Cagliari i prezzi variarono da L. 18 50 a 19 70 all'ettolitro.

Seta. — Le buone notizie venute dalle piazze di consumo diedero nuova vigoria al commercio serico, con leggiero rialzo nei prezzi, specialmente per gli organzini, e per le greggie. — A Genova le greggie 10½12 e 9½11 si venderono da L. 57 a 60 al chilogr. — A Torino gli organzini I L. di Piemonte 22½24 realizzarono L. 70 e le greggie 10½12 di prim'ordine da L. 58,50 a 59. — A Milano le greggie classiche a capi annodati dal 10 al 16 furono collocate da L. 62 a 63; le sublimi 9½10 9½11 da L. 58 a 59; le belle correnti 10½12, 11½13 da L. 56 a 57, gli organzini sublimi 20½22 L. 68,50 e i buoni correnti 24½26 a L. 64. — A Lione la domanda continua assai viva, ma le contrattazioni furono meno importanti a motivo delle pretese dei venditori: fra gli affari conclusi abbiamo notato organzini italiani 26½22 di prim'ordine venduti a fr. 72; trame 20½21 di prim'ordine a fr. 70, e greggie extra 10½12 e 12½16 da fr. 66 a 68.

Lane. — Anche questa settimana la situazione dell'articolo non ha subito alcuna modificazione, quantunque le notizie da Marsiglia sieno sempre favorevoli e le pubbliche aste di Londra continuino con buona corrente di affari ed anche con qualche aumento. — A Livorno si fecero alcune vendite ai seguenti prezzi: Sicilia e Calabria sudice da L. 145 a 140; dette lavate da L. 270 a 265; Grecia sudice da L. 135 a 140; dette lavate L. 260; Sardegna bianche lavate L. 260; dette grigie L. 210; [dette nere L. 155; e le Cipro bianche lavate L. 265. — A Marsiglia mercato attivo specialmente per le qualità comuni che ebbero qualche miglioramento di prezzo. Le Rodano si contrattarono a fr. 127,50 al quint. le Caramania a fr. 127; le Salonicco a fr. 150; le Crimea grigie scure a fr. 115 e le Georgia e Nouka da fr. 69 a 155.

Olj d'oliva. — Sempre sostenuti e specialmente nelle qualità fini e mangiabili. — A Porto Maurizio con affari abbastanza attivi, i soprafini si contrattarono da L. 165 a 170; i fini da L. 150 a 155; i mangiabili da L. 125 a 145 e i lavati da L. 70 a 72. —

A Genova i Bari realizzarono da L. 135 a 140; i Romagna L. 125 e i Sassari L. 145. — A Livorno si praticò da L. 120 a 130 per i Romagna; da L. 116 a 118 per i Maremma correnti e da L. 145 a 148 per i Firenze, il tutto al quintale sul posto. — A Firenze gli acerbi nostrali realizzarono da L. 84 a 90 per soma di chil. 61,200, e le altre qualità mangiabili da L. 74 a 82. — A Siena i prezzi variarono da L. 105 a 135 al quintale, e a Bari i soprafini fecero da L. 144 a 145, i fini da L. 114 a 140, e i mangiabili da L. 108 a 110.

Metalli. — Da alcuni giorni un insistente domanda si è manifestata in Inghilterra che ebbe per effetto di rialzare i corsi nella maggior parte dei metalli. Al seguito di ciò anche le fabbriche nazionali furono più sostenute, e rifiutarono molte offerte basate sui prezzi precedenti. Per i ferri la ragione del sostegno deriva dall'assottigliamento dei depositi, i quali andranno ognora più restringendosi, avendo quei fonditori stabilito di ridurre la produzione. — A Genova i prezzi praticati furono di L. 56 a 58 al quintale per l'acciaio di Trieste; di L. 21,50 per il ferro nazionale Pra; di L. 24 per il ferro comune inglese; di L. 25 a 26 per detto per chiodi; di L. 28 per cerchi;

di L. 31 per le lamiere inglesi; di L. 8 a 10 per il ferro vecchio; di L. 28 per la ghisa Eglington; di lire 180 a 220 per il rame; di L. 150 per il rame vecchio e per il metallo giallo; di L. 270 per lo stagno; di 50 a 60 per lo zinco; di L. 39 a 39,50 per il piombo; di L. 120 a 125 per il bronzo; di L. 22 per cassa per le bande stagnate; L. 22 per la marca IC, e L. 32 per IX.

ESTRAZIONI

Ferrovia Vittorio Emanuele 1863 (obbligazioni di lire 500). — 14.^a estrazione annuale, 31 agosto 1881.

dal	al	dal	al
201	390	4401	4500
27901	28000	95801	95900
101301	101312	126901	127000
130301	130400	206801	206900
243101	243200	243801	243900
266701	266800	289001	289100
405501	405600	441901	442000
446701	446800		

Rimborso in L. 500, per obbligazione, dal 1.^o ottobre 1881, contro restituzione delle obbligazioni corredate dalle cedole dei semestri posteriori a quello che scade al 30 settembre 1881, avente i numeri dal 37 al 45 inclusivo.

Prestito 5 p. c. provinciale di Salerno 1877 (di 4 milioni, contratto colla Banca Industriale Subalpina, in obbligazioni di L. 500). — 19.^a estrazione semestrale, 1.^o settembre 1881.

N. 97 375 453 540 2880 2899 2902 3779 4586 4623 5293 6563 6953 7948 8216 9594 10064.

Rimborso in L. 500, dal 1.^o ottobre 1881, a Milano, Banca Generale; Torino e Firenze, Banca Industriale Subalpina; Napoli, Banca Napoletana; Bologna, Banca di Credito; Salerno, Cassa provinciale.

Prestito 5 p. c. 1878. Società Anonima della Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani (in 40,000 obbligazioni da fr. 300). — 3.^a estrazione annuale, 1.^o settembre 1881.

Dal N.	821 al N.	825 inclusivo
»	826 »	830 »
»	10601 »	10608 »

Rimborso in L. 300, oro, per obbligazione, dal 1.^o ottobre 1881, a Milano, A. Villa, piazza della Scala, 3; Roma, Casa del Banco di Napoli; Palermo, J. V. Florio; Napoli, Banca Napoletana; Torino, U. Geisser; Parigi, E. Erlanger e C.

Prestito 5.40 p. c. città di Ferrara 1863 (di L. 700,000). — 35.^a estrazione semestrale, 15 settembre 1881, per l'ammortamento di 82 cartelle; 27 di prima e 55 di seconda categoria.

1.^a categoria da L. 500:

N. 26 114 166 169 175 183 191 219 248 253 260 261 376 397 412 416 423 452 472 476 482 483 511 536 542 586 619.

2.^a categoria di L. 250

N. 30 56 68 76 156 185 212 222 230 235 258 314 321 400 425 444 451 502 524 526 558 607 609 654 679 713 723 753 758 778 817 830 848 851 937 960 970 1041 1046 1059 1064 1065 1066 1072 1096 1137 1206 1256 1277 1285 1292 1330 1356 1370 1393.

Rimborso in L. 500 le cartelle di prima e in L. 250 quelle di seconda categoria, dal 1.^o ottobre 1881, a Ferrara, Cassa municipale.

Prestito 5 p. c. città di Taranto 1877 (obbligaz. da L. 500). — 8.^a estrazione semestrale, 14 settembre 1881. N. 192 532

Rimborso in L. 500 dal 15 settembre 1881 a Milano, Francesco Compagnoni; Taranto, Cassa comunale; Venezia, Gaetano Fiorentini; Roma, E. E. Obliedht; Firenze, Francesco Pestellini; Genova, Banca di Genova; Torino, U. Geisser e C.; Napoli, Banca Napoletana; Bologna, Banca Industriale; Verona Patrizio Anti.

Prestito 5 p. c. del Comune di Pisa 1871 (obbligazioni di L. 95). — 19.^a estrazione semestrale, 1.^o ottobre 1881.

Vennero estratte le seguenti 40 obbligazioni, valevoli per ciascuna delle cinque serie di 1.^a e 2.^a emissione.

N. 89 288 309 371 690 770 1029 1108 1120 1170 1478 1846 2277 2409 2417 2823 3038 3076 3178 3526 3618 4172 4270 4654 5267 5471 5880 6425 6755 6920 7292 7488 7633 8162 8243 8498 9219 9668 9802 9856.

Rimborso, in L. 120, dal 1.^o gennaio 1882, a Pisa, Cassa comunale; Milano, Banca Lombarda; Torino, Unione Banche Piemontese e Subalpina e U. Geisser e C.; Bologna, Renoli Buggio e C.; Firenze, Nunes Vais Itzinger e C.; Genova, Fratelli Casareto di Francesco; Napoli, Banca Napoletana; Venezia, Banca Popolare; Livorno, Simonelli e C.; Messina, Banca Siciliana; Palermo, Carlo Wedekinde a C.; Roma, Banca Generale.

Prestito Ipotecario 5 p. c. città di Salerno 1879 obbligazioni da L. 500. — 5.^a estrazione semestrale, 19 sett. 1881.

N. 288 362.

Rimborso, in L. 500, per obbligazione, dal 1.^o ottobre 1881, a Salerno, Cassa comunale.

Prestito 6 p. c. città di Viterbo 1877 — 4.^a Estrazione, 19 settembre 1881.

Serie 2.^a, oblig. rimbors. a L. 50 cadauna.

N. 38 75 97 116 142 163 175 188 196 206 219 234 237 275 286 309 326 341 381 437 455 462 467 514 527 627 629 631 632 646 668 744 799 825 830 834 842 911 924 935 941 965 971 992 — 1024 77 138 143 147 159 173 183 205 238 243 245 267 324 361 370 380 414 427 445 461 472 485 514 526 554 644 653 656 688 732 739 749 760 763 843 873 882 938 — 2015 89 95 125 130 145 178 180 183 189 204 205 222 232 237 288 315.

Serie 3.^a oblig. rimbors. a L. 250 cadauna.

N. 9 47 68 114 120 121 132 170 194 282 286 302 309 327 345 386 419 423 455 465.

Serie 4.^a oblig. rimb. a L. 500 cadauna.

N. 13 29 36 49 75 85 103 163 174 214.

Pagamenti, dal 1.^o ottobre 1881, a Viterbo, Cassa comunale.

Prestito Municipale d'Alessandria (di un milione di lire contratto colla Società di Credito Mobiliare Italiano). — 51.^a estrazione semestrale, 22 settembre 1881,

N. 14 45 55 70 93 112 129 167 330 368 498 519 558 597 631 644 713 899 938 1061 1190 1194 1254 1320 1333 1334 1385 1387 1435 1460 1488 1625 1730 1833 1858.

Rimborso, in L. 500, dalle Casse di Credito Mobiliare Italiano.

Prestito 5 0/0 città di Cosenza 1877 (obbligaz. di L. 500). — 3.^a estrazione trimestrale, 20 sett. 1881.

N. 321 1385 2558 2855.

Rimborso, dal 1.^o ottobre, a Milano, Francesco Compagnoni; Cosenza, Cassa comunale; Napoli, Banca Napoletana; Torino U. Geisser e C.; Genova, Banca di Genova; Firenze, Francesco Pestellini; Roma, E. E. Obliedht; Bologna, Banca Industriale e Commerciale; Brescia, A. Carrara; Verona, Patrizio Anti; Venezia, Gaetano Fiorentini.

