L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XI – Vol. XV | Domenica 16 Marzo 1884 | N. 515

IL PROBLEMA FERROVIARIO

Industria o Servigio

Benchè risoluto a non maneggiare altrimenti la quistione ferroviaria fuorchè dal suo lato meramente pratico, io sento nondimeno il debito di chiedere scusa ai lettori se prendo le mosse da un punto che, a torto o ragione, potrà parere un po' *teoretico*. Non mia è la colpa, nè di alcuno fra i miei confratelli: noi siamo trascinati per forza a ribattere una massima che i nostri avversarii misero avanti con aperta intenzione d'imbavagliarci, e che, ne convengo, ha fatto fortuna in Italia. Ho già accennato che i fautori dello esercizio governativo, quando cercano un fondamento ben saldo al loro sistema, cominciano dal postulato che « le ferrovie non sono il soggetto d'un'industria, ma sì bene di un *servigio* ». Questa parola è passata per tre fasi. Dal servigio in genere si è venuto al servigio *pubblico;* poi a un servigio più speciale, consistente nella repressione de'monopolii; poi, in via di transazione, si è condisceso a riconoscere nelle ferrovie un'indole mista, di servigio ed industria; e sempre allo scopo di dimostrare che lo Stato può, anzi deve, impadronirsi completamente della materia, lasciando a'privati quel tanto di libertà che egli creda bastevole per fare omaggio al carattere semi-economico dell'Azienda ferroviaria. Chi abbia percorso i sette volumi dell'Inchiesta deve avere riconosciuto quanto sia oramai comune, usato e abusato, un tal concetto, e comprenderà il bisogno ch'io sento di occuparmene innanzi tutto.

L'antinomia, che si pretende introdurre fra industria e servigio in genere, mi sembra tanto più malintesa, quanto più si assuma con aria di gravità dottrinale. Nell'ordinario linguaggio degli economisti non ricordo di averla mai incontrata. Distinsero, è vero, modernamente il *prodotto* e il *servigio*, e dirò or ora il perchè; ma ch'io mi sappia, non hanno mai posto in opposizione l'*industria* e il *servigio*. — Dacchè si cominciò a voler fissare un senso preciso alle parole che formano in oggi il vocabolarietto economico, industria fu detta l'abituale occupazione del trasformare la materia, in un dato modo specifico, per condurla da uno stato *greggio* a uno stato *utile;* e siccome il numero delle trasformazioni è per se stesso indefinito, così si cercò di raggrupparle in classi, distinguendo l'industria *agricola, manifattrice, mercantile*, ec., senza per altro (è bene avvertirlo) aver mai serbato un posto ad una industria *serviziale*. E questo significato, si vede, è molto analogo a quello che nel linguaggio comune si dà alle parole *professione, mestiere*, ec. — Servigio poi non fu mai da principio una voce tecnicamente adottata in Economia, era bensì l'equivalente di ciò che si credette poter meglio esprimere col vocabolo *utilità;* è l'effetto benefico che un *bene*, un *prodotto* qualsiasi, sia capace di lasciare nell'uomo il quale ne faccia uso. — In complesso, vi sono tre fasi, distinguibili, sì, mentalmente, ma intimamente collegate fra loro: azione produttiva, o *lavoro;* apparizione di un oggetto utile, o *prodotto;* soddisfazione, *utilità* che all'uomo ridonda dal consumarlo, e questo è il *servigio*. Così: impastare e cuocere la farina costituisce l'*industria* del panattiere; pane è il suo *prodotto;* cessazione della fame è il *servigio* che il panattiere ha preparato e il consumatore ha goduto. Vero fenomeno trino ed uno: i suoi elementi non si possono separare senza distruggere la loro triade, molto meno perciò l'uno può divenire antitesi all'altro. A quella guisa che il teologo non vi parla del *figlio* senza implicarvi la supposizione del *padre*, nè del *paraclito* senza quella del padre e del figlio, così non vi sarà servigio senza prodotto, nè prodotto senza l'industria. Dire che le ferrovie non costituiscono un soggetto industriale, bensì un servigio, è un paralogismo, un dire che non sono nè l'una cosa nè l'altra.

Come ho già accennato, ai nostri tempi la parola è entrata nella lingua economica; ma in un senso molto diverso il quale, in vece di eliminare il paralogismo, lo farebbe spiccare di più. Nacque al tempo di G. B. Say, e fu poi fermamente assunta da Dunoyer, la dualità de' prodotti; fu creduto cioè che alcuni di essi fossero materiali, altri incorporei. Lo esame di siffatta dottrina fu svolto ampiamente in Italia nel 1859, a proposito d'un lavoretto biografico-critico sul Dunoyer. L'autore venne a conchiudere che, rigorosamente parlando, tutti i prodotti si posson dire, a piacere, *materiali* o *immateriali*, secondo il punto di vista da cui si ami considerarli, ma che, se si vuole ad ogni costo introdurvi una differenza, immateriali devono intendersi, non quelli in cui manchi affatto ogni elemento materiale (cosa impossibile), ma quelli ne' quali l'elemento immateriale primeggia sul materiale e lo ecclissa. Ora è appunto in tal senso che la parola servigio figura nei moderni trattati. Esprime una delle due specie di prodotti, che un'industria può esser capace di generare. — Io credo che l'utilità ferroviaria non merita certamente di esser chiamata *immateriale*, perchè la vedo tutta incarnata in oggetti tangibili, carri, macchine, rotaie, fuoco, vapore ecc.; ma si battezzi pure incorporea, la si chiami spirituale, ideale, come

il consiglio del medico, o la difesa dell' avvocato, che giova? sarà sempre il resultato d' un lavoro, resultato cui daremo, in un caso, il nome di prodotto e in un altro quello di servigio, ma figlio sempre d'un atto d'industria, come il neonato è sempre figlio della stessa madre, sia che venga alla luce bello quanto Cupido, o deforme quanto l' aborto più bestiale. Nulla dunque si acquisterebbe adoperando in tal senso la parola servigio: saremmo sempre allo stesso punto; non v' è da sperare che scaturisca da qui la pretesa antinomia tra industria e servigio.

I nostri avversarii se ne sono accorti, e per porsi al coverto si fecero scudo d' un epiteto, soggiungendo che la gestione ferroviaria, a senso loro, non va presa come un servigio qualunque, ma tassativamente un servigio *pubblico*.

Ciò hanno primieramente arguito dal numero dei consumatori: « la strada ferrata, disse un di loro, costituisce un servigio pubblico in quantochè *interessa ogni ordine di cittadini* ». Per me, fu questa una rivelazione che mi colse a sorpresa, giacchè aveva creduto che, nel seno di un consorzio umano, non esiste nè si può concepire industria alcuna, senza accordarle tacitamente codesto carattere di interessare ogni ordine di cittadini. Si può bene considerare un lavoro singolo e tassativo come fatto a solo beneficio di qualcheduno, come quello, ad esempio, di un domestico che ripulisce i vestiti del suo padrone; ma quando si parli di mestiere, professione, industria, si sottintende di necessità che essa è dedicata per sua natura a vantaggio di tutti gli uomini che possano e vogliano giovarsi del suo *servigio*. Allorchè, passeggiando per le vie d' una città, ci occorre di leggere al sommo delle porte: *vendita di latticinii, articoli di moda, canova di vini, pasticcerie francesi*, ecc., non siamo noi persuasi che ciascun uomo, foss' anco straniero al paese, di qualunque ordine e condizione, ha facoltà di entrare in quelle botteghe, a vedere, sceglière, patteggiare, comperare o ricusare? Di regola, tutte le produzioni son fatte all' indirizzo del pubblico, salvochè espressamente si avverta che abbiano una destinazione peculiare, privata. E il pubblico lo sa bene; e quanto esso, lo sanno i produttori d'ogni ordine, giacchè l'ultimo dei lustrini, de' vetturini, de' banditori di giornali, si rassegna s' io dico che della sua merce non ho bisogno, ma mi caricherebbe d' ingiurie se io pretendessi di sostenere che egli non abbia il diritto di offrirmela come io ho quello di domandarla. Se invece delle leggende che ho dette, giungiamo davanti un' entrata in cui sia scritto *Stazione dell'Alta Italia*, o *delle linee Meridionali*, ecc., non si vede come e perchè si debba riconoscervi, non solo la stessa portata d'un invito al pubblico, ma oltracciò un privilegio esclusivo, sopravvenuto a distruggere il carattere innato e comune alle botteghe del pizzicagnolo, del gioielliere, del vinajuolo, del pasticciere. La differenza non può essere scaturita che da un equivoco, da un calcolo in cui l'autore delle parole che ho trascritte abbia sbagliata la base, per non essersi mai fermato un momento a riflettere sulla maniera in cui le relazioni economiche tra produttori e consumatori son congegnate. A vedere la moltitudine de'viandanti che entrano ed escono per le porte della stazione, e i convogli sui quali montano e da'quali scendono di giorno e di notte, l'autore avrà potuto sbadatamente supporre che il pubblico consumatore dell'utilità ferroviaria sia sterminatamente superiore a quello che consuma i prodotti di qualsivoglia altra industria. Oh! questo è un errore che cancellerebbe il titolo di economista, nell'uomo dalle cui labbra sia uscito. In un paese come l'Italia si spacciano dall' industria del panattiere miliardi di pani, nel corso di un anno. Il numero delle persone che li consumano è molto vicino a quello degli abitanti, mentrechè quello de' viaggiatori in ferrovia difficilmente sorpassa le cifre delle migliaia. Tutti gli oggetti di prima necessità, latte, carni, viveri d' ogni specie, acqua potabile, luce notturna, ecc., sono nella medesima condizione. Rammento la lacrimevole descrizione che, anni or sono, un autore inglese faceva, del gran trambusto che nascerebbe fra gli abitanti di Londra, se mai per una o due mattine venissero meno i soli venditori di latte, e il pubblico londrino non più sentisse intuonare all' alba l' immancabile ritornello *milk made, below (latte, figliuole, venite giù!)*. E mi permetto anzi di credere che in quei prodotti medesimi il cui bisogno non sia così intenso, sebbene la privazione non riesca altrettanto penosa, pure il *pubblico* consumatore presenta sempre una cifra abbastanza imponente, da non invidiare quella delle persone che corrono a prender posto ne' treni. Possiamo ritenere per fermo che, se la produzione del servizio ferroviario *interessa ogni ordine* di cittadini, ve ne sono cento e mille altre che presentano un *interesse vitale per ogni singolo cittadino*. L'autore sembra di aver confuso nel suo pensiero l' industria del panificio con la singola produzione del panattiere che gli sta vicino: è questa la base falsa della sua teoria; ma se questa non fu, la sua argomentazione ha il gran difetto di provar troppo, e per ciò nulla prova.

Probabilmente, vista l'inanità di simili sforzi, un altro e distintissimo economista accorse in aiuto del suo collega. In un ordine affatto diverso d'idee, credette aver trovato una ragione più conveniente e dottrinale, insinuando che il carattere pubblico attribuito al servigio ferroviario derivi dal fatto medesimo che esso si eserciti dallo Stato, non dai privati.

Io non gli farò il torto d'insinuare, dal canto mio, essere suo pensiero che un atto muti natura per il nudo riguardo di chi lo esegua. E come mai? Pietro mi vende un libro, Paolo un altro; ricevendoli entrambi, avrò fatto due acquisti, d'una sola e medesima specie, due compre. Se però Pietro vuol pagato il suo libro, e Paolo non esige alcun prezzo, allora sicuramente il primo mi fa una *vendita*, il secondo un *regalo*. Ciò che diversifica l' indole de' due atti non è il nome di Pietro e quello di Paolo, ma il prezzo domandato dal primo e rifiutato dall' altro. Così, dunque, il servigio ferroviario rimane *industria*, tanto se lo rende il privato, quanto se lo rende il Governo; e per divenire, nel secondo caso, un *servizio pubblico* bisogna che il Governo lo faccia a condizioni non industriali. In tal senso, l' idea dell'autore si regge. E veramente, è questo ciò che egli intendeva di esprimere. « L'industria è l'arte di guadagnare »; i privati non amministrano ferrovie se non coll'intento di guadagnare, e perciò non fanno che industria; ma lo Stato si prefigge tutt'altro, vuol fornire al paese i mezzi di comunicazione e trasporto; di sè medesimo non si cura. « Come industria (è stato conchiuso), potrà essere difettosa; ma come pubblico servizio, la nazione ne sarà avvantaggiata ».

Ora, chi scriveva così, non si avvide che, presentando in tal modo la sua tesi, primieramente ingarbugliava ed eludeva il problema.

Difatti, noi domandammo se, governando una rete ferroviaria, si faccia opera industriale, perchè in tal caso ne avremmo dedotto la conseguenza, che essa spetta ai privati e lo Stato diviene un intruso. Allora si rispondeva con un bel no; si affermava cioè essere errore il supporla opera industriale, perchè di propria natura è un pubblico servigio. Ma adesso, come ognun vede, la risposta vien ritrattata o corretta: il governo delle ferrovie (non più si nega) è atto d'industria in sè, ma l'intervento dello Stato basterà a snaturarlo e convertirlo in servizio pubblico, nel quale la sua ingerenza rimane giustificata *a priori*, e l'azione privata sarebbe un controsenso. In sostanza, è come dire: noi la chiameremo servigio, perchè vogliamo che divenga servigio, *sic volo, sic jubeo;* ne è più il caso di discutere che cosa sia in sè stessa, basterà aver decretato ciò che noi vogliamo che sia. Questa maniera di disputare è lesta e decisiva. A Pietroburgo se ne fa uso continuo, e deve arrecarci gran pena il non vederla generalmente adottata: quanta fatica non vi sarebbe a risparmiare nello studio delle matematiche, e quanta speditezza non acquisterebbero le faccende di questo mondo! Ma per mala sorte, la logica umana ha un invincibile ritrosìa ad accettare il *vogliamo*, se prima non siasi convinta che esistano buoni motivi per credere alla possibilità e ragionevolezza di ciò che si vuole. Chiunque abbia avuto da fare con de' bambini, può dire che, se bastasse l'altrui volontà a determinare la nostra condotta, mille volte egli avrebbe dovuto volare a prender la luna, portarla quaggiù, e poi risalire in cielo per ricollocare il nostro prezioso satellite al posto che gli compete nel firmamento.

E tale è in verità la questione che ci propose l'onorevole e mio carissimo amico Boselli (giacchè, non giova dissimularlo, egli è l'A. al quale in questo momento io rispondo). Mi costringe a tentare di convincerlo che egli domanda cosa impossibile affatto. Il Governo, assumendo l'ufficio di prestare alla nazione il servigio ferroviario, non avrà mai modo di mutarne le condizioni industriali, lo lascia tal quale; e allora, dirò io, all'inverso: come servigio sarà pure, se vuolsi, meravigliosamente perfetto; come industria, la nazione se ne troverà mostruosamente rovinata.

Già, se devo dir tutto con la più sincera schiettezza, qui la perfezione starebbe nella assoluta gratuità. Lo Stato, a cui nulla è impedito, dovrebbe a dirittura fornirci il beneficio di comunicazioni e trasporti, senza nulla da noi richiedere. Non è questa, per vero, un' utopia; dacchè Proudhon la propose (1843), diventò un sistema caldamente propugnato ne' bollori politici del 1848, e poi rimase come una costante aspirazione del Socialismo, il quale attende, con viva fede, che in un giorno, non gran fatto remoto, in ogni paese civile, gli uomini correranno liberamente su *pubbliche* rotaie, ciascuno nel suo calessino a vapore, senza il volgare apparato di stazioni, treni, locomotive massiccie, conduttori, cantonieri, bandieruole, trombe e fischi assordanti, e precisamente poi senza que' finestrini scellerati ove il viandante oggidì è costretto a richiedere il suo biglietto d'entrata e pagarlo a tariffa inesorabile. L'ho sognato anch'io, l'ho vagheggiato, questo profondo e filantropico rivolgimento; sono stato in procinto di farmi allestire il mio calessino; e vi penso sempre, e credo già intravvedere che non sarebbe un problema del tutto insolubile il congegnare valigie entro le quali il viaggiatore trasporti seco una provvista di rotaie che mano a mano venissero seminate sulla strada a percorrere e subito ritirate, mediante, s'intende, una discreta quantità di forza motrice rinserrata, ad esempio, in sacchetti magari di gomma, per venirla compartendo pian piano secondo che il bisogno richieda. Ma la meccanica, per quanto possa dirsi che sia il mio debole, non è punto il mio forte. Sperando, adunque, nel genio di qualche Edison dell'avvenire, mi son rassegnato ad attendere, e son persuaso che l'on. Boselli abbia preso lo stesso partito. Non parliamo quindi di assoluta gratuità, parlerò soltanto d'una semplice attenuazione di costo, la quale ha tutta l'aria di potersi ottenere da un'ora all'altra, ed è appunto il concetto che, a quanto pare, formerebbe l'ideale del mio egregio amico. Io comprendo bene il suo ragionamento: le Compagnie lavorano con la mira d'un lucro proprio; sostituiscasi alle Compagnie lo Stato che sdegna di guadagnare; ed avremo lo stesso servigio ad un costo diminuito di tanto, quant'era il guadagno serbato ai banchieri. — È presto detto.

Così si tratta d'una semplice *concorrenza*, d'una gara al ribasso, tra l'industria privata e lo Stato. Ma nella gestione ferroviaria come in tutte le industrie, ogni ribasso, quand'anche sia provocato da cause esterne, mai non si effettua o non dura se non venga da interna virtù, in quanto cioè il costo di produzione (o riproduzione che voglia dirsi) si scemi. Vogliamo noi che il biglietto ferroviario ci si venda a minor prezzo? Il metodo più sicuro, ed unico, per raggiungere un fine così lodevole sta nel rendere men costoso il servigio. Vediamo adunque, che cosa può farsi perchè l'utilità ferroviaria si ottenga a miglior patto, e vediamolo principalmente in senso comparativo: ciò che possa fare lo Stato, che i privati non possano. Non è questo forse il vero nodo della questione?

Per rispondere adequatamente ad un tal quesito occorrerebbe, ognun lo indovina, un'accurata esplorazione in quel laberinto di numeri che si ammonticchiano, si urtano, s'incrociano, si fondono, e si disgregano, nel resoconto d'una amministrazione così vasta insieme e minuta. Non è da disperare che un giorno o l'altro si tenti di farla. Per adesso, dobbiamo aiutarci alla meglio. — La gestione ferroviaria tien sempre i suoi conti, superiori senza alcun dubbio a quelli di tante altre aziende *pubbliche*, quantunque un po' aggrovigliati anch'essi, ma non tanto da impedire che vi si legga e capisca, onde riordinarli secondo un sistema semplice e razionale abbastanza. Contempliamoli nel loro scheletro; e prendiamo la cosa dall'aspetto più generale, prescindendo dalle complicazioni accidentali, e soprattutto dalla considerazione de' diversi modi di accordare all'unisono, proprietario, esercente, appaltatore, imprenditore, Compagnia, Stato ecc. Noi dobbiam figurarci che l'Azienda sia ente unico, il quale abbia costruito la rete, ed ora la ponga in moto, e tutto faccia con iscopo di lucro proprio.

Imaginiamola dunque proprietaria d'una rete composta da linee armate di tutto punto, nella quale si sieno ingojati (dico numeri puramente ipotetici) 590 milioni di lire. A questo capitale *fisso*, si accompagnano 200 milioni di *circolante: scorte* e *danaro*

contanti. Al primo anno dell'impresa trascorso, la Compagnia avrà subìto una serie di *passività*, che si possono coordinare nei tre capi che seguono.

1.° Le spese di puro *esercizio*, attinte nel fondo del capitale circolante, in merci e danaro, prontamente liquidabili nel tempo stesso che si consumino, e che nel caso ideato, ascenderanno supponsi a 53 milioni.

2.° Alcuni deterioramenti incompiuti o ancora occulti, avvenuti nel capitale fisso, che saranno liquidati più tardi, in parecchi esercizii consecutivi. L'Azienda, sentendo il bisogno di premunirsi, assegna un tanto, a carico della prima annata. Per un calcolo prudenziale, lo stanzia, ad esempio, in 12 milioni, salvo rettificazioni future; e così dà principio alla costituzione del *suo fondo di riserva*, che, indispensabile com'è certamente, può, se si vuole, considerarsi qual compimento dell'esercizio, portando quest'ultimo da 53 a 65 milioni.

3.° Vengono poscia i riguardi da usare verso del Capitale, a cui un *interesse* è certamente dovuto. Sarà più, sarà meno, qui non importa. Mettiamolo al 5 per cento. Ascenderanno a 29 milioni e mezzo per la parte fissa, a 10 per la parte circolante; 39 e mezzo in complesso.

Le spese vive del primo anno, risultano dunque in milioni 104 1|2.

L' Azienda dovrà compensarsene. Da qual fondo? Dalle sue entrate dell' anno, dagli incassi che il prestato servizio le avrà fruttati, e che si chiamano *prodotto-lordo*. Fingiamolo inferiore a 104 e mezzo; l' impresa avrà sofferto una *perdita* eguale alla differenza. Non avrà nè lucro nè scapito, se le due somme risultano eguali. Ma qualora le entrate si trovino superiori alle spese, il sovrappiù costituisce un *guadagno* che forma il puro e definitivo *prodotto-netto*, o *Dividendo*.

Cosicchè, il resoconto, del primo anno, ridotto alla sua minima espressione, sarà:

Attività,	a) *prodotto-lordo*. . .	milioni 110	
Passività,	b) meno, la viva spesa di *Esercizio* in	milioni 53	104 1/2
	c) meno ancora, la quota di *Riserva*.	12	
	d) meno in fine, gl'*Interessi* del capitale . . .	39 1/2	
Residuo,	e) prodotto-netto o *Dividendo*. .		5 1/2

Tale è l'ossatura a cui necessariamente si riduce il resoconto di qualunque esercizio, per ogni anno, per qualunque altra unità di tempo che si ami prescegliere. Non occorre ripetere che cifre e loro rapporti reciproci, qui non son punto reali e immutabili. Si può solamente ritenere in digrosso che, per quanto colossali appaiano il lordo e le spese, il Dividendo è sempre una somma relativamente sparuta, non di raro manca del tutto, e talvolta in vece si muta in deficienza. Ciò che mi preme è il notare che, fra i cinque capi enumerati qui sopra, il *guadagno* a cui si vuol dare la caccia, riducesi al *Dividendo*. Esso è, fra di tanto, in intima dipendenza dal prodotto-lordo, e dallo ammontare della spesa viva. Perchè si ingrossi, bisogna supporre o l' aumento del capo *a*, o il decremento de' capi *b, c, d*. Per indeclinabile conseguenza, mettendo fuori di scena il prodotto-lordo, come elemento aleatorio affatto, su cui la volontà dell' Azienda poco o nulla comanda, non dobbiamo riprometterci una attenuazione di *costo* fuorchè nel caso che si riesca, o a scemare le spese, o a sopprimere il Dividendo. È forse lo Stato chi possa prometterla? ecco il perno su cui si aggira la controversia.

Vedesi certamente un capitolo su cui non avvi luogo a risparmiare, ed è quello della riserva. La sua quota annuale si può innalzare o abbassare, dividere in classi o considerare in complesso; si può accelerarne o ritardarne l' addizione e l' impiego; ma reciderla affatto è tanto impossibile, quanto è indispensabile che il materiale su cui si lavora, muovendosi, o anche per la sola azione dell' aria, vada soggetto ad attriti e decomposizioni, si avvicini più o meno celeramente a morire. Sciaurato l' amministratore che non vi abbadi! Non provvedere ai ristauri occorrenti è fare un vuoto nel capitale. L'industria privata se ne preoccupa vivamente, quando anche siasi negletto di farne una legge espressa nelle concessioni accordatele; ma il Governo, libero al certo di trascurarlo, può addormentarsi: sarebbe forse il suo sonno la prima attenuazione di costo, vagheggiata dall' egregio Boselli? Io nol suppongo; ed egli sa bene che la nostra rete dell' Alta Italia, ne' pochi ultimi anni di esercizio governativo, ci tramandò la passività d' un bel centinaio di milioni, solo perchè non ben provveduta d' una riserva, che avesse potuto affrontare le deteriorazioni sofferte nel materiale di cui si disponeva in principio.

Certamente, la spesa viva dell' *esercizio* è un altro capitolo che di sua natura si presterebbe a correzioni e risparmi. Ma io non voglio ripetere nè le riflessioni nè le esperienze che, in Italia e fuori, si sono a sazietà accumulate e narrate in prova della nessuna attitudine dello Stato, a correggere e risparmiare nelle aziende da lui dirette. Mi permetterò piuttosto di ritorcere contro l' assunto dell' onor. Boselli la argomentazione medesima sulla quale egli lo appoggia. In proposito di risparmii l' incapacità dello Stato non è tanto sua colpa, quanto naturale necessità. Lo Stato è prodigo e spensierato appunto perchè è lo Stato, cioè dire, perchè lo spirito di economia non si comprende nè si può supporre in chi non operi sotto l' impulso del proprio interesse. Carbone, ferro, carri, macchine, ecc., tutto ciò che il servigio ferroviario abbisogna di consumare, saranno fatalmente oggetti comperati a prezzi più cari e con più negligenza adoprati, quando si procaccino e si maneggino da chi non lavora *per guadagnare*: il produttore privato risparmia il foglio di carta ed il filo di spago, che sono un lucro per lui, dove l' amministratore del pubblico patrimonio si fa un dovere di sciupare la risma e l'intera matassa. Cosicchè lo stesso motivo per cui l' onor. Boselli avrebbe amato di incamerare nelle mani del Governo il servigio ferroviario, diviene uno de' più gagliardi motivi per cui non ci dee convenire di strapparlo ai privati. E anche qui a dir vero, mi sorprende la maniera in cui mi si scambiano a vista i termini della quistione. Io non ho mai udito che alcuno abbia osato di sostenere la superiorità dello Stato in fatto di diligenza economica; ho potuto bensì riconoscere a quali sforzi sofistici siasi avuto ricorso per adonestare l'incapacità e trascuraggine che tante volte gli vennero imputate, e ciò a fin di conchiudere che, a causa disperata, i governanti sono uomini pari agli industriali, atti ad apprendere da questi ultimi ed imitarli.

E fin qua, nulla ho da ridire. Si è tanto encomiato il fare del compianto Bona; e chi ne dubita mai? ma s' ignora o si è voluto dimenticare che egli stesso, per primo, dichiarava a chiunque nol volesse nè pur sapere, come, facendo il bene che fece, intendesse di avere agito, non da pubblico ufficiale, ma alla maniera dell'assennato e rigido industrioso privato. Quindi, sarebbe già molto se io mi arrendessi a concedere che le abitudini del buon produttore si trovino, fra Stato e Compagnie, livellate ad una sola e medesima stregua; ma sperare da noi qualcosa di più, ma presentarci lo Stato come tipo normale del gestore economo, avveduto, sollecito, ciò mi sembra un pretendere che noi potessimo ingoiare alla cieca, qual postulato inconcusso, un palpabile assurdo.

Consimili riflessioni, sotto forma diversa, son da fare, nel campo del puro esercizio, riguardo a un punto che non so se si trovi compreso nel pensiero del nostro autore, come lo è senza dubbio in quello della gente che nacque soltanto per brontolare. Si riguarda spesso come un risparmio possibile quella parte di retribuzione che le Compagnie attribuiscono a' loro consocii per compensarli dell'opera personale che prestano, distinta e divisa dalla semplice qualità di partecipanti all'impresa. Io non discuto se sia ragionevole il pretendere, oltre al rischio della loro quota di Capitale, il sacrificio del loro tempo e delle loro forze; non m' importa discuterlo. Vorrei domandare soltanto al mio on. amico se, col suo sano criterio, saprebbe egli affermare che l' amministrazione suprema delle ferrovie nulla ci costi quando passa in mano al Governo; se a lui parrebbe che divenga gratuita, sol perchè, in vece di essere confidata a qualche *Consiglio di amministrazione*, o *Comitato direttivo*, o *Ingegnere capo* ec., proceda per ordini e sottordini d'un ministro, d'un *personale centrale*, di *Commissarii* e *sorvegliatori* governativi, e sempre sottoposta ai pareri di un *Genio civile*. Eh via! siamo franchi; consultiamo i nostri *Bilanci*, in ciò che dicono e nella parte che tacciono, confrontiamoli a' resoconti delle Compagnie, e vedremo a colpo d' occhio che l' opera direttiva, in mano a' privati, rappresenta una debole frazione di ciò che, a parità di lavoro, ci costi in mano a' Governi: l'industria, che ha per obbiettivo il *guadagno*, si fa pagare un milione a stento, dove otto o dieci non bastano per soddisfare le avidità del *servizio pubblico*, che pur ci si presta a mero titolo filantropico.

Ed ora passiamo al capitolo degli Interessi. — Il contarello da me abbozzato qui sopra li farebbe ascendere a quasi un terzo del prodotto lordo. Non converrebbe risparmiare una somma di tanta importanza? Certo, essa è cosa che nel vangelo del socialismo trovasi bella e spacciata. Se non che, capitale gratuito, ed immortalità de' mortali — la furba frenesia di Proudhon goffamente scimiottata oggidì da professori tedeschi, e il sogno dorato di Condorcet — sono le due grandi aspirazioni dell'èra nostra, a causa delle quali l'umanità, quand' anche rinsavisse in tutto il resto, avrebbe sempre bisogno di lasciare in piedi la salutare istituzione de' manicomii. Ad ogni modo, io mi dichiaro partigiano di Condorcet e risoluto incredulo del Capitale gratuito. Un elisir contro la morte, lo accetterei volentieri per me, e lo credo innocuo alla nostra razza, perchè gioverebbe a far chiudere i cimiteri co' loro monumenti bugiardi, ma il mondo umano, poco su poco giù, resterebbe qual'è, meno il bisogno di procreare. All' incontro, l'abolizione dell' Interesse mi parrebbe una guerra selvaggia ed insulsa contro il genere umano, perchè non è d' uopo provare che, senza Interesse, il Capitale è costretto a sparire, e dove non sia Capitale non vi può essere nè lavoro nè vita. In sostanza, se mai una Scuola qualunque pensasse di far dipendere dalla soppressione dell' Interesse il basso prezzo del servigio ferroviario, l'unico beneficio a sperarne sarebbe, mi sembra, il poter seppellire la presente contestazione, in quanto che allora non vi sarebbe bisogno di esaminare più oltre se le comunicazioni per ferrovia debbano affidarsi a' privati o allo Stato, essendo certo che già la mancanza d'un capitale retribuito le avrebbe ammazzate d'un tratto e in perpetuo.

Non resta dunque che spigolare e lesinare sul campo de' Dividendi, campo arido e misero, ognun lo vede. Cinque milioni e mezzo, compartiti su 790 milioni di primo impianto, sono una matta spilorceria da farci arrossire: non arrivano a strappare 7 millesimi di lira a' banchieri *usurai*, sopra ogni milione di Capitale; e quanto al Pubblico viaggiante, il suo profitto si risolverebbe nel risparmio di un soldo, sopra ognuno de' 110 milioni che paga in prezzo di biglietti e bollette! *Risum teneatis?*

Ma qui pervenuto, soffra il mio egregio amico che, rivedendo il conticino, io mi avveda d' una grossa dimenticanza commessa, e lo preghi di consentire che si corregga. — Ho erroneamente supposto che il conto dell'Azienda si possa trasportare tal quale, dalla ipotesi di capitalisti privati, in quella dello Stato. Non avea riflettuto che, indipendentemente da ogni differenza possibile a scoprirsi nelle spese di esercizio, lo Stato deve trovarsi in una condizione d' impianto assai diversa da quella che forma il punto di partenza dell'esercizio privato. Se questo potè cominciare con una rete che rappresentava un Capitale di 790 milioni, soggetto a 39 milioni d' interessi, non è egli vero che la cifra dell' Interesse dovrà trovarsi gonfiata sino a 50, 60 ec. milioni per anno, a misura che il Capitale di prima istallazione si accresca? E se mai vi fosse necessità di supporre che il primo impianto, (fermatosi a 790, perchè apparecchiato da privati) sarebbe giunto a 1000, o 1200 (qualora la medesima rete si fosse costruita a cura del gestore supremo, ed a titolo di servigio pubblico), non è egli vero che il resoconto finirebbe di presentare un dividendo di 5 milioni e mezzo, per presentarci invece una perdita secca di 44 o 54 milioni per anno? Questo scrupolo, questo dubbio, non è forse fondato su ciò che la ragione e l'esperienza oramai insegnarono e convertirono in certezza costante, generale ed ineluttabile?

La ragione ci dice che lo Stato non può essere un buon costruttore; l'esperienza risponde che dappertutto e sempre fu pessimo. Chi è chiamato a custodire l'ordine pubblico e le libertà, a compartire giustizia, a difendere dalle aggressioni straniere i suoi concittadini, a ideare, formolare, e far trionfare le buone leggi, come mai si vuole che abbia *ipso facto* acquistato il sapere, il tatto, il criterio, del privato speculatore, insieme al talento dell'ingegnere? Non par qui di vedere un invalido storpio ed accasciato che pretenda farsi arruolare nel Corpo dei bersaglieri? I propugnatori dell'esercizio governativo assumono una responsabilità sterminata: per amore d'un bisticcio di frasi, per il capriccio di

chiamare servigio ciò che è pretta industria, per voler sostenere l' esistenza d' uno Stato ideale a parte della nazione reale, creano un mondo di spostati, e sciupano a pura perdita la ricchezza del paese. Lo Stato, come esercente, non ispira fiducia; ma qual costruttore, diviene un vero flagello. Non è questo un mio concetto speculativo, e molto meno una mia invenzione: le ferrovie hanno già una storia sovraccarica di fatti eloquenti; non si può, senza colpa, nasconderla od ignorarla.

La ragione ci porta a indovinare che lo Stato non può che riuscire o intemperante nel costruire, o privo d' ogni senso di opportunità, o disavveduto ne' suoi calcoli preventivi, o soggiogato da una arrogante politica a cui deve piegarsi; e l' esperienza risponde: pur troppo è così, e narra cose incredibili. Vi accenna ponti, viadotti, trafori, linee ordinarie, dirette, e direttissime, che l'Arte avea condannato, e le politiche necessità comandarono. Vi mostra il lusso anacronico ed insensato delle Stazioni erette sotto il regime governativo, lo confronta con la giusta parsimonia de' gestori privati; e vi narra l' azzeccata risposta d' un Direttore inglese quando il Franqueville, estatico a contemplare la modesta armonia del servigio a *Charing Cross*, domandava da dove mai derivasse tanto buon senso: « ve lo dirò in due parole (rispose l'inglese), noi qui esercitiamo un'industria, mentre voi sul Continente non fate che funzioni sovrane e politiche ». L' esperienza vi mette a paragone la strada ferrata governativa, sempre identica al suo tipo prestabilito, con la grande varietà e mutabilità delle ferrovie americane, ove i pendii, le curve, le celerità, ogni cosa si proporziona al bisogno dei luoghi e dei tempi, sotto la fiaccola di quel privato interesse proprio, a cui lo Stato ha il vantaggio di non dovere abbadare. L' esperienza raccoglie delle cifre ancora più preziose. Vede, da un lato, lavori mirabilmente eseguiti, e così lestamente, da essersi terminati 18 mesi prima della scadenza, e con una spesa *inferiore* alla previsione; s' informa, e le dicono: non li ha fatti lo Stato. Da un' altra parte, getta uno sguardo sui varii paesi, e trova le enormi deviazioni che tutti conoscono in oggi, nel passare da' preventivi ai consuntivi. Lo Stato belgico dovea costruire delle linee preventivate per 55 1|2 milioni, e non furono terminate se non quando vi si ebbe versato 126 milioni. Lo Stato prussiano, in sei linee, da 75 milioni ebbe ad erogarne 123. Lo Stato sassone, da 6 milioni andò a 22; l' austriaco da 13 a 25; in Francia rimase proverbiale la piccola linea Parigi-S. Germain, che da 4 milioni ebbe l' onore di saltare a 16. Del rimanente la triplicazione del preventivo è passata oramai in costume quando si costruisca col danaro del pubblico. Ciò evidentemente rivela che tutte le incapacità dello Stato si traducon da sè in erogazioni soverchie, in ricchezza sparita. Come dunque si può concepire che una perdita diventi un guadagno, poichè un guadagno è ciò che noi cerchiamo per convertirlo a vantaggio del pubblico, in ribasso delle tariffe?

Io non so in che modo l' on. Boselli se ne renda conto, ma conosco in che modo il volgo l'intenda. Il Governo può spendere quanto gli piaccia. Non pagando interessi, il bilancio della gestione annuale ne risentirà un gran vantaggio: comunque speso, il capitale darà un qualunque aumento di prodotto lordo il quale, non essendo contrappesato dal rispettivo interesse, va necessariamente ad impinguare il netto. Quindi una possibilità di porre a disposizione del pubblico il sovrappiù, ribassando il prezzo del servigio ferroviario.

Illusione vecchia, ad un tempo, e fatale. Non mi dilungherò a smentirla, perchè poche parole bastano a rivelare il tarlo che la corrode. Senza nè anco arrestarci ad esaminare se sia esatto il distinguere la nazione dai consumatori del servigio ferroviario, accettiamoli pure come due enti diversi. L'operazione si fa tra Stato, Nazione e Consumatori, e si riduce a'seguenti termini. Lo Stato parla dapprima alla Nazione, imponendole di versare nelle casse del Tesoro, sotto nome d'imposta, la somma che egli si propone di convertire in costruzioni ferroviarie, e dichiarando apertamente che non intende restituirla. Poi si volge a' consumatori e dice loro: voi, come *contribuenti*, nulla avete a pretendere, perchè le tasse non si rimborsano; ma voglio usarvi un particolare riguardo poichè mi fate l' onore di viaggiare sulla mia strada: voi avrete i vostri biglietti di transito a un prezzo minore del solito; la differenza, passi pure come interesse sul capitale che vi ha strappato il Tesoro. Stringiamo il conto: 100 milioni strappati con la mano destra, i quali dopo 12 mesi varrebbero 105; con la sinistra si pagano due o tre milioni sotto forma di ribassate tariffe. Ma, e i 100 milioni de' contribuenti dove andarono mai?

Son piombati in quella immensa voragine, dove è sempre spalancata la bocca di entrata, senza alcun buco di uscita; nell' abisso delle spese sterili, dove dormono il sonno dell'eternità i valori con cui furono fabbricati colossei, piramidi egiziane, colossi di Rodi, giardini di Babilonia.... tutte le meraviglie del mondo, tutti i giocattoli de' grandi popoli. È questa la matrice su cui l'on. Boselli vorrebbe gettate le ferrovie? Ah! se l' intende così, egli ha piena ragione di distinguere tra *industria* e *servigio*: si facciano pure giocattoli per sollazzo di chi *tutto vede e pur ci crede*, e se ne affidi la cura allo Stato: questo è la sua partita e il suo còmpito, che io non gli invidio. Ma se si pretendono quelle tali « *arterie*, *vene*, *nervi* o *tendini* (non so più quale sia l' ultima metafora in voga) per cui circola e si spande il sangue della civiltà ». rivolgetevi alla *libera* industria, essa sola può darli, lasciate in pace lo Stato.

Libera avete detto? qualcuno risponderà; ma qui si tratta di *Monopolio; écrasons l' infame.* D' accordo, io ripiglio; avrete in me un insaziabile nemico di monopolii *dovunque si trovino;* fra pochi giorni mi prefiggo di dire al lettore in qual modo si schiacci quello delle ferrovie.

F. F.

GLI SBOCCHI DEL GOTTARDO

Mentre pareva che la soluzione del problema ferroviario quale era applicata dall'on. Genala non incontrasse alcuna temibile opposizione, ad un tratto scoppiò una vivace agitazione che, trovando il suo centro in Venezia, rapidamente si allargò così da abbracciare prima tutto il Veneto, poi tutto il versante Adriatico. Già alcuni mesi or sono qualche giornale di Milano aveva manifestata sorpresa che il Governo fosse disposto ad assegnare tanto la Nova-

ra-Pino che la Milano-Chiasso (i due sbocchi del Gottardo) alla rete Mediterranea, ed aveva affermato che questa distribuzione delle due linee avrebbe recato danno al commercio milanese. Ma pareva che questo germe di opposizione, sorto nella capitale lombarda, non avesse trovato terreno propizio a crescere, inquantochè tutto si limitò a qualche articolo di giornale. Ma improvvisamente anche Venezia parve avvertire che tale assegnazione delle due linee poteva tornarle dannosa; e sollecitamente resosi gigante tale timore, la stampa e le rappresentanze cittadine con articoli e petizioni chiesero esplicitamente al Governo che venisse attribuita la Milano-Chiasso alla rete Adriatica; e siccome il Governo non avrebbe date soddisfacenti risposte, anzi manifestò la intenzione di mantenersi fermo nella presa deliberazione e solo promise che le convenzioni conterrebbero provvedimenti tali da assicurare il commercio del versante orientale contro qualsiasi eventuale imbarazzo che potesse derivare dall'esercizio di ambedue le predette linee dato alla rete Mediterranea, — le rappresentanze di Venezia non contente di tali promesse, credettero di dover mantenere la loro domanda e, per conseguirne la accettazione, stimarono opportuno estendere la agitazione chiamando ad una adunanza, che fu tenuta domenica scorsa, le rappresentanze diverse di tutto il Veneto e del rimanente versante Adriatico.

Abbiamo attentamente seguito tutto questo movimento, tenemmo conto delle ragioni, che nelle petizioni, nelle relazioni, nei discorsi, negli articoli, negli ordini del giorno, vennero poste innanzi, e ci siamo formati intorno a questa questione un concetto che non esitiamo di esporre colla usata franchezza.

Pare a noi che la precipitazione colla quale dall'inesplicabile silenzio di molti anni si passò alla vivace esposizione di danni temuti, e la maniera un poco troppo esagerata colla quale si denominò e si espose la questione, abbiano impedito ai più di esaminare bene tutti gli elementi dei quali essa si compone e di tenerne conto quanto era ed è conveniente; così che forse non tutti hanno chiaramente distinto ciò che poteva essere i teresse della *Società* a cui sarà affidato l'esercizio della rete Adriatica, dall'interesse del commercio che il *versante* Adriatico può avere da e per il Gottardo. Non osserveremo qui, per non perdere il tempo in considerazioni oziose, che la attribuzione della linea Milano-Chiasso alla rete Mediterranea era già contemplata, nelle convenzioni Depretis 1877, dove erano fatte stazioni comuni Lecco, Calolzio, Milano, Pavia, Piacenza e quindi la Milano-Chiasso, ad occidente di queste stazioni, era data alla Mediterranea; — che la Commissione d'inchiesta, la quale presentò il suo lavoro il 31 marzo 1881, parlava di tale assegnazione in modo esplicitamente favorevole come rilevasi dagli atti a pagina 1490 e seguenti del Volume III parte seconda; — che la attribuzione della Milano-Chiasso alla rete Mediterranea è stata pure ufficialmente pubblicata negli atti della Camera dei deputati il 18 gennaio 1883, quando l'on. Baccarini allora Ministro presentò il suo progetto di legge; che da allora sino al gennaio 1884, cioè durante sette anni, nè Venezia, nè il Veneto, nè il versante Adriatico hanno dato il più piccolo segno di vedere in questo fatto la loro rovina ed anche solo il loro danno commerciale; — che questo lungo silenzio autorizzava l'on. Genala a ritenere, quando intraprese le trattative per la stipulazione delle convenzioni di esercizio, che nessuna opposizione potesse venirgli mossa da questa distribuzione delle due linee da tanto tempo nota. Queste considerazioni, se giustificano completamente il Ministro della sua deliberazione, e sino ad un certo punto spiegano anche la sua resistenza ad una domanda, fatta *pendenti le trattative contrattuali*, anzi quasi giunte a termine, quando vi era tanto tempo di farla prima sentire al Governo, — e se anche suona accusa di negligenza alle rappresentanze di Venezia che così tardivamente avvertirono un danno proclamato oggi così enorme — e ciò sebbene risiedessero tra i consiglieri dell'Alta Italia due cittadini veneziani, certo consultati dall'on. Baccarini quando determinò la divisione delle linee; — queste considerazioni, diciamo, a nulla giovano oggi, di fronte alla agitazione suscitata. Tutto al più possono ingenerare sospetti, che del resto riteniamo infondati, ma che già vedemmo esposti da alcuno, sulla causa impellente di questa agitazione; vuoi attribuendola alla rivalità naturale delle parti contraenti, vuoi assegnandola ad una abile manovra dei difensori dell'esercizio governativo, i quali non avendo speranza di vincere direttamente colla loro bandiera, apparecchiano ostacoli alla vittoria della bandiera avversaria. Comunque siasi — chè noi non vogliamo certo indagare giudizi che probabilmente saranno temerari — sta intanto il fatto che una imponente agitazione si è manifestata e si mantiene per indurre il Governo ad assegnare la linea Milano-Chiasso alla rete Adriatica.

Forse si potrebbe trovar strano che alcune città del Veneto, direttamente interessate acchè i valichi alpini della Pontebba e del Brennero abbiano il maggiore sviluppo commerciale, si uniscano a Venezia per domandare che questa possa maggiormente profittare del Gottardo e quindi tanto meno accingersi ad imitare, nella lotta di concorrenza con Trieste, la sua rivale del Mediterraneo, Genova, che così strenuamente combatte con Marsiglia. Ma — lo ripetiamo — anche queste incongruenze sono forse dovute alla precipitazione colla quale sorse ed avvampò questo movimento, e quindi alla minor riflessione concessa allo studio della questione.

E diciamo pensatamente che a questa parte del problema ferroviario venne concessa minor riflessione, non perchè dubitiamo della competenza e della sagacità delle eminenti persone che con tanta vivacità hanno ormai dichiarata la loro adesione alla domanda di Venezia, ma perchè pare a noi che a questa domanda, di cui sotto un certo aspetto riconosciamo anche la legittimità, sia data una importanza di gran lunga maggiore di quella che veramente non abbia, e al non ottenerla si attribuisca un danno al commercio Veneto, veneziano ed Adriatico quale veramente non sappiamo trovare.

E, a togliere ogni equivoca interpetrazione alle nostre parole, ci preme dichiarare innanzi tutto che, per quanto sia a credersi che tanto l'on. Baccarini come l'on. Genala, proponendo l'uno, mantenendo l'altro l'assegnazione della Milano-Chiasso alla rete Mediterranea, avranno avuto ed avranno delle buone ragioni, noi desideriamo tuttavia che in qualche modo si trovi il mezzo di soddisfare a voti così vivacemente espressi, ad aspirazioni così profondamente sentite, a timori manifestati con tanta ansietà; poichè, premendoci soprattutto la vittoria di quel principio per il quale da tanto tempo combattiamo e

del quale vediamo prossimo il trionfo, pare a noi che ogni secondaria questione debba a qualunque costo appianarsi affine di non compromettere quell'esito finale al quale tante ragioni debbono farci aspirare con ardore.

Diciamo appunto che la questione della attribuzione della linea Milano–Chiasso, se può avere *un certo* interesse per Venezia, deve però essere considerata come una questione affatto secondaria anche da Venezia stessa; e ciò per più ragioni.

La prima e più notevole di tutte si è perchè non crediamo che Venezia ed il Veneto nel loro commercio col Gottardo debbano servirsi della Milano-Como-Chiasso, che è di *ventisei chilometri* più lunga dell'altra linea *più orientale* Rovato-Bergamo-Calolzio-Como-Chiasso. Venezia dista 317 chilometri da Chiasso per la linea Milano–Como–Chiasso e solo 291 per la linea Rovato-Calolzio-Como-Chiasso. Non è dunque a credersi che il commercio di Venezia e del Veneto preferirà una linea che ha una maggior percorrenza di 26 chilometri e che passa per un centro assorbente come è Milano. In quanto al Versante adriatico centrale e meridionale, è ben vero che percorrendo la Bologna-Piacenza-Milano-Chiasso in luogo della Bologna–Modena–Verona–Rovato-Calolzio–Como–Chiasso avrebbe un risparmio di 17 chilometri, ma questo risparmio sarà completamente sparito quando sarà aperta la linea Borgo S. Donino–Cremona perchè allora la più breve percorrenza sarà la Bologna–Borgo S. Donino–Cremona-Brescia-Rovato-Calolzio–Como-Chiasso; anzi questa seconda linea è di parecchi chilometri più breve della prima. Se adunque Venezia, il Veneto ed il Versante adriatico hanno da chiedere qualche cosa sulla distribuzione delle linee alle due Società esercenti, egli è: — che sia affrettata la costruzione della Borgo S. Donnino–Cremona e della linea Calolzio–Como, ambedue brevi tratti di poche decine di chilometri; che la Calolzio–Como sia attribuita alla rete Adriatica; — e che sia assicurato, fossanche rendendolo comune il movimento sul tronco Como–Chiasso che è di appena *cinque chilometri*. In tal caso si comprenderanno le buone ragioni di Venezia che tende ad avvicinarsi di più al Gottardo e vuole al più presto usufruire della via più breve. Ma domandare che la linea Milano–Chiasso sia attribuita alla Adriatica e farne questione di prosperità e di rovina, non ci pare in relazione all'uso ed al profitto che Venezia ed il Veneto possono fare di quella linea.

Alcuno nella assemblea popolare tenutasi a Venezia ha espressa la speranza che la concorrenza tra le due Società, quando una abbia la Novara–Pino e l'altra la Milano Chiasso, determini una diminuzione di tariffe così che i 130 chilometri di maggior distanza che separano Venezia dal Gottardo a paragone di Genova, vengano eliminati, ma questa non può esser che una illusione; inquantochè bisognerebbe ammettere che Genova tollerasse in pace tale riduzione, e che il Governo, il quale è compartecipe del prodotto lordo, ammettesse un principio che riuscirebbe, per le inevitabili pretese di tanti altri porti e di tanti altri centri, disastroso per le finanze dello Stato. Che, usufruendo del Gottardo Venezia, possa mettersi in concorrenza con Genova, non è, per ora almeno, presumibile; Venezia sa, che per lottare sul mare occorrono: un commercio sviluppato, linee di navigazione dirette, sacrifizi di danaro, iniziativa tenace e perseverante di uomini volonterosi, larghezza di vedute, rischio di capitali. Di tutto questo Venezia non ha ancora quanto basti per tentare una lotta con Genova.

D'altronde le rappresentanze stesse di Venezia hanno voluto togliere ogni dubbio che la agitazione promossa fosse anche lontanamente suggerita dal desiderio e dalla speranza di fare quando che sia concorrenza a Genova. Lo stesso signor sindaco di Venezia disse nella sua relazione: « è vano il pretendere che attribuita la Milano–Chiasso alla Adriatica, possa prodursi uno spostamento innaturale e dannoso al commercio di Genova. Non è forse Genova — continua il Sindaco — colla Novara–Pino di 131 chilometri più vicina al Gottardo di quello che sia Venezia colla Milano–Chiasso? Come si può temere che la concorrenza di Venezia attenti anche soltanto ai benefizi di Genova, favorita di tanta maggiore prossimità allo sbocco e tanta più rilevanza di naturale clientela. » E in una lettera scritta dallo stesso on. Sindaco di Venezia a quello di Genova tale concetto è solennemente affermato e ribadito.

Se adunque Venezia, avendo o non avendo l'Adriatica la Milano–Chiasso, non può togliere nè pensa di togliere una tonnellata di merce al commercio di Genova, come mai la Società Mediterranea può avere, come afferma l'on. signor Sindaco « tutto l'interesse essendo padrona della Milano-Chiasso, di sbarrare il passo del Gottardo al versante orientale? » — Evidentemente ciò facendo perderebbe tutto questo movimento ed altrettanto ne perderebbe la Società del Gottardo poichè inaridirebbe una sorgente che nulla influisce sull'altra. Se perciò si parte dal principio, così esplicitamente ammesso nella relazione e nella lettera del Sindaco di Venezia, che le due città marittime principali dell'Adriatico e del Tirreno non possono, per ragione di posizione, farsi concorrenza sulla linea del Gottardo, pare non solo legittima, ma evidentissima la conseguenza, che *qualunque* delle due Società abbia in mano un accesso o tutti e due gli accessi al valico suddetto, ha anche il massimo interesse ad agevolare e sviluppare il movimento commerciale del versante adriatico, poichè ciò — lo ammette la relazione del Sindaco — nulla toglierebbe al commercio mediterraneo. E tanto più ci pare evidente questo ragionamento in quanto le rappresentanze di Venezia affermano di pensare unicamente ad una concorrenza contro Trieste, la quale, per giuoco di tariffe, ha resi infruttuosi per Venezia i valichi del Brennero e della Pontebba; a maggior ragione adunque le due società del Gottardo e Mediterranea avranno interesse di agevolare e sviluppare il commercio Adriatico per attirare sulle loro linee quel movimento di cui oggi profitta la Südbahn austriaca.

Il Ministro ha assicurato le rappresentanze di Venezia che avrebbe compresi nelle convenzioni provvedimenti tali da rendere agevole il commercio adriatico sulla linea Milano–Chiasso come se appartenesse alla Società Adriatica; ma il Sindaco di Venezia nella sua relazione afferma che queste assicurazioni non potevano bastare inquantochè una Società ha, oltre le tariffe e gli orari, tanti altri mezzi, per ostacolare il movimento del traffico. Noi crediamo di aver dimostrato colla maggiore evidenza che la Società Mediterranea non potrebbe avere altro che danno col rendere difficile il commercio veneziano sulla Milano-Chiasso, ma oltre a ciò crediamo che quell'on. sig. Sindaco esageri anche la portata dei mezzi e la

facilità di impiegarli che una Società può avere a sua disposizione per agevolare o meno il commercio di una regione all' infuori delle tariffe e degli orari. Egli stesso, l'on. Sindaco di Venezia, ce ne offre una prova nella sua lettera al Sindaco di Genova, dove espone come Trieste per ribassi di tariffe si giovi della linea Peri-Verona-Mestre-Udine-Cormons per far concorrenza a Venezia. In verità che se Trieste arriva a far concorrenza a Venezia percorrendo 290 chilometri di linee di una Società estera della quale è Presidente il Presidente della Camera di Commercio di Venezia, senza sentire tutta la influenza di tutti quei mezzi di ostacolo di cui parla l' onorevole Sindaco, come mai si può seriamente pensare che Venezia non possa, senza far concorrenza ad alcuno, percorrere liberamente 67 chilometri di una linea appartenente ad un' altra Società italiana?

E concludiamo ripetendo la speranza che il Ministro trovi modo di secondare i voti di Venezia, ma in pari tempo ripetiamo di non vedere la base del così vivo ed improvviso timore destatosi nell'animo dei rappresentanti di tante città. Se la discussione della questione ferroviaria viene inaugurata con tanta affrettata vivacità nelle sue parti secondarie, e se *durante le trattative* il paese, con manifestazioni tanto influenti, prende partito per l'una o per l'altra delle parti contraenti, così da forzare la mano al Governo senza pesare abbastanza tutti i lati della questione, in qual modo possono i Ministri procedere nel difficile compito? — in qual modo potranno aver la forza di tutelare gli interessi dello Stato dal punto di vista generale? Ammettiamo che ogni momento sia opportuno quando si tratta di difendere una causa importante, ma mettiamo in dubbio, e crediamo di averlo dimostrato, che questa degli sbocchi del Gottardo meritasse tal nome per Venezia, per il Veneto e per il Versante Adriatico.

Invece è importantissima — nessuno lo nega — per gl'interessi delle due *Società* assuntrici; ma nè Venezia, nè il Veneto, nè il versante Adriatico pensano certamente di prender parte alla discussione che riguarda soltanto gli speciali interessi dell' una o dell' altra Società.

Noi seguiremo ad ogni modo con attenzione le fasi di tale questione, che speriamo tuttavia di veder presto appianata.

RIVISTA DELLA STAMPA

SULLA QUESTIONE FERROVIARIA

Di tutte le gravi e delicate quistioni che si riconnettono al problema del nostro assetto ferroviario, la sola di cui attualmente si occupi la nostra stampa quotidiana, è quella risguardante la partizione fra le due reti delle linee di accesso al Gottardo, non certo la più importante, nè la più meritevole di studio. Di questo fenomeno, che non dà una troppo confortante idea del modo col quale il paese si interessi alla soluzione di uno dei più gravi problemi economici e finanziari, deve naturalmente risentirsi questa nostra rassegna settimanale, la quale dovendo per l' indole sua serbarsi estranea da qualunque polemica, massime poi da una polemica di interessi locali, nè volendo noi convertirla in un resoconto delle sedute, istanze, proteste deliberazioni e simili colle quali le città che si credono più interessate nella quistione, cercano di trarre il Governo e l'opinione pubblica dalla loro, viene di necessità a ridursi quasi esclusivamente ad un monotono riassunto di argomenti già detti e ripetuti a sazietà. La qual cosa, se non potrà riuscire nè molto interessante, nè di alcun profitto ai nostri lettori la colpa non è nostra, ma invece per quanto sta in noi cercheremo di diminuirne il tedio del tema colla brevità del nostro riassunto — Ed eccolo senz' altro.

Il **Caffaro** di sabato scorso rispondendo al *Secolo* di Milano, dice che le condizioni poco prospere nelle quali versa Venezia, non sono una ragione sufficiente, per non concedere ambedue gli accessi al Gottardo alla rete Mediterranea. Sia perchè per tal guisa non verrebbe menomamente preclusa a Venezia di valersi della Milano-Chiasso per accedere al Gottardo; sia perchè anche adottando il sistema contrario Venezia non può sperare seriamente di fare la concorrenza a Genova. Lo potrebbe soltanto nel caso che la Società esercente la rete Adriatica, con artifizi di tariffe favorisse Venezia al punto da neutralizzare gli effetti della maggior distanza di ben 114 chil., che separa Venezia dal Gottardo confrontata con quella di Genova. Ora ciò è appunto quello che Genova dopo aver contribuito per ben sei milioni alla costruzione della Novara-Pino non può, e non vuole permettere. Come non può permettere che la Società Adriatica, in possesso della Milano-Chiasso, faccia alleanza colla Società del Gottardo, per distrarre da Genova il movimento commerciale che dal Gottardo fa naturalmente capo a Genova, e che quando fosse sviato dal suo sbocco naturale, forse non si rivolgerebbe più, nè a Venezia, nè a Genova, ma a profitto di qualche porto straniero.

Lo stesso periodico nel suo numero successivo applaude alla istanza fatta dalla Camera di Commercio di Genova, perchè le tariffe siano parificate per tutte le reti italiane, e basate sclusivamente su prezzi proporzionali al percorso chilometrico. Quando questa proposta che il *Caffaro* ritiene di una indiscutibile giustizia venisse attuata sarebbe eliminato il pericolo di vedere sviato il movimento del traffico dal suo corso naturale, a benefizio di questa o di quella città, e l' aggregazione della Milano-Chiasso alla rete Mediterranea, non incontrerebbe piu la opposizione di Venezia.

La **Provincia di Bergamo** del 7 corrente, trattando anch' essa della quistione della ripartizione delle linee ferroviarie fra le due reti, incomincia dal dichiararsi contraria al concentramento di tutti gli attuali accessi al Gottardo nelle mani di una Società sola. Parlando poi degli interessi particolari di Bergamo, dice che per quella città la soluzione peggiore e veramente esiziale, sarebbe quella che attribuisse la Milano-Chiasso alla rete Mediterranea, e la Bergamo-Seregno alla Adriatica. Perchè con tale soluzione la Bergamo-Seregno, alla cui costruzione hanno concorso la città e la provincia di Bergamo per stabilire una comunicazione più diretta e più rapida fra Bergamo e il Gottardo, rimarrebbe affatto inutile. Per ovviare a tale inconveniente la Provincia di Bergamo non vede altro mezzo, se la Milano-Chiasso deve attribuirsi alla rete Mediterranea, che aggregare la Bergamo-Seregno alla Milano-Chiasso stabilendo in Bergamo la divisione delle due reti, e rendendo comune il tratto Bergamo-Ponte S. Pietro.

La **Gazzetta di Mantova** nel suo numero del 6 corrente sempre sulla magna quistione della Milano Chiasso afferma che l'on. Genala fece quello che fare doveva aggregando quella linea alla rete Mediterranea, dacchè tale aggregazione, essendo stabilita anche in ordine al progetto Baccarini, noto già da oltre un' anno, senza che nessuna voce sorgesse a combatterla, doveva ritenersi approvato ed accettato dall'universale. In un successivo articolo poi si propone dimostrare, che le opposizioni tardive, sollevate oggi contro quella proposta, non sono giustificate da veruna ragione attendibile.

Il **Corriere italiano** poi del 10 corrente pubblica una lettera di un sedicente deputato del centro sinistro, il quale tenta far credere che il Governo si mostri irremovibile nel volere concedere la Milano-Chiasso alla rete Mediterranea per essere a ciò obbligato da precedenti impegni diplomatici, e per compiacere a Bismark. L' anonimo scrittore, osserva a questo proposito, che la Prussia volle ad ogni costo la costruzione della linea del Gottardo, facendo lasciare in disparte quella della Spluga, che sarebbe stata più utile per l' Italia, e che nella amministrazione della Gothard-Bahn si è assicurata una supremazia assoluta; supremazia assoluta che non sarebbe difficile si potesse assicurare anche nella amministrazione della società italiana per l' esercizio della rete Mediterranea, dacchè nella formazione della società stessa, sarebbe fatta per quanto si dice, una larga parte ai capitali ed ai banchieri tedeschi. Da ciò, secondo l'anonimo scrittore, la necessità di mettere in guardia il Parlamento che, non vincolato da nissuno impegno diplomatico, può fare tutto quello che crede veramente utile agli interessi del paese.

Il **Fieramosca** seguitando nella trattativa delle quistioni attinenti al problema ferroviario si fa nel suo numero del 12 corrente, ad esporre nei punti principali il sistema ideato dall' on. Genala per regolare i rapporti fra lo Stato e le società, che assumeranno in accollo l'esercizio delle reti, e osservando come a torto lo si vada dicendo sostanzialmente eguale a quello che veniva adottato nelle convenzioni Depretis del 1877, dimostra che gli è invece superiore sotto diversi aspetti, e più specialmente perchè risparmia allo Stato la necessità di addivenire al riscatto delle Meridionali, e perchè sostituisce al pagamento di quel canone fisso, che le convenzioni Depretis ponevano a carico delle società assuntrici dell' esercizio, una vera e propria compartecipazione dello Stato ai prodotti delle ferrovie.

Nel successivo numero parla dei *fondi di riserva*, espone in proposito le idee che sono attribuite all'onor. Genala e mostra che sono degne di approvazione.

La **Nuova Arena** di Verona del 13 corrente esaminando la questione degli sbocchi al Gottardo dal punto di vista degli interessi di quella città e delle città più vicine, incomincia dall'osservare come riesca assolutamente inesplicabile la opposizione repentinamente suscitata nelle città venete contro la aggregazione della Milano-Chiasso alla rete mediterranea, sia per il lungo silenzio serbato dopo la presentazione del progetto Baccarini, sia perchè a Venezia ed al Veneto non potrebbe mai tornare vantaggioso avere una linea di accesso al Gottardo, che passasse attraverso ad un centro assorbente quale è Milano. Più ragionevole sarebbe il reclamare per la rete adriatica, il tronco Calolzio-Como attualmente in costruzione, perchè allora la linea Rovato-Bergamo-Calolzio-Como, costituirebbe un accesso al Gottardo dal Veneto più breve della Milano-Chiasso di ben ventisei chilometri. Ma ancor più strano, secondo la *Nuova Arena*, è il vedere Verona e le altre città vicine far causa comune con Venezia; quasichè gli interessi di tutte fossero identici; lo che non sussiste. Verona, per esempio, ha tutto l'interesse a che la linea del Brennero prenda il maggiore sviluppo. Ora se, come lo porta la natura delle cose, i due accessi al Gottardo saranno rivolti più specialmente al servizio di Genova, Venezia sarà portata necessariamente a servirsi più largamente della linea del Brennero. E d'altra parte, la Società adriatica, per fare un'utile concorrenza al Gottardo, che non avrebbe più alcuna ragione di favorire, porrebbe ogni cura nel migliorare il servizio per il Brennero onde attirare su quella linea il maggior movimento possibile. Vantaggi questi che Verona non conseguirebbe certo, o assai più difficilmente, se la Milano-Chiasso fosse aggregata alla rete adriatica. Mentre d'altra parte, per il modo come il servizio ferroviario sarà regolato, si può essere più che sicuri, che l'aggregazione della Milano-Chiasso alla rete mediterranea, non danneggierà minimamente nè Venezia, nè il Veneto.

La **Perseveranza** del 13 corrente pubblica un articolo evidentemente comunicato, nel quale si sostiene virilmente la tesi della repartizione degli attuali accessi al Gottardo fra le due nuove società ferroviarie. L'autore dell'articolo per giustificare il proprio asserto osserva che l' Italia, concorse e in così larga misura, alla costruzione del valico del Gottardo, perchè destinato a divenire la grande arteria del movimento commerciale fra i nostri porti e l' Europa centrale, mentre gli altri valichi già aperti, quelli cioè del Cenisio e di Ventimiglia da un lato e quelli del Brennero e della Pontebba dall'altro, non potevano servire che assai incompletamente a soddisfare i bisogni del nostro commercio perchè facente capo a linee di società straniere intese a favorire respettivamente i porti di Marsiglia e di Trieste a scapito dei porti italiani. Ora questa importanza capitale che il valico del Gottardo ha rispetto all'avvenire del commercio italiano, esige che il servizio del traffico attraverso il valico stesso si compia nel miglior modo possibile. La qual cosa difficilmente potrebbe ottenersi quando tutte le linee italiane che vi fanno capo fossero in mano di una società sola, ma si conseguirebbe sicuramente nel caso opposto per la natural concorrenza che sorgerebbe fra le due società. D'altra parte la Società adriatica la quale avrebbe ben quattro allacciamenti sulla Milano-Chiasso, in un tratto di soli 42 chilometri (Milano, Monza, Seregno e Camerlata), ma troverebbe poi un interesse a pochi chilometri dalla frontiera, non avrebbe modo di ottenere, mercè la concorrenza del Gottardo, migliori patti sulla linea del Brennero.

LE CONVENZIONI TRA GENOVA E LO STATO

L' opera grandiosa della sistemazione e dell' ampliamento del porto di Genova, alla quale il compianto Duca di Galliera ha consacrato con atto munifico la somma di venti milioni, progredisce rapidamente ed oramai si avvicina al suo termine. Numerosi ponti, sporgenti, moli, calate, già rendono facili e sicure ai grandi piroscafi le operazioni di sbarco e d' imbarco, binarii, elevatori, piattaforme provvedono al movimento delle merci che transitano, sicchè fin d' ora può verificarsi anche dai meno esperti la importanza a cui salirà quel massimo emporio del Commercio Italiano, quando il disegno intero sarà compiuto e quando soprattutto saranno scomparsi i grandi cantieri di costruzione che ora ingombrano larga parte delle calate.

Ad opera finita l' Italia potrà dire con orgoglio, che grazie all' intelligente munificenza d' un genovese patrizio ed alla patriottica cooperazione del Governo, la patria nuova ha un porto corrispondente ai bisogni del commercio ed all' importanza economica della Nazione, un porto merci del quale sarà possibile una lotta ad oltranza colla vicina Marsiglia, ed un progressivo aumento di scambii con tutte le regioni commerciali del mondo.

A completare però l' opera gigantesca meglio ancora di quello che nei patti intervenuti tra il Governo ed il Duca della Galliera si era provvisto, rimanevano e rimangono ancora da farsi parecchi

lavori accessorii d' una necessità evidente. In giro al porto, per esempio, al di là delle calate esistono tuttora strade ristrette ad angoli, a rientranze, a strozzamenti che rendono difficile la circolazione a quelli innumerevoli veicoli che necessariamente affluiscono ad un porto commerciale di grande attività e di grande importanza. I binarii di corsa, limitati alla parte occidentale del porto dal grande edificio della Darsena, non si collegano a quelli di caricamento che arrivano fino ai pressi del Deposito franco, che a mezzo d' una linea ristretta, di servizio difficile, insufficiente assolutamente al bisogno. La stazione marittima nel seno di S. Limbania manco di spazio, di magazzini, di piani caricatori, e soprattutto manca di vie di raccordo colla città. Le comunicazioni del porto colla pianura del Bisagno e di là colla ferrovia che per la riviera orientale si spinge a Pisa, a Livorno, a Roma sono rese difficili oltre che dalla natura del terreno, da quella grande cortina militare che sta tra i due salienti di Montesano e del Prato e che inceppa l' espansione della città verso il levante senza provvedere efficacemente alla difesa sua, perchè oramai mezza Genova sta al di là, nella vallata sottoposta ai colli d'Albaro.

Il porto protetto dai venti e dai fortunali è sempre esposto ai pericoli del fuoco, perchè accanto alla nave che chiude nei proprii fianchi cotone, zolfo, magari polveri piriche, sta la barcaccia carica di petrolio, di alcool, di dinamite, nè vi ha luogo acconcio a rinchiudere le materie infiammabili ed esplodenti.

E così via, che troppo lungo sarebbe l' annoverare le necessità alle quali la convenzione tra il Governo e il compianto Duca di Galliera non ha provveduto che in parte.

A riparare a tutte queste ommissioni ed a provvedere a tutti questi bisogni si accinsero più volte Governo e Municipio ma senza un pratico risultato perchè altre e profonde divergenze rendevano difficili e non sempre benevole le relazioni tra i due enti interessati.

Genova da epoca remota, dal 1852, avea promesso il suo concorso pecuniario alla grande intrapresa di un valico Alpino che bastasse a metterla in diretta comunicazione ferroviaria col lago di Costanza o con altro punto dell' Europa centrale. Questo concorso fissato poi in sei milioni di lire, era stato è vero promesso dal Comune a più riprese alla Società assuntrice di quella linea e per conseguenza al Governo che si è ad essa sostituito col trattato di Berna, ma non si era mai determinato il modo ed il tempo del pagamento, e lo Stato a sua volta si era impegnato coll' altre Nazioni senza preventivamente intendersi con le provincie e i comuni, interessati, e specialmente con Genova chè prometteva così larga sovvenzione circa le modalità del contratto. Di qui lunghi e voluminosi carteggi, e finalmente lite formale davanti ai tribunali chiusa nel suo primo stadio da una sentenza che riconosceva da una parte come valida l' obbligazione assunta dal Comune, ma che dall'altra stabiliva essere indeterminati affatto il modo ed il tempo in cui questa obbligazione doveva essere estinta.

Un' altra grave divergenza concorreva a creare ed a mantenere quello stato di riserbo reciproco tra Governo e Comune ed era di ostacolo ai suindicati necessari provvedimenti. Intendiamo accennare alla lite così detta delle opere Pie, nella quale il Comune domanda allo Stato il pagamento di lire 380 mila annue, come sua quota di concorso nel mantenimento delle opere Pie genovesi, quota determinata dal protocollo di Vienna e da numerose disposizioni di legge. Tale quota era stata regolarmente pagata dal Governo fino al 1822; poi un R. Biglietto l' aveva addossata alla città in compenso dell' abbandono ad essa del dazio sul vino, ma scomparso nel 1864 questo privilegio, coll'attuazione della tassa di Dazio Consumo, è rimasto sempre a carico del Bilancio Comunale senza che per contro si sia accordato alcun indennizzo al Comune, il quale così vanta oggi un credito di parecchi milioni di lire.

La Cassazione sta ora per pronunciare le sue ultime parole sulla vertenza, la quale sarebbe forse stata prudente per il Governo di transigere, giacchè le sorti delle liti son tante e ad ogni modo sta sempre il fatto che lo Stato con una legge di ordine interno si è sottratto alle obbligazioni giuridiche che si era assunto in un patto internazionale e come correspettivo della dedizione della vecchia e già potente Repubblica Ligure.

Altre e minori cause di malumore esistevano tra Genova e lo Stato, e traevano origine da diversa interpretazione di qualcuno tra i patti della Convenzione passata dal Governo col fu Duca della Galliera; dalla minor larghezza colla quale era impartita dal Governo, e sussidiata l'istruzione secondaria in Genova di fronte a ciò che si pratica in altre città italiane d' uguale importanza; da una serie infine di piccoli fatti che presi isolatamente non hanno valore ma che nel loro insieme bastano a dividere una vecchia amicizia ed a far sì che un gentiluomo ne scansi un altro se lo scontra per via e si alzi e s' allontani, se questo gli capiti allato.

Bisognava finirla, bisognava che al momento in cui l' opera monumentale del porto sta per esser compiuta Governo e Comune perfettamente d' accordo tra loro potessero intendersi sui lavori di complemento, onde dalla simultaneità degli sforzi trarre risultati utili maggiori pel bene, non di Genova soltanto, ma dell' intera Nazione che dà quell'emporio attende prosperità e potenza economica.

È da questo bisogno e da questo concetto che sono uscite le Convenzioni tra lo Stato ed il Comune di Genova attualmente sottoposte all' esame del Parlamento.

In esse si provvede anzi tutto alla eliminazione del dissidio sorto intorno al pagamento dei sei milioni, che Genova aveva promesso come quota di suo concorso nella ferrovia del S. Gottardo.

Genova troncando la vertenza paga i sei milioni nella loro integrità, facendo così onore alla propria firma e rinunziando ai cavilli ed anche alle buone ragioni legali che i suoi avvocati avevano trovato per esimerla dal pagamento e che avrebbero anche potuto essere accolte dai Magistrati. Siccome però le condizioni del bilancio Comunale sono oggi molto diverse da quelle del 1852, e d' altra parte nessun impegno nè diretto, nè indiretto Genova aveva assunto mai circa le modalità del pagamento, così il Governo acconsente e che tale pagamento sia fatto in rate annuali di L. 300 mila, senza decorrenza di interessi, e colla rateale partecipazione del Comune negli eventuali proventi della linea.

In quanto all' altra lite, quella delle opere Pie, nessun accordo pare sia stato possibile tra le parti

interessate. Il Governo cedendo con Genova, ha temuto di pregiudicare altre liti congeneri che sostiene in questo momento, o dalle quali è minacciato, con altri comuni, e quindi abbenchè in questo caso speciale una transazione potesse trovare la sua spiegazione nella correspettività d' altri vantaggi, non ha creduto opportuno di accettare una discussione al riguardo. Toccherà ai Tribunali il dire l' ultima parola sulla grave vertenza.

Per provvedere all' espansione di Genova verso Levante, la sola regione pianeggiante che esiste fuori le mura di quella città, lo Stato acconsente e che sia demolita la grande cortina che sta tra i saglienti di Montesano e del Prato. Il Comune si incarica di innalzare la nuova linea di difesa, sulla riva del Bisagno e di sistemare convenientemente la piazza d' Armi, compensandosi delle spese con l' acquisto di terreno demaniale, al prezzo non indifferente di lire venti a metro quadrato.

Mercè quest' accordo lo Stato senza pregiudicare le ragioni militari, ed anzi acquistando una piazza d' armi regolare, libera da servitù di passo e meglio acconcia alle manovre, lascia al Comune il modo di allacciare convenientemente al centro i territorii annessi ad esso con Decreto del 26 ott. del 1873, e di provvedere al risanamento di una vasta regione la quale dalle opere forticatorie era fin qui costituita in condizioni deteriori, igienicamente parlando, di tutte le altre di Genova.

Queste stipulazioni però e questi accordi, per quanto vantaggiosi in se stessi non toccano che indirettamente al grande obbiettivo che Stato e Comune si proponevano, quello cioè di completare l' opera del porto provvedendo di binari tutte le periferie del porto, di spazio la stazione marittima, di acconcia sede le materie infiammabili, d'una grande via carrettiera l' ampio circuito del porto. Ed è qui dove i rappresentanti di Genova si mostrarono meglio compresi delle necessità del momento, e dell' avvenire che aspetta il loro porto.

Essi infatti, vincendo legittime antipatie sacrificarono il grande porticato a mare su cui poggia il marmoreo terrazzo che formava una delle attrattive di Genova di vent' anni addietro e che sarà demolito per dar passo ai binari; sacrificarono un lembo della loro Darsena, perchè una via carrettiera larga almeno venti metri possa correre intorno al porto; finalmente si spogliarono dei magazzini generali e di una vasta area (m. 6 880) sulle calate, onde la stazione marittima sia meglio servita e più ampia per lo spazio riservato ai binari morti ed ai binari di corsa.

In compenso lo Stato versa un milione e 100 mila lire al Comune, provvede alla sistemazione di un breve tratto di via Milano ed esonera Genova dal fare in Darsena gli scali d' alaggio; voluti dalla Convenzione col Duca di Galliera, e che d' altronde l' esperienza ha mostrato inutili, o quasi ai bisogni della moderna navigazione. Finalmente il Comune si assume di fare a totali sue spese il magazzino delle materie infiammabili acconsentendo e che le tariffe di deposito e sbarco siano sottoposte alla revisione ed all' approvazione del Governo.

Con tutti questi accordi, e queste concessioni fatte *hinc-inde* tra Stato e Comune restano quindi eliminate le difficoltà che si frapponevano alla completa sistemazione del porto, e quando tutti questi accordi, saranno mutati in fatti compiuti si sarà, pare a noi, provveduto acconciamente ai bisogni del commercio, facilitato il servizio ferroviario, dato comodo sbocco al movimento nelle vicinanze del porto, ed allontanato il pericolo di incendii ed altri somiglianti disastri, col minore dispendio possibile per parte della pubblica finanza.

L' impianto della Dogana nel punto più centrale della calata, impianto al quale il Comune concorre colla gratuita cessione dell' area e con una sovvenzione pecuniaria, che può giungere alla cifra tonda di 1 milione di lire, completerà l'opera monumentale che deve mutare il porto di un piccolo Stato nel più vasto emporeo commerciale d'una grande nazione.

Ai pesi che il Comune si assume colle Convenzioni, a quelli altri gravissimi ai quali dovrà andare incontro prossimamente per riconosciute necessità edilizie ed igieniche farà fronte ora un imprestito di 10 milioni, che gli verrà fatto dalla Cassa dei Depositi e prestiti all'interesse del 4 per cento ed a rate annuali di un milione ciascuna. Siffatto prestito sarà rimborsato alla Cassa mutuante ratealmente e nel periodo di 35 anni.

Tali sono nel loro insieme le Convenzioni, stipulate a Roma il 26 settembre u. s. tra due delegati del Comune di Genova ed il Governo, approvate già dal Consiglio Comunale e che ora aspettano dal Parlamento la loro definitiva sanzione.

Noi non dubitiamo che questa sanzione possa farsi attendere a lungo, perchè realmente era difficile troncare in un modo migliore, più soddisfacente, più pronto tante vertenze, era difficile allo Stato provvedere con minor sacrificio ai bisogni ultimi del porto di Genova. E poi anche che questi sacrifici fossero stati maggiori forse che lo Stato avrebbe potuto trarsi indietro, sottrarre se stesso all' obbligo di sobbarcarvisi?

Il porto di Genova non costituisce l'interesse speciale d'una città o d'una provincia; sistemandolo convenientemente, tutelandolo dagli incendii, provvedendolo di binarii, di scali, di piattaforme, gettando in esso milioni e milioni, non si rende un servigio a Genova, ma all'Italia. — Il movimento di quel centro attivo operoso fa rifluire la vita economica in tutte le parti della penisola, è là su quell'angolo di mare, ai piedi dell'appennino che batte il cuore dell'Italia lavoratrice, commerciale e industriale. — È là che la Dogana opera i suoi incassi maggiori, che l'attività del servizio ferroviario si manifesta febbrile, incessante, imponente, che convengono le bandiere di tutti i popoli per fare operazioni di traffico non solo coll' Italia, ma con buona parte dell' Europa centrale.

Lavorare, spendere per migliorare quel porto, è lavorare e spendere a profitto della patria comune, è assicurare all'Italia un punto di vantaggio a quella lotta continua incessante e difficile che essa combatte con Marsiglia e con Trieste per non vedere sviate dal loro corso naturale le correnti dei traffici che dall'Indie, dall'Egitto, dalle coste Americane tendono alla Svizzera, alla Germania, alle grandi Valli del Reno, dell'Elba e dell'Alto Danubio.

Questo han mostrato di comprendere i Ministri del Re stipulando le Convenzioni del 26 settembre con Genova, questo comprenderà, ne abbiamo certezza, la Camera dando il suo voto favorevole a quel patto inspirato dal più alto patriottismn, e dal senso pratico dei nostri bisogni.

I BANCHI MERIDIONALI

Nel momento attuale, in cui la pubblica attenzione è rivolta verso la questione bancaria in Italia, e anche dall'estero si guarda con grande aspettazione la soluzione che ci apprestiamo a darle, non è soverchio il considerare questa questione importantissima al nostro avvenire economico sotto tutti i suoi aspetti, anzi è cosa necessaria il farlo, se si pensa che per lunghissimi anni lo Stato si toglie il diritto di tornarvi sopra.

Il problema che in breve il Parlamento sarà chiamato a risolvere, oltre ad esser complicato dai dritti acquisiti dalle diverse banche di emissione, che il Regno d' Italia al suo nascere trovò stabilite in varie parti di essa, al momento delle annessioni (le quali però rientrano nella legislazione, comune in tutto il mondo a questo genere di istituzioni), si trova per di più di faccia ad un caso interamente nuovo, a causa di due enti di natura speciale, anomala, e della cui esistenza non vi è esempio in alcun paese.

Il banco di Napoli e quello di Sicilia, la cui storia è inutile ricordare perchè ben conosciuta, dovettero il primo e più forte loro sviluppo alla *fede di credito*, che tenendo luogo di formalità di registro degli atti, dava ai privati un forte allettamento a servirsi di quei banchi nelle loro transazioni. Ciò dovette impedire nelle province meridionali la formazione di veri e propri istituti di emissione, regolati secondo le discipline comuni ai paesi commerciali, i quali non avrebbero potuto reggere dinanzi a questo privilegio, e trovandosi soli, salirono bentosto ad un grado di potenza relativamente importante.

Fondati, e poi aumentati, da munificenze di sovrani, e arricchiti dai profitti annuali, essi si trovano ora a possedere un patrimonio proprio, del quale non debbono conto a nessuno, perchè non hanno azionisti, e rappresentano nel sistema bancario ciò che in quello della proprietà erano le manimorte; colla differenza che almeno queste avevano nei conventi un gruppo d'individui interessati direttamente al loro sviluppo, per un certo spirito di corporazione ed anche per un personale interesse, mentre in questi due banchi, fra gli amministratori di ieri e quelli di domani, non vi è legame alcuno, nessuna unità di vedute e d'indirizzo, nessun comune interesse, anzi, spesso, contradizione d' interessi, infine nessun controllo al loro operato.

Noi non vogliamo dire che fino ad ora questo stato di cose abbia prodotto inconvenienti, ma è evidente che ne potrebbe produrre e dei gravissimi. Oltre 60 milioni attualmente, e 75 in breve volger di anni, affidati a mani non efficacemente sorvegliate nella gestione, non controllate nei resultati, in una parola irresponsabili, possono portare conseguenze temibili non solo dal punto di vista economico, ma anche da quello politico.

E che siavi una vera e propria irresponsabilità nella gestione di questi due istituti nessuno può dubitare, osservando il loro modo di esistere.

Ogni banca esige che i direttori, amministratori, consiglieri, tutti infine che hanno l'alta mano nella sua gestione, sieno azionisti di essa; che rendano conto del loro operato ad una assemblea di azionisti; che siano azionisti e per di più eletti da tutti gli interessati, i censori, i revisori, gli esaminatori dei bilanci, infine che ad ogni momento, gli azionisti possano nei modi più convenienti rendersi esatto conto, anche individualmente, di ogni minimo dettaglio dell' amministrazione, e ciò al di fuori della sorveglianza governativa. Queste disposizioni che sono comuni a tutti i paesi commerciali, e che sono frutto di lunga esperienza, dimostrano che solo gli interessati possono esercitare una sorveglianza accurata, e che affidando questa ad altri occhi, si correrebbe rischio di averne una insufficientemente severa ed attenta; l'interesse della banca non è altro che la somma dei vari interessi dei suoi azionisti; questi, non solo vanno d'accordo, ma si confondono e se per eccezionalissimo caso l' interesse di alcuni di essi fosse discorde da quelli della generalità, basterebbe il controllo degli altri a ridurlo al silenzio. L'esercitare questa sorveglianza e questo controllo laddove non sono azionisti è cosa assolutamente impossibile; affidata a persone che non vi hanno interesse diretto, essa, se pur sarà attiva ed oculata al principio, presto si stancherà; non saprà trarre da sè stessa, senza l'impulso del proprio interesse, energia bastante a vincere le difficoltà, sempre inerenti a questo genere d'ufficio, e alla prima occasione si rilasserà, e diverrà effimera e di pura forma. Ad istituti, ai quali non è possibile annettere sorveglianza efficace, l' affidare la più alta funzione economica in uno Stato, quella dell' emissione, che alcuni, con iperbole, rassomigliano alla facoltà di batter moneta, può esser per lo Stato e pei privati un pericolo grave. Lo Stato si troverà dirimpetto a un nemico temibile il giorno in cui le viste particolari di uno di quegli istituti, o semplicemente quelle dei direttori loro, fossero opposte alle sue; intere province, ove le succursali di quegli stabilimenti fossero stabilite, soggiacerebbero all'influenza di essi, dai quali hanno sovvenzioni materiali e a corta data, da sperare piuttosto che a quella dello Stato, i cui favori non vengono che alla lunga, e sono piuttosto d'indole morale, e perciò meno sensibili.

Nella grave questione del movimento monetario, un banco, i cui interessi non sieno sempre armonici con quelli della generalità, può avere un' azione assai dannosa pel commercio in generale, e per conseguenza per i particolari; a domandare a una organizzazione bancaria qualunque servigi d'interesse comune, occorre l' influsso di persone a cui questo interesse sia desiderio radicato, che lo vedano essere una necessità, ed abbiano la forza di spingervi il banco di cui fanno parte, coll'influenza dei capitali che vi hanno posto; persone preposte, e quasi impiegati di esso, paurosi di responsabilità verso l'istituzione che li paga, saranno spesso timidi per i provvedimenti di bene comune, o qualche volta temerari perchè indifferenti ai resultati della gestione loro.

E pure è questa una delle missioni più importanti delle banche di emissione; il regolare il movimento monetario di un paese in modo opportuno può evitare una crisi, e con essa molte rovine. Ad istituti di speciale natura l' affidare una sì grave responsabilità rimpetto all'intero commercio nazionale, è rischio assai grande; costituiti differentemente dagli altri istituti; senza obbligo di sostenere le idee comuni a tutti; affidati in mani di persone che non hanno altra responsabilità che rimpetto all'istituzione; altri doveri che il di lei interesse, strettamente considerato; a cui la coscienza può rimproverare l'aver

trascurato un guadagno da farsi, e agire potentemente la paura di una perdita possibile, come potranno questi Istituti accrescere gli sconti onde evitare una emigrazione di numerario, o non diminuirli, quando si presenti un' occasione di far concorrenza ad altri stabilimenti? sapranno resistere alla volontà di farsi propri gli affari degli altri profittando di un momento critico, quando anche sia da prevedersi lontanamente un resultato men buono per la generalità, o sapranno rinunziare ad acquistarsi una popolarità che è fonte di clientela, quando lo possano facilmente col contrariare un movimento generale degli altri banchi a ciò costretti da una situazione difficile?

Tutto ciò è l'incognito. Noi sappiamo per la storia economica dei vari paesi come si comportano in casi difficili gl' istituti strettamente responsabili, a cui è guida non il solo interesse del momento, ma non sappiamo quanto, un desiderio di popolarità, una aspirazione ad aumentare i bilanci durante i pochi anni di gestione di un direttore, destinato a cedere il posto ad altri, e che è per ciò obbligato a far vedere resultati in breve spazio di tempo, possono produrre di danno ad un intero paese. Noi sappiamo come in questi casi veri banchieri, possono colla loro previdenza, salvare un paese dal flagello della crisi, ma la esperienza fatta non è tale, da farci prevedere quale sarà la condotta di direttori che sono quasi funzionari pubblici, di nomina governativa, per lo più uomini politici ritirati, e quel che è peggio, assunti temporaneamente a quell'ufficio e ai quali perciò, il pensiero di un avvenire anche prossimo è indifferente. E non lo sappiamo perchè in primo luogo la storia economica non ci offre esempi di queste istituzioni, e secondariamente perchè la prova fatta tra noi è ancor breve, e con capitali limitati, talmente che la influenza loro sulla circolazione non era grandissima.

A istituzioni così costituite, e che hanno una natura differente, e perciò differenti vedute da quelle generali, un aumento indefinito o se pur fosse limitato, molto notevole, del capitale loro, come alcuni richiedono, è esso prudente? Non lo sarebbe che in un caso, quello cioè di mutarne la base.

Ma se ciò non si potesse, o non si credesse opportuno di fare, lo Stato, i particolari e il commercio generale considerino che aumentando il capitale di questi istituti fuor di misura, accrescono d' importanza forze che ad un momento dato, potrebbero dar molto da fare a combatterle. Lo Stato può nell'opposizione di queste istituzioni, trovare una influenza contraria alla sua, e della sua molto più potente; i particolari un concorrente invincibile, come è chiunque non ha perdite da temere, perchè quando anche esse si verificassero, non danneggierebbero nessuno direttamente, e solo in modo insensibile, indirettamente, il commercio generale, una istituzione al suo bene non interessata. Sarebbe comprensibile il tener molto, all'aumento e sviluppo di questi istituti, se non fosse possibile nelle provincie meridionali d' Italia averne altri che rendessero gli stessi servigi degli attuali, pur avendo una base normale; ma è ben lungi dall'esser così; nel mezzogiorno non vi sono condizioni commerciali molto differenti da quelle del settentrione e dell' Italia centrale; se anche questi due istituti cambiassero di base, l' emissione che ad essi è accordata sarebbe subito reclamata da nuove banche, che facilmente si fonderebbero, a fine di conquistarla, e quelle provincie, al vantaggio attualmente posseduto di avere due istituti già bene stabiliti, unirebbero quello di averne altri, che si sostituirebbero in parte ai servigi che essi rendono, e di più concorrerebbero con essi a raddoppiare la somma di quelli che il commercio di quelle regioni a giusto titolo reclama; ma col vantaggio che questi sarebbero in condizioni normali alle altre istituzioni di emissione del mondo, e non potrebbero giammai costituire pericolo nè inconveniente, al commercio e allo Stato. Riassumendo, il permettere l' indefinito e perfino il limitato accrescersi del capitale d' istituti, che, pur avendo funzioni analoghe ad altri, hanno una base eccezionale, poichè sono i soli esistenti presso le nazioni civili, può esser di danno e pericolo mentre questi sarebbero facilmente evitati se tali istituti cambiassero di base e fossero sostituiti da altri non anormali; frattanto l'esistenza e il razionale sviluppo dei Banchi di Napoli e di Sicilia, non sarebbe per niente arrestato da tal cambiamento, anzi, lasciando vacante nel limite dell' emissione, una ingente somma, darebbero luogo a stabilimenti più a questa appropriati, e potrebbero coi loro capitali fecondare altre sorgenti di prosperità, che sono abbondantissime in quelle provincie, e che per mancanza di capitale a buon mercato non possono per ora essere dall'attività dei loro abitanti coltivate, come sarebbe necessario. In luoghi ove l' interesse del denaro raggiunge l' usura più sfacciata e quasi incredibile, è una vera provvidenza che vi s' incontrino istituti che posseggono un capitale proprio, del quale non debbono conto ad alcuno, e che senza opposizione d' interessati possono consacrare a vivificare le numerose fonti di ricchezza di cui abbonda il paese; fondati pel vantaggio pubblico, molto più riempirebbero la missione loro, sviluppando l'attività economica delle provincie in cui ebbero vita, combattendo l' usura che ne esaurisce le fonti, invece di assumersi una missione alla quale accorrerebbero volenterosi e in gran copia nuovi capitali e si raddoppierebbero in tal modo i servigi che dal sistema bancario ha dritto di attendersi il paese.

IL CREDITO FONDIARIO
della Cassa Centrale di risparmio di Milano

La Commirsione Centrale di Beneficenza amministratrice della Cassa di risparmio di Milano e delle gestioni annesse ci ha inviato il bilancio consuntivo del *Credito fondiario* per l'anno 1882, che è il quindicesimo di esercizio. Quantunque questa pubblicazione sia un poco in ritardo ne daremo tuttavia le cifre principali col medesimo ordine tenuto dall'ufficio di revisione nel compilare la sua relazione.

Alla fine del 1882 la situazione del Credito fondiario di Milano era la seguente:

Attività	L.	92,094,277.55
Passività	»	91,941,065.39
Eccedenza delle attività	L.	153,212.16

Questa eccedenza corrisponde all'utile dell'esercizio perocchè durante il 1882

le rendite salirono a	L.	4,590,704.92
e le spese a	»	4,437,492.76
onde resta l'utile di	L.	153,212,16

A illustrazione di questo bilancio daremo alcune notizie sulle singole categorie in cui è diviso.

ATTIVITÀ

I *prestiti ipotecarj* stipulati nel 1882 furono in N. di 272 per l'ammontare di L. 12,799,000 con una durata media di anni 38 e di 28 giorni. La qual somma aggiunta ai prestiti stipulati negli anni precedentt dava alla fine del 1882 la cifra di L. 92,290,056,65 erogate in prestiti ipotecari. Ma questa cifra di L. 92,280,051,65 si riduceva al 31 decembre a L. 88,254,746,73 stante le restituzioni fatte nel corso dell' anno per l'ammontare di L. 4,035,509,92. Questi prestili, come si sa, vengono fatti mediante emissione di cartelle, e vengono garantiti sopra beni stabili.

Le *Semestralità* dovute dai mutuatari per interesse e quote di ammortamento dei respettivi prestiti, davano alla fine del 1882 i seguenti resultati:

Le semestralità scadute prima del 31 dec. 1881 e a quest'epoca non sodisfatte ascendevano a	L.	115,493,64
Quelle scadute il 1° gennaio e il 1° luglio 1882 ammontarono a	»	5,652,384,76
Sicchè in tutto	L.	5,767,880,40
Durante l'anno furono esatte	»	5,659,822,22
Per cui al 31 decembre 1882 restarono in arretrato	L.	108,058,18

I *Conti correnti* che figuravano al 31 dec. 1881 per L. 80,500 alla fine del 1882 si resieuarono a L. 62,500.

Il *Conto corrente* colla Cassa di risparmto sul quale la Cassa corrisponde l'interesse del 3 per cento, ascendeva alla fine del 1883 a L. 1,490,000. Questo conto corrente deriva dall'impiego transitorio dei fondi provenienti dalla riscossione delle semestralità, e dalle restituzioni anticipate sui prestiti.

Il *Consolidato* 5 °|₀ al 31 decembre 1882 ascendeva a L. 535,585 rappresentanti L. 31,305 di rendita annua calcolata all' 85 per cento. Questa rendita è costituita dalla quarta parte degli utili dell'esercizio, la cui prelevazione vien destinata per formare il fondo di riserva.

I *beni stabili* acquistati all'asta giudiziale promossa contro creditori morosi avevano alla fine del 1882 un valore di L. 176,207,32 comprese le stime vive e morte.

La *Cassa contanti* ebbe nel 1882 un movimento complessivo di L. 59,804,666,43 maggiore cioè di L. 5,669,232 a quello del 1881.

PASSIVITÀ

Le *Cartelle fondiarie in circolazione* erano alla fine del 1882 in numero di 179,011 e rappresentavano un capitale di L. 89,505,500.

Le *cartelle fondiarie estratte* non peranche presentate al pagamento ascendevano a 137 per un valore di L. 68,500.

Il *fondo di riserva* investito in consolidato 5 0|0, e formato come si sa, dalla quarta parte degli utili di ciascun esercizio rappresentava alla fine del 1882 un valore di L. 547,713,07.

Queste sono le categorie principali che costituiscono le attività e le passività dell'esercizio del 1882 le quali confrontate con quelle dell'esercizio precedente, si ha un aumento di circa nove milioni per ciascheduno dei due capitoli.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di commercio di Genova. — Nella seduta del 4 marzo la Camera di Genova nel mentre dichiarava di non voler pregiudicare il voto in altri tempi da essa emesso e sostenuto dal Congresso delle Camere di Commercio sulla convenienza che le ferrovie siano esercitate dal Governo, respingeva con voti 10 contro 4 l'ordine del giorno con il quale si proponeva che l' esercizio della linea Milano-Chiasso fosse affidato alla rete Adriatica delle Ferrovie Italiane, e deliberava di aderire alle istanze fatte dal Sindaco della città e dai Senatori e Deputati liguri, perchè i due accessi alla ferrovia del Gottardo siano compresi nella rete Mediterranea.

In pari tempo deliberava di ripetere nuove e vivissime istanze al Governo perchè nelle convenzioni ferroviarie sia stabilito che le tariffe su tutte le reti italiane siano parificate ed esclusivamente basate sopra prezzi proporzionali in ragione del percorso chilometrico, affinchè abbiano a cessare quelle disparità di trattamento che tendono a far deviare il movimento commerciale dalle sue vie naturali e dirette.

Camera di Commerc'o di Parma. — Nella seduta del 26 Gennaio venne fatta la proposta « Che la Camera presenti istanza al Ministro dei lavori pubblici e a quello di Agricoltura, industria e commercio all' oggetto che, di concerto col Ministro delle finanze, vogliano provvedere all' istituzione di una dogana nella stazione ferroviaria di Parma, e quindi siano preparati appositi locali nel mentre si stanno eseguendo i nuovi adattamenti alla Stazione stessa; e che alla detta istanza chiegga l' appoggio del Municipio di Parma nei cui uffici trovasi preparato un progetto relativo, del quale esso ebbe già ad occuparsi. » La Camera con voto unanime approvò la suaccennata proposta; deliberò che venisse presentata al Ministero d' agricoltura, industria e commercio, affinchè presi gli opportuni accordi coi Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, si istituisca nella stazione ferroviaria di Parma una Dogana di primo ordine con facoltà di fare le operazioni doganali di importazione, di esportazione anche temporanea, e di deposito e si costruiscano nella stazione stessa locali adatti all'uopo; dispose che la presente deliberazione fosse comunicata ai predetti Ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed all'onorevole Sindaco di Parma, invitandolo a promuovere dal Consiglio Municipale voto in appoggio alla deliberazione stessa, e quei provvedimenti che valessero ad agevolarne l'attuazione per parte del governo, dell'invocato provvedimento.

Camera di Commercio di Varese.. — Nella tornata del 6 Marzo la Camera di Varese determinò l' aliquota di sovraimposta per l' anno in corso in centesimi 42 per ogni 100 lire di reddito imponibile, e iscrisse la scuola di disegno di Arcisate fra quelle ammesse a concorrere ai premi della Camera di Commercio.

Camera di Commercio di Cagliari. — Nella riunione del 3 marzo dopo che ebbe approvata la proposta di erigere nella darsena una capanna in ferro reclamata dai bisogni del commercio, la Camera di Cagliari si occupò dei temi da proporsi al prossimo congresso delle Camere di commercio che avrà

luogo a Torino durante l'esposizione, e il presidente a tal' uopo faceva osservare che essendone stati presentati da altre Camere di commercio potrebbero alcuni di questi farsi proprj dalla Camera la quale dietro avviso del consigliere Varsi deliberava di raccomandare alla presidenza la scelta di quei temi che più specialmente contengano interessi commerciali ed industriali comuni anche alla Sardegna, e volerli proporre assieme alle due questioni che sono in attesa di soluzione, quella cioè dei dazi sul tonno e l'altra sui piombi, delle quali si occupò tanto la Camera, giovando assai che in appoggio delle medesime potesse prendere anche una deliberazione il futuro congresso.

In seguito il presidente rese conto di quanto aveva fatto presso il Governo per la pronta sistemazione del porto di Cagliari, e come il Governo rispondesse di prendere in serio esame l'esposizione dei bisogni reclamati, sia ampliando il porto sia con la costruzione di un binario di rannodo fra la stazione e la darsena, la quale avrebbe per effetto di evitare le spese di trasbordo e agevolerebbe lo svolgimento commerciale di molti prodotti in specie, dei prodotti minerali. In fine la camera discusse vari argomenti riguardanti la sua interna amministrazione.

Notizie economiche e finanziarie

Situazione delle Banche di emissione italiane ed estere.

(in milioni)

Banca Nazionale del Regno

		20 feb.	29 feb.	differ.
Attivo	Cassa e riserva.. L.	300,9	294,2	— 6,7
	Portafoglio.....	179,3	188,3	+ 9,0
	Anticipazioni.....	24,9	25,2	+ 0,3
Passivo	Capitale..... L.	200,0	200,0	—
	Massa di rispetto..	33,9	33,9	—
	Circolazione.. 466,2	508,3	473,2	516,8 + 8,5
	Altri debiti a vista.. 42,1		43,6	

Banca Romana

		31 gen.	10 feb.	differ.
Attivo	Cassa e riserva L.	18,7	18,9	+ 0,2
	Portafoglio.....	27,5	26,1	— 1,4
	Anticipazioni....	0,3	0,3	—
Passivo	Capitale.....	15,0	15,0	—
	Massa di rispetto	2,6	2,6	—
	Circolazione 44,4	45,5	43,9	44,9 — 0,6
	Altri debiti a vista 1,1		1,0	

Banca Nazionale Toscana

		10 feb.	20 feb.	differ.
Attivo	Cassa e riserva.. L.	25,2	26,3	+ 1,1
	Portafoglio.....	25,3	25,8	+ 0,5
	Anticipazioni.....	0,4	0,4	—
Passivo	Capitale..... L.	30,0	30,0	—
	Massa di rispetto.	3,6	3,6	—
	Circolazione.. 52,3	52,7	50,8	51,2 — 1,5
	Altri debiti a vista.. 0,4		0,4	

Banco di Napoli

		9 feb.	20 feb.	differ.
Attivo	Cassa e riserva.. L.	112,2	116,0	+ 3,8
	Portafoglio.....	52,2	51,0	— 1,2
	Anticipazioni.....	33,3	32,2	— 1,1
	Sofferenze.....			
Passivo	Capitale..... L.	48,7	48,7	—
	Massa di rispetto...	4,8	4,8	—
	Circolazione. 135,9	203,8	134,2	202,2 — 1,6
	Altri debiti a vista. 67,9		68,0	

Banca di Francia

		6 marzo	13 marzo	differenza
Attivo	Incasso metallico Fr.	1,944.1	1,944.3	+ 0,2
	Portafoglio.....	1,112,5	1,100,3	— 12,2
	Anticipazioni.....	313,5	307,3	— 6,2
Passivo	Circolazione.....	2,948,8	2,944.5	— 4.3
	Conti correnti.....	617,4	583,8	— 33,6

Banca dei Paesi Bassi

		1 marzo	8 marzo	differ.
Attivo	Incasso metallico Fior.	117,8	117,9	+ 0,1
	Portafoglio	45,9	44,6	— 1,3
	Anticipazioni	42,2	42,2	—
Passivo	Capitale.....	16,0	16,0	—
	Circolazione	182,0	180,8	+ 1,2
	Conti correnti	4,9	5,0	+ 0,1

Banca Austro-Ungherese

		29 feb.	7 marzo.	differ.
Attivo	Incasso metallico Fior.	185,4	184.9	— 0,5
	Portafoglio.....	128,2	126,5	— 1,7
	Anticipazioni.....	23,6	22,7	— 0.9
Passivo	Circolazione.....	347,8	345,0	— 2,8
	Conti correnti	85,6	85,9	+ 0,3

Banca Imperiale di Germania

		23 feb.	29 feb.	differ.
Attivo	Incasso metallico... St.	31,0	31,1	+ 0,1
	Portafoglio e anticipaz.	18,5	17,9	— 0,6
Passivo	Circolazione	33,5	34,0	+ 0,5
	Conti correnti.....	12,6	11,7	— 0,9

Banche associate di Nuova York.

		23 feb.	1 marzo.	differenza
Attivo	Incasso metallico... St.	15,5	15,3	— 0,2
	Portafoglio e anticipaz.	68,9	68,9	—
Passivo	Circolazione.....	2,8	2,9	+ 0,1
	Conti correnti.....	76,2	71,9	— 0,3

Banca nazionale del Belgio

		28 feb.	6 marzo.	differenza
Attivo	Incasso metallico Fr.	97,1	101.4	+ 4,3
	Portafoglio.....	286,2	277,2	— 9,0
	Anticipazioni.....	19,4	19,5	+ 0,1
Passivo	Circolazione	351,1	342,4	— 8,7
	Conti correnti.....	65,4	69,7	— 4,3

Banca d'Inghilterra (5 marzo.)

Aumentarono : *la circolazione* di st. 391,370; i *conti correnti del Tesoro* di ster. 791,470; i *conti correnti particolari* di ster. 591,407 e il *portafoglio* di sterline 1,922 918.

Nessuna diminuzione.

Clearing House. Nella settimana che terminò col 5 marzo le operazioni ammontarono a st. 137,400,000 cioè a dire ster. 40,102,000 *più* che nella settimana precedente e ster. 13,180,000 *più* che nella settimana corrispondente del 1883.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 15 Marzo 1884.

Il miglioramento cominciato sabato scorso sul mercato parigino continuò quasi senza interruzione anche in questi ultimi otto giorni. Contribuirono ad allargare il movimento di ripresa le molte richieste di titoli da parte dei capitali d' impiego, le non indifferenti ricompere fatte dai venditori allo scoperto, la voce corsa di vittorie riportate dai francesi nell' estremo Oriente, e per ultimo il voto di fiducia ottenuto dal gabinetto Ferry nelle recenti discussioni parlamentari. Malgrado la ripresa avvenuta sulla borsa di Parigi, le disposizioni in Italia furono meno favorevoli, specialmente per la nostra rendita 5 0[0 la quale, dette luogo a molte realizzazioni con perdita di circa un quarto di lira sulle precedenti quotazioni. Varie furono le cause a cui venne attribuito questo movimento retrogrado. Dapprima se ne accagionò un articolo del *Journal des debats*, il quale cercò dimostrare che l' Alta Banca parigina tende a disinteressarsi nei valori italiani per applicarsi di preferenza ai fondi spagnuoli. Fin quì noi crediamo che non ci sia nulla di vero, ma se questo fatto si avverasse ne verrebbe inevitabilmente per conseguenza un notevole deprezzamento sul nostro consolidato, inquantochè difficilmente troverebbe collocamento sulle altre piazze estere, quella porzione di titoli che verrebbe respinta dal mercato francese. Oltre questo le nostre borse furono sfavorevolmente impressionate dalla crise presidenziale avvenuta nella nostra Camera, non per la crisè in se stessa, ma per la possibilità che la nomina del nuovo presidente possa determinare una crise ministeriale. Anche l' agitazione promossa dai negozianti Veneziani sulla divisione delle reti ferroviarie non fu estranea al movimento retrogrado, inquantochè fa temere dei ritardi sulla conclusione e presentazione al Parlamento dei progetti ferroviari. Il denaro continua ad abbondare nella maggior parte dei mercati e ciò è tanto vero che la campagna intrapresa dai ribassisti sul mercato parigino rimase inefficace a motivo specialmente dei molti acquisti di titoli al contante. A Londra le richieste di denaro essendo sempre attive le cambiali a 3 mesi si aggirarono fra 3 3[8 e 3 1[4 e i prestiti a breve scadenza fra 3 1[4 e 3 1[2. Notizie telegrafiche da Nuova York recano che la riserva delle Banche associate subì una nuova diminuzione di 1,500,000 dollari rimanendo così a dollari 108,600,000 superiore di doll. 18,650,000 al *maximum* legale.

Ecco adesso il movimento della settimana.

Rendite francesi. — Il 5 0/0 da 106,02 saliva a 106,57 e oggi resta a 106,27, il 3 0/0 da 76,45 a 76,50; il 3 0/0 ammortizzabile da 77,57 cadeva a 77,35 e il nuovo prestito invariato fra 76,50 e 76,60.

Consolidati inglesi. — Da 102 salivano a 102 1/16.

Rendita turca. — A Londra da 8 1/2 saliva a 8 3/4 e a Napoli venne negoziata fino a 9,30.

Valori egiziani. — L'egiziano nuovo da 332 saliva fino a 339, e il Canale di Suez da 2023 a 2037 e oggi resta a 1980.

Valori spagnuoli. — La nuova rendita esteriore trascorse quasi per tutta l'ottava fra 61 13[16 e 61 6/8, e oggi chiude a 61 5[8.

Rendita italiana 5 0/0. — Sulle varie borse italiane venne negoziata fra 93,50 e 93,60 per contanti e fra 93,65 e 93,75 per fine mese. A Parigi da 93,75 indietreggiava a 93,50; a Londra invariata a 92 3/4 e a Berlino fra 94,10 e 94,20.

Rendita 3 0/0. — Venne negoziata agli stessi prezzi dell'ottava scorsa, cioè fra 57,30 e 57,40.

Prestiti pontificj. — Il Blount da 94,85 indietreggiava a 94,65; il Rothscild da 96,25 saliva a 96,65 e il cattolico 1860-1864 da 96 a 96,40.

Valori bancarj. — Sempre sostenuti malgrado la poca importanza delle operazioni. La Banca Nazionale italiana fu trattata fra 2205 e 2215; La Banca Nazionale Toscana fra 974 e 978; il Credito Mobiliare fra 885 e 887; la Banca Toscana di Credito intorno a 525; la Banca Romana da 975 riprendeva a 985; il Banco di Roma da 554 saliva a 590; la Banca Generale invariata fra 553 e 554; la Banca di Milano fu negoziata fino a 500,50 e la Banca di Torino da 777 saliva a 788.

Regìa tabacchi. — Le azioni si contrattarono fra 610 a 612.

Valori ferroviarj. — Ebbero movimento attivo e prezzi sostenuti. Le azioni meridionali si negoziarono fino a 574; le romane comuni fra 121 e 122; le azioni delle romane trenetennali fra 756 e 760; le obbligazioni meridionali fra 291,50 e 292; le livornesi *C D* fra 296 e 298, e le nuove sarde fra 292 e 295,50.

Credito fondiario. — Roma fu negoziato fra 461,50 e 462,50; Milano a 509,50; Napoli a 485,50; e Cagliari fra 448 e 450.

Valori comunali. — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze oscillarono fra 64,90; a 65,10; l'Unificato napoletano fra 86,70 e 86,80 e il prestito di Roma da 445 a 447,50.

Cambj. — Il Londra a 3 mesi resta a 25,04; il Francia a vista a 99,90 circa e il Germania breve a 4 0[0 a 123.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — All'estero continua tuttora l'incertezza sull'avvenire dei grani e degli altri cereali, ma dall'insieme delle notizie ricevute nella settimana se ne può argomentare che la corrente al ribasso per ora prosegue a dominare nella maggior parte dei mercati. A Nuova York i grani rossi si quotarono da doll. 1,08 allo staio a 1,02; i granturchi si aggirarono sui cents. 62 e le farine oscillarono fra doll. 3,55 e 3,75 al sacco di 88 chilogr. A Odessa i grani teneri si pagarono da rubli 1,23 a 1,28 al pudo, e i granturchi con ribasso di 2 copechi 75 copechi. A Londra e a Liverpool i grani ebbero prezzi fermi ma si prevedono ribassi perchè l' Australia ove la messe è già terminata, esporterà in breve quantità considerevoli di frumenti. A Pest i grani si quotarono negli stessi limiti della settimana precedente e a Vienna da fior. 9,85 a 9,93 al quint. In Francia i mercati trascorsero in calma, e quanto ai prezzi non abbiamo trovato variazioni. A Parigi i grani per aprile si quotarono a fr. 23,15 e per maggio a 23,80. In Italia i grani ebbero prezzi un poco più sostenuti dell'ottava scorsa; i granturchi conservarono la consueta depressione delle settimane precedenti, e nei risi andò sempre più consolidandosi la tendenza al ribasso. Ecco adesso il movimento della settimana. A *Firenze* i grani gentili bianchi si venderono da L. 25 a 26

al quint., e i rossi da L. 23,50 a 24,50. — A *Bologna* i frumenti sostenuti fino a L. 24,30 al quint; i granturchi si venderono da L. 15,75 a 16,75, e i risoni da L. 23 a 25. — A *Ferrara* i prezzi dei grani variarono da L. 23 a 24 e i granturchi da L. 15 a 16. — A *Verona* si praticò da L. 23 a 23,75 al quint. per i grani, da L. 15 a 17 per i granturchi, e da L. 26 a 37 per il riso. — A *Milano* il listino segna da L. 21,75 a 25 al quint. per i grani, da L. 15 a 17 per il granturco, e da L. 30,50 a 38,50 per il riso fuori dazio. — A *Novara* i risi nostrali realizzarono da L. 29,50 a 32,50 al quint. per soma di litri 120. — A *Torino* i grani realizzarono da L. 23,25 a 26,25 al quint.; da L. 16 a 18,50 i granturchi, e da L. 25 a 36 il riso bianco fuori dazio. — A *Genova* i grani teneri nostrali si venderono da L. 24 a 26,50 al quint. e i grani esteri da L. 21,50 a 26. — A *Napoli* prezzi deboli per abbondanza di merce. — A *Barletta* i grani bianchi scelti ottennero L. 24 al quint.; e i rossi sulle L. 23,50 il tutto franco bordo.

Oli d'oliva. — Nel corso della settimana vennero segnalate le seguenti notizie. A *Porto Maurizio* le qualità riescono sempre uguali, e il difetto del secco si può dire quasi generale in tutta la merce di recente fabbricazione. I nuovi mosti si pagarono da L, 134 a 143 al quint.; i vecchi bianchi sopraffini da L. 200 a 205; i pagliarini da L. 165 a 170, e i nuovi lavati da L, 72 a 73. A *Genova* si fecero molte spedizioni per Buenos Ayres. I Riviera realizzarono da L. 142 a 158 al quintale; i Romagna da L. 135 a 143 i Termini da L. 128 a 132 e i Tunisi mangiabili da L. 100 a 120. — A *Livorno* l'olio toscano nuovo realizzò da L. 135 a 150 al quint. — A *Firenze* l'olio acerbo fu venduto da L. 100 a 110 per soma di chil. 61,200 e le altre qualità mangiabili da L. 85 a 95. — A *Bari* i sopraffini realizzarono da L. 165 a 175 al quint., i fini da L. 125 a 160; i mangiabili da L. 93 a 105 e l'olio di sanza da L. 39 a 62. — A *Nizza* i prezzi dei mangiabili variarono da fr. 125 a 205 al quint. secondo merito e a *Trieste* l'olio italiano uso tavola fu venduto da fior. 71 a 88 al quintale.

Sete. — Quantunque i consumatori lamentino sempre la difficoltà di avere ordini in stoffe di qualche entità, e proseguano nel sistema degli acquisti limitati ai bisogni giornalieri, pure i prezzi si mantengono stazionari grazie alle esigue esistenze in robe pronte, e alla generale convinzione dei detentori che nelle condizioni attuali dell'articolo, un nulla può determinare un miglioramento. A *Milano* la domanda fu attiva tanto in articoli greggi specialmente in capi annodati, quanto in articoli lavorati. Le greggie 9|10 classiche si pagarono da L. 53 a 55; dette di 1° ord. da L. 51 a 52; le greggie mazzami di 1° e 2° ord. da L. 39 a 44; gli organzini classici 17|19 da L. 63 a 64; detti di 1° ordine da L. 61 a 62, e le trame a due capi classiche 20|22 da L. 60 a 61. A *Torino* gli organzini di Piemonte di 1° ord. si venderono da L. 58 a 61 e le greggie da L. 49 e 53 a seconda del merito e del titolo. — A *Lione* discreti affari e prezzi sostenuti. Fra le vendite fatte abbiamo notato organzini italtani 18|20 venduti da fr. 61 a 63; greggie 13|15 a capi annodati di 1° ord. da fr. 55 a 56 e trame 24|26 di 2° ord. a fr. 58.

Caffè. — La settimana trascorse quasi inattiva e i prezzi perdettero qualche lira sui corsi precedenti. Gli affari sono limitati al bisogno del poco consumo, e nessuna operazione d'importanza venne fatta; però i possessori continuano a ben sostenere l'articolo, malgrado che i mercati di produzione siano invariati, e i regolatori siano pesanti e continuino a ribassare. Per ora crediamo non si possa sperare sopra una vicina ripresa dei prezzi, ma siamo egualmente lontani dal credere a forti ribassi. Solo sembra certo che l'articolo per ora si manterrà invariato, alternandosi con leggiere oscillazioni. A *Genova* si venderono 1000 sacchi Rio a L. 70 ogni 50 chil. — In *Ancona* si praticarono i prezzi segnalati nelle precedenti rassegne. — A *Trieste* il Rio fù venduto da fior. 61,50 a 74 al quint.; e il Santos da 66 a 70. — A *Marsiglia* il S. Domingo realizzò fr. 68 ogni 50 chil. e il Rio da fr. 66 a 69,50. — A *Londra* mercato debole e in *Amsterdam* il Giava buono ordinario fù quotato a 32 cent.

Zuccheri. — Le previsioni che si fanno sopra l'avvenire di questo articolo sono molto azzardose e difficili. Gli uni predicano nuovi ribassi, fondandosi sull'esuberante raccolto della materia prima; gli altri invece opinano che i prezzi attuali, salvo leggiere oscillazioni, hanno ormai raggiunto il loro stadio di ribasso, e che una reazione all'aumento è perciò inevitabile e non molto lontana, perchè ai corsi attuali poco potrebbesi rischiare ad operare per parte della speculazione. A *Genova* senza variazioni, ma con tendenza al sostegno. Si venderono 6000 sacchi della Ligure Lombarda da L. 122 a 123 al quintale. In *Ancona* gli zuccheri olandesi e nostrali realizzarono da L. 125 a 127 al quint.; e gli austriaci da L. 127 a 128. — A *Trieste* i pesti austriaci ottennero da fior. 26,50 a 29 al quint. — A *Parigi* mercato calmo. I bianchi N. 3 si quotarono a fr. 53,25; i rossi di gr. 88 a fr. 45,75 e i raffinati a fr. 103. — A *Londra* mercato pesante e in *Amsterdam* il Giava N. 12 fù quotato a fior. 27,50 al quint.

Bestiami. — I bovini grossi tanto da macello che per i bisogni dell'agricoltura continuano ben domandati e sostenuti; sempre in gran favore i vitelli, e nei suini grossi pochissimi affari per mancanza di merce e di consumo. — A *Parma* i bovini salirono fino a L. 70 al quint. vivo. — A *Corte Maggiore* i prezzi dei bovini variarono da L. 70 a 80 a peso vivo. — A *Saronno* i buoi furono contrattati da L. 84,50 a 85,50 al quint. peso vivo, i vitelli da L. 95 a 115 e i maiali da L. 90 a 110.

Metalli. — In calma perfetta e senza notevoli variazioni in tutte le qualità. A *Genova* le vendite fatte vennero praticate ai seguenti prezzi: acciaio di Triesta da L. 58 a 62; ferro nazionale Pra da L. 21 a 21,50; detto inglese in verghe a L. 19,50; detto da chiodi in fasci da L. 21,50 a 23,50; le lamiere inglesi da L. 28 a 36; il ferro vecchio dolce da L. 6,50 a 8,50; il piombo Pertusola da L. 33 a 33,25; il rame da L. 150 a 220; il metallo giallo da L. 150 a 155; lo stagno a L. 245; lo zinco da L. 50 a 55; la ghisa Eglinton a L. 7,75; il bronzo da L. 120 a 125 e le bande stagnate da L. 24 a 32 per cassa. 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. 24 a 36 e il piombo da fr. 28,75 a 29,75.

Petrolio. — All'estero in questi ultimi giorni si ebbero delle oscillazioni al ribasso determinate dalle facilitazioni fatte sui mercati americani. Al seguito di che anche i mercati italiani furono meno sostenuti che per l'addietro. A *Genova* si fecero vendite importanti al prezzo di L. 19,75 a 20 al quintale fuori dazio per i barili, e di L. 6,50 a 6,45 per cassa per le casse il tutto per pronta consegna. — A *Trieste* i barili pronti si venderono intorno a fiorini 12 al quintale. — In *Anversa* per marzo-aprile fu quotato a fr. 19 1|8 al quint. al deposito. — A *Brema* prezzi fermi a marchi 7,45 al quint. — A *Nuova York* e a *Filadelfia* fu quotato da cent. 8 3|8 a 8 1|2.

Zolfi. — Continuano in calma, ma sostenuti stante l'avvicinarsi della zolfatura delle viti. A *Messina* i prezzi praticati furono di L. 8,98 a 9,75 al quintale sopra Girgenti; di L. 9 a 10,04 sopra Catania e di L. 8,97 a 9,86 sopra Licata. A *Genova* i Rimini si quotarono a L. 16,50 al quintale.

Avv. Giulio Franco *Direttore-proprietario.* Billi Cesare *gerente responsabile*

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

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 dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

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 **15 Marzo p. v.**, ai Capi dei Magazzini suindicati o delle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA, e FIRENZE

Milano, 26 Febbraio 1884. LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

52ª Settimana dell' Anno 1883 — *Dal dì 24 al dì 31 Dicembre 1883.*

(Dedotta l'Imposta Governativa) (C. 1191)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	519,768.23	41,098.52	72,807.29	331,566.21	16,997.38	5,135.98	205,988.34	1,193,361.95	1,686	32,293.83
Settimana cor. 1882	575,465,88	60,329.67	46,826.51	324,119.86	24,782.69	12,902.47	2,870.73	1,047,297.81	1,686	28,340.90
Differenza in più	» »	» »	25,980.78	7,446.35	» »	» »	203.117 61	146,064. 14	»	3,952.93
Differenza » meno	55,697.65	19,231.15	» »	» »	7,785.31	7,766.49	» »	» »	»	» »
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gen. 1883 al 31 decem.	17,310,761.85	815,436.72	2,492,831.37	13,264,211,77	588,981.44	202,836.16	478,232.55	35,153,291.86	1,686	20,850.11
Periodo corris. 1882	16,751,263.00	817,959.77	2,485,643.68	11,886,264.66	466,766.00	118,198.19	186,117.94	32,712,213.24	1,684.344	19,421.33
Aumento	559,498.85	» »	7,187.69	1,377,947.11	122,215.44	84,637.97	292,114.61	2,441,078.62	1. 656	1,428.78
Diminuzione . . .	» »	2,523.05	» »	» »	» »	» »	» »	» »	»	» »

OSSERVAZIONI. — Negl'introiti supplementari figurano i trasporti dei pacchi postali del 4° trimestre 1882 ed anno 1883 per la somma di L. 205,565,28.

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

1ª Settimana dell' Anno 1884 — *Dal dì 1 al dì 7 Gennaio 1884*

(Dedotta l'Imposta Governativa) (C. 1191)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del Prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	204,958.15	10,104 82	45,496,73	229,886.86	13,066.24	8,720.43	4,763.03	606,996.26	1,684	18,845.86
Settimana cor. 1883.	271,906.48	11,325.34	39,529.09	199,852.14	14,580.56	10,467.30	3,534.74	551,195.65	1,684	17,066.88
Differenza in più	23,051.67	» »	5,967.64	30.034.72	» »	» »	1,228.29	55,800.61	»	1,778.98
Differenza in meno	» »	1,220.52	» »	» »	1,514.32	1,746.87	» »	» »	»	» »
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gen. 188 al										
Periodo corr. 188										
Aumento										
Diminuzione . . .										

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

2ª Settimana dell' Anno 1884 — *Dal dì 8 al dì 14 Gennaio 1884.*

(Dedotta l'Imposta Governativa) (C. 1191).

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	297,814.76	10,951.46	43,665.73	240,324.47	9,989.00	6,163.42	4,279.38	613,188,22	1,684	19,038.2
Settimana cor. 1883	272,415.11	11,811.61	42,309. 25	203,746. 84	12,405. 84	6,367.87	3,093.05	552,149. 57	1,684	17,096 .70
Differenza in più	25,399. 65	» »	1,.356.48	36,577.63	» »	» »	1,186,33	61.038.65	» »	1,941.57
Differenza » meno	» »	860,15	» »	» »	2,416,84	204. 45	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell'Esercizio dal 1 Gennaio 1884 al dì 14 detto	592,772.91	21,056.28	89,162.46	470,211.33	23,055.24	14,883,85	9,042.41	1,220,184.48	1,684	18,942,33
Periodo corr. 1883.	544,821.59	23,136.95	81,838.34	403,598.98	26,986.40	16,835.17	6,627.79	1,103,345.22	1,682,538	15,841.36
Aumento	48,451 .32	» »	7,324.12	66,612,35	» »	» »	2,414. 62	116,839.26	1,462	3,100. 97
Diminuzione . . .	» »	2.080,67	» »	» »	3,931.16	1,951,32	» »	» »	» »	» »

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