

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XI — Vol. XV

Domenica 11 Maggio 1884

N. 523

I DUE CONTRATTI FERROVIARI

Come è noto le prime trattative per l'appalto dell'esercizio ferroviario furono condotte dal Ministro dei Lavori Pubblici colla Società delle Meridionali che doveva assumere la rete Adriatica; e dopo convenuto quel contratto nelle massime e nei suoi particolari si addivenne alla stipulazione di quello cogli assuntori della rete mediterranea. Però mentre le trattative colla prima Società durarono parecchi mesi, quelle colla seconda si conclusero in pochi giorni; forse perchè il lavoro di discussione era già completamente compiuto mediante la firma del primo contratto.

Però ne avvenne che essendo durate così lungamente le trattative colla Società per la rete Adriatica, la stampa nel render pubbliche alcune notizie che qua e là trapelavano parlasse naturalmente sempre della sola Società Adriatica, e più tardi affermasse che il contratto firmato colla Società per la rete Mediterranea fosse identico a quello colla Società per la Adriatica.

Da ciò ne venne che si credesse poi possibile di parlare di tutte le ferrovie peninsulari moltiplicando per due le cifre che riguardavano la rete Adriatica e quindi ne risultasse una serie di inesattezze atte a ingenerare confusione nella mente del pubblico. — E per questo che crediamo utile riassumere brevemente le differenze che corrono tra i due contratti; poichè sebbene nelle basi generali sieno identici è evidente che per la natura stessa delle cose debbano differire tra loro in molti punti secondarii.

Come è noto il contraente per la rete Adriatica fu il commendatore Secondo Borgnini in nome della Società italiana per le strade ferrate meridionali, i contraenti per la rete Mediterranea furono i signori Marc'Antonio Borghese, Giulio Bellinzaghi, Antonio Allievi, per la Banca generale, Antonio Pariani, per la Banca di Torino, Rocco Fontana per il Banco di sconto e di sete di Torino, Mariano Arlotta per la Banca Napoletana, Emilio Nosedà per la Banca Subalpina e di Milano.

Mentre il contratto colla Società per la rete Adriatica essendo stipulato con una Società già esistente e funzionante, quella delle Meridionali, non aveva bisogno di stipulare la costituzione della Società, quello per la rete Mediterranea fa obbligo ai firmatari di costituire entro due mesi dalla approvazione del contratto una Società anonima con un capitale non inferiore a 435 milioni di lire, regolata da uno Statuto che verrà approvato dal Governo ed avente la facoltà di emettere obbligazioni (oltre quelle

per la Cassa degli aumenti patrimoniali e per le nuove costruzioni) nel limite stabilito dallo Statuto. I membri del Consiglio di Amministrazione, come è già fatto obbligo per la Società della Meridionali nelle vigenti convenzioni, devono essere di nazionalità italiana. La nomina del Direttore Generale della Mediterranea dovrà essere approvato con decreto reale, mentre per la Adriatica rimane in funzione l'attuale direttore delle Meridionali, e solo il suo successore avrà bisogno della approvazione anzidetta.

Tutte le disposizioni che riguardano le modificazioni delle convenzioni attualmente in vigore colla Società delle Meridionali per trasformarla in esercente della rete Adriatica, non sono naturalmente ripetute nel contratto con la Società per la rete Mediterranea. Anche l'articolo 10 del contratto, nella parte che riguarda l'obbligo di alcune spese pel compimento della rete già in esercizio, non è ripetuto nel contratto colla Società Mediterranea, la quale non è proprietaria di linee, come lo è invece attualmente la Società delle Meridionali.

Il valore degli approvvigionamenti, tanto esistenti quanto in corso di fornitura, all'incominciamento del contratto e che lo Stato vende alle Società è fissato in un minimo di 49 milioni di lire per l'Adriatica e di 21 milioni di lire per la Mediterranea; mentre il complesso del materiale rotabile di esercizio e degli approvvigionamenti è fissato, salva stima, nella somma minima di 445 milioni per l'Adriatica di 435 milioni per la Mediterranea; così il compenso o corrispettivo per detta somma del materiale mobile è stabilito in proporzione di L. 6,660,000 per 445 milioni per l'Adriatica e di L. 7,820,000 per 435 milioni per la Mediterranea.

Il versamento dei 145 milioni da parte della Adriatica, salvo il maggior valore della stima, dovrà essere fatto nelle Tesorerie che verranno designate dal ministro delle finanze nelle seguenti rate:

3 Settembre 1884	L. 25,000,000
20 Dicembre »	» 15,000,000
1 Febbraio 1885	» 15,000,000
5 Aprile »	» 15,000,000
20 Giugno »	» 15,000,000
15 Settembre »	» 15,000,000
20 Dicembre »	» 15,000,000

a quest'ultima data del 20 Dicembre 1885 sarà anche versato il maggior valore che risultasse dalla stima.

Per la Società della Mediterranea invece l'art. 42 stabilisce che i 435 milioni abbiano ad esser versati nelle tesorerie che verranno designate dal Ministro

delle finanze, in rate da convenire, la cui scadenza media dovrà coincidere col 1° Luglio 1885, mentre la Società stessa dovrà versare nel primo anno L. 1,500,000 nei fondi di riserva.

Una differenza notevole esiste anche all' art. 23 del contratto con l' Adriatica corrispondente al 20 di quello con la Mediterranea; è in esso stabilito che dopo i primi quattro anni ed esauriti od impegnati i lavori per il rifacimento in buono stato delle linee, le spese di rifacimento dei binari con rotaie in acciaio, col relativo risanamento e completamento della massicciata, nonché il miglioramento ed i nuovi impianti richiesti dall'aumento del traffico per tutte le linee della rete, siano pagati dalla cassa per gli aumenti patrimoniali. — Siccome però la Società delle Meridionali rimane proprietaria delle sue linee è aggiunto nel contratto con essa stipulato che tali spese per quelle linee sieno tenute in conto separato, e che alla fine del contratto la Società rilevi le dette opere completandone il pagamento col proseguire, dalla scadenza del contratto, e mediante versamenti nella Cassa per gli aumenti patrimoniali, il servizio delle obbligazioni amesse a far fronte alle medesime fino al totale ammortimento. Analoghe disposizioni vi sono per le spese sostenute dal fondo di riserva per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento; e viene aggiunto che tanto le une quanto le altre spese non costituiscono nè debito nè nè credito della Società agli effetti del riscatto.

Eguali sono le quote di compartecipazione dello Stato dei fondi di riserva, delle Società nel prodotto lordo e netto; ma nel mentre il prodotto iniziale per la rete Adriatica è fissato in 100 milioni, quello per la rete Mediterranea è di 112 milioni.

Così dal 10 per cento del prodotto lordo iniziale per l' art. 26 del contratto vengono prelevati il primo anno cinque milioni, nei successivi L. 6,660,000 a titolo di corrispettivo per l'impiego del materiale rotabile e di esercizio acquistato dallo Stato per l' Adriatica; mentre per la Società della Mediterranea tal somma e per il primo anno e seguenti fissata in L. 7,820,000.

Alla società della rete Adriatica è fatto obbligo per l' articolo 29 di continuare il servizio di navigazione sul Lago di Garda.

Un'altra differenza tra i due contratti la troviamo nel capitolo delle nuove costruzioni; è fatto obbligo alla Società Adriatica di costruire le nuove linee, mano mano che sarà dal governo richiesto, per un ammontare annuo di L. 40 milioni; — Alla Società per la Mediterranea tale obbligo corre per L. 50 milioni all'anno.

Finalmente il contratto colla Società per la rete Adriatica contempla il caso del termine della convenzione, senza che lo Stato abbia riscattate le sue linee, nel qual caso è fatto obbligo alla Società di riprendere dallo Stato, senza pagamento, una parte del materiale rotabile e di esercizio e di approvvigionamento che abbiano un valore uguale a quello in servizio sulle linee medesime al principio del contratto.

Queste differenze tra i due contratti abbiamo creduto necessario che i lettori abbiano sott'occhio perchè non venga fuorviata la loro attenzione dal leggere quà e là cifre diverse applicate indifferentemente alle due Società.

L' ITALIA E L' ESTREMO ORIENTE

Nella tornata parlamentare del 4 aprile il deputato Brunialti, svolgendo una sua interpellanza al Governo sulle condizioni del Sudan in rapporto agli interessi italiani, raccomandò che non si trascuri di estendere la nostra influenza nel bacino del Mediterraneo, e manifestò la sua ferma opinione, non potere l' Italia rimanere indifferente dinanzi alla politica coloniale delle altre grandi potenze.

Le idee espresse dall' onor. Brunialti sono giustissime. In quanto al nostro Governo, le sue risposte in casi simili, attraverso i giri di parole e le promesse generiche di viva sollecitudine per la tutela degli interessi nazionali, si possono quasi sempre riassumere in un' idea sola, che espressa alla buona suonerebbe così: Si farà quello che si potrà. — Infatti l'abolizione di imposte che fruttavano molti milioni annui all' erario e il sistema di cautela finanziaria reso doveroso dalla soppressione del corso forzato impediscono al nostro paese, per ora, lo sviluppo di una grande forza militare terrestre e marittima adeguata a quella delle altre primarie Potenze, e quindi lo allontanano da ogni politica audacia.

Ma l'espansione coloniale può anche non avere carattere politico ed averlo soltanto commerciale, ed in tal caso è frutto della iniziativa privata più che di quella dello Stato. Essa non rimane vietata neanche ai paesi militarmente deboli, e basterebbe citare l'esempio dell'Olanda. Il Governo può limitarsi alla protezione della sicurezza dei suoi cittadini che hanno formato colonie all'estero, e al più incoraggiare queste in modo indiretto, come mediante facilitazioni doganali agli scambi tra le colonie e la madre patria; ma il fondarle e il renderle prospere spetta più che altro ai privati. E quando la stampa, non sempre competente a giudicare sulle materie di cui imprende la trattazione, adopera pungoli contro il Governo italiano che non spende abbastanza pel nuovo possedimento di Assab, non sa o non pensa che il porto, quantunque abbisogni di molti lavori, è già discreto per merito della natura creatrice e che il territorio è riconosciuto di clima sanissimo e che l'acqua è stata resa perfettamente potabile e che le relazioni colle tribù vicine sono affatto pacifiche e cordiali..... ma che, se manca il commercio gli è perchè mancano finora italiani che si rechino colà ad esercitarlo. Ed è da prevedersi che le carovane, le quali dall'interno del continente africano muovono verso le coste, prenderanno altra via che non sia quella di Assab, quando dopo vari tentativi si saranno persuase che nel possedimento italiano non trovano merci da scambiare colle loro. — E sì che le adolescenti industrie italiane, meglio che sui mercati delle nazioni più civili e manifatturiere di cui difficilmente potrebbero sostenere la concorrenza, devono cercare sbocco su quelli o di paesi le cui relazioni commerciali coll' Europa siano più recenti e meno sviluppate, o di paesi meno inoltrati nella via della industria. Inoltre è di sommo interesse pel nostro paese, come abbiamo avuto più volte occasione di rammentare, il trarre a un po' per volta direttamente dai luoghi di produzione quelle materie prime di che le sue industrie abbisognano, per risparmiare le ingenti spese che lucra il com-

mercio straniero, approfittando della mancanza di rapporti diretti tra i detti luoghi e l'Italia.

Che presso di noi vi sia, da più anni a questa parte, un risveglio industriale e commerciale, è innegabile.

Ed è consolante vedere il moltiplicarsi degli studi e de' tentativi pratici per dare impulso alla attività nazionale. Non si fa ancora tutto ciò che si dovrebbe e potrebbe, ma è sperabile che questo movimento continui e segua il volgere del tempo con un aumento di forza e rapidità non già proporzionale ma progressivo. Ma bisogna, tra le altre cose, sapere scegliere le occasioni.

Durante l'Esposizione di Torino saranno tenuti numerosi Congressi d'ogni specie; fra i quali molti di grande importanza scientifica, industriale ed economica. Tra gli altri vi sarà il Congresso Geografico bandito per iniziativa di vari membri della Società di Esplorazione Commerciale in Africa sedente a Milano. Tale Congresso, leggiamo in una corrispondenza torinese ad un giornale di questa città, «avrà per iscopo di incoraggiare il nostro commercio col'estero, senza del quale i nostri porti non otterranno mai il movimento di traffici che aspettano — senza del quale non si dà alimento alla marina mercantile e non si riesce ad attrarre nel nostro Paese il transito del commercio tra i paesi di produzione extra-europei ed i mercati dell'Europa e tanto meno a costituire gli *entrepôts* di di tali prodotti, che la situazione del nostro Paese ed i nuovi valichi alpini ci danno il diritto di veder sorgere a Genova, a Venezia ed in altre città del Regno.

La Commissione organizzatrice del prossimo Congresso, in unione ai rappresentanti della Società *Commerciale ed Africana* di Milano, ha stabilito che il Congresso debba aver luogo possibilmente nel mese di maggio e aver la durata di 5 giorni.

Esso sarà diviso in due sezioni e poscia si riunirà in adunanza plenaria.

Presidente generale del Congresso sarà il presidente della Società Geografica di Roma; i presidenti delle due sezioni saranno i presidenti dell'*Africana* e della *Commerciale*. A parte i presidenti, gli uffici delle tre presidenze saranno nominati dai congressisti.

Ogni Società darà due temi di discussione e si nominerà un Comitato esecutivo a Torino per intendersi col Municipio ed il Comitato dell'Esposizione per tutto l'occorrente alla pratica riuscita del Congresso stesso.

Ora a noi parrebbe molto opportuno che tra i temi di discussione si ponesse la ricerca del modo più efficace per attirare un traffico diretto tra l'Italia e i porti dell'Impero Cinese. Nel nostro numero del 6 aprile esaminammo in modo particolareggiato la bella Relazione dei Sigg. De Rossi e Rottini, la quale con tanta evidenza dimostra il vantaggio che avrebbe l'industria italiana della seta coll'importare direttamente dalla China la seta greggia occorrente alle sue fabbriche senza servirsi degli intermediari francesi e inglesi, e la necessità di stabilire nei porti chinesi Case di commercio italiane se non si voglia seguitare a pagare, a titolo di spese di commissione, un tributo annuo di più che 20 milioni al commercio straniero. E qui riportiamo una seconda volta queste parole molto concludenti dei ricordati autori. «Le spese di commissione che noi sopportiamo per ritirare dall'estremo Oriente le materie prime necessarie alle nostre fabbriche, sarebbero sufficienti

per dare alimento non ad una, ma a venti Case di commercio italiane.»

Il tema di discussione che ci permettiamo suggerire al Congresso avrebbe il doppio carattere di opportunità di tempo e di luogo. Di tempo, perchè il Congresso si terrà durante una Esposizione destinata a far conoscere in tutte le sue parti la potenza produttiva nazionale e quindi in un momento propizio al sorgere delle ardimentose e feconde iniziative. Di luogo, perchè il Congresso si terrà in quel Piemonte e a pochi passi da quella Lombardia, che sono le due regioni d'Italia più direttamente e più largamente interessate nella ricca industria della seta.

Sarebbe da deplorarsi che una simile occasione si lasciasse sfuggire senza iniziare almeno qualche tentativo nel senso di cui abbiamo discusso.

LA RESTITUZIONE DEL DAZIO

all'esportazione degli zuccheri raffinati.

III (fine).

Quando nel 1872 ebbe luogo in Francia l'inchiesta sull'imposta al consumo degli zuccheri, si fece ogni sforzo per procurare che l'Amministrazione non si appigliasse al sistema della saccarimetria e dell'analisi chimica, che è quella tracciata dalla scienza e dalla pratica commerciale e industriale ¹⁾. Poichè è noto, che già da molto tempo, nessuna ragguardevole partita di zucchero si acquista, in particolar modo dalle raffinerie, se non previo l'analisi che ne determini il vero valore saccarifero. Ed è curioso notare il fatto, come la proposta di introdurre l'uso normale della saccarimetria per parte dell'amministrazione, nello scopo di prevenire ogni possibile frode, veniva in Francia principalmente combattuta dai raffinatori francesi, i quali poi confessavano di non ammettere nei loro stabilimenti alcuna partita di zucchero senza previa analisi. Anzi dichiaravano, che in seguito ai risultati ottenuti dall'analisi, aumentavano o diminuivano i prezzi anteriormente pattuiti sotto condizione, *salvo analisi*, secondo che nel greggio analizzato si riscontrava maggiore o minore quantità di saccaroso e cioè di zucchero cristallizzabile. L'amministrazione finanziaria ed il parlamento francese non si lasciarono intimorire ed arrestare dalle difficoltà ad arte esagerate, da quanti non amavano che la saccarimetria divenisse il fondamento principale del regime degli zuccheri nel campo doganale, come già lo era in quello commerciale ed industriale.

Il governo francese ebbe fede nei portati della scienza e della pratica; e poichè tutte le grandi operazioni commerciali sugli zuccheri si compiono sulla base dell'analisi che ne determina la positiva ricchezza, non vi era ragione per cui l'amministrazione dovesse seguire un diverso indirizzo. Gli sforzi fatti dai raffinatori francesi per offuscare un tale logico

¹⁾ Vol. 1 Dep. Bernard p. 204 — Clerc 218 — Lebaudy 225 — Halphen 279 etc. — Per contro Levesque pag. 144 e 145 — Guillemin 402 — Barral 414.

e semplicissimo ragionamento, facilmente si spiegano, quando si rifletta che adottata dalla finanza la saccarimetria come mezzo normale di controllo, divenivano impossibili quei larghi guadagni, che si conseguivano agevolmente col regime dei tipi e delle classi, fondato specialmente sulle gradazioni del colore degli zuccheri.

Bisogna riconoscere, come in particolar modo, dopo le celebri esperienze di Colonia e la inchiesta eseguita in Francia, nell'amministrazione finanziaria di quella nazione, ebbe luogo quel felice connubio, fra la pratica doganale e la scienza tecnologica, fatto che con soddisfazione sincera notammo essersi verificato pur nella nostra. Abbandonato il grossolano empirismo e le cieche diffidenze, le illuminate amministrazioni doganali del nostro tempo, ispirano le loro determinazioni ai precisi e non contestabili pronunziati della scienza.

Le legge francese del 29 luglio 1875, adottava coll'articolo 3, l'uso del saccarimetro e dell'analisi chimica, per determinare l'intrinseco valore dello zucchero greggio. Con decreti del 3 agosto dello stesso anno, si istituirono laboratori chimici di stato, nei cinque porti dai quali ha luogo in Francia la introduzione degli zuccheri esotici e cioè Marsiglia, Bordeaux, Nantes, Havre, Dunkerque. Altri dieci laboratori chimici di stato, vennero fondati nelle città che si trovano al centro della fabbricazione degli zuccheri indigeni. Completano l'organismo, due uffici di saggio a Parigi, l'uno presso l'amministrazione delle dogane, e l'altro presso l'amministrazione delle imposte indirette.

Era di molto interesse determinare la quantità di saccarosio per produrre la rotazione di un raggio di luce polarizzata uguale alla lamina di quarzo dello spessore di un millimetro. Il numero 16 gr. 35 di zucchero puro nella soluzione di cento c. q. pareva troppo elevata. De Luynes e Girard dell'Accademia incaricati delle verificazioni, opinarono che il N. gr. 16,35 dovesse ridursi a gr. 16,19 di zucchero puro, cifra questa adottata dall'amministrazione doganale francese per l'analisi legale ¹⁾.

Violette aveva dimostrato insufficiente la riduzione di $\frac{1}{10}$ per la determinazione degli zuccheri greggi, dovendosi invece dedurre $\frac{2}{10}$ del peso delle ceneri solforiche ²⁾. Riche e Bardy avevano consigliato l'eliminazione delle materie insolubili che si trovassero nei greggi ³⁾ e lo stesso doveva farsi della calce, per mezzo dell'acido carbonico. Quanto ai sali, avendo essi un'influenza quasi insensibile sul titolo del saccarimetro, i chimici opinarono che potevano essere senza inconveniente trascurati ⁴⁾.

Gerard, Laborde e Monty confermarono il pronunziato di Dubrunfaut, che cioè lo zucchero riduttore non poteva aver azione nella rotazione a destra, propria dello zucchero cristallizzabile, e quindi si poteva pure trascurare nella determinazione del titolo saccarimetrico ⁵⁾.

L'amministrazione francese posta dai lavori di questi insigni specialisti sul retto cammino, formulò in un apposito regolamento, tutti i dati scientifici che dovevano servire di base all'analisi legale dei laboratori dello Stato. Si ebbero da principio alcune divergenze fra i vari uffici ed anco fra illustri chimici, come sempre suole avvenire, quando si fondano nuove istituzioni. Ben presto però, queste divergenze, adottata maggiore uniformità di metodi, di strumenti, di osservazioni e di mezzi, andarono gradatamente diminuendo finchè cessarono del tutto ¹⁾.

La legge del 14 luglio 1880 mentre riduceva il dazio sugli zuccheri, stabiliva all'Art. 18, che gli zuccheri non raffinati dovessero essere tarsiati secondo il loro ricavo o rendimento presunto sotto deduzione per calo o cascame (déchet) di $1\frac{1}{2}$ per cento. Venivano applicate uguali norme agli zuccheri non raffinati posti a carico per l'importazione temporanea. Si stabiliva che gli zuccheri non potessero essere ammessi all'importazione temporanea per rendimenti superiori a 98 % o inferiori a 65 % escluso il calo (déchet) dell' $1\frac{1}{2}$ %.

Il ricavo presunto in seguito a raffinamento, prosegue ad essere stabilito senza frazioni di grado, per mezzo dell'analisi polarimetrica e la deduzione delle ceneri e del glucioso. I coefficienti di refrazione sul titolo saccarimetrico, venivano fissati a 4 % per le ceneri e al 2 % sul glucioso non tenendo conto nelle perizie delle differenze inferiori all'1 %.

Come adunque si vede, in Francia le cose erano ben mutate nel 1880 e cioè in meno di tre anni, da quando nella sua dotta relazione del 1877, l'on. Depretis affermava: « finora in nessun paese la saccarimetria costituisce la base del regime degli zuccheri » « quando pure nella stessa relazione egli dichiarava: « non essere alieno ad accogliere la saccarimetria nel nostro regime degli zuccheri, come un riscontro dell'esercizio, ed un aiuto nella determinazione dei prodotti che entrano direttamente in consumo » e quando in ultimo aggiungeva « i vizi della saccarimetria non risiedono nell'uso del polarimetro, ma nella determinazione empirica dei coefficienti di riduzione » ²⁾.

Dal 1877, la saccarimetria legale ha fatto grandi passi specialmente in Francia, ma più importanti ancora sono i progressi da essa compiuti in questi ultimi anni. Da dopo che colà venne adottato su larga scala l'indicato sistema, si va esageratamente ripetendo da industriali e scrittori, che la Raffineria francese trovava in istato di crisi; il che null'altro in fin dei conti significa, che le raffinerie francesi non riescono più a conseguire quei lauti guadagni, che esse troppo facilmente ottenevano, quando l'Amministrazione si contentava di giudicare del rendimento probabile, dal semplice colore degli zuccheri, resi talvolta artificialmente più scuri.

Fra coloro che in questi ultimi anni scrissero sulla

¹⁾ De Luynes e Girard; Comptes rendus de l'Académie T. LXXIX pag. 1352 anno 1874.

²⁾ Violette - Comptes rendus. Vol. LXXIX pag. 847 anno 1874 - Leplay. Chimie théorique et pratique. Vol. 1 p. 246. Paris 1883.

³⁾ Riche et Bardy - Comptes rendus. Vol. LXXXII anno 1876 pag. 768.

⁴⁾ Leplay: Chimie théorique et pratique pag. 246. Suererie indigène Tom. X 1876 pag. 527, e 549.

⁵⁾ Leplay opera citata pag. 247.

¹⁾ Troppo, a nostro avviso, si formalizzò il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio italiano, quando nel 1876 fatte eseguire alcune esperienze di analisi sugli zuccheri, dai chiari chimici Bechi, Cossa e Sestini, ottenne risultati discordanti. Se questi egregi avessero proseguito a fare molta analisi per giorno, avrebbero finito indubbiamente dopo non lungo tempo, col trovarsi fra di loro in perfetto accordo.

²⁾ Relazione Depretis presentata nella tornata 27 marzo 1877 - Atti del Parlamento N. 89.

crisi della Raffineria francese, taluni ne danno colpa: al rifiuto fatto al Belgio di ammettere i suoi zuccheri greggi all'immissione temporanea; agli elevati *Drawbacks* Tedeschi ed Austro-Ungarici, che favoriscono le importazioni di queste due nazioni in Francia; e persino alle sopratasse di *entrepôt* (mania della Dogana francese) che gravano sui greggi esotici di provenienza indiretta e non sono restituite all'esportazione.

Ma in mezzo a questi lagni e divergenze intorno alle cause della crisi, alcuni scrittori lasciano intravedere la verità, e Carlo Bivort direttore del *Bulletin des halles*, uomo di grande esperienza nelle cose commerciali ed industriali, in uno studio non sospetto, perchè dedicato a Gustavo Lebandy, uno dei più ragguardevoli raffinatori parigini, dice chiaro e tondo « le contrôle de l'analyse, pour le classement des sucres, a retiré à la raffinerie française le bénéfice des excédants de rendements. »¹⁾

A sua volta, il signor Linard membro del Comitato Centrale dei fabbricanti di zucchero indigeno, che come è noto, sono avversi ai raffinatori, e riconosce che « Les primes à la raffinerie sont insignifiantes depuis l'adoption de la saccharimétrie. »²⁾ Da tutto questo dunque si rileva, come la raffineria francese, abituata sotto l'antico regime a troppo larghi guadagni, si risente assai dell'attuale sistema, che li ha grandemente ridotti.

IV.

Così stando le cose, non pare siavi un qualche giusto e ragionevole motivo, per cui l'Amministrazione doganale italiana, preoccupandosi di troppo dell'idea di frodi possibili e lasciandosi soverchiamente dominare da timori e dubbiezze, insista più oltre nel suo rifiuto ad accordare alle Società raffinatrici, il regime delle importazioni temporanee; regime che d'altronde, accordato in seguito a maturi studi e savia ponderazione, di già a molte altre industrie, non ha dato luogo ad abusi, inconvenienti e danni per la Finanza.

Come già si è detto, le Società nazionali per raffinaria di zuccheri non domandano favori o privilegi, ma solo la possibilità di esportare i loro prodotti, facoltà non negata a verun altro prodotto lavorato nello Stato, e consentita in particolar modo per gli zuccheri raffinati, da tutti i Governi civili.

Ben lungi dal chiedere un premio qualsiasi, la Raffineria nazionale limita le sue modeste aspirazioni a vedersi esonerata da un dazio imposto sull'entrata e quindi sul consumo, e che sino ad ora poco giustamente ed in proporzioni gravosissime peserebbe anche su di analogo prodotto che si consumasse all'estero. Le Società nazionali per valutazioni presuntive da applicarsi all'atto della temporanea introduzione, se ne rimettono alle sagge apprezzazioni dell'Amministrazione gabbellaria, la quale da vari anni nella applicazione delle tasse di fabbricazione, come pure nell'arduo compito di concludere trattati di commercio, e regolare le perenni difficoltà doganali, ha dato prova, di saper applicare

in modo esatto e sicuro, giovandosi dei lumi di dotti personaggi, i pronunziati della scienza moderna, ad ogni ramo della pubblica finanza.

Per certo, chi regge attualmente l'amministrazione delle Gabelle, accordando lo sgravio sullo zucchero raffinato che si esporta, saprà trovare (come già lo seppe quando altre industrie ottennero un simile favore) quell'equa misura, che vantaggi l'industria nazionale e salvaguardi la pubblica finanza. Solo le Amministrazioni che non sanno o che non si vogliono dare la pena di sapere, trovano nelle difficoltà, ostacoli insuperabili; fortunatamente l'Amministrazione doganale italiana non è fra queste.

Nelle disposizioni preliminari alla tariffa, il Governo dichiarava, che le importazioni temporanee in esenzione si sarebbero consentite, quando si avesse:

- 1.° impossibilità, o non convenienza di sostituzione con merci simili di diversa origine;
- 2.° possibilità di impedire la sostituzione suddetta od altri abusi.

Questi savi criteri, sono perfettamente applicabili alla industria della raffinaria degli zuccheri, stante i grandi progressi della saccharimetria ottica e chimica, e la pratica che già molte persone hanno di tali operazioni, al postutto meno difficili di quello che non sia, ad esempio, la trasmissione dei telegrammi e la direzione delle macchine a vapore.

Le determinazioni degli effettivi valori saccariferi, può farsi oggi da chiunque possieda un po' di pratica speciale nella materia, con tanta prontezza e sicurezza, da non lasciar adito a frodi od errori¹⁾.

« Quasi tutti i paesi, diceva il Comm. Ellena in una sua notevole relazione, favoriscono le temporanee importazioni, quando possono con qualche sicurezza difendersi dalle frodi. Invero tale provvedimento è giustificato tanto dal concetto fiscale, quanto dal concetto economico. Se una merce entra nel paese, vi si sofferma anche, ma non viene consumata in esso, sarebbe inopportuno assoggettarla a dazio di importazione. Siccome poi le importazioni temporanee si verificano perchè gli oggetti da importarsi hanno d'uopo d'essere riparati e perfezionati, sarebbe un errore respingere il lavoro ed il guadagno che esse traggono seco »²⁾. Non si poteva esprimere con più efficace evidenza di quello che lo fa in questa relazione il Comm. Ellena, una verità che nessuno potrebbe ragionevolmente contrastare.

Credo in ultimo superfluo dimostrare, come tale favore non contrasti, ma invece perfettamente consuoni, al terzo criterio adottato dal Governo per accordare la importazione temporanea, e cioè che: « non offenda gl'interessi di altre ragguardevoli industrie italiane » poichè è evidente, che se l'indicato provvedimento, può vantaggiarne molte, non può assolutamente danneggiare qualsivoglia altra industria.

Io nutro quindi fondata fiducia, che il Governo

¹⁾ Ch. Bivort, *Etude sur la législation des sucres*. 1° vol. 1880 pag. 46.

²⁾ Id. Opera citata, pag. 47.

Veggasi pure nel *Journal des Economistes*, Mai 1883, pag. 258, le opinioni di Paolo Muller e Barral.

¹⁾ Veggasi a tal riguardo ciò che dice il Leplay nel suo recentissimo trattato di *Chimie théorique et pratique des industries du sucre*, Parigi 1883. Nel Luglio 1879 l'Amministrazione francese possedeva di già i risultati di più che 30,000 analisi. Oggi deve averne più che 100,000. Quale ricca fonte di accertamenti e di incontrastabile esperienza!

²⁾ *Annali dell'Industria e Commercio*. Verballi del Consiglio di Commercio, Anno 1878, n. 16, pag. 32.

del Re, per iniziativa di S. E. il Ministro delle Finanze, vorrà accordare il favore della introduzione temporanea in esenzione di dazio, agli zuccheri greggi che si importano nello Stato per essere raffinati, ed entro un breve tempo, esportati; formulando un apposito progetto di legge, a norma di quanto è prescritto dall' Art. 4 della legge 25 Giugno 1879 e promuovendo dal potere legislativo un provvedimento, che sarà ad un tempo, un atto di tutta giustizia e di savia previdenza economica.

IACOPO VIRGILIO.

LA RELAZIONE AL PROGETTO DI LEGGE FERROVIARIO

Diamo un sunto della relazione che accompagna il progetto di legge per l'esercizio delle ferrovie italiane e per la costruzione delle linee complementari trascrivendo anche alcuni dei brani più importanti di esse; nulla parendoci meglio delle stesse parole del Ministro per spiegare i concetti che egli ha concretati nella stipulazione delle convenzioni.

La relazione comincia dal ricordare l' Art. 4 della legge 24 Giugno 1876 il quale articolo disponeva doversi l'esercizio delle strade ferrate affidare all'industria privata, e riporta i voti vivissimi della Commissione d'inchiesta perchè il Governo ed il Parlamento senza frapporte indugio, diano alle strade ferrate italiane quell'assetto definitivo che il paese da lungo tempo desidera ed aspetta. E nota poi che malgrado questi voti e queste deliberazioni il problema ferroviario lungi dall'essere risoluto, è andato sempre più complicandosi per il sorgere di nuovi interessi e per le costruzioni delle strade complementari iniziate dallo Stato. Accenna quindi al voto unanime della Commissione parlamentare che approvò le *massime* proposte nel 18 Gennaio 1882 dall'on. Baccarini, modificate poi nel Gennaio 1884 dall'on. Genala, ed aggiunge che il Governo

« confortato da questo voto e desideroso di affrettare il definitivo assetto della questione ferroviaria, anzichè insistere per la discussione di quel progetto di massima e discutere poi le convenzioni intese ad applicarne i criteri, ha preferito di stipulare e sottoporre senza indugio al vostro giudizio i contratti per l'esercizio delle strade ferrate del continente e per la costruzione delle ferrovie complementari, riservandosi di presentare quanto prima il contratto per l'esercizio e la costruzione della rete sicula ».

La breve introduzione della relazione termina con queste parole che tratteggiano i punti principali del problema.

« Il problema è arduo e complesso: raggruppare le strade ferrate in modo che ciascuna rete per disposizione e per potenza risponda adeguatamente alle crescenti necessità del traffico interno e internazionale e alle esigenze di un buon servizio — migliorare le tariffe, riordinarle, renderle atte a promuovere la produzione nazionale e agevolare gli scambi anche fra i più lontani paesi — costituire Società solide e indipendenti — trovare una forma di contratto, che dia al paese i vantaggi dell'industria privata, senza scemare efficacia alla tutela dello Stato — assicurare il buon esercizio — provvedere alle costruzioni in tempo più breve e in modo migliore — infine consolidare la finanza dello Stato.

La relazione passa poi ad esporre le basi dei contratti, basi che noi non riassumeremo, poichè altre volte abbiamo già esposte nell'*Economista*, e le troviamo nei documenti ufficiali conformi a quelle che noi abbiamo date.

Quindi la relazione in alcuni capitoli illustra alcuni dei punti principali della questione cominciando dalla ripartizione delle linee. In questo capo viene giustificata la divisione longitudinale colle argomentazioni che sono già note ai nostri lettori, e conclude:

« Da questa divisione risultano assegnate equabilmente a ciascuna Società linee più produttive e linee meno produttive, costruite e da costruire, per modo che le due Società sono omogenee ed hanno strade sulle quali il traffico si è già sviluppato ed altre sulle quali dovranno convergere i loro sforzi per svilupparlo. E la divisione longitudinale agevola gli scambi fra le più lontane parti d'Italia ed accumuna viemaggiormente uomini e cose contribuendo a consolidare l'unità nazionale ».

Riguardo poi alla questione dei valichi alpini e soprattutto del Gottardo su cui tanto si è discusso, così brevemente dice la relazione:

« Per gli sbocchi di Cormons, della Pontebba e del Brennero la rete Adriatica è in diretta comunicazione con l'Austria-Ungheria e con la Germania orientale; mentre la Mediterranea raggiunge il confine francese ai passi di Ventimiglia e del Cenisio.

« Delle vie che si avranno d'accesso al Gottardo, la orientale, quella cioè per Bergamo-Lecco-Como, che sarà prontamente costruita, è data all'Adriatica; l'occidentale, per Novara-Pino, è assegnata alla Mediterranea; la mediana da Milano a Chiasso, è dichiarata comune alle due reti.

« L'esercizio della linea Milano-Chiasso è fatto da entrambe le Società con uguali diritti, sotto la direzione di quella per la rete Mediterranea; gl'introiti e le spese sono ripartiti fra i due esercenti, che hanno ambedue facoltà di far correre i propri treni sulla linea. Con quest'ultima disposizione vengono eliminati gli inconvenienti che, nella specialità del caso, potrebbe forse presentare il servizio cumulativo; ed è assicurato il proseguimento regolare delle merci provenienti tanto dall'una quanto dall'altra rete.

« La determinazione degli orari dei treni viaggiatori coincidenti con quelli del Gottardo, riservata al Governo in caso di disaccordo tra le due Società assicura che gli interessi del pubblico e quelli delle Società saranno in giusta misura tutelati.

« Essendo poi stabilito che le tariffe generali e speciali contenute negli allegati D e E e quelle tra le locali che verranno determinate d'accordo tra le due Società, siano estese alla linea Milano-Chiasso, e che ai trasporti in servizio interno ed internazionale sulla linea stessa vengano pure applicate di diritto le tariffe speciali che fossero in seguito adottate per una delle due reti, resta assolutamente impedita una lotta di concorrenza nelle tariffe a danno dell'uno o dell'altro dei nostri centri industriali o commerciali.

« Siffatti temperamenti, coi quali viene completamente assicurato ai prodotti provenienti da ambe le reti il libero adito ai mercati dell'Europa centrale, risolvono, a nostro giudizio ogni questione nel modo più equo ».

Omettiamo di parlare del capitolo delle tariffe che fu da noi testualmente riportato nell'ultimo numero. Il capitolo che lo segue parla dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali. Sui primi si è già discusso nell'*Economista*, inquanto alla Cassa patrimoniale riportiamo le parole della relazione e la conclusione del capitolo:

« Assicurate in tal modo coi fondi di riserva le fonti cui attingere per tutti i bisogni dell'esercizio attuale, in relazione cioè al traffico d'oggi, si è provveduto anche per l'avvenire; giacchè col crescere del traffico diventa necessario di fare ampliamenti alle strade e alle stazioni come pure di aumentare in modo adeguato il materiale mobile.

« L'esperienza permette di ritenere che ad ogni milione di aumento di prodotto lordo corrisponda una maggior spesa di circa tre milioni per nuovo materiale mobile, e per opere di ingrandimenti, sviluppo di binari, ecc., i quali si debbono provvedere per mezzo degli aumenti del prodotto lordo, attenendosi al giusto principio che il prodotto delle ferrovie debba servire, oltre che alle spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio, anche a quelle in conto capitale richieste dall'aumento del traffico.

« Provvida cosa è pertanto stabilire che le somme richieste per la esecuzione di tali opere vengano annualmente prelevate dagli aumenti di prodotto, sì perchè in tal modo non è necessario di ricorrere al bilancio generale dello Stato, che potrebbe nell'anno in cui le spese debbono esser fatte, trovarsi in condizioni da non consentire l'iscrizione delle somme occorrenti, sì perchè è ragionevole che gli aumenti di prodotto paghino le spese che essi hanno cagionate.

« Come per le spese di costruzione delle nuove linee si procurano le somme necessarie mediante l'emissione di obbligazioni, così può essere fatto per le opere in conto capitale le quali costituiscono un accrescimento del patrimonio. Per queste non si credette opportuno di fare obbligazioni speciali per non creare due titoli egualmente garantiti che si sarebbero fatti concorrenza senza alcun vantaggio.

« Emettendosi obbligazioni per le spese da farsi con la Cassa per gli aumenti patrimoniali, basterà prelevare dall'aumento del prodotto lordo quanto occorre per pagare l'interesse e l'ammortamento della somma da spendersi per le opere richieste dall'aumento del traffico. E giacchè, come si è detto, per ogni milione d'aumento si calcola occorranza circa tre milioni in spese di questo genere, è necessario e sufficiente che si versi nella Cassa per gli aumenti patrimoniali il 15 per cento degli aumenti di prodotto.

« L'amministrazione dei fondi e della Cassa non sarà difficile, nè richiederà una complicata contabilità, trattandosi di spese per opere e lavori così determinati che non sorgeranno gravi difficoltà a decidere se la spesa debba o pur no imputarsi ai fondi suddetti.

« Con apposito regolamento, approvato dal Governo, verranno stabilite le norme e le cautele per l'amministrazione dei fondi e della Cassa.

« Pertanto i fondi di riserva e la Cassa col raccogliere e fornire, con piena sicurezza e regolarità, le somme necessarie all'ottima conservazione della strada e del materiale mobile e alla costruzione delle nuove opere e del nuovo materiale in conto capitale, garantiscono il buon andamento dell'esercizio presentemente e in futuro, e giovano potentemente alla sincerità dei preventivi e alla stabilità del bilancio dello Stato.

Anche il capitolo che riguarda la compartecipazione è noto nella cifre ai nostri lettori; diamo però le testuali parole della relazione, che spiegano il concetto del contratto:

« Il concetto che informa il contratto è quello di far partecipare al prodotto lordo i fondi di riserva, la Società e lo Stato in proporzioni determinate e per modo che l'esercente venga compensato delle spese che realmente fa.

« Così le spese dei fondi di riserva, come quelle a carico dell'esercente, non sono uguali per ogni quantità di prodotto, perchè, come ognuno sa, vi sono delle spese fisse e delle spese proporzionali al traffico, le quali

influiscono in diversa misura tanto sui fondi di riserva, quanto sulle spese che l'esercente deve sostenere; da ciò la necessità di distinguere il prodotto lordo iniziale dagli aumenti di prodotto successivi, e di stabilire coefficienti diversi e adeguati tanto al prodotto iniziale quanto agli aumenti ulteriori di prodotto.

« Ad onta della grande difficoltà, derivante dalla formazione delle due nuove reti longitudinali, dalle nuove tariffe e da varie condizioni dell'esercizio che faranno variare traffico, prodotti e spese, nondimeno si è potuto, dopo accurati studi, fissare in 100 milioni il prodotto iniziale della rete Adriatica, ed in 112 quello della rete Mediterranea, e in relazione a questi prodotti che verranno probabilmente raggiunti nell'anno 1885 o nel 1886, si sono stabiliti i primi coefficienti di compartecipazione, prelevando il 10 per cento per i fondi di riserva e per l'impiego del materiale mobile, dando il 62 1/2 per cento all'esercente per le spese di esercizio ordinarie e straordinarie che sono a suo carico, lasciando la somma residua del 27 1/2 per cento allo Stato. »

Spiega poi la relazione come dopo i primi 50 milioni di aumento di prodotto lordo oltre il prodotto iniziale, il 10 per cento sia per i fondi di riserva e per la Cassa per gli aumenti patrimoniali; il 56 alle Società, il 28 allo Stato; come sugli aumenti oltre i 50 milioni la parte della Società sia ridotta al 50 per cento, ferme le altre cifre e devoluta il 6 per cento alla diminuzione delle tariffe; — e conclude:

« Non si è creduto necessario di stabilire un canone fisso, come minimo da versarsi dall'esercente, perchè nel sistema adottato è interamente superfluo; infatti è da tenersi per fermo che il traffico delle nostre strade ferrate aumenta ogni anno di una quota che si ragguaglia al 3 per cento circa, ed è lungi dall'arrestarsi, quindi si può stare certi che la partecipazione dello Stato ottenuta nel primo anno d'esercizio sarà superata sempre negli anni successivi. »

Il Capitolo seguente parla delle « Modificazioni delle convenzioni vigenti con la Società italiana per le strade ferrate Meridionali » sul quale argomento rimandiamo a quanto ne disse *L'Economista* nel suo ultimo numero.

Importantissima è la parte che riguarda le spese necessarie per mettere le linee dello Stato in assetto normale per il buon servizio. Si tratta di una spesa di 156 milioni per conto dello Stato il quale preleverebbe questa somma dai 250 milioni ricavati dalla vendita del materiale mobile, e 9 milioni per conto della Società delle Meridionali.

« Negli ultimi dieci anni l'aumento del traffico sulle ferrovie italiane e principalmente sulle reti dell'Alta Italia e delle Romane si andò sempre svolgendo in maggior proporzione che non gli impianti per farvi fronte.

« E questa sproporzione si è mantenuta e si è anche fatta più grave nonostante che nel bilancio dei lavori pubblici siano state stanziaste somme rilevantisime per opere e provviste in conto capitale sulle predette reti e specialmente su quella dell'Alta Italia; per la quale dal 1° luglio 1878 a tutto dicembre 1886 furono assegnati quasi 60 milioni di lire da erogarsi nel periodo dal 1° luglio 1878 a tutto dicembre 1886 nei soli lavori, escluse quindi le provviste di materiale mobile e di esercizio. E se con tutto ciò le esigenze del traffico non furono soddisfatte e le condizioni dell'esercizio presentano tuttora delle gravi difficoltà, la cagione sta nel fatto che la rete dell'Alta Italia al tempo del riscatto abbisognava già di ampliamenti e di nuove costruzioni di fabbricati, di aumenti e raddoppiamenti di binari, ecc. per una somma che

la stessa Società calcolava ad una cifra assai maggiore, e le spese che si vennero quindi erogando dopo il riscatto, mentre non saldano neppure le deficienze originarie, lasciano scoperte completamente tutte le esigenze create dallo ulteriore aumento di traffico che non è stato di poco rilievo come si ricava dai dati di confronto che seguono, relativi ai prodotti delle principali stazioni negli anni 1875 e 1882.

PRODOTTI DELL' ANNO		
	1875	1882
Milano centrale e Porta Ticinese	9,652,928. »	12,651,555. »
Genova compreso Brignole e S. Be- nigno	7,448,509. »	8,360,987. »
Torino Porta Nuova e Porta Susa	7,713,000 »	9,122,508. »
Sampierdarena	2,029,395. »	2,234,438. »
Savona	989,881. »	2,493,123. »
Bologna	3,593,726. »	4,778,640. »
Venezia	3,060,745. »	3,598,701. »
Totali	34,488,184. »	43,239,952. »

« Ed è appunto per questo aumento che sulla rete dell' Alta Italia in varie epoche dell'anno si è costretti a sospendere l'accettazione delle merci, ora in una, ora in altra divisione, e nell'autunno, nell'epoca dei maggiori trasporti, anche nella intera rete.

« E mentre per il pubblico questo stato di cose si rivela sempre sotto la forma della deficienza di veicoli, in fatto però la cagione precipua sta nell'ingombro cui vanno soggette parecchie stazioni di maggiore importanza alle quali affluiscono merci in maggior quantità di quanta ne possano rispedire ad altre stazioni senza ritardo o distribuire al commercio locale.

« E quando, come talvolta avviene, l'affluenza della merce continua lo ingombro si propaga per rigurgito alle stazioni circostanti, estendendosi sempre più sino ad arrestare la circolazione.

« Al qual male unico rimedio è la temporanea sospensione dell'accettazione di altri trasporti per quella direzione.

« E quindi più che mai urgente di portare una buona volta rimedio a tanto male, poichè è forza riconoscere che quei reclami non sono infondati e che le nostre strade ferrate non si trovano presentemente in grado di rendere al commercio tutti quei servizi che lo sviluppo economico del paese reclama da esse.

« Le spese contenute nell'allegato B e riassunte nel seguente quadro, tendono appunto a questo scopo.

	Mediterranea Lire	Adriatica Lire	Totale Lire
Nuove stazioni ed ampliamento di quelle esistenti — Fabbricati, binari e congegni fissi	23,371,069	15,388,479	38,759,548
Aggiunta del secondo o terzo binario	17,842,000	9,492,000	27,334,000
Rifacimento binari	6,364,776	11,168,414	17,533,190
Risanamento massicciata	4,441,413	1,989,747	6,381,160
Rinforzo opere metalliche	8,453,050	2,739,358	11,192,408
Nuovi depositi	1,885,000	1,645,000	3,530,000
Officine	5,270,000	2,850,000	8,120,000
Caso Cantoniere	2,137,237	1,662,580	3,799,817
Chiusure	2,341,822	1,387,605	3,729,427
Fili telegrafici	1,306,683	653,317	1,960,000
Saldo opere in corso in conto primo impianto	10,688,000	500,000	11,180,000
TOTALE	L. 84,093,050	49,426,500	133,519,550

« Per quanto possa a primo aspetto sembrare elevata la cifra di 133 milioni e mezzo assegnata alle due reti continentali, pure non è da ritenersi tale se si considera che questa spesa essendo applicabile ad una estensione di ben 8000 chilometri di strade ferrate corrisponde in media a sole lire 15,000 al chilometro.

« Della cifra totale di 133 milioni e mezzo di lire una parte assai ragguardevole (lire 38,759,548 per le due reti) è assorbita dall'ingrandimento delle stazioni tanto in fabbricati, tettoie, magazzini ecc. quanto in binari e congegni fissi.

« E queste aggiunte costituiscono il provvedimento che mira direttamente a superare la difficoltà principale colla quale ora si sta lottando cioè la strettezza degli spazi e la insufficienza degli impianti attuali.

« Ma questo provvedimento riuscirebbe inefficace se non venisse completato coll'aggiunta del secondo binario sulle linee di maggior traffico, o almeno sui tratti di queste linee che avvicinano le stazioni di maggior importanza.

« Era massima generalmente ricevuta che una linea a semplice binario non potesse bastare per un traffico al di là di 35,000 lire al chilometro; noi invece ne contiamo parecchie a semplice binario il cui prodotto varia da 42,000 a 54,000 lire al chilometro.

« Non è quindi a maravigliarsi che all'epoca dei grandi trasporti queste linee diventino impari al lavoro a cui sono chiamate, ed è perciò giustificata la spesa di 27,334,000 lire preventivata all'uopo.

« Oltre ciò l'aumento del traffico e le esigenze dei viaggiatori hanno richiesto un aumento nella potenza delle locomotive, a sopportare il quale riescono meno adatti i vecchi tipi d'armamento. È noto invero come da circa due lustri le Amministrazioni ferroviarie non facciano più acquisto di rotaie in ferro di vecchi modelli, ma provvedano ad una trasformazione delle loro linee, rifacendo a nuovo lunghi tratti con rotaie d'acciaio del tipo Vignole e valendosi per la manutenzione delle linee armate con vecchio tipo del materiale servibile ricavato dai rifacimenti.

« L'armamento di ferro delle linee vecchie di traffico assai importante essendo omai quasi inservibile per l'avvenuto consumo, è indispensabile di accelerare il rifacimento in acciaio per far scomparire un armamento così inadatto al traffico attuale ed avere tutta la rete armata in modo più uniforme ed omogeneo dacchè le stesse nuove linee complementari di tanto minor conto sono fin dalla loro costruzione armate in acciaio.

« Abbiamo accennato all'aumento di peso e di velocità delle locomotive. A ciò doveva naturalmente tener dietro il rinforzo di tutte quelle parti della strada la cui resistenza non era in armonia con tale aumento e segnatamente dei ponti metallici delle linee più antiche, costruiti con coefficienti di resistenza che non corrispondono più al peso delle attuali locomotive.

« A questo fine occorrerà una cifra di ben 7 milioni e mezzo che con l'altra somma di lire 6,381,160 destinata al risanamento e completamento della massicciata, provvedimento che non può essere disgiunto dall'altro, forma un totale di quasi 24 milioni di lire.

« Quanto alle spese di rifacimento in acciaio dei binari in ferro tuttora esistenti, di risanamento del massiccio e di rinforzo delle opere metalliche potrebbe elevarsi il dubbio se esse appartengano veramente al novero delle spese in conto capitale.

« Ma ammesso pure che alcune di queste opere possano vestire un carattere di miglioramento piuttosto che quello di nuovo impianto, il Governo mentre ne riconosce la imprescindibile necessità crede che non convenga di accollarle alla Società di esercizio trattandosi di opere transitorie, destinate a mettere le linee in regolare assetto.

« Procedendo diversamente sarebbe stato necessario di aumentare almeno nei primi anni i corrispettivi delle spese di esercizio per compensare la Società del maggior onere loro addossato e d'altra parte si sarebbero dovute introdurre nei contratti delle disposizioni che valessero a garantire lo stato della esecuzione di questi lavori per parte delle Società esercenti. Tale metodo avrebbe quindi dato luogo a inconvenienti e complicazioni che il Governo ha creduto di evitare,

assumendo a suo carico queste spese insieme a quelle per nuovi impianti.

« L'aumento di traffico richiede poi com'è ben naturale un proporzionato aumento di materiale mobile e conseguentemente nuove officine e nuovi depositi al qual uopo sono stanziati lire 11,656,000.

« Parimenti le linee essendo percorse da maggior numero di treni, la loro sorveglianza deve essere fatta più rigorosa e più completa; d'onde la necessità di migliorare il sistema delle chiusure, sostituendo i muricci agli steconati per meglio difendere le linee dalle invasioni del bestiame brado e quella di completare il numero delle case cantoniere sulle linee che sono chiamate ad un grande servizio, come la linea Marmmana.

« A maggior garanzia della sicurezza della circolazione dei treni, e a soddisfazione di un bisogno che si va sempre più estendendo, quale quello delle comunicazioni telegrafiche, si è stanziata una somma per aumento di fili di quasi 2 milioni di lire.

« Finalmente per provvedere al saldo dei lavori in corso ed alle pendenze da liquidare tanto sulle linee Liguri come sulle Calabresi in difetto di stanziamenti in bilancio, venne iscritta la somma di lire 11,180,000.

« La somma di lire 133,514,550 che il Governo vi propone di stanziare pel completamento e miglioramento delle due reti continentali, è destinata in una maggior misura, alle linee costituenti la rete Mediterranea, perchè appunto sulle medesime si manifesta maggiormente il bisogno delle nuove opere.

« Infatti alcune delle suddette linee come quelle del litorale da Ventimiglia a Roma, erano state costruite nella loro origine per servizi locali e quindi in modo non corrispondente alle esigenze del nuovo servizio cui sono state chiamate dopo la unificazione del Regno ed il trasferimento della Capitale a Roma, fatti questi che avendo elevato le suddette linee alla importanza di grandi arterie nel traffico interno e internazionale ne rendono necessaria ed urgente la completa trasformazione.

« Oltretutto la rete Mediterranea deve servire al grande commercio di Genova pel cui porto si sono fatti e si stanno facendo colossali lavori e si sta costruendo la succursale dei Giovi. Ora è manifesto che lo scopo a cui mirano tutte queste spese non sarebbe raggiunto se le linee che fanno capo a Genova non divenissero capaci di sfogare in breve tutto il maggior traffico che si spera di veder rivolto a quel Porto e se le stazioni interne destinate a riceverlo e quello di biforcazione e di transito per mezzo delle quali sarà avviato al nuovo valico del Gottardo fossero impari alle esigenze del nuovo servizio per ristrettezza di spazi e di impianti e per insufficienza di binari. Ed è a questa sola condizione che le linee che vanno dal mare alle principali stazioni di terra ed all'estero sieno in grado di fare largamente il servizio al quale sono state destinate, che il Porto di Genova potrà vincere la concorrenza dei Porti esteri rivali.

« Concludendo questi cenni intorno ai nuovi lavori per mettere in completo assetto le linee attuali, si osserva che la spesa relativa sarà erogata in un quadriennio, cioè nel più breve termine che è conciliabile colla possibilità di eseguire i relativi lavori sopra linee in esercizio senza incagliare soverchiamente il movimento.

« I lavori proposti risultano da accurati studi fatti per ogni linea e stazione, tenuto conto della loro speciale urgenza e dell'importanza del servizio che i lavori stessi sono destinati a rendere.

« Essi varranno a soddisfare i primi e più sentiti bisogni del traffico, ma siccome questo si andrà progressivamente svolgendo, nasceranno altri bisogni ai quali si provvederà colla Cassa degli aumenti patrimoniali che verrà appunto alimentata dall'aumento del traffico. Intanto le risorse della Cassa stessa potranno nel primo quadriennio durante il quale si prov-

vede colle somme stanziare nello allegato B all'aumento degli impianti lungo le linee e nelle stazioni, essere specialmente rivolte all'aumento del materiale rotabile che fin d'ora si riconosce insufficiente.

La relazione svolge quindi quella parte che concerne le nuove costruzioni. Fatta la storia della legge presentata il 18 maggio 1878 e approvata il 29 luglio 1879 e modificata successivamente colle leggi 26 giugno 1880 e 5 luglio 1882, dimostra che lo scopo del Governo nel mutare la legge 29 luglio 1879 fu quello di sollecitare la costruzione delle nuove linee complementari. Però osserva la relazione che tale intento non fu raggiunto. Perchè

« allorché si inizia la costruzione di una strada, è mestieri disporre l'esecuzione dei lavori per modo da ottenerne il completamento nel più breve tempo possibile. Ora, con 60 milioni all'anno, incominciando contemporaneamente molte linee, riusciva impossibile avere per ciascuna le somme necessarie per condurre i lavori con la dovuta celerità.

« Nè la legge del 5 luglio 1882 offre efficace aiuto.

« Gli appaltatori, che dapprima accorrevano numerosi alle aste facendo ribassi enormi, si presentarono poi in numero scarso e con ribassi insignificanti; e questo avvenne perchè ad un accollatario non può convenire di immobilizzare il capitale per un lungo periodo di tempo, sopra conti non liquidati e con un mite interesse.

« Da ciò derivarono gravi danni allo Stato e per gli svantaggi finanziari, e perchè crescendo la difficoltà di aver accorrenti alle aste, queste vanno deserte, o le costruzioni diventano monopolio di poche imprese.

« Ad una condizione di cose tanto anormale, continua la relazione, era indispensabile porre riparo, e perciò il Governo ha studiato il mezzo di affrettare ed assicurare la costruzione delle nuove linee, aumentando la somma da spendersi annualmente col creare titoli garantiti dallo Stato, ammortizzabili in 90 anni, e riservandosi di affidare alle Società, che dovranno esercitare le linee, la costruzione di queste per conto dello Stato.

« L'affidare le nuove costruzioni alle Società stimiamo disposizione grandemente utile, perchè queste hanno una organizzazione più appropriata a tali imprese, un personale pratico di questa specie di lavori, conoscitore dei bisogni dell'esercizio e quindi in grado di allestire ed eseguire i progetti in modo rispondente ai nuovi e sempre crescenti bisogni del servizio.

« Dovendo poi le Società costruttrici esercitare esse stesse le linee, ciò garantisce che la costruzione sarà lodevolmente condotta, giacchè essendo tutte le spese ordinarie e straordinarie d'esercizio a carico dell'esercente, è interesse di questo di costruire bene e solidamente, per evitare in avvenire maggiori spese per la manutenzione delle strade.

« Secondo le proposte che presenta il Governo la costruzione delle nuove strade, potrà essere affidata alle Società o a rimborso di spese o a cottimo. Da una parte il Governo ha creduto di stipulare con la Società l'obbligo per queste di costruire le strade e compiendo però i lavori in tal misura da raggiungere per le linee continentali e sicule 102 milioni annui; dall'altra si è riservata soltanto la facoltà di assegnare questi lavori alle Società assuntrici e ciò per ragioni di convenienza e di libertà contrattuali facili a comprendersi. Però come sarebbe stato desiderio del Governo di presentare in questa occasione alla Camera anche i contratti per le costruzioni, se non fosse stato di ostacolo la insufficienza dei progetti tecnici per molte linee anche importanti, così è suo fermo intendimento, e lo dichiara anzi una delle parti sostanziali del nuovo ordinamento, quello di affidare la costruzione delle nuove strade alle Società che le devono mante-

nere ed esercitare soddisfacendo così agli obblighi del contratto ed ai legittimi desideri delle popolazioni.

« Proponendovi di affidare le nuove costruzioni alle Società esercenti, sia contro rimborso delle spese, sia a cottimo, il Governo ha avuto presente le speciali condizioni in cui si trova il nostro paese rispetto alla questione ferroviaria. Le norme che per questi due sistemi sono comprese nel capitolato, migliorano a nostro avviso le cautele che già contenevano le convenzioni in altro tempo presentate; la scelta dell'uno o dell'altro sistema dipenderà dall'esatto criterio che di caso in caso il Governo potrà formarsi sulla natura e l'importanza dei lavori.

« L' avere aumentata la somma da spendersi ogni anno nelle nuove costruzioni senza perturbare l'ordine e i diritti stabiliti dalle precedenti leggi, permetterà anzi di condurre a termine sollecitamente le linee già iniziate, e completare tutta la rete in un tempo notevolmente minore di quello fissato dalle leggi precedenti, con sommo vantaggio del paese e con non lieve utile dello Stato. »

Ciò premesso la relazione spiega il meccanismo finanziario per le nuove costruzioni; la opportunità di preferire la emissione di titoli speciali ferroviari in luogo di consolidato, del che pure si è parlato nei numeri passati dell' *Economista*, e che viene dalla relazione riassunto nei seguenti paragrafi:

« In riassunto la creazione del titolo sociale da noi proposto offre i seguenti vantaggi: meno diretta concorrenza alla rendita pubblica; cooperazione delle Società al migliore collocamento dei titoli tenendone alto il prezzo; facoltà allo Stato di regolare le emissioni nel modo più conveniente, e responsabilità da parte delle Società assuntrici; minor gravanza al mercato non svincolando le emissioni dei titoli ai termini perentori delle costruzioni ferroviarie a cui devono provvedere; obbligo alle Società di fare anticipazioni di somme sui propri titoli da emettere; niun dualismo colle obbligazioni che le Società costruttrici emetterebbero sulla cassa per gli aumenti patrimoniali o in qualunque caso; agevolezza alle provincie e ai comuni di raccogliere a miglior patto i capitali occorrenti per il loro contributo; esonerazione per lo Stato dalle complicazioni e dai rischi del servizio dei titoli, che resta a cura delle Società.

« Questi risultamenti insieme raccolti, ci sembra assicurino ai titoli, di cui si tratta, tutti i vantaggi di un titolo di Stato, e quelli altresì di un titolo puramente sociale, senza recare al bilancio oneri maggiori di quelli che sarebbero inerenti alla creazione ed al servizio di un vero e proprio titolo di debito pubblico, anzi con qualche presumibile risparmio di spesa. »

Le parole con le quali si chiude questa lucida e sobria relazione furono riportate nel nostro ultimo numero.

DA NAPOLI

Il sempre crescente favore che l' *Economista* incontra presso il pubblico italiano e straniero mette la Direzione nella necessità non solo di continuare con ogni cura a discutere nel miglior modo le questioni di ordine generale che interessano la economia pubblica, ma di penetrare ancor più addentro in quegli argomenti che si connettono ai principali centri della nazione.

In base a questo concetto avremmo voluto subito organizzare un ordinato sistema di corrispondenza da tutte le principali città italiane, per mezzo delle quali i nostri lettori fossero tenuti al corrente dei principali avvenimenti economici di carattere locale che ivi si agitano. Se non che varie ragioni, tra le quali principalissima la mancanza di spazio, ci costringono a ritardare per ora la attuazione di tale più vasto progetto. In pari tempo però abbiamo creduto opportuno di inaugurare un principio di attuazione della nostra idea, cominciando colla città di Napoli.

Napoli, la più popolosa città d'Italia, poichè nell'ultimo censimento dava poco meno di un mezzo milione di abitanti, capitale, si può dire, di una regione che raccoglie più di un quarto della popolazione di tutto il Regno, centro della vita intellettuale, morale ed economica di quasi un terzo della superficie della penisola, desta sotto tutti gli aspetti troppo interesse perchè non avessimo a cominciare da essa questa serie di corrispondenze per i lettori dell' *Economista*; corrispondenze che mano a mano sviluppandosi renderanno conto del movimento economico di quella città e di quella regione.

Lo speciale nostro collaboratore di sperimentata competenza e dottrina, cui abbiamo affidato questo incarico, comincia il suo compito colla seguente lettera che qui sotto pubblichiamo.

Napoli, 9 Maggio 1884.

Gran parte delle sedute tenute dal Consiglio Comunale nello scorso mese fu impiegata nella trattazione di un importante argomento, voglio dire della rinnovazione del Contratto colla Società del Gas, o più succintamente, come qui dicevasi, della questione del Gas, lungamente dibattuta nei comizi, nelle associazioni, nella stampa.

Con quella potenza oratoria e dialettica che tutti gli ammirano sostenne e vinse la battaglia impegnata dal Prosindaco Comm. Amore. Nè meno valente campione il Conte Giusso gli contendeva il terreno. Dopo una diecina e più di tempestose sedute, in cui la discussione si è fatta sempre più accalorata e stringente, il Consiglio approvava il contratto presentato dalla Giunta Municipale, col quale vengono assicurati incontrastabili vantaggi tanto al Comune che ai privati.

Il contratto stipulato nel 1862 colla Società del Gas e che ha termine col corrente anno, contiene gravissimi difetti, dai quali scaturirono danni di cui si risentono tuttora Municipio e cittadini. Il prezzo del gas era enorme, la potenza illuminatoria scarsa e difettosa; mancava la sorveglianza e la Società ne abusava a suo prò. Il nuovo contratto rimediò efficacemente a questi inconvenienti e quindi il prezzo del gas, che coll'antico contratto si pagava a 27 centesimi per l'illuminazione permanente e a 29 2/5 per quella variabile, vien ribassato pel Municipio a 24 centesimi al m. c. per il primo decennio, a 23 per secondo e a 21 dopo di questo. I privati che lo pagavano prima a 53 cent. al m. c. ed ora a 45, lo pagheranno a 40. Il titolo luminoso che col vecchio contratto era stabilito a 125 col 10 0/7 di tolleranza, sarà dal 1° gennaio 1885 a 105 senza tolleranza e Napoli sarà la prima città che godrà del gas ad un grado così elevato di potenza luminosa. Verranno istituiti tre uffici di sorveglianza e di controllo tecnico perchè dalla Società sieno osservate le condi-

zioni stabilite nel contratto. Inoltre tra gli oneri assunti della Società è compresa l'illuminazione dei villaggi di Napoli, e venne apposta la clausola che si possa obbligare la Società ad impiantare un nuovo sistema d'illuminazione quando dalla scienza sia dimostrata migliore.

Con tutti questi vantaggi ottenuti, il Municipio viene a risparmiare L. 185,000 all'anno.

Nè questa è la sola economia che seppe conseguire il Municipio. Col rimaneggiamento del contratto di casermaggio delle guardie di P. S. e di quello pel servizio d'inaffiammento, ha ottenuto il ribasso del 30 0/0 per la stipulazione del primo contratto; e pel secondo, mentre prima pagaroni L. 4,65 per carro, è stata presentata una offerta accettabile sotto ogni rapporto per cent. 85; il che farebbe risparmiare al Comune L. 50,000, che aggiunte ai risparmi da ottenersi sul contratto del casermaggio e su quello dell'illuminazione pubblica, costituiscono una somma non disprezzabile da impiegarsi nelle più urgenti opere pubbliche di cui ha tanto bisogno la città.

Ed infatti il Municipio ha in mira di dare al più presto effettuazione al progetto di sistemazione delle fognature, lavoro di somma importanza igienica ed economica, di continuare le opere edilizie di ampliamento e arrieggiamento delle vie e rioni più importanti che abbisognano di luce e di spazio, di concretare la questione tuttora pendente della costruzione di un nuovo palazzo municipale, e di altri disegni e progetti utili e d'abbellimento, che sono quasi essi stessi una necessità per questa primissima fra le città italiane. Senonchè per tradurre in atto queste grandiose, ma dispendiose idee, occorre che il bilancio consolidi il pareggio già ottenuto, ed abbia quell'elasticità necessaria per sostenere per anni ed anni l'aggravio delle nuove spese.

È certo che il preventivo del 1885 presenterà migliorate assai le condizioni finanziarie del Comune, e che senza l'imposizione di nuove contribuzioni, si potranno impiegare maggiori somme in opere pubbliche. È ciò che vedremo quando avrò a parlarvi del bilancio.

Intanto procede con febbrile alacrità l'opera gigantesca dell'acquedotto che doveva essere finita pel 1° Gennaio 1885, ma che non avrà compimento prima del Maggio; e di ciò ho in animo d'intrattenervi nella prossima mia, non reputando inutile discorrere di tale opera che per secoli e secoli attesterà ai posteri che siamo figli degli antichi Romani.

All'impegno messo dai preposti all'amministrazione Comunale nel migliorare le condizioni economiche e materiali della città, corrisponde seriamente l'attività e l'intraprendenza dei cittadini, e ne diede prova insperata pei napoletani stessi, da esser quasi una rivelazione, la splendida figura che fanno alcune industrie della città alla esposizione di Torino, specialmente la ceramica, i tessuti artistici, i ferri battuti, i lavori d'incisione e d'intaglio.

È un fatto che molte industrie napoletane, alcune delle quali hanno vita stentata, altre modesta, poche veramente prosperosa, sono quasi sconosciute nel paese stesso e si fanno strada penosamente al di fuori, quantunque pei loro prodotti, come si è visto ora a Torino, meritino lode ed incoraggiamento.

Alla mancanza del potentissimo mezzo che aiuta ed agevola lo smercio dei prodotti, cioè la *réclame*, si vuol provvedere coll'istituzione di una mostra

permanente delle industrie napoletane, e si stanno facendo già studi e progetti per condurre in atto questa vantaggiosissima idea.

Per finire, una notizia non recente, ma che ha interessato questa borsa ed il commercio. Il Banco di Napoli ha stabilito di scontare gli effetti pagabili sulla piazza a soli tre giorni data, a cinque sul continente e a sette sulla Sicilia.

RIVISTA DELLA STAMPA

SULLA QUESTIONE FERROVIARIA

Non sono ancora trascorsi otto giorni dacchè il testo delle convenzioni ferroviarie è stato reso di pubblica ragione, e già gli oppositori che a mala pena possono aver avuto tempo per leggerle, incominciano a far sentire la loro voce, già una vivace polemica si è impegnata intorno alle medesime.

Ha aperto il fuoco, se non andiamo errati, il *Messaggero* di Roma con una serie di articoli dell'onorevole Savini, il quale, dichiarandosi apertamente favorevole al sistema, dell'esercizio governativo qualifica i progettati contratti come una nuova Regia, e come un imprestito su pegno larvato, che per le migliorate condizioni delle nostre finanze non si possono in guisa alcuna ritenere necessarie. E non basta: secondo l'onorevole Savini, anche seguendo il sistema dell'esercizio privato al quale il governo non era per nulla obbligato ad attenersi dal celebre voto del 1876, emesso in circostanze essenzialmente diverse dalle attuali, le convenzioni stipulate segnano un peggioramento di fronte a quelle del 1877, perchè secondo quelle il governo sopra un prodotto lordo calcolato in 150 milioni sarebbe venuto a percepire un canone di 45 milioni, mentre colle convenzioni attuali sopra un prodotto lordo che ascende a 200 milioni lo Stato non ne percepirebbe che 55. Oltre di che, l'onor. Savini non crede neppure che colle convenzioni si ottenga il risultato di affrettare la costruzione delle nuove linee, mentre, secondo lui, lo Stato farebbe meglio pensandoci da sé, e provvedendo direttamente il denaro a ciò occorrente, le potrebbe ottenere a condizioni meno onerose.

Anche il *Bersagliere* nel rendere conto ai suoi lettori, dei punti più salienti delle convenzioni ne trae argomento a censurarle in varie parti. Così per il *Bersagliere*, sarebbe stato più logico e più conveniente il riscattare le reti delle Meridionali, come voleva farlo l'onorevole Baccarini anzichè prenderle in affitto per poi riaffittarle insieme alle linee già riscattate. Così pure, dice il *Bersagliere*, è cosa notevole che mentre le convenzioni del 1871 accordavano allo Stato il 42 per cento del prodotto lordo le nuove convenzioni gli accordino invece il 27 1/2 per 100 (!) soltanto e mentre per le prime le costruzioni erano un obbligo limpido delle Società assuntrici (?) ora invece (così quel periodico con frase della quale non arriviamo ad afferrare il concetto) sono « una specie di derivazione governativa con strane mescole lanze e derivazioni e duplicazioni singolari. »

Lo stesso *Bersagliere* poi in un successivo articolo del 4 corr. (il primo porta la data del 2) accennando alla necessità di studiare maturamente e pacatamente le convenzioni di ogni singola parte e non a *tamburo battente*, come malignamente ne attribuisce l'intenzione al governo, e più dichiarandosi favorevole in astratto al sistema dell'esercizio privato e non mosso in concreto da nessuna antipatia verso i capitalisti coi quali il governo ha contrattato, dice che altro è il concedere le ferrovie all'industria privata, altro il

fare dell'esercizio delle medesime, come le nuove convenzioni le porterebbero, una nuova Regia cointeressata, e certamente assai meno tollerabile di quelle dei tabacchi, che pur si volle togliere di mezzo, perchè non intesa a una produzione puramente voluttuaria ma a un servizio pubblico di capitale importanza.

E il **Movimento** di Genova del 3, dal canto suo, dopo avere al solito spezzata una lancia, contro il sistema dell'esercizio privato, si fa a censurare nelle convenzioni quelle disposizioni che crede più specialmente dannose al commercio genovese. Non piace al **Movimento** che un ribasso delle tariffe divenga obbligatorio soltanto quando il prodotto lordo di ciascuna rete aumenti di ben 50 milioni. Non gli piace neppure per le ragioni già note, che le tariffe speciali per ciascuna rete debbano essere applicate di diritto sulla linea Milano-Chiasso. Non gli piace finalmente che le Società possano colla approvazione del Governo prendere impiegati stranieri, accordare *facilitazioni speciali* per determinati trasporti e sperimentare nuove tariffe locali di ritorno, di transito e di concorrenza o mantenere quelle già in vigore. Esso in simili disposizioni crede vedere aperto l'adito a favori, a protezioni, a disparità di trattamento perniciosissime.

Per contro il **Popolo Romano** nei suoi numeri del 3 e del 5 corrente rispondendo all'on. Savini, ricomincia dall'osservare che il sistema dell'esercizio governativo non potrebbe essere neppure messo in discussione dopo che la Camera elettiva con una maggioranza di ben 367 voti, e la Commissione per l'inchiesta ferroviaria si pronunziarono concordi in favore all'esercizio privato. Dimostrando poi la insussistenza degli argomenti che più specialmente dal punto di vista della difesa dello stato si adducono in contrario, dice che se l'on. Savini esaminasse i resoconti della gestione ferroviaria dal 1876 in poi vedrebbe che l'esercizio governativo ha dato una perdita che varia dagli 8 ai 9 milioni all'anno, per cui se si fossero approvate le convenzioni del 1877 sebbene a conti fatti certo meno vantaggiose allo Stato delle attuali, si sarebbero risparmiati ben 53 milioni, e quello che non importa meno si avrebbe avuto un servizio di gran lunga migliore. Passando poi a parlare della parte delle convenzioni riflettenti le nuove costruzioni il **Popolo Romano** dimostra come l'on. Savini cade in un errore grossolano allorché parla di lanti guadagni delle Società, e di forti perdite dello Stato, perchè le nuove costruzioni e la emissione delle obbligazioni per procacciarsi il denaro a ciò occorrente vengono accolte alle società assuntrici dell'esercizio. Infatti da un lato la provvigione accordata per la emissione delle obbligazioni è fissata nella misura che, avuto riguardo a ciò che si suol praticare in casi simili, è la più bassa possibile. D'altra parte il credere che sulla spesa presunta per le nuove costruzioni le società possono realizzare una economia, e quindi un beneficio, del 15 o del 20 per cento è un assurdo. È vero che sui primi appalti lo stato ha potuto ottenere dei forti ribassi (che, forse ci costeranno chi sa quante liti) ma è stato un fuoco di paglia. In seguito, invero molte e molte aste sono rimaste deserte. Del resto, se la costruzione delle nuove linee fosse un affare così grasso, chi impedirebbe anche oggi di attendervi a quegli stessi capitalisti che debbono assumere l'esercizio delle nostre ferrovie? Il dire poi come l'on. Savini che lo Stato dovrebbe procurarsi tutto in un colpo, con una emissione di rendita, la somma accorrente per le nuove costruzioni, non è, osserva il **Popolo Romano**, dar prova davvero di molta esperienza finanziaria. È invece finanziariamente prudente, l'aver come lo si è fatto colle convenzioni imposto l'obbligo alle Società, di anticipare al governo la somma annualmente assegnata per le nuove costruzioni in 90

milioni, ciò che in qualche annata di crisi o di scarsità di denaro può risparmiare dei grossi sacrifici allo Stato.

E nel difendere le convenzioni si unisce al **Popolo Romano** la **Rassegna**, la quale nel suo numero del 3 corrente osserva giustamente come coloro i quali si fanno a censurare il sistema di appalto adottato colle convenzioni, pur dichiarandosi contrari all'esercizio governativo, dimostrino chiaramente o di non sapere ciò che si vogliano o di essere mossi dall'intento di fare opposizioni ad ogni costo. Infatti quello stesso sistema d'appalto oltre ad essere in sostanza accettato col progetto Baccarini, e designato dai voti della Commissione di inchiesta, è anche l'unico possibile per attuare il principio dell'esercizio privato. Visto che il pensare a vendere o a riconcedere le ferrovie riscattate non era cosa seria; massime non volendo ridarle in mano di capitalisti e di società straniere, dai quali a prezzo di tanti sacrifici abbiamo voluto riscattarli.

In un successivo articolo poi, che porta la data dell'8 corr., lo stesso periodico, facendosi a confrontare le convenzioni stipulate dall'on. Genala col progetto di massima dell'on. Baccarini pone in rilievo la somma utilità delle modificazioni ed aggiunte fatte a quest'ultimo. — Sia con la creazione di uno speciale fondo di riserva per il materiale mobile sia coll'aver portato a 30 anni, termine strettamente necessario a far l'esperienza del nuovo sistema, la durata dei contratti di appalto, sia finalmente coll'aver tolto di mezzo alcune disposizioni che inceppavano l'azione delle società esercenti, come quelle che rimettono la risoluzione di tutte le quistioni fra esse e il governo ad una commissione di 5 arbitri, di cui 3 di nomina governativa, e l'altra per la quale era rilasciata facoltà assoluta al governo quanto al licenziamento degli impiegati ferroviari. — Ma sopra tutto per aver collegato e risolto insieme al problema dell'esercizio quello delle nuove costruzioni che il progetto Baccarini lasciava completamente in disparte.

Anche il **Diritto** del 6 dice che quistione importantissima è quella delle nuove costruzioni per le quali se si dovesse continuare coi sistemi tenuti sin qui si correrebbe gran rischio, o di vedere, a ogni momento interrotti i lavori o di dover procacciarsi annualmente non più 60, ma oltre cento milioni con emissioni di rendita, e di permettere che le Amministrazioni dei comuni e delle provincie già troppo onerate, andassero ad assumere nuovi ed ingentissimi oneri.

Procedendo in un'altro ordine di idee la **Riforma** dell'8 censura il governo per il ritiro del progetto Baccarini la discussione del quale, secondo dice quel periodico, era non solo possibile, senza grande perdita di tempo, ma utile e opportuna come lo aveva esplicitamente riconosciuto il governo stesso presentando delle modificazioni al progetto in parola, e facendo di tutto per affrettarne la discussione. E così l'averlo oggi ritirato per portare invece la discussione sulle convenzioni, è cosa che può a mente della **Riforma** ingenerare qualche brutto sospetto, e che certo non dispone gli animi a giudicare favorevolmente l'opera del ministero.

Ma il **Popolo Romano** s'incarica di rispondere anche alla **Riforma** e incomincia dall'osservare come il ritiro di un progetto già presentato, sia un diritto indiscutibile del potere esecutivo, al punto che nessuno potrebbe contrastargliene l'esercizio anche quando si trattasse di un progetto già approvato da uno dei due rami del parlamento. E venendo poi al caso concreto, dice che siccome quando bene si volesse discutere oggi il progetto Baccarini emendato, non per questo verrebbe meno la necessità di dover poi discutere anche le convenzioni senza di che non si potrebbe arrivare a nulla di concreto, tanto vale il risparmiarsi la prima discussione, che per essere me-

ramente teorica, e di principio si renderebbe nel caso concreto al tutto superflua.

La *Gazzetta di Milano* poi preoccupandosi della necessità di venir presto ad una soluzione definitiva del problema ferroviario, mentre loda il Governo per avere lasciato approvare senza discussione, le proposte fatte dall'on. Baccarini circa al *modus tenendi* nell'esame delle convenzioni, mette in guardia il governo acciocchè per voler essere troppo cavalleresco verso i propri avversari non dia loro troppo buon giuoco nell'intento, dal quale evidentemente sono mossi di impedire che le convenzioni possano essere approvate prima delle vacanze parlamentari, onde poi attribuire al governo stesso la colpa di quel prolungamento dello stato attuale delle cose che ne sarebbe la conseguenza inevitabile.

E nel far voti perchè sulle convenzioni ferroviarie si impegni senza ulteriori indugi una discussione ampia e solenne, si uniscono alla *Gazzetta di Mantova* il *Corriere Italiano* di Firenze, il *Corriere della Sera* di Milano e la *Gazzetta di Bergamo* i quali osservando come le opposizioni di ogni genere e di ogni forma che vengono suscitate ogni qual volta si presenti una proposta concreta per affidare l'esercizio delle ferrovie all'industria privata, siano opera di coloro, che fautori in segreto dell'esercizio governativo non hanno poi il coraggio di dichiararsi apertamente tali, dicono essere ormai tempo di abbandonare questo sistema di dilazioni e di tergiversazioni, per venire una buona volta a dare un'assetto definitivo al nostro regime ferroviario, il quale in qualunque senso sia per riuscire sarà sempre preferibile a quel provvisorio che dura omai da ben otto anni con tanto danno di tutti e di tanti.

Quasi tutti i nostri periodici poi, è appena necessario avvertirlo, contengono ampi riassunti delle convenzioni della relazione colla quale furono presentate alla Camera, e del discorso tenuto dall'on. Genala, in seno alla maggioranza.

Notizie economiche e finanziarie

Situazione delle Banche di emissione italiane ed estere.

(in milioni)

Banca Romana

	10 aprile	20 aprile	differ.
Attivo	Cassa e riserva L. 20,1	19,5	+ 0,6
	Portafoglio..... 24,7	24,7	—
	Anticipazioni.... 0,5	0,5	—
Passivo	Capitale..... 15,0	15,0	—
	Massa di rispetto 3,0	3,0	—
	Circolazione 43,5	44,0	— 0,5
	Altri debiti a vista 0,8	0,8	—

Banca di Francia

	1° maggio	8 maggio	diff.
Attivo	(Incasso metallico Fr. 2,011,2	2,027,9	+ 16,7
	Portafoglio..... 1,057,8	1,016,4	— 41,4
	Anticipazioni..... 311,7	303,0	+ 7
Passivo	Circolazione..... 2,974,9	2,947,1	— 27,8
	Conti correnti..... 537,9	519,2	— 18,7

Banca dei Paesi Bassi

	19 aprile	26 aprile	differ.
Attivo	Incasso metallico Fior. 119,5	121,6	+ 2,1
	Portafoglio..... 48,6	48,6	—
	Anticipazioni..... 43,2	43,2	—
Passivo	Capitale..... 16,0	16,0	—
	Circolazione..... 184,8	186,8	+ 2,0
	Conti correnti..... 7,4	7,2	— 0,2

Banca Austro-Ungerese

	22 aprile	30 aprile.	differ.
Attivo	Incasso metallico Fior. 188,1	188,2	+ 0,1
	Portafoglio..... 125,5	137,5	+ 12,0
	Anticipazioni..... 22,6	24,5	+ 1,9
Passivo	Circolazione..... 349,0	365,2	+ 16,2
	Conti correnti..... 87,3	87,3	—

Banca Imperiale di Germania

	15 aprile	22 aprile	differ.
Attivo	Incasso metallico... St. 29,7	30,4	+ 0,7
	Portafoglio e anticipaz. 18,5	18,5	—
Passivo	Circolazione..... 36,5	36,3	+ 0,2
	Conti correnti..... 9,3	10,4	+ 1,1

Banca nazionale del Belgio

	24 aprile	1 maggio	differenza
Attivo	Incasso metallico Fr. 96,9	99,8	+ 2,9
	Portafoglio..... 285,1	292,5	+ 7,4
	Anticipazioni..... 15,3	15,3	—
Passivo	Circolazione..... 345,9	350,3	+ 4,4
	Conti correnti..... 62,8	66,0	+ 3,2

Banche associate di Nuova York.

	19 aprile	26 aprile	differenza
Attivo	Incasso metallico... St. 12,1	11,6	— 0,5
	Portafoglio e anticipaz. 69,1	68,6	— 0,5
	Circolazione..... 2,0	2,9	—
Passivo	Conti correnti..... 68,1	67,1	— 1,0

Banca d'Inghilterra (30 aprile.)

Aumentarono: la *circolazione* di st. 449,886, e i *conti correnti del Tesoro* di sterline 21,064. Diminuiro: i *conti correnti particolari* di sterline 575,958, il *portafoglio* di sterline 420,988, l'*incasso metallico* di st. 1,828 e la *riserva biglietti* di st. 451,715.

Clearing House. Le operazioni ammontarono nella settimana che terminò col 30 aprile a st. 422,768,000 cioè a dire ster. 28,430,000 più che nella settimana precedente e ster. 8,236,000 meno che nell'ottava corrispondente del 1883.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 10 Maggio 1884.

Terminati i bisogni della liquidazione, e ricomparsa l'abbondanza del denaro momentaneamente assottigliato per ragione dei riporti, il movimento di rialzo riprendeva fino da lunedì nuova e maggiore lena nella maggior parte dei mercati. E questo movimento si mantenne costante per tutta la settimana, e se talvolta fu interrotto, e attraversato da qualche lieve reazione non è da attribuirsi che al desiderio di

realizzare, essendo naturale che fra i tanti operatori che prendono parte alle speculazioni sui fondi pubblici ve ne siano taluni che per consolidare una parte dei profitti ottenuti, vendano oggi ciò che hanno comprato pochi giorni avanti. La rendita italiana fra i valori di stato ebbe maggior preferenza degli altri, essendo stata spinta a prezzi che non aveva finqui mai raggiunto. Varie sono le versioni sullo straordinario favore da essa ottenuto, specialmente sulla borsa di Parigi. Alcune l'attribuiscono alle molte ricompere fatte da una gran Casa Tedesca di speculazione allo scoperto; altre lo fanno risalire ad intelligenze fra il nostro governo e l'alta banca per far salire la nostra rendita oltre a 100 e quindi ridurre l'interesse al 4 per cento; alcune finalmente lo fanno derivare dall'abbondanza del denaro favorito dai grossi banchieri interessati a spingere all'aumento le rendite di Stato, in vista di prossime emissioni. Comunque sia il fatto è che essa fece notevoli progressi, ed è a sperare che l'aumento sia duraturo sembrandoci basato sul basso prezzo del denaro, sul miglioramento economico del paese, e sulle molte ricerche tanto all'interno che all'estero. La situazione monetaria continua a mantenersi prospera in Europa a scapito in parte degli Stati Uniti d'America, i quali inviano tuttora rilevanti somme d'oro in Inghilterra che già cominciano a riversarsi sul continente. A Londra stante le molte offerte di capitali lo sconto fuori banca per le cambiali a 3 mesi scese all'1 1/4 per cento, e per i prestiti a breve scadenza all'1 per cento. Anche sulle altre piazze il denaro fu abbondante e facile. Quanto agli Stati Uniti d'America gli ultimi avvisi telegrafici recano un leggiero aumento nelle disponibilità delle Banche associate, essendo la loro riserva metellica aumentata di 50 mila dollari su quella della settimana precedente.

Ecco adesso il movimento della settimana.

Rendite francesi. — Il 5 0/0 da 107,45 saliva a 107,97 e oggi resta a 107,08 il 3 0/0 da 78,20 a 78,92 il 3 0/0 ammortizzabile da 79,05 a 79,97.

Consolidati inglesi. — Oscillarono fra 101 7/8 e 101 3/4.

Rendita turca. — A Londra invariata a 8 13/16 e a Napoli venne trattata fra 9,15 e 9,25.

Valori egiziani. — L'Egiziano nuovo da 542 cresceva a 534 (ex coupon) e il Canale di Suez da 2112 a 2162 e oggi resta a 2140.

Valori spagnuoli. — La nuova rendita esteriore da 60 11/16 saliva a 61 9/16 e oggi chiude a 61 1/4.

Rendita italiana 5 0/0. — Sulle varie borse italiane da 95,40 in contanti saliva a 97 e da 95,70 per fine mese a 97,30. A Parigi da 95,80 era spinta fino a 96,85, a Londra da 95 a 95 7/8 e a Berlino da 94,90 a 95,75.

Rendita 3 0/0. — Ebbe ricerca attivissima che da 61 la fece salire fino a 64,50.

Prestiti pontificii. — Dettero luogo a varie operazioni con prezzi molto sostenuti. Il Blount da 94 saliva a 95,60, il Rothschild da 97,45 a 98 e il Cattolico 1860-64 nominale a 96.

Valori bancarii. — Approfittarono quasi tutti al movimento di rialzo ottenuto dalle rendite. La Banca Naz. italiana era contrattata fino a 2240; la Banca Nazionale Toscana da 1050 a 1062; la Banca Toscana di credito fra 555 e 540; il Credito mobiliare da 958

a 952; la Banca Generale fra 592 e 593; il Banco di Roma fino a 577; la Banca Romana nominale a 1010; la Banca di Milano fra 498 e 499 e la Banca di Torino da 858 riprendeva fino a 850 circa.

Regia tabacchi. — Le azioni furono ricercate fino verso 595.

Valori ferroviarij. — Sempre attivi e con prezzi assai sostenuti. Le azioni meridionali furono negoziate fra 614 e 620; le romane comuni fra 124 e 125; le romane privilegiate fra 316 e 314; le obbligazioni meridionali fra 294 e 295; le livornesi CD fra 306 e 313,50; le maremmane fra 484 e 486, e le nuove sarde fra 295 o 296.

Credito fondiario. — Roma fu contrattato a 468,50; Milano a 511,50, Napoli a 485, e Cagliari a 458.

Valori municipali. — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze si negoziavano fra 65,50 e 66, l'Unificato napoletano fino verso 91,50 e il prestito di Roma a 447,50.

Valori diversi. — La fondiaria incendi oscillò fra 500 e 510; la fondiaria vita fra 247 e 252 e le immobiliari fra 494 e 495.

Cambj. — Il Francia a vista resta a 99,90 e il Londra a 3 mesi a 25,01.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Dal complesso delle notizie segnalate dai principali mercati esteri, apparisce che il movimento di rialzo tende ad allargarsi quantunque in generale non si creda alla sua durata, essendo questa opinione avvalorata dalle maggiori esportazioni che quest'anno si verificheranno non solo dagli Stati Uniti americani, ma anche dall'Australia e dalle Indie. I grani indiani si offrono, in alcuni dei nostri porti al di sotto delle L. 20 al quintale. Cominciando da Nuova York troviamo che i grani salirono a doll. 1,11 1/2 allo stajo; i granturchi si quotarono a 0,62 e le farine extra state salirono a doll. 3,75 per misura di 88 chilogrammi. A Odessa i grani teneri aumentarono da 4 a 5 cop. al pudo avendo fatto da rubli 0,98 a 1,24 al pudo. A Londra rialzarono i frumenti tanto indigeni che esteri, e a Liverpool rialzò anche il granturco. Nel Belgio e nell'Olanda i frumenti ammontarono di 25 a 50 centesimi al qui tale. A Pest i frumenti con tendenza al rialzo si quotarono da fior. 9,36 a 9,60 e a Vienna con tendenza incerta da fior. 9,53 a 9,80. In Germania la segale aumentò di 50 centesimi. In Francia le offerte essendo state meno abbondanti, i grani aumentarono di 50 centesimi. A Parigi per Maggio i grani si quotarono a fr. 22,80 al quint.; e per Giugno a fr. 23,10. In Italia i grani ebbero prezzi un po' più fermi, i granturchi mantennero il loro stato di depressione, e i risi ebbero tendenza a indebolirsi. Ecco il movimento della settimana. — A Firenze i grani gentili bianchi si contrattarono da Lire 23,75 a 24,50 e i rossi da Lire 22,75 a 23,75. — A Bologna i grani sostenuti sulle Lire 24 e i granturchi sulle Lire 16. — A Ferrara i grani si aggirarono fra le Lire 23,25 e 23,75 e i granturchi fra L. 15 e 15,25. — A Milano il listino segna da L. 22,50 a 25,25 per i grani; di L. 15 a 17,25 per i granturchi; da L. 18 a 19,25 per la segale, e da L. 31 a 39 per il riso nostrale fuori dazio. — A Torino i grani fecero da L. 23,50 a 25,50 al quint.; i granturchi da L. 16 a 18,50, e

il riso bianco da L. 25 a 35,50. — A *Genova* calma e prezzi deboli. I grani teneri esteri da L. 17,50 a 24,50 e i granturchi di Napoli da L. 16,50 a 17. — In *Ancona* i grani delle Marche si contrattarono da L. 23,50 a 24; gli abruzzesi da L. 22,50 a 23,25, e i granturchi da L. 15 a 15,50. — A *Bari* le bianchette fecero da L. 23 a 23,50 e le rossette da L. 22 a 22,50 il tutto al quintale.

Caffè. — L'andamento di questi ultimi giorni è poco dissimile dalle precedenti settimane mantenendosi ovunque la calma con prezzi deboli. — A *Genova* il Bahia vale attualmente da L. 48 a 54 ogni 50 chilogr.; il Giava da Lire 66 a 72; il Moka da L. 125 a 130; il Portorico da L. 92 a 100; il Rio da L. 65 a 84; il Santos da L. 65 a 72 e il S. Domingo da L. 63 a 68. — In *Ancona* si praticarono i medesimi prezzi segnati nelle precedenti rassegne. — A *Trieste* il Santos realizzò da fior. 57 a 62 al quint.; e il Rio da fior. 50 a 62. — A *Marsiglia* il S. Domingo fu venduto a fr. 60 ogni 50 chilogr. e l'Hodelah da fr. 110 a 111. — A *Londra* mercato pesante e in *Amsterdam* il Giava buono ordinario fu quotato a cent. 28 1/2.

Zuccheri. — Proseguono sempre nella loro posizione calma, e le quotazioni diventano sempre più deboli, stante il continuo ribassare dei mercati di produzione e di deposito. — A *Genova* i raffinati della Liguria Lombarda tanto pronti, che per futura consegna si cedono da L. 111 a 113 al quintale al vagone. — In *Ancona* i raffinati nazionali e olandesi realizzarono da L. 118 a 120 al quint. e i raffinati austriaci da L. 121 a 123. — A *Trieste* i pesti austriaci si contrattarono da fior. 24 a 28,25 al quint. — A *Parigi* mercato pesante. I rossi di gr. 88 disponibili si quotarono a fr. 40,25 al quintale al deposito; i raffinati a fr. 102 e i bianchi N. 3 a fr. 45,50. — A *Londra* mercato pesante e in *Amsterdam* il Giava N. 12 fu quotato a fior. 23,50 al quintale.

Oli d'oliva. — In generale sostenuti, specialmente nelle qualità fini, quantunque il movimento degli affari sia alquanto rallentato nella maggior parte dei mercati. — A *Dano Marina* le qualità nuove mangiabili realizzarono da L. 125 a 155 al quintale. — A *Genova* i Riviera ottennero da L. 138 a 160; i Romagna da L. 125 a 135 e i Tunisi mangiabili da L. 95 a 105. — A *Pontedera* si praticò da L. 122,68 a 152,58 all'ettolitro e a *Ponsacco* da L. 130 a 165. — A *Firenze* le qualità acerbe si venderono da L. 89 a 97 per soma di chil. 61,200 e le altre qualità mangiabili da L. 84 a 88 fuori dazio. — A *Bari* i prezzi estremi furono di Lire 105 a 168 e a *Trieste* l'olio Italia uso tavola variò da fior. 77 a 86 il tutto al quintale.

Sete. — Non deve sorprendere, se dopo le numerose vendite avvenute, ed il rialzo dei prezzi di L. 2 in circa al chilogramma e ciò nel breve periodo di alcune settimane sopravvenga qualche attenuazione delle ricerche, giustificata altresì, dall'assenza quasi totale della speculazione. Se tutte le circostanze serie che confortano a bene sperare nell'affermazione del sostegno presente, non esclusa la lusinga di qualche ulteriore miglioramento per il tratto successivo, ciò non toglie, che non si manifesti pure qualche sosta. A *Milano* gli organzini di rango classico, non extra 18/20, titolo legale, ricavarono da L. 64 a 65; prima sorta, da L. 62 a 63, incirca; belli correnti a L. 60,50; 20/24, a L. 59; 22/26, a L. 57,50; buona comune, non apparente, a qualche lira di meno. Le trame, in rare vendite di piazza, con L. 58,50 per 24/28, belle, verdi; buone correnti, a L. 55,50; secondarie, a L. 52, nei titoli 24/38, da mazzami ben composti. Nelle greggie benevise le fine nodate classiche verdi, a L. 55 e 56; L. 53,50, per gialle 9/11 legale, belle nostrane a 60 e 70 aspe; L. 51 per 10/12, a 40 aspe; L. 49 per 10/13. — A *Lione* pure la domanda fu

minore in tutti gli articoli. Fra le vendite fatte abbiamo notato greggie italiane di 1° ord. 9/11 vendute da fr. 59 a 6; organzini strafilati 18/20 di 1° ord. a fr. 66 e trame di 1° ord. 36/40 da fr. 60 a 61.

Canape. — Nell'ultima quindicina la canapa fu a *Bologna* abbondantemente ricercata, e vi si conclusero rilevanti vendite di partite, tutt'altro che distinte, con entro morelli avariati, al prezzo di L. 78,50 cosicché si può dire che nella parte meno fina del raccolto s'è fatto l'aumento d'un paio di lire al quintale. Al classico non si fa il merito, ma i detentori resistono e consta di un grosso produttore che sdegnava un'offerta eccedente le L. 80. Questa attività origina più veramente dalla occorrenza della filanda, ma non vi è affatto estranea la speculazione in vista del buon andamento in campagna pel nuovo raccolto, coi replicati acquazzoni dove il canape ha pure sofferto, riuscirà col taglio al pedale debole e macchiato ed il vecchio prodotto sarebbe sempre in tal caso da preferire. — A *Ferrara* al contrario le vendite furono di poca importanza, e vennero praticate al prezzo di L. 68 a 75 al quintale per merce greggia a seconda della qualità.

Metalli. — Non presentano variazioni d'importanza, le transazioni essendo rimaste limitate al puro consumo. A *Genova* le vendite fatte vennero praticate ai seguenti prezzi: Acciaio di Trieste da L. 58 a 62 al quintale, ferro nazionale Pra da L. 21 a 21,50; detto inglese in verghe da L. 19,25 a 19,75; detto per chiodi da L. 21,50 a 23,50; detto da cerchi da L. 25,50 a 26,50; le lamiere inglesi da L. 28 a 36; il ferro vecchio dolce da L. 6,50 a 8,50; il piombo Pertusola da L. 32,75 a 33,25; il rame da L. 150 a 220; il metallo giallo da L. 150 a 155; lo stagno da L. 240 a 250; lo zinco da L. 55 a 50; la ghisa di Scozia da L. 7,50 a 8; il bronzo da L. 120 a 125 e le bande stagnate per ogni cassa da L. 24 a 32 a seconda della marca. — A *Marsiglia* l'acciaio francese fu venduto a fr. 34 al quint., il ferro di Svezia a fr. 29; il ferro francese a fr. 21; la ghisa di Scozia da fr. 9,50 a 10; il ferro bianco da fr. 27 a 36 e il piombo da fr. 27 a 29.

Carboni minerali. — I prezzi dei carboni continuano fermi e questa fermezza è determinata dall'aumento dei noli e della scarsità dei bastimenti. In Inghilterra anzi in questi giorni doveva aver luogo una riunione di armatori, per vedere, se al fine di diminuire la concorrenza che si fanno fra loro, non fosse il caso di procedere al disarmo di altri bastimenti. A *Genova* quanto prima funzionerà la commissione nominata dal Prefetto per la distribuzione dei vagoni, e ciò tornerà a gran vantaggio del commercio dei carboni. I prezzi praticati furono di L. 27 a 28 per tonnellata per il Newcastle Hasting, di L. 25 a 26 per il Withwood Hartley; di L. 26 a 28 per il Cardiff; di L. 23 a 24 per Scozia; di L. 21 a 22 per Liverpool; da L. 23 per Hebburn; di L. 23,50 per Newpeltton; di L. 41 a 42 per Coke Garesfield; e di L. 35 a 36 per Coke da gas inglese.

Petrolio. — Tendenza incerta a motivo delle oscillazioni segnalate dai mercati americani. A *Genova* calma e prezzi deboli. Il petrolio pronto in barili fu venduto a L. 20,50 al quint. fuori dazio, e le casse a L. 6,20 per cassa. Per consegna nell'ultimo quadrimestre fu quotato con 35 centesimi di più. All'*Havre* gli ultimi prezzi fatti furono di fr. 18,75 al quintale al deposito per Maggio, e di fr. 19 per Giugno — e a *Nuova York* e a *Filadelfia* di cent 8 1/4 a 8 1/2.

Zolfi. — Ebbero un lieve aumento. A *Messina* si praticò da L. 8,68 a 9,80 al quint. sopra Girgenti; da L. 8,97 a 10 sopra Catania e da L. 8,76 a 9,96 sopra Licata. — A *Genova* i greggi si contrattarono a L. 15 e i polverizzati da L. 15 a 19 il tutto al quintale.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima sedente in Firenze — Capitale nominale 200 milioni, versato 190 milioni

Si porta a notizia dei Signori Azionisti che per deliberazione presa nell'adunanza del 24 corrente del Consiglio d'Amministrazione ed a forma dell'Art. 25 degli Statuti Sociali, è convocata pel giorno 29 Maggio prossimo a mezzodi, nella sede della Società in Firenze, Via dei Renai 17 l'Assemblea Generale degli Azionisti col seguente

ORDINE DEL GIORNO:

Relazione del Consiglio di Amministrazione.

Bilancio consuntivo del 1883, preventivo del 1884 e deliberazioni relative.

Approvazione della Convenzione stipulata col Governo per l'assunzione dell'esercizio della rete Adriatica e l'eventuale costruzione di nuove linee, colla rinunzia contemporanea, durante l'esercizio della rete Adriatica, ai patti dell'esercizio delle linee di proprietà della Società, e la definitiva rinunzia all'esercizio delle Calabro-Sicule di proprietà dello Stato.

Provvedimenti finanziari.

Nomina di Consiglieri di Amministrazione.

Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall'Art. 22 degli Statuti, potrà essere fatto dal 12 a tutto 17 Maggio prossimo.

- a FIRENZE alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
- » NAPOLI alla Cassa della Direzione dei Lavori
- » TORINO alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
- » GENOVA alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
- » MILANO presso il Signor Giulio Belinzaghi
- » LIVORNO alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia
- » ROMA alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
- » ANCONA presso la Cassa della Direzione dei Trasporti
- » PARIGI alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale
- » LONDRA presso i Signori Baring Brothers e C.^o

Firenze, li 25 Aprile 1884.

Le modalità per l'esecuzione di detti Depositi furono pubblicate nel Supplemento alla *Gazzetta Ufficiale del Regno*, del 26 corrente N. 181, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.



STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

A V V I S O

VENDITA DI MATERIALI FUORI D'USO

Di conformità ad Avviso esposto al Pubblico nelle principali Stazioni e Città della Rete, si previene che l'Amministrazione dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione, mediante gara, dei materiali fuori d'uso che si trovano depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA e PISTOIA.

Chiunque desideri fare acquisto di una o più partite dei materiali stessi, potrà avere le necessarie informazioni e ritirare gli stampati necessari, rivolgendosi, da oggi a tutto il giorno **16 Maggio p. v.**, ai Capi dei Magazzini suindicati o delle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA, e FIRENZE.

Milano, 27 Aprile 1884.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Firenze, Tipografia dei Fratelli Bencini, Via del Castellaccio 6.