

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XI — Vol. XV

Domenica 23 Novembre 1884

N. 551

## LA RELAZIONE

*sul progetto dell'esercizio ferroviario*

### CAPO III.

*Vendita e ricompra del materiale mobile  
e degli approvvigionamenti.*

L'annualità che viene corrisposta alle tre Società con quota di prodotto lordo in corresponsivo del capitale versato allo Stato per l'acquisto del materiale mobile è di circa L. 265 milioni, corrisponde al 5 per cento, poichè lo Stato si prende i 79 centesimi per titolo d'imposte e tasse.

Tale operazione era necessaria ed utile.

Dell'utilità dell'operazione finanziaria relativa si è già detto nella parte generale. Ed invero allo Stato occorrono capitali, per rimettere in buona condizione le sue ferrovie, e per dare maggiore impulso alle nuove costruzioni.

Ricorrere ad un prestito e così ad una emissione di rendita, per procacciarsi questi capitali, no, giova ripeterlo, perchè tanto varrebbe pregiudicare i corsi del nostro consolidato, e perdere nel saggio dell'emissione e dei relativi interessi più di quello forse che costa la prestazione da corrispondersi alle Società in corresponsivo dell'uso del materiale loro. Il Governo avrebbe una parte maggiore nei prodotti delle linee sotto forma di canone, o nolo del suo materiale, un 12 milioni circa all'anno; ma dall'altro canto si graverebbe il bilancio di somma uguale o anco maggiore per gli interessi del prestito; e operazione più improvvida del dare a nolo il materiale non potrebbe immaginarsi.

Ricorrere a stanziamenti in bilancio, che corrispondano a questo bisogno, nemmeno. Sia pure, stando alle esposizioni finanziarie, che il nostro bilancio sia in grado di sostenere le spese ordinarie ormai salite al più alto grado, e anco spese straordinarie fra i 70 e gli 80 milioni, ma chieder di più al bilancio sarebbe una follia. O ricadere nel disavanzo, o avere il coraggio di imporre nuove tasse.

Quindi, anche come operazione finanziaria la vendita del materiale si presentava e si presenta come la meglio consigliata. Ma più ancora è consigliata come atto di buona amministrazione.

Dovrebbe il Governo dare a nolo alle Società il suo materiale? Abbiamo detto e ripetiamo non potersi immaginare operazione più improvvida di questa.

Collo Stato proprietario e colle Società commo-datarie e utenti del materiale mobile, vi sarebbe perdita sicura, o pericolo presente e continuo di

perdita per lo Stato. Se il materiale perisse, è elementare che perirebbe per lo Stato; se si deteriorasse, e il deterioramento nascesse dall'uso, deteriorerebbe ugualmente per lo Stato, che sarebbe poi esposto continuamente a litigi per determinare se le perdite e i deterioramenti fossero o no avvenuti per colpa delle Società, poco interessate del resto alla custodia della cosa altrui.

Invece colla vendita del materiale la Convenzione si avvicina di più al tipo del vero esercizio privato; la Società, trovando così modo di impiegare il suo capitale, è più interessata a far andar bene l'azienda; è maggiore la garanzia che il materiale sia mantenuto con accuratezza da chi ne è proprietario; i fondi di riserva evitano ogni eccesso alla tendenza dello Stato, o delle Società, ad abbondare od a resistere negli acquisti di materiale mobile nuovo, o nelle riparazioni a quello esistente; le Società hanno maggiore libertà, facendo gli acquisti e i restauri del materiale, e nella scelta dei tipi: infine lo Stato avrebbe una garanzia in caso di contravvenzioni e di scioglimento della Società, tenendosi in mano il prezzo del materiale.

Ecco i buoni effetti, anco d'ordine amministrativo derivanti dall'aver prescelto il contratto di vendita. Ed è contratto di vendita nè più nè meno, non già prestito mascherato, nè pegno, nè altro, come si è andati fantasticando. Lo Stato vende il suo materiale col patto della ricompra a contratto finito, e ne ritira il prezzo. Ecco tutto, e non è vendita questa?

Ma perchè allora, dicono gli oppositori, lo Stato paga un corresponsivo sul prezzo sborsatogli? Quando mai il venditore deve pagare il frutto sul prezzo della cosa venduta?

Non paga frutto, rispondiamo: non è interesse sul prezzo sborsatogli, quello che lo Stato paga, ma bensì il corresponsivo del materiale che le Società adoperano per far l'esercizio delle strade di proprietà dello Stato.

Questo materiale costa alle Società un capitale di 265 milioni, ed è giusto che ne percepiscano un compenso; esse fanno infatti l'esercizio con materiale loro proprio, e devono quindi essere remunerate come si remunererebbe qualsivoglia vettore che effettuasse il trasporto con veicolo e cavalli di sua proprietà, come si remunererebbe il lavorante, al quale oltre il lavoro si richiedesse anche di impiegare i suoi attrezzi. Se invece di stabilire questo compenso in una somma fissa, si fosse determinato in una percentuale del prodotto, la percentuale non sarebbe più rimasta del 62 1/2 per cento, ma sarebbesi aumentata in relazione al valore e all'uso del materiale adoperato. La cosa è così evidente che non

sarebbe stato possibile prevedere che dovesse dar luogo a una discussione tanto calorosa.

Altrove è stato dimostrato che il corrispettivo del 5 per cento sul capitale di questo materiale mobile, è tutt'altro che esorbitante. Sia pure che il consolidato dia un frutto minore del 5; ciò è vero oggi. Ma sappiamo noi quale ne sarà il corso domani? Eppoi il consolidato ha l'immediata garanzia dello Stato, e il portatore non ha che da tagliare la cedola semestrale, e da andare in Tesoreria a barattarla in contanti, e semestre per semestre, sicuro di ritirarne il frutto. Invece le azioni di una Società sono titoli industriali; e come tali il corrispettivo del 5 per cento non è davvero esagerato, e tanto più perchè questo compenso non è punto sicuro, come quello del consolidato. Se in un anno le percentuali del 62 1/2, o le successive del 56 e del 50 per cento non bastassero a coprire le spese di esercizio, il deficit si dovrebbe colmare prendendo quel che occorre dal corrispettivo, che le Società percepiscono per l'uso del materiale mobile, e di altrettanto verrebbe quindi scemato questo corrispettivo.

L'art. 41 stabilisce che al cessare del contratto lo Stato riacquista il materiale rotabile e d'esercizio, che sarà valutato al prezzo di acquisto diminuito delle perdite e del deprezzamento subito per difetto di manutenzione.

La Commissione non trovò e non trova ragione a giuste censure.

Le Società ricevono, col compenso per l'impiego del materiale rotabile ad esse venduto dallo Stato, quanto è necessario per pagare l'interesse del capitale con cui si sono costituite. E le partecipazioni ai prodotti lordi sono calcolate in modo da rimborsare le Società delle spese vive d'esercizio che sono a loro carico. Se non fosse stipulato l'art. 41 la somma da pagarsi alle Società alla scadenza dei contratti dipenderebbe essenzialmente dai prezzi correnti che a quell'epoca avranno le locomotive ed i veicoli; l'intero capitale sociale correrebbe l'alea delle oscillazioni nei prezzi dei ferri e della mano d'opera, alea affatto indipendente dalla natura dell'intrapresa per la quale si creano le nuove Società.

#### CAPO IV.

##### *Riassetto delle linee.*

Il Governo, dando le sue strade ferrate a esercitare a Società, doveva e deve consegnarle in istato di servire all'oggetto pel quale sono costruite, com'è regola di diritto comune; e poichè quelle strade avevano ed hanno bisogno di essere messe in buon assetto, si è obbligato di spendere Lire 84,095,050 per la rete Mediterranea, L. 49,421,500 per quella Adriatica, lire 10,500,000 per la rete Sicula. Totale lire 144,014,550 da spendersi in quattro anni. Però di queste, lire 9,400,000 sono a carico della Società per le strade ferrate Meridionali, per le linee di sua proprietà, e quindi a carico dello Stato rimangono solo lire 134,614,550.

E bisogno c'era, e c'è, specialmente nella rete dell'Alta Italia: in parte per trascurata manutenzione, inquantochè poco prima del 1876 la Società dell'Alta Italia, trattando pel riscatto, non aveva più interesse a spendere in manutenzioni, e il Governo più tardi pensava di affidare le ferrovie all'industria

privata; in parte per aumento di traffico che fino dal 1875 rendeva necessari nelle ferrovie fabbricati nuovi o ingranditi, e raddoppiamenti di binari ecc. Basti dire che furono assegnati ai lavori di restauro e complemento, 60 milioni dal 1° luglio 1878 al 31 dicembre 1880, apparsi ben tosto insufficienti; e che nel 1882 salirono a lire 45,259,952 i prodotti delle stazioni di Milano, Torino, Genova, Sampierdarena, Savona, Bologna, Venezia, i quali nel 1875 avevano appena toccata la cifra di lire 34,488,184.

E il bisogno di ampliamento nei fabbricati e di aumento nei mezzi di trasporto appariva ed appare più manifesto in certe stagioni dell'anno, nelle quali per l'abbondanza di alcune merci (ad esempio uve) o si sospendono o si devono ritardar tutti o quasi tutti gli altri trasporti: inconveniente che deriva non tanto da insufficienza di veicoli, ma, e non meno, da mancanza o di piani caricatori o di binari o di stazioni apposite per scomporre e ricomporre i treni. Parlino per tutti Genova e Milano.

Nè assegnando lire 144,014,550 al completamento e miglioramento delle tre reti, e specialmente della Mediterranea e della Sicula, si fanno regali, come fu detto, alle Società, alleggerite in tal modo di tanta parte del loro onere di manutenzione delle strade. Si spende quello che le Società non potrebbero fare senza chiederne rimborso, poichè sono tutte spese in conto capitale, le quali debbono stare a carico del proprietario della strada; tanto è vero che agli aumenti avvenire si provvederà mediante la Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Vi sono oggi linee che, per l'unità conseguita con Roma, hanno acquistato un'importanza che prima non avevano, per esempio quella Ventimiglia-Roma, che costruita prima come linea d'interesse specialmente ligure e servendo oggi alle comunicazioni di molta parte d'Italia colla capitale, e anco come arteria del traffico internazionale, ha bisogno di una pronta trasformazione proporzionata al suo nuovo e maggiore ufficio.

V'è il porto di Genova, che, se si vuole possa lottare coi porti esteri rivali, ha necessità che le ferrovie, le quali vi fanno capo, sieno messe in grado di soddisfare sollecitamente ai crescenti bisogni del traffico con opere nuove e d'ampliamento di impianti e di binarii nelle stazioni locali, e in quelle di biforcazione e di transito; come v'è bisogno che le linee conducenti da Genova alle principali stazioni interne e di frontiera, a molti centri minori ma importanti per industrie e per commerci, sieno posti in tali condizioni di solidità e di armamento da non lasciar niente a desiderare: altrimenti a che i milioni spesi, e che si spendono nel porto di Genova?

E quello che si è detto per le reti continentali vale in gran parte per la rete sicula, cui dell'accennata somma di L. 10,500,000, ben L. 5,600,000 sono assegnate per continuazione e saldo di opere in conto capitale. Anche su questa rete, come su quelle del continente, occorrono costruzioni di case cantoniere, chiusure delle linee e delle stazioni, rifacimenti in acciaio e migliori dell'armamento, rinforzi di opere metalliche e consolidamenti del corpo stradale, impianti di nuove stazioni, ampliamento delle esistenti, officine e macchinari, come alle stazioni di Palermo, di Caltanissetta e di Porto Empedocle; altri bisogni sono l'abolizione della stazione Canicatti Bizio e il raccordo della linea delle Caldare alla stazione di Canicatti, non che dirama-

zioni di stazioni ai porti come quelle di Siracusa e di Licata.

(E qui la relazione passa a spiegare ciascuna delle somme iscritte all'allegato B per il riassetto della linea).

#### CAPO V.

*Fondi di riserva e cassa per gli aumenti patrimoniali.*

##### § 1. — Fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore.

Scopo di questo fondo è di raccogliere le somme occorrenti per porre riparo ai guasti cagionati alle strade, alle loro dipendenze, alle opere d'arte ed ai fabbricati da incendi, da terremoti, da franamenti, da inondazioni, da straripamenti e da mareggiate, tuttavolta che i guasti verificatisi siano di tanta importanza da interrompere il servizio delle linee o da impedire l'uso totale o parziale dei fabbricati, eccedano i limiti dell'ordinaria manutenzione, e non siano imputabili a trascurata manutenzione, nè ad altra colpa dei concessionari e loro dipendenti. Collo stesso fondo si deve pure provvedere alle spese per opere riconosciute necessarie onde premunirsi contro i danni suaccennati, e contro quelli che possono derivare da accertati vizi di costruzione, sempre però quando tali opere siano da farsi su ferrovie consegnate dallo Stato alle Società e non su ferrovie che da esse saranno costruite, per le quali le Società dovranno rispondere a mente degli articoli 56 dei Capitolati per le reti continentali e dell'articolo 52 del Capitolato per la rete Sicula.

La somma annua da devolversi a credito di questo fondo dipende, oltrechè dalla lunghezza delle ferrovie in esercizio, da molte e svariate circostanze, che hanno principalmente rapporto colle condizioni topografiche, idrografiche e geologiche del terreno percorso dalle linee ed anche dalle maggiori o minori cure usate nella costruzione. Soltanto l'esperienza del passato può condurre a convenientemente determinare tale somma.

Sulle ferrovie dell'Alta Italia tali spese nel 1881 salirono a L. 85 per chilometro, nel 1882 a L. 68. Sulle Romane nel 1881 raggiunsero L. 106 e nel 1882 L. 172; poco diversi sono i dati che offrono le Meridionali. Sulle linee Olandesi lo Stato ha assegnato a questo fondo di riserva L. 200, e la stessa somma è pure stabilita nelle Convenzioni Genale per le reti continentali, mentre per la Sicula vennero fissate L. 250 per chilometro essendo state nel 1881 le spese L. 272 per chilometro e nel 1882 L. 224 per cui una media di L. 248.

Applicando le stabilite quote chilometriche alle linee in esercizio al 1° gennaio 1884, risulterebbe che il fondo di riserva onde sopperire ai danni causati alle strade da forza maggiore si troverebbe annualmente alimentato: per le due reti continentali, lunghe complessivamente chilometri 7954, colla somma di lire 1,590,800; per la rete Sicula, lunga chilometri 599, colla somma di lire 149,750; e quindi complessivamente per le tre reti colla somma di lire 1,740,550.

##### § 4. — Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento.

Oggetto precipuo di questo fondo è di prelevare, sul prodotto lordo dell'esercizio di ogni anno e per ogni rete, una quota che, accumulata coi suoi in-

teressi, basti per somministrare le somme occorrenti alla rinnovazione dei binari, ora armati in acciaio, nell'anno in cui il progredito consumo sarà per renderne necessario il ricambio, senza che la relativa spesa venga a pesare esclusivamente sul bilancio dell'anno stesso.

I nuovi binari si fanno con guide d'acciaio il cui consumo è molto più lento; cerchiamo di dimostrare la sufficienza dei fondi di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento, considerando a parte le reti continentali e la rete Sicula.

*Reti continentali.* — Nelle ferrovie continentali il 71 per cento delle linee ha pendenze non superiori al 5 per mille, il 25 per cento dal 5 al 15, il 4 per cento più del 15 per mille; — le osservazioni fatte permettono di ritenere che per produrre il logorio di un millimetro sulle rotaie d'acciaio occorre il passaggio di 10 milioni di tonnellate sulla prima categoria di pendenza, di 5 milioni sulla seconda, di 1 milione sulla terza. Perciò per mettere fuori d'uso le rotaie stesse, cioè produrre un logorio di 12 millimetri occorre rispettivamente un passaggio di 120, 60, 12 milioni di tonnellate; in media tonnellate 100,680,000. Ma nell'Alta Italia il prodotto medio di un treno-chilometro è di L. 5,70 con un peso lordo di treno di circa 255 tonnellate, per cui per ogni lira di prodotto lordo si ha un peso di 45 tonnellate di treno chilometro. Aggiungendo ora ai 7954 chilometri di ferrovie continentali esistenti al 1° gennaio 1884 la lunghezza dei secondi binari, di circa 625 chilometri, si ha un totale di chilometri 8579 di binari di corsa; e dato l'aumento di 3,5 per cento ogni anno del prodotto lordo, quello del 1882 che era stato di L. 478,418,000, concetto delle nuove tariffe, diventerà nel 1884 di L. 491,425,000, cioè L. 22,000 per chilometro con un movimento di tonnellate chilometro lorde di  $22,000 \times 45 = 990,000$ .

Ora considerando che occorrono come si è detto 100,680,000 di tonnellaggio medio per produrre un logorio di 12 millimetri colle rotaie d'acciaio, risulta che occorrono 44 anni dal 1885 perchè il tonnellaggio di 990,000 accresciuto degli aumenti annuali, produca il logorio stesso.

La spesa di un chilometro di rotaia nuova di acciaio è di L. 12,960, il prezzo di vendita delle vecchie che si tolgono è di L. 4,800, d'onde la spesa esatta pel riordinamento è di L. 8,160. Ora valutando al 4,50 per cento gli interessi che si potranno ricavare dalle somme versate in questo fondo di riserva, e ritenendo del 3,50 per cento gli aumenti di prodotto lordo che ogni anno si verificano sulle reti continentali, si ha che il coefficiente di prelevamento da farsi sul prodotto lordo per tale rinnovamento delle rotaie è di 0,00155 per ogni chilometro.

Ma oltre le rotaie occorrono anche chiavarde, piastre, ramponi che durano meno delle rotaie. Le chiavarde su ogni chilometro costano (defalcato il ricavo della vendita delle vecchie) L. 189 e durano 20 anni; le piastre hanno il costo netto di L. 950 per chilometro e durano 15 anni; i ramponi costano L. 384 per chilometro e durano 14 anni. Le annuità per questi tre ordini di spese da farsi ogni periodo di 20, 15 e 14 anni, sono di L. 6, 14, 20. A cui si possono aggiungere altre L. 20 al chilometro ogni anno per guasti straordinari.

Riassumendo per mantenere e rinnovare un chi-

lometro di armamento occorre mettere in riserva ogni anno ad ogni chilometro di linea: L. 70 per chiavarde, piastre e ramponi; L. 20 per guasti straordinari; più il 0.155 per cento del prodotto lordo chilometrico.

Ma i prodotti chilometri delle reti continentali si desumono in L. 23,058 per l'anno 1885

»	23,865	»	1886
»	24,700	»	1887
»	25,575	»	1888

le convenzioni fissano il prelevamento di L. 150 per chilometro di ferrovia ad un binario e di L. 250, di ferrovia a due binari, più il 0.5 per cento dell'aumento di prodotto lordo oltre quello iniziale. Perciò si avrebbe:

Somma da versarsi secondo i computi fatti		Somma che sarà versata secondo le convenzioni	
1885 L. 136.58	al chilometro	L. 146.56	
1886 » 138.21		» 146.56	
1887 » 139.89		» 146.56	
1888 » 141.66		» 150.62	

Ciò la somma che si versa è maggiore di qualche poco a quella che si dovrebbe versare per il bisogno della istituzione.

Però questo computo suppone che nel 1885 tutte le linee sieno ex-novo armate in acciaio, il che non è perchè molte lo sono già da qualche anno e quindi hanno già sofferto un logorio. Però osservando che, per le attuali condizioni delle reti continentali, può essere di circa 44 anni la durata media e di 39 anni il tempo medio per cui possono ancora durare gli attuali binari armati di acciaio (Vol. V, allegati n. 6 e 7), ammettendo che, a partire dall'anno 1888, debba incominciare a verificarsi l'aumento di prodotto lordo oltre il prodotto iniziale, si trova essere negativa la somma che per ogni chilometro delle reti continentali dovrebbe versarsi al principio dell'anno 1885 nel fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento onde ottenere il regolare funzionamento del fondo stesso. E tal risultato negativo mentre si spiega col fatto già stato asserito di versarsi annualmente nel fondo di riserva per ogni chilometro di binario armato in acciaio (nell'ipotesi che esso sia consegnato nuovo al principio dell'anno 1855) più di quanto è strettamente necessario, dimostra, la più che sufficienza del fondo stesso nella misura fissata dai contratti e dai capitoli.

I calcoli, di cui si sono riportati i risultamenti, furono istituiti pei soli binari di corsa, senza tener conto dei binari di raddoppio e dei binari di servizio; ma non cadono per questo le conseguenze a cui siamo giunti. Anzi, tenendo conto degli ultimi indicati binari, non si può a meno di venire a conseguenze ancora migliori sulla sufficienza degli stanziamenti per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento in acciaio, sia perchè anche pei binari di raddoppio e di servizio si farà annualmente il versamento prescritto dalle Convenzioni, sia perchè questi binari hanno generalmente una durata maggiore di quelli di corsa.

*Rete Sicula.* — Le condizioni altimetriche della rete Sicula sono diverse; le pendenze fino al 5 per mille sono il 39 per cento; quelle dal 5 al 15 sono pure il 39, quella al di là del 15 il 22 per cento. Il tonnellaggio medio per produrre il logorio di 12 millimetri sulle rotaie d'acciaio è di 72,840,000 men-

tre il prodotto medio del treno chilometro è di L. 3,80 con un peso lordo di circa 140 tonnellate, cosicchè per ciascuna lira di prodotto lordo si ha un peso lordo per treno-chilometro di 37 tonnellate; e la lunghezza dei binari è di chilometri 599. Il prodotto lordo del 1882 corretto dalle nuove tariffe risulta di L. 7,477,000 ed il suo aumento si ammette del 2,50 per cento all'anno per cui nel 1884 raggiungerà presumibilmente L. 7,855,525 cioè L. 13,114 al chilometro e quindi  $13,114 \times 37 = 485,220$  di tonnellate-chilometro lorde.

Tenendo conto degli elementi antecedenti per il costo netto di un chilometro di armamento in acciaio ma ponendo L. 30 anzichè 20, la spesa per guasti accidentali, e dati i prodotti lordi chilometrici nel

1885 per	L. 13,442
1886 »	» 13,778
1887 »	» 14,125
1888 »	» 14,476

si hanno le due cifre seguenti pel rinnovamento delle rotaie:

Somme occorrenti		Somme che si prelevano	
1885 L. 114.81	per chilometro	L. 175.—	
1886 » 115.16	»	» 175.—	
1887 » 115.54	»	» 175.—	
1888 » 115.92	»	» 177.85	

Osservando che, per la totale lunghezza di 7954 chilometri delle ferrovie continentali in esercizio al 1° gennaio 1884, vi sono circa 625 chilometri a due binari, applicando le quote state stabilite nelle convenzioni di lire 150 per ogni chilometro di ferrovia ad un binario e di lire 250 per ogni chilometro di ferrovia a due binari, e considerando i soli binari di corsa, si ottiene che (quando tutti questi binari siano armati in acciaio) ammonteranno rispettivamente a lire 4,099,350 e a lire 156,250 le somme da versarsi annualmente nel fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento dei binari semplici e dei doppi binari, e che quindi la totale alimentazione annua del detto fondo per le reti del continente potrà risultare di circa L. 4,255,600. Per la rete Sicula invece, lunga 599 chilometri, colla quota stabilita nella relativa convenzione di lire 175 per chilometro, il versamento annuo nello stesso fondo sarà di lire 104,825. Cosicchè, trascurando i prelievi sulle parti dei prodotti lordi eccedenti i prodotti iniziali, pei binari di corsa delle ferrovie in esercizio al 1° gennaio 1884 e comprese nelle tre convenzioni, complessivamente si giungerebbe a porre in riserva (quando tali binari siano tutti armati in acciaio) l'annua somma di circa lire 1,560,425.

### § 5. — Fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inseribile dall'uso.

A mente delle convenzioni, sono a carico dell'esercente le spese per la riparazioni correnti, pel mantenimento e per la sostituzione delle parti rinnovabili; vuolsi invece provvedere con un fondo di riserva a quelle derivanti dal consumo delle parti, che non si devono ricambiare per tutta la durata dei rotabili ed è quindi scopo di questo fondo di somministrare, per tutti i rotabili da mettersi fuori d'uso, somme eguali ai valori delle loro parti non rinnovabili, diminuiti dei valori delle parti stesse quando i rotabili non possono più servire.

Per quanto si riferisce alle parti dei rotabili, che si devono rinnovare a determinati periodi, l'esercente deve versare nel fondo di riserva, prelevandola dalla parte di prodotto lordo ad esso assegnata in compenso delle spese d'esercizio, una somma eguale al deprezzamento delle parti stesse ed il prezzo di vendita dei rotabili interi (Articolo 58 dei capitolati per le reti continentali e Articolo 54 del capitolato per la rete Sicula).

*Reti continentali.* — È ammesso che sulle reti continentali occorran in media 7,5 locomotive, 24 carrozze e 140 carri per ogni milione di prodotto lordo annuo; noi abbiamo attualmente 1545 locomotive, 4564 carrozze, 28,025 carri, ed un prodotto lordo di 191 milioni, perciò ogni milione 8 locomotive, 24 carrozze e 140 carri. I valori medi dei veicoli sono: per le locomotive L. 60,000, per le carrozze L. 9,000 per i carri L. 4,000. E pure ammesso che ogni locomotiva o carrozza durino almeno 40 anni, e 60 ne durino i carri, e che quando sono posti fuori d'uso abbiano un valore le locomotive del 0,43 del costo, i carri e le carrozze il 0,13 del loro valore.

Perciò quando debbasi rinnovare il materiale col fondo di riserva occorrerà da esso fondo prelevare L. 54,200 per la locomotiva, L. 7,850 per le carrozze, L. 3,480 per i carri. E tenendo conto della durata delle une e degli altri occorrerà versare, per avere alla fine della durata la somma acquistata per la locomotiva L. 285 all'anno, per la carrozza L. 65, per ogni carro L. 10; cioè (date le proporzioni sopra riportate) L. 5082 ogni milione di prodotto lordo, il che corrisponde in cifra tonda al 0,50 per cento del prodotto lordo stesso.

Se non che anche qui è da osservarsi che una parte del materiale rotabile è già in parte consumato dall'uso, e cercando di precisare con cifre il quantitativo del consumo subito si trova che rappresenta un capitale di L. 52 milioni, a servire il quale occorrerebbe una annualità di L. 1,692,977. Quindi la percentuale da prelevarsi per questo fondo di riserva sarebbe di L. 0,822 per cento.

Ma, come si è detto e come d'altronde è anche ammesso nei capitolati, il servizio delle locomotive e delle carrozze può andare un po' più in là di 40 anni ed oltre i 60 quello dei carri. Il diminuire l'ultima trovata percentuale di 0,822 col ridurla a 0,75 non può quindi costituire un'insufficienza pel fondo di riserva di cui si parla, e tanto più quando la detta percentuale ridotta, invece di applicarsi al prodotto lordo di lire 206,000,000, si applichi al prodotto iniziale di lire 212,000,000. Cosicché senza tema di inconvenienti, si può accettare quanto è stabilito nei contratti, di alimentare cioè annualmente il fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso col 1,25 per 100 del prodotto lordo iniziale e col 0,50 per 100 degli aumenti di prodotto lordo al di sopra del prodotto iniziale; giacchè, quando il prodotto lordo annuo supererà il prodotto iniziale, l'accennata disposizione porterà appunto a prelevare in ogni anno il 0,50 per 100 del prodotto lordo che in esso si verifica, più il 0,75 per cento del prodotto iniziale di lire 212,000,000.

*Rete Sicula.* — Istituyendo analoghi computi per la rete Sicula risulta che la quota di prodotto lordo iniziale da prelevarsi per il rinnovamento del materiale mobile dovrebbe essere di L. 0,80 per cento; e per il materiale attualmente esistente ed in parte

già consumato quella del 0,34 per cento sul prodotto medesimo.

Le basi stabilite nelle convenzioni portano a versare annualmente nel fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso solo a carico del prodotto iniziale: la somma di lire 2,650,000 per le due reti continentali; la somma di lire 106,250 per la rete Sicula; e quindi complessivamente la somma di lire 2,756,250 per le tre reti.

#### § 4. — Osservazioni sui tre fondi di riserva.

Dimostrata la sufficienza dei fondi di riserva istituiti dalle convenzioni, non si può a meno di accennare ad alcune disposizioni valevoli a confermare sempre più le fatte deduzioni ed a dissipare i dubbi che sulla loro efficacia potrebbero ancora avere coloro che, ben a ragione, in questioni di fondi di previdenza, amano un ben ampio coefficiente di sicurezza.

All'articolo 23 del contratto per la rete Mediterranea è stabilito: che col 10 per 100 del prodotto iniziale si pagherà all'esercente, a titolo di corrispettivo per l'impiego del materiale rotabile e di esercizio, da lui acquistato a forma dell'articolo 41, per ciascun anno di esercizio e per tutta la durata del contratto, la somma di lire 7,820,000, ed eventualmente il maggior compenso di cui all'ultimo comma dell'articolo 41; e che si provvederà inoltre al versamento delle somme dovute ai fondi di riserva, di cui si è parlato, e nelle misure state indicate nei paragrafi precedenti. E un'analoga disposizione si trova all'art. 26 del contratto per la rete Adriatica, colla variante però, che la somma da pagarsi a titolo di corrispettivo per l'impiego del materiale rotabile e di esercizio sarà di lire 5,000,000 nel primo anno, e di lire 6,660,000 negli altri anni di esercizio.

Ora, essendo di lire 212,000,000 il prodotto lordo iniziale per le due reti continentali, risulta di Lire 21,200,000 il 10 per 100 del prodotto stesso. Con quest'ultima somma si dovrà far fronte nel primo anno di esercizio: al corrispettivo di Lire 12,820,000 per l'impiego del materiale rotabile, al versamento di lire 1,590,800 nel fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore; al versamento a L. 1,255,600 per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento in acciaio; al versamento di L. 2,650,000 per la rinnovazione del materiale rotabile, reso inservibile dall'uso. Il corrispettivo ed i tre versamenti indicati costituiscono un totale inferiore a L. 18,316,400; e quindi sul prolievo del 10 per cento dal prodotto iniziale si verificherà nel primo anno di esercizio delle reti continentali un avanzo superiore a lire 2,885,600.

Negli anni di esercizio successivi al primo, il corrispettivo per l'impiego del materiale rotabile della rete Adriatica è di lire 6,660,000, e quindi di lire 1,660,000 maggiore di quello del primo anno; cosicché, sul prelievo del 10 per 100 dall'accennato prodotto, può verificarsi negli anni d'esercizio dopo il primo (finchè i binari di corsa non sono tutti armati in acciaio) un avanzo di ben oltre L. 1,225,600.

Ma negli accennati articoli, 23 del contratto per la rete Mediterranea e 26 del contratto per la rete Adriatica, è detto che gli eventuali avanzi, i quali si potranno verificare sul prelievo del 10 per 100 dal prodotto lordo iniziale, saranno dal Governo ripartiti

tra i vari fondi di riserva e la cassa per gli aumenti patrimoniali, a seconda dei relativi bisogni; cosicchè, sugli annui avanzi indicati, potranno, all'occorrenza, essere sussidiati i fondi e la cassa predetta nei casi di circostanze eccezionali ed impreviste.

Di più, la Società per le strade ferrate del Mediterraneo, a mente dell'art. 12 del contratto, dovrà nel primo anno di esercizio versare a dotazione dei fondi di riserva la somma di lire 1,300,000.

Siccome poi risulta, dal confronto delle lunghezze dei binari di corsa delle reti continentali colle lunghezze dei binari di raddoppio e di servizio, che queste raggiungono quasi la quinta parte di quelle, si viene a dedurre: che la somma da porsi in riserva per gli ultimi accennati binari non potrebbe eccedere le lire 240,000; che sul prelievo del 10 per cento dal prodotto lordo iniziale c'è un margine anche per questo versamento; e che, a motivo della maggior durata dei binari di raddoppio e di servizio, contribuirebbe esso sempre più a garantire l'efficacia del fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento.

#### §. 5. — Cassa per gli aumenti patrimoniali.

L'istituzione di questa cassa ha per iscopo di procurare allo Stato mezzi necessari per aumentare la sua proprietà ferroviaria a misura che le esigenze del servizio siano per richiederlo, in modo però che dai soli aumenti di prodotto debbasi ripetere quanto è necessario per gli interessi e per lo ammortamento dei capitali da impiegarsi in nuove spese. Ed è stabilito nei contratti che questa cassa sia principalmente alimentata: col 15 per cento degli aumenti di prodotto lordo oltre il prodotto iniziale per le reti continentali; col 20 per 100 degli stessi aumenti per la rete Sicula.

L'esperienza dimostra che ad ogni milione di aumento di prodotto lordo occorrono:

- L. 1,226,000 di nuovo materiale rotabile
- » 660,000 per secondi binari e binari di servizio
- » 110,000 per congegni ed apparecchi di sicurezza e segnalamento
- » 1,000,000 per ampliamenti di fabbricati officine tettoie ecc.

L. 2,996,000 in totale cioè in cifra tonda tre milioni. Ma per ammortizzare 3 milioni in 90 anni occorrono L. 157,619, e 151,881 all'anno secondo che l'interesse sia del 4 1/2 o del 5 per cento; cioè il 13.76 ovvero il 13.49 per cento per milione di prodotto lordo. La quota quindi del 15 per cento che le convenzioni stabiliscono di prelevare è più che sufficiente e la maggiore del 20 per cento per la Sicilia corrisponde alla diversa natura delle reti Siciliane.

Riepilogando si conchiude: che le prescrizioni delle convenzioni assicurano un sufficiente alimento alle casse per gli aumenti patrimoniali; che, mentre coi fondi di riserva si provvede alla conservazione del valore integrale dei capitali impiegati nell'azienda ferroviaria, colle dette casse si provvede ai capitali richiesti per soddisfare ai bisogni creati dall'aumento del traffico; e che quindi, coll'istituzione di quelli e di queste, si mira ad assicurare un andamento regolare, progressivo e proporzionato ai futuri bisogni della grande azienda, mediante organismi propri e necessari per la sua conservazione e pel suo sviluppo.

(Continua.)

## IL CORSO FORZATO IN AUSTRIA-UNGHERIA

### I.

Non sono ora che pochissimi giorni, fu data all'improvviso da un giornale di Vienna la notizia che per parte del governo si pensava a dar soluzione al problema della valuta, nelle due parti dell'impero. A quella prima notizia — destituita di ogni qualunque certo particolare — seguì con rapidità fulminea uno sviluppo di polemica tale, che il raccapazzarsi è divenuto già faccenda tutt'altro che agevole. L'Austria-Ungheria — non v'è quasi bisogno di dirlo — ha per unità monetaria il fiorino a tipo unico d'argento, al quale, adunque si tratterebbe di sostituire il tipo unico d'oro. Abbiamo detto « notizia destituita d'ogni qualunque certo particolare » perchè di sicuramente attribuito al ministro Dunajewski non ci fu e non ci è finora che l'intenzione; ma, fin dal bel principio i giornali che accarezzarono coteste intenzioni come rispondenti ad un loro antico desiderio o ad un loro speciale programma, s'ingegnarono a discutere anche ne' suoi più piccoli aspetti la questione, in modo che non riuscisse facile il capire se ed in quanto le basi ch'essi ponevano e i calcoli ch'essi facevano fossero basi e calcoli del Ministro.

Siccome in molti paesi di questo mondo (sarebbe difficile il dire dove a torto e dove a ragione) si è diffusa la convinzione che i banchieri non trattino co' governi che per soddisfare le brame d'immonda speculazione e che ogni operazione di credito tentata o conclusa da un Ministro non debba fatalmente rappresentare che, ciò che da noi si chiama « carrozzino », così anche sulle rive del bel Danubio azzurro i primi avversari della intenzione del Dunajewski e dei progetti attribuitigli, non furono i ragionatori calmi, disposti a non misconoscere i vantaggi del *pro* per la passione del *contra*, ma quelli che, sopprimendo l'argomentazione, si affrettano alle conclusioni, e non trovano che ci siano conclusioni più concludenti di certi vocaboli misteriosi. Tratterebbesi di un prestito per 300 o 350, o 400 o fino 500 milioni in oro colla casa Rothschild; adunque non ci è di mezzo che « un basso raggiro della casa Rothschild e de' suoi affiliati (*ein niedriger Kniff des Hauses Rothschild und seiner Affiliirten*) » per ridurre a scopo d'immondo interesse privato « una velleità a fin di bene (*eine gut gemeinte Velleität*) » del ministro Dunajewski; le voci corse non possono esser altro che « un grossolano imbroglio di Borsa (*ein plumper Börsens Schwindel*) » o perchè — nel presente ristagno degli affari — il prestito darebbe offa a molti, o perchè le sole voci hanno per iscopo d'influire sul mercato rispetto a certi valori; determinando speculazioni su rialzi e su ribassi. Di che cosa non si è mai capaci in Borsa quando i veri e propri affari mancano?

Se però non è sicuro altro, è certa l'intenzione attribuita al ministro; è ormai fuor di questione che Dunajewski diresse, nell'estate scorsa, al suo collega ungherese Szápary, un memoriale diretto a provargli la convenienza almeno di studi pratici preliminari per la soluzione del problema della valuta nell'impero. Che il Dunajewski abbia fatto un tal passo pei consigli avuti ad Ischl dal capo di una potente casa bancaria, o per velleità nate in lui dal recente

esempio dell'Italia e da quello annunciato prossimo della Grecia, o per tentare di placare — se non altro col mostrare buone intenzioni — avversari che non gli danno tregua, o per tutte queste ragioni messe insieme, o — al contrario — per la persuasione intima ed autonoma ch'egli abbia che il problema è solubile, e che è vantaggioso affrontarlo prima che altri di altra natura s'impongano: tutto questo è inutile discutere. La prova che un primo passo egli ha fatto, si ha nella risposta datagli dallo Szápary, ed officiosamente comunicata al pubblico: che cioè, il governo ungherese si rifiutava di trattare, non tenendo ancora il problema per maturo alla discussione. — Ora, se tutto è incerto, una cosa è sicura: che il riordinamento della valuta in Austria non può aver luogo senza il previo accordo dei due governi di Vienna e di Pest, poichè fra loro ci è prima da risolvere una grossa questione preliminare di dare ed avere.

Assisteremo noi in tempo più o meno prossimo — il tempo che occorrerebbe per istudiare e preparare in tutti i suoi particolari pratici la soluzione di un così importante problema — allo spettacolo di un'Austria-Ungheria monetariamente rigenerata? Sostanzialmente, è dal principio del secolo che l'impero si trova travagliato, quasi senza interruzioni, dalle due gran malattie di grossi disavanzi e dalla circolazione anormale. L'Haner ed il Tegoborski, prima, ed il Beer, dopo, che tentarono una storia delle finanze austriache nel secolo decimonono, altro non riuscirono a mettere insieme che la narrazione di una lunga serie di disgrazie e di una altrettanto lunga serie di tentativi infelici; dalla bancarotta del 1809 — che fece mancare perfino le poche somme necessarie giorno per giorno, quanti ministri non vennero schiacciati! E parecchi eran uomini di grande ingegno, ricchi di cognizioni pratiche e di abilità, come lo Stadion, il Násdad, il Klebel, l'Eichhoff, il Kübesek, il Kraus, il Baumgartner, il de Bruck, il Plener. Ognuno di loro assunse il portafoglio delle finanze coll'impegno sottinteso di tentare, almeno, la via d'uscita; ognuno di loro ebbe a ricevere, in proposito, dei « rescritti imperiali, » ricordanti — e per ciò che riconoscevano un gran male, e per ciò che imponevano « perentoriamente » di rimediarvi, come per lo stile in cui erano redatti e pel successo da cui erano seguiti — le proverbiali « gride » del vice-re spagnuolo di Lombardia contro ai bravi. La storia della finanza austriaca in questo secolo ha i suoi lati di commedia, per entro al gran dramma; ed ha anche la tragedia: un Ferrer d'energia, il de Bruck, dovette pagare col sangue l'errore di non aver fatto delle « gride » quel che ne facevano i governatori di Milano.

A parte tutto ciò — che non è stato però inutile il ricordare — le voci dell'intenzione rivelata dal Dunajewski non rompono più un lunghissimo silenzio. Da parecchi anni — specialmente dal 1875 in poi, — il problema del riordinamento della valuta, e a parlare più proprio, del passaggio al tipo unico aureo, tiene il campo con vicenda periodica. Il partito « liberale tedesco » nella Cisleitania ha sempre considerato la soluzione del problema come qualche cosa di precipuo nel suo programma; ancora nella discussione del preventivo per 1874 il Plener — quel medesimo che raccolse l'eredità del de Bruck — dichiarò alla Camera dei deputati che quella soluzione imponevasi come urgentissima. Nel paese non mancarono mai richiami al Governo per questo

effetto. Il tema veniva discusso, ad esempio, con larghezza, nel 1875, alla « Società degli economisti austriaci », che, dietro una interessante relazione del Dott. Hertzka, votava una risoluzione proclamante l'« assoluta necessità (*die unabwendliche Nothwendigkeit*) » del riordinamento della valuta; oggi, vale a dire nove anni dopo, lo stesso Dott. Hertzka non istima più quella *Nothwendigkeit* così *unabwerflich*; altri, invece, la credono tanto maggiormente *unabwerflich*, in quanto le condizioni dei due bilanci, austriaco ed ungherese, son molto migliori di quel che fossero nel 1875. Anco, nel 1876, la Camera di Commercio triestina, non solo proclamava anch'essa quella necessità, ma nominava una giunta per lo studio del tema, e la giunta compilava un formulario di domande, di cui non conosciamo le risposte, ma che davano modo ad eliminare il quesito in tutte le sue referenze pratiche.

Ora, adunque, tratterebbesi di concludere un prestito colla casa Rothschild — o qualsiasi altra — per 300, o 350, o 400, o 450, o 500 milioni in oro; i dati sono così poco sicuri, che, come ognuno vede, si oscilla nientemeno che su 200 milioni. Con quei milioni si dovrebbe portare l'Austria-Ungheria al tipo unico d'oro: operazione che, in parte sarebbe semplicemente di cambio e in parte di redenzione di un debito fluttuante, per ciò che, da sette od otto anni già, il fiorino di carta ha raggiunto e mantenuto il valore di quello d'argento, cosicchè di corso forzoso del biglietto non si può più parlare, almeno a rigor di termini. Il debito fluttuante comune Austro-Ungherese, sarebbe rappresentato (secondo gli ultimi dati che abbiamo sotto mano, quelli del 1885) da 551 milioni e mezzo, circa, in biglietti di Stato (*Staatsnoten* da 1, 5 e 50) e da 60 milioni circa in « assegni parziali ipotecari (*Salinenscheine*, detti anche *Trésor-Scheine*) »; in tutto, all'ingrosso, 412 milioni. Per completare il quadro della circolazione aggiungiamo alle *Staatsnoten*, le *Banknoten*, che danno un importo dai 379 ai 380 milioni, e che godono il principio esclusivo di dover esser accettate da tutti al loro pieno valor nominale, dove o per disposizione di legge o per obbligo contrattuale non è prefisso il pagamento in valuta sonante.

Com'è naturale, lo Stato, nell'operazione, non avrebbe ad occuparsi che della circolazione propria; la Banca — che ha una riserva di 197,014,684 fiorini, di cui 127,016,821 argento e 69,997,860 in oro — potrebbe, secondo si ritiene, far fronte anche subito al cambio de' suoi biglietti. Quelli che per primi hanno diffusa la notizia delle intenzioni manifestate dal Ministro Dunajewski, e si sono adoperati a crear loro un ambiente favorevole, si sono preoccupati, avanti che d'ogni altro lato pratico della questione, di quello del rapporto che, nella conversione, si sarebbe dovuto stabilire tra il fiorino (d'argento o in biglietto) e il fiorino futuro d'oro. Ci è anche presentemente un fiorino d'oro, cioè l'ottava parte del pezzo da otto fiorini; ma questa moneta *sui generis* (*Handelsmünze*), non può pigliarsi per punto di partenza della riforma; quell'ottava parte fa bensì corrispondere il fiorino all'ottava parte del pezzo da 20 franchi francesi — cioè a 2 fr. 50 c. —; ma — si dice — non si potrebbe trarne la conseguenza che l'Austria, creando colla legge del 9 Marzo 1870 il suo *Acht-Guldenstück*, abbia inteso di fissare legalmente in 2 fr. 50 il valore ideale della sua unità monetaria. Questo sarebbe vero solo nel caso che essa

adottando l'argento per la coniazione, si fosse impegnata ad attribuirgli un dato valore di rapporto col oro, come quello dell'1: 15 1/2 convenuto nell'Unione latina.

La patente imperiale del 19 Settembre 1857, invece, si limita a prescrivere (art. 4) che « da ogni libbra di argento fino vengono coniatu quarantacinque fiorini; » cosicchè nel pensiero del De Bruck — dal cui nome è controfirmata la patente — il valore del fiorino austriaco doveva e deve commisurarsi non ad altro che al prezzo di mercato del metallo, prezzo eminentemente aleatorio, e il passaggio all'oro non potrebbe farsi che prendendo per base il rapporto fra oro e argento nel momento in cui s'opera la conversione. Dato quello dell'1: 15 1/2, le otto parti del pezzo d'oro da otto fiorini corrisponderebbero a fiorini 8 e 10 Kreuzer d'argento, e 16 marchi tedeschi, meno un 10 Kreuzer. Ma quel rapporto — considerato come tradizionale, accettato nell'Unione latina perchè vigeva al tempo del patto e da alcuni proclamato « in principio perchè durò alcuni anni e perchè si pensa rappresenti, non una contingenza, ma il vero assoluto — non esiste più sul mercato d'oggi, dove 1 libbra d'oro non può aversi che in cambio di di 1 libbra e  $\frac{60}{100}$  d'argento. Il fiorino vero, adunque, vale a dire il fiorino d'argento con cui l'Austria-Ungheria ha promesso di cambiare il fiorino in carta, è quello che risulta da questa proporzione attuale; non l'ottava, ma men che la nona e quasi la decima parte (9,72) dell'*Achtguldienstück*; volendo mantenere come valore dell'unità di moneta quell'ottavo, bisognerebbe fargli corrispondere 1,26 del fiorino attuale; invece, poichè l'obbligo dell'attenersi al rapporto 1: 15 1/2 non esiste, si tratta di far corrispondere al fiorino d'argento attuale tanto oro quanto gli compete a misura del rapporto che oggi il mercato stabilisce fra i due metalli. E come il fiorino è, per legge, la novantesima parte di un chilogrammo d'argento, e a quella quantità — a' prezzi attuali — corrispondono 0,59 grammi d'oro, il fiorino avvenire dell'impero sarebbe appunto di 0,59 gr. d'oro. —

Tutto questo viene a dire che, col passaggio dall'argento all'oro, l'Austria-Ungheria muterebbe la propria unità monetaria, pur non cangiandole il nome, e la muterebbe scemandole tutto il valore perduto dall'argento e tutto quello che può ancora perdere, poichè nessuno s'assumerebbe di garantire che, al momento della conversione, quando avvenga (e, in ogni modo passeranno degli anni) il rapporto sarà quello d'oggi, e non più basso. E il guaio di aver promesso di pagare fiorini di carta con fiorini d'argento, astraendo da una unità qualsiasi di moneta commisurata al metallo di valore più alto, cioè all'oro, non potrà — a sua volta — non produrre il malanno che la quantità d'oro da attribuirsi al fiorino corrisponderà ad una quantità in parte fittizia d'argento. Bisognerebbe che l'Austria avesse per questo metallo un mercato proprio indipendente, per dire di avere una qualsiasi unità monetaria calcolabile ne' riguardi internazionali; in questi le si attribuiva il fiorino, in quanto — o sia pel rapporto 1: 15 1/2 o sia pel fatto dell'*Achtguldienstück* — lo si commisurava stabilmente a due monete d'oro conosciute: il pezzo da 20 fr. francese e la sterlina inglese, contando come aggio la differenza fra il valore attribuito idealmente all'unità, e quello reale. D'oggi innanzi bisognerà mutar linguaggio.

Per l'estero la quistione, in sostanza, è di poco momento: ci si abituerà via via a perdere il concetto tradizionale del fiorino austriaco, aspettando d'averne un altro quando ai ministri Dunajewski e Szápary arriderà la sorte del ministro Magliani. Diciamo « perdere il concetto » poichè anche monete puramente interne di uno Stato, quando il loro valore è quello di un intrinseco metallico, seguono le vicende dei mercati del di fuori in cui questo metallo si apprezza. Chi può dire che destino sia riserbato all'argento anche entro pochi anni? Il suo impiego artistico ed in oggetti d'uso scema di giorno in giorno, e non ci è Stato, che oggi abbia doppio tipo, in Europa in cui non si parli di ridurne la monetizzazione a solo scopo sussidiario. Gli è che quanto più si avvivano gli scambi, quanto è più forte il carattere d'internazionalità che questi assumono tanto più imperioso rendesi il bisogno di moneta che non offra pericolose oscillazioni di valore. Il Soetbeer calcola in 3500 milioni di fr. la provvista di pezzi da cinque franchi dei paesi che, tolta la Grecia, rimangono a comporre l'unione latina (Francia, Italia, Belgio, Svizzera); 3500 milioni di franchi, vale a dire 15,700,000 libbre d'argento, quantità circa di sette volte superiore a quella della produzione annuale del metallo. Se anche quei quattro Stati rinunciassero al doppio tipo, e non conservassero che in ragione di 17 franchi d'argento per testa (ad uso di spezzati), nella loro popolazione complessiva di 77 milioni, ne verrebbe — sempre secondo i calcoli autorevoli del Soetbeer — che circa un 2700 milioni di franchi cadrebbero in demonetizzazione. Evidentemente, non potrebb'essere, in ogni caso, che faccenda di anni parecchi, ma intanto è certo che ogni Stato, pur conservando il doppio tipo, cerca di dare via via una sempre maggior prevalenza all'elemento aureo, affine di sottrarsi con saggia previsione ai pericoli di future crisi. Così, pel solo fatto dell'Unione latina, un ulteriore rinvilto dell'argento è tutt'altro che improbabile; bisogna poi non dimenticare che la Germania ha da completare ancora la conversione in oro del suo tipo, e che, se i democratici degli Stati Uniti, una volta eletto il Cleveland, mantengono le promesse della loro *platform*, essi dovranno metter da parte il *Bland bill* e sospendere le coniazioni di argento. Chi non vede dove può scendere il valore di questo metallo e, per conseguenza, il valore del nuovo fiorino austro-ungherese?

Ma — si dice — non solo l'Austria-Ungheria non è impegnata a un qualsiasi rapporto fisso, data la patente imperiale del 1857, ma essa non potrebbe pigliar altra base, per la conversione, che quella del rapporto effettivo del momento, per non turbare tutta l'economia delle transazioni interne, con una differenza che — stando al rapporto odierno 1: 18.6 — risulterebbe in 26 Kreuzer a vantaggio del nuovo fiorino. Tutto questo però sta solo in quanto si tratti di evitare confusioni ed errori di calcolo, a danno o ad utile di debitori o di creditori poichè, in fatto, il codice civile provvede, con disposizioni precise che aprono sicura via a non contestabili applicazioni analogiche, fissando in massima il principio che, in materia di specie, il debitore è tenuto ad assolvere il credito pigliando per base il valore di esse al momento in cui il prestito fu contratto. Nondimeno, anche tolte di mezzo queste difficoltà, ne rimane un'altra. Chi può dire che il de Bruck — che, certo, di materia monetaria s'intendeva — avrebbe tentato l'abolizione

del corso forzoso nel modo in cui la tentò se avesse potuto prevedere l'avvenuto poi rinvio dell'argento, ed immaginare che sarebbe venuto un tempo in cui si sarebbe considerato come fortuna di non scendere al disotto dell' 1 : 18.6 ? Perchè, appunto, bisogna riportarsi, non alla lettera sola della patente imperiale del 1857, ma alla lettera illuminata dalle convinzioni che, sul fatto costante di un certo periodo, si erano in quel tempo determinate circa al valore dell'argento rispetto all'oro. L'esperienza ha dimostrato come non si possa pigliare il primo metallo a tipo di meneta, od unico, o compagno dell'oro, se non dando ai conii, in sostanza, il carattere che ha un biglietto o un qualunque altro segno rappresentativo di valore. Quando permise di cambiare il fiorino in carta con un fiorino d'argento, lo Stato s'impegnò ad un valore effettivo del fiorino, fissato nel 1857, ma che nel 1857 si credeva o stabile o soggetto a solo trascurabili oscillazioni, mentre le oscillazioni furono forti e condussero ad un deprezzamento da cui, nel migliore dei casi, il metallo non si risolleverà più. Se il biglietto è salito un po' di credito per raggiungere il fiorino, è anche vero che il fiorino l'ha aiutato discendendo da parte sua. Non è, adunque, assolutamente inquestionabile il diritto dello Stato di far corrispondere il nuovo fiorino, non all'ottava parte dell'*Achtguldenstück*, ma al rapporto attuale fra i due metalli. Ha avuto il torto di stabilire una moneta che non era tale — poichè le mancava il primo carattere di moneta; quello del maggior possibile grado di certezza nel valore — e dovrebbe, al momento della conversione, procurarsi il vantaggio di sopprimere, in fatto, una parte del proprio debito fluttuante? Ma non è così, rispondesi: lo Stato non ha promesso, in cambio di un fiorino in carta, un dato valore in argento, sibbene una data quantità d'argento, la quarantacinquesima parte di una libbra; ma perchè allora il pezzo corrispondente al 20 franchi francese fu chiamato, all'atto di sua creazione (1870), *Achtguldenstück*? Non si venne egli così a riconoscere implicitamente che la quarantacinquesima parte d'una libbra d'argento costituiva un fiorino alla condizione di un determinato suo valore, quello risultante dal rapporto che fra i due metalli esisteva nel 1857? A queste obiezioni, si aggiungono le altre mosse dai portatori interni del consolidato, i quali credono aver diritto al vantaggio derivante dalla differenza tra il fiorino in carta ed il fiorino in oro ( $\frac{1}{10}$  dell'*Achtguldenstück*).

Fino a qui abbiamo analizzato le obiezioni al progetto, che colpiscono il modo in cui la conversione verrebbe operata; in un prossimo articolo analizzeremo quelle che contro la conversione, in massima, vengono sollevate per ragioni di opportunità, rispetto all'accordo necessario fra le due parti dell'impero, alle condizioni dei due bilanci, allo stato delle industrie e dei commerci, al danno che a quelle ed alla produzione agraria potrebbe venire, e così via. Ma poichè la cosa ha il suo valore — se non sul terreno delle teorie economiche, almeno su quello delle teorie sociali — conviene, prima di chiudere, tener nota del rimpianto che le vertenze attuali fra oro ed argento, e fra tipi monetari in genere, destano nel campo ultramontano. Anche l'ultramontanismo ha la sua economia, e però riuscirà tanto più utile il conoscerne qualche lineamento, in quanto — proprio nei paesi delle cui controversie monetarie ci occupiamo — è il clero che si fa antesignano di dot-

trine socialistiche. D'altronde, ci sono pure quelli che, dal semplice punto di vista economico, non comprendono come si proclami pieno di danni e di pericoli per un paese il corso forzoso.

Gli ultramontani, adunque, rimpiangono quelle condizioni di vita economica — sparite del tutto in Austria solo da pochi decenni — in cui la maggior parte delle relazioni d'interessi fra gli uomini si regolava per mezzo di prestazioni in opera ed in natura. Il danaro non serviva allora che fra' lontani, cosicchè la massa del danaro circolante era relativamente piccola, e minimo n'era il bisogno per la maggior parte. I nuovi tempi hanno posto un fine a questo sistema di scambi, messo il danaro come termine di scambio per tutti e per tutto, e reso quindi tutto venale, dai rapporti degli uomini fra loro a quelli degli uomini colle più alte istituzioni: la Chiesa e lo Stato. Questo fatto, non solo alterò essenzialmente i rapporti degli uomini fra loro, ma dette al danaro una importanza di gran lunga maggiore, rendendolo non solo, più caro, ma costituendolo unico fine d'ogni brama. Così non poteva non accadere che i ricchi in danaro traessero a sè ogni potere nello Stato e nella Società, e che, pel loro danaro, tutto e tutti servissero a loro. Le leggi non lasciarono alcuna protezione contro questa ultrapotenza. A questa ultrapotenza la società moderna va debitrice di tutte le libertà che l'affliggono; libertà d'usure, libertà di commercio, libertà di sminuzzamento delle terre, libertà di lavoro, libertà tutte che tendono a render tutti, chi offre lavoro come chi offre oggetti, schiavi senza condizioni di chi ha denaro. Di fronte a questo, ogni cosa, ogni prestazione perdettero il loro carattere pubblico, il loro valore rispetto alla comunità sociale. Nonostante data la carta monetata, il danaro conservava almeno, in Austria, il suo carattere nazionale. Potè valere ora più, ora meno; ma il valer meno dovevasi a guerre disastrose, a disordini interni, a cattiva finanza anche; nessuna legge, tanto meno ancora un riordinamento della valuta, potè o potrebbe bastare al rimedio; il rimedio non può trovarsi che nel ritorno alle condizioni di cose vigenti prima che si determinasse la strapotenza del danaro, il ritorno al sistema delle prestazioni in natura ed in opera. In ogni modo, con tutte le oscillazioni che il biglietto subiva di fronte al metallo, un beneficio il biglietto offriva allo Stato, il vantaggio cioè di non costringerlo a comperare sul mercato mondiale l'oro e l'argento necessario per la quantità enorme di danaro occorrente ai traffici interni, e quindi ad arrendersi incondizionatamente ai dominatori del mercato. Ecco una nota interessante di socialismo ultramontano.

## GLI ITALIANI AL BRASILE

### II.

La relazione del Sig. Vice-Console Avv. Enrico Perrod sulle colonie di S.<sup>t</sup> Paolo nel Brasile, è pur essa come quella già esaminata del conte Greppi sulle colonie di Porto Alegre, pubblicata nel fascicolo di Novembre del *Bollettino Consolare*.

Il rapporto del Vice-Console comincia con la citazione di tutte le numerose leggi che regolano la co-

lonizzazione del Brasile e che furono emanate dal 1835 al 1881. Solo dal 1875 però gli Italiani cominciarono ad affluire in maggior numero al Brasile e più specialmente alla provincia di S.<sup>t</sup> Paolo, nella quale vi aveva nel 1875 un migliaio circa di italiani, mentre ora il Console soprannominato li fa ascendere a 25,000 circa.

Il R. Vice-Console attribuisce questo maggiore afflusso di emigranti italiani in S. Paolo, al contratto fatto dal Governo imperiale col celebre arruolatore Gaetano Pinto, che fu autorizzato a promettere nei suoi programmi che gli emigranti, oltre al passaggio gratuito, avrebbero avuto nella residenza scelta, *terre da coltivare*, semi e vitto per oltre sei mesi, ed avrebbero potuto *divenir proprietari* appena date prove di stabilimento fisso. È noto in qual modo il Pinto si giovò delle convenzioni stesse col Governo Brasiliano. Fornito di potenti mezzi e quindi di forti aderenze, facendo brillare per mezzo di subdoli agenti la speranza di concessioni di terre, egli riuscì ad ottenere che un gran numero di italiani emigrasse pel Brasile, ove li attendeva tutta quella iliade di guai che il Perrod descrive nel citato rapporto. Gli *splendidi* risultati ottenuti dal Pinto col suo contratto ebbero anche per effetto di eccitare le avidi iniziative dei proprietari, i quali cominciarono fin d'allora a far venire gran numero di emigranti per conto proprio, mediante loro agenti particolari. Così quella grossa corrente di emigrazione, che altrimenti sarebbe cessata, si mantenne per vari anni viva e continua.

Da dichiarazioni ed indagini fatte, oltrechè da rapporti consolari, risulta che i grandi *fazenderi* (proprietari di piantagioni di caffè) del Brasile e più specialmente della Provincia di S.<sup>t</sup> Paolo, inviarono direttamente in Italia agenti loro con forte stipendio, e con incarico di percorrere in particolar modo il Nord dell'Italia per incettare contadini nostri.

Tutti questi inettatori ed agenti recavansi nei villaggi, nel seno delle famiglie, nelle bettole, seducendo gli uni, corrompendo gli altri, dicendo a tutti meraviglie del clima, trattamento e guadagni da realizzare in pochissimo tempo nel Brasile, in ispecie in S.<sup>t</sup> Paolo; distaccavano perfino biglietti in bianco da Genova a Rio dando a credere ai contadini che tali biglietti erano gratuiti, invitandoli a fare il contratto, non fosse che per sei mesi, con facoltà di rimpatriare a spese del *fazendero* se non fossero contenti.

Firmato il *contratto-inganno* in Italia, ecco ciò che accade a questi infelici quando arrivano al Brasile. Appena giunti alla Casa d'immigrazione, dice il R. Console, sorvegliati dall'agente, trattenuti, dall'ispettore nel più grande isolamento, in fretta ed in furia loro si ritira il primo contratto sotto finzione di doverlo far legalizzare. Così quei miseri vengono in certo qual modo costretti a firmarne un altro in piena regola davanti a pubblico notaio; contratto che annulla il primo nelle sue parti essenziali. In forza dei nuovi patti, non è più per sei mesi che i coloni vengono arruolati ma per cinque o sei anni, e nel saldare il conto a fine dell'anno oltre alle spese di mantenimento vengono eziandio poste a loro debito tutte le spese del viaggio, che pure, secondo la promessa fatta in Italia dagli agenti, doveva essere sopportata dal Governo brasiliano. Così questi coloni dopo aver fatto un primo contratto in Europa sono con artifizii indotti a firmarne un altro col *fazendero*, sottoponendosi ad oneri gravosissimi ed accettando condizioni che tornano ad inevitabile danno del co-

lono. A ciascun colono allora si assegna dalle 4,000 alle 5,000 piante di caffè, con obbligo di curarne la coltivazione e la raccolta, con patto che il pagamento non avrà luogo, quando il caffè non sia ben raccolto e ripulito d'ogni materia estranea.

Ecco alcuni dei principali patti dell'indicato contratto.

Il colono non può dedicarsi a qualsiasi altro servizio dopo la raccolta, se prima non abbia ben ripulito il caffè. Se v'è tempo e che il *fazendero* lo richiegga, il colono riceverà in più 10 per 100 per ogni mille piante di cui raccoglierà i grani, o 250 reis (0,50) per ogni 50 litri di caffè che pulirà a soddisfazione del proprietario. Il colono deve infine sottomettersi a qualsiasi altro lavoro che gli richiegga il proprietario, col salario di 1,500 reis al giorno (3 fr.). Deve assoggettarsi al regolamento interno nonchè a tutte le disposizioni della legge sul contratto di locazione di servizio. Il proprietario si obbliga a fornirgli lo spazio di terreno contenente il numero di piante determinato; e gratuitamente le mute necessarie per la ripiantagione.

Il locatore deve dare gratuitamente un lotto di terra di un ettare di superficie per le sue piantagioni di cereali, più lotti uguali se richiesti, mediante però 4,000 reis pel secondo lotto, e 5,000 pel terzo.

Deve fornire infine secondo il prezzo del mercato tutto il necessario per la sussistenza dei locatari durante il primo anno fino a concorrenza della metà della rendita annuale di caffè, e ciò solamente quando i coloni dimostrano buona volontà, e non possono provvedersi da sè stessi. Deve regolare i conti il 31 dicembre ogni anno, ma ritiene il 10 per cento del saldo in garanzia dell'adempimento del contratto.

*Il contratto ha la durata di 5 anni, e spirato questo termine fino al pagamento integrale del debito contratto dai coloni.*

Se prima che decorra questo tempo i coloni senza debiti volessero uscire dalla colonia, daranno avviso per iscritto sei mesi prima, e perderanno il 10 per cento del saldo che nell'anno antecedente verificossi a loro favore, salvo forza maggiore. Nel caso che il colono non dia partecipazione, oltre **alle pene in cui incorre** <sup>1)</sup> pagherà 50,000 reis (100 franchi) per persona, perdendo le piantagioni ed i servizi fatti.

Tutti i servizi a cui i coloni si sono impegnati con il presente contratto, se non fatti in tempo e senza ragioni giustificative, saranno fatti dai proprietari, ma pagati al doppio dal colono. Se prima del tempo indicato i proprietari volessero licenziare i locatari, non hanno che ad indennizzare i servizi prestati fino allora.

Si avverta che in alcuni contratti figurano una serie di multe per le quali cadendo sotto un'amministratore non coscenzioso, non so, dice il sig. Perrod, come i coloni potrebbero vivere.

Il colono è costretto di ridursi in una casetta in terra cotta, in gran parte senza altro pavimento che il suolo, sempre umido e nocivo al sommo in queste regioni. Annesso v'è qualche volta un piccolo orto incolto.

Aggravato di debiti per via delle spese di viaggio, e qualche volta di una numerosa famiglia, e

<sup>1)</sup> La prigione da cinque a venti giorni per la prima volta, il doppio per la seconda volta.

senza un centesimo, egli si fa anticipare per un anno tutta la sussistenza, consistente in farina, riso e carne salata o di porco. Egli non vede più nè vino, nè pane; l'acquavite fatta con canne di zucchero, è l'unica bibita, che gli riesca procurarsi di quando in quando. Ma tutte queste materie alimentari, afferma il Console, sono sempre sì avariate e guaste che non gli rimangono che pochi legumi e farine per sostentarsi.

Quanto sia poi improbo il lavoro nelle *fazende*, basta accennare che, piova o no, ben nutrito o no, bisogna che il caffè sia coltivato, raccolto e ripulito in un dato tempo.

In media una famiglia, composta di tre figli oltre ai genitori, deve lavorare per ben tre anni prima di avere un soldo a suo favore. Il secondo anno non ricava dalle seminazioni di cereali che il necessario al mantenimento; nel terzo anno comincia a rivendere qualche cosa, ma l'ammortizzo del debito assorbe ancora questa rendita e quella della coltura del caffè. Se almeno si permettesse a quei coloni di aprire un piccolo negozio di commestibili od altro nelle vicinanze delle *fazenda*, essi vi rinverrebbero un lucro straordinario, che li aiuterebbe a pagare i loro debiti, ma ciò è proibito dal regolamento; e i proprietari sono talmente gelosi di questa prerogativa o monopolio, che alcuni furono messi fuori della colonia senza riceverne il salario in lire 1000, dopo tre anni di lavoro, sotto pretesto che avevano abbastanza guadagnato col negozio di rivenditore di commestibili.

Al quarto anno se i terreni sono di qualità superiore, maggiormente vicini ai centri di consumo; dopo quattr'anni il massimo ricavo netto di una famiglia è di L. 1000. In caso diverso il colono può a mala pena dopo altri cinque o sei anni estinguere il debito che lo avvince al terreno a guisa di servo di gleba.

Il Console crede che su 100 famiglie, sole 40 possano economizzare 1000 lire all'anno e così estinto il debito, passati 15 o 16 anni dopo sofferenze e privazioni di ogni maniera, potranno riuscire a raggranellare a mala pena 5 o 6 mila franchi. Intanto la famiglia resterà nella più completa ignoranza, non esistendo in quelle località alcun mezzo di istruzione, di guisachè essi finiscono persino con dimenticare la lingua italiana.

Sanno forse i nostri contadini, dice il sig. Perrod, che chi firma il contratto col *fazendero* si obbliga a vivere per anni ed anni in mezzo a boschi e campi deserti, lontani qualche volta 15 o più leghe da una stazione o villaggio; sotto la sferza del sole, della miseria e del padrone, autocrate assoluto, più forte della legge e dei tribunali, attesa l'influenza politica che egli esercita sui giudici i quali non osano contrariarlo; con la sola prospettiva di non riuscire in tutta la sua vita che a raggranellare sei o settemila lire! Quanto alle famiglie che non si trovano nelle indicate migliori condizioni sono tramutate in veri branchi di schiavi, cui è preclusa ogni via di redenzione, anche la fuga essendo cosa impossibile a chi ha famiglia numerosa. Ma anche coloro che sono in migliori condizioni, non di rado dopo tanti stenti e inaudite sofferenze, si trovano di fronte, o un padrone di mala fede, o qualche volta dissestato nei suoi affari; dacchè queste *fazende*, atteso i continui ribassi del caffè, vanno tutt'altro che bene. Non sono quindi infrequenti i casi di contestazioni e di transazioni che riescono sempre a

danno dei poveri coloni. L'agente d'emigrazione è il primo che in Italia stende il laccio e lo adatta al collo dell'emigrante; il contratto conchiuso al Brasile forma e ribadisce la catena; il clima, gli usi, le condizioni politico-sociali concorrono a fare il resto. Così mentre il Brasile può vantarsi in faccia al mondo civile di abolire la schiavitù, fu trovato modo di sostituire agli schiavi neri, i bianchi ed a ciò specialmente si prestano i nostri ignoranti ed infelici italiani. Infatti parecchie centinaia di portoghesi trasferiti con gli stessi artifizii a S. Paolo, quando si avvidero che invece di avere assegnamenti di terre come loro era stato promesso, venivano trasferiti alle *fazende*, si ribellarono apertamente e non vi fu modo di trascinarveli a forza.

Di tutti questi fatti dolorosissimi a chi risale, (chiedevo in uno scritto testè pubblicato nella *Gazzetta Piemontese*) la morale responsabilità?

Il Governo ed il Parlamento italiano non hanno saputo in venti anni approvare una legge qualsiasi sull'emigrazione. Confondendo il concetto giustissimo della libertà, con quello della noncuranza e difetto di tutela, un interesse economico così delicato, qual'è questo della emigrazione, si trova tuttora affidato al pieno arbitrio della polizia. Si è ben di frequente impacciata, resa più difficile con vane formalità ed anche proibita la emigrazione; ma non se ne è mai, come pur se ne aveva lo stretto dovere, assunta la paterna tutela.

Delle varie proposte di legge presentate da Finali, Del Giudice, Minghetti, Luzzatti, Ballarini ed altri, non si fece alcun caso, e si proseguì o nella trascuranza col pretesto di libertà o nell'arbitrio e nell'impedimento sotto pretesto di insussistente tutela.

Eppure, se volevasi davvero *tutelare*, non vi era mestieri di escogitare nuovi e difficili provvedimenti. Bastava imitare, per non dire copiare, ciò che si fa da *tutte* le nazioni civili che hanno una speciale legge sull'emigrazione, per essere certi che sarebbesi posto riparo a molti, se non a tutti, i mali che il fenomeno dell'emigrazione trae necessariamente con sè. Mancando la legge, il Ministero dell'interno e quindi le R.<sup>e</sup> Questare ebbero le mani libere. Esse autorizzarono o chiusero un occhio sugli arruolamenti Pinto; e, mentre si sarebbe dovuto anzi tutto obbligare questo signore a sborsare qualche milione in garanzia delle sue promesse ed esigere altre garanzie diplomatiche dall'Impero brasiliano, si lasciò fare, o tutt'al più si permisero ai giornali quei comunicati contro l'emigrazione, affatto inutili, perchè la maggior parte di coloro che emigrano non sanno leggere.

Ma fatto davvero inesplicabile si è quello dell'indifferenza del nostro Governo, di fronte ai violati contratti, alle mancate promesse, agli inganni, alla schiavitù sanzionata di miseri italiani trascinati con artifizii inqualificabili a tenere il posto degli schiavi neri, sotto il frustino dell'avidio *fazendero*.

Parmi che una serie di fatti dolorosi e strazianti, quali sono quelli narrati dal Perrod, costituiscano una severa accusa contro chi dirige le nostre faccende coll'estero.

Perchè non si protesta contro il Brasile per quest'opera inumana ed anticristiana, che lascia compiere tante inqualificabili enormezze legalizzate da un apparente contratto?

Ricordiamo in proposito l'onesto grido del dottore Ennes de Souza innalzato nel *Cosmopolita* di Rio Janeiro nel 13 maggio decorso.

« Frapposto fra la schiavitù bianca, che è di fatto l'unica condizione del Brasile attuale e che va aggravandosi per mezzo delle Compagnie testè formate a fine di introdurre coloni, col riprovato sistema di seduzione e del contratto, ed il grido di allarme avvertendo gli europei del laccio che loro si prepara, io come uomo e figlio di una nazione che si è abbastanza imbrattata nell'infamia della schiavitù, non esito a denunziare al mondo questo triste concetto. »

Così parla un onesto brasiliano; ma di grazia, i nostri consoli, e, più ancora i nostri ambasciatori, non hanno mai pensato a porre un riparo a questi mali ed a provocare efficaci provvedimenti per far cessare un simile stato di cose? Il timore di far nascere complicazioni che possono cagionare qualche maggior spesa all'erario, ha talmente infiacchito il nostro Governo da tollerare di quieto che nell'impero del dotto ed umanitario Don Pedro d'Alcantara, per mezzo di capziosi vincoli si mantengano sudditi italiani in una larvata schiavitù?

Il sig. Perrod ha fatto opera buona a rivelare le lacrimevoli condizioni dei nostri connazionali sfruttati dai *fazenderos* della provincia di S. Paolo; ma il Governo italiano mancherebbe ai suoi più elementari doveri se proseguisse a tollerare che proseguano lo strazio che colà si fa di poveri operai italiani, privi di ogni efficace tutela.

Passeranno molti anni prima che l'antico motto del cittadino romano possa essere anco una lontana verità per gli italiani all'estero; ma quanto meno l'esserci, non dovrebbe garantire l'impunità a quanti credono poterci a man salva vilipendere, offenderci e trascinarci in nuove foggie di schiavitù.

JACOPO VIRGILIO.

## CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

**Camera di Commercio di Livorno.** — La Camera livornese ha diretto al Ministero dell'interno una vigorosa protesta contro i danni che arreca al commercio italiano il prolungarsi delle misure contumaciali. Essa scrive:

« Il commercio sente fortemente il bisogno di riprendere il suo normale andamento per rifarsi dei danni subiti, senza inciampi e senza preoccupazioni, ond'è che, a senso di questa Camera, al punto in cui sono le cose sarebbe opportunissimo venisse soppressa la pubblicazione del bollettino sanitario la quale non vale oggidì che a mantenere un timore ed una preoccupazione che sarebbe anzi necessario che cessassero totalmente. »

« Il danno del commercio che è la vita della nazione, è danno generale; ed è facile scorgere che il prolungarsi delle misure contumaciali, che già tanto danno hanno recato alla pubblica finanza sia a causa dei diminuiti introiti, sia a causa delle aumentate spese, avrebbe anche per essa gravi conseguenze; e creandole delle difficoltà, potrebbe forse anche compromettere il regolare andamento delle operazioni per la soppressione del corso forzoso; tutto pertanto concorre a dimostrare la necessità di sopprimere prontamente quelle misure; ed è tale provvedimento che questa Camera premurosamente invoca, certa di farsi interprete del vivissimo desiderio dell'intero commercio livornese. »

**Camera di Commercio di Napoli.** — La Camera di Napoli nella sua tornata del 30 ottobre approvò il bilancio preventivo pel 1885 ed alcune liste elettorali commerciali de' comuni; si dichiarò contraria al ristabilimento del pagamento de' dazi con cambiali; e deliberò di far comprendere ne' telegrammi di Borsa che le comunica la Stefani anche le notizie relative alle derrate di Marsiglia, Parigi ecc. Ebbe poi comunicazione dalla Presidenza del seguente dispaccio da questa inviato al Ministero del Commercio poco prima che si aprisse la seduta:

« Commercio napoletano preoccupatissimo che Genova abbia rimesso quarantena 10 giorni provenienza Napoli mentre ambidue paesi patirono epidemia e fortunatamente sono oramai quasi immuni. Pregasi insistentemente provvedere urgenza e revoca tali disposizioni disastrose commercio. »

A questo dispaccio il Ministro del Commercio, rispondeva col seguente in data del 31 u. s.

« Avendo consultato Ministero interni debbo manifestarle che codesto Porto non potrà essere dichiarato non infetto se non quando per 10 giorni consecutivi non siansi manifestati casi colera. Ministro Commercio Grimaldi. »

**Camera di Reggio Calabria.** — La Camera di Reggio considerato che la percorrenza della strada ferrata Reggio-Castrocuoco per il tratto che da Rossano volgerebbe per il vicino circondario di Monteleone interessa specialmente il traffico di quella provincia ed anche considerevolmente il commercio nazionale; e ritenuto che col lambire litoraneamente il Capo Vaticano, per le condizioni telluriche e meteoriche della provincia, la ferrovia sarebbe soggetta in inverno alle continue interruzioni cui va soggetta tutti gli anni l'altra sulla sponda del Jonio; ha fatto voto al Governo del Re perchè nella costruzione del tronco ferroviario da Gioia Tauro verso la seconda Calabria, il Ministero dei lavori pubblici adotti un tracciato che percorra i paesi lungo la valle del Mesima e l'interno verso Monteleone, anzichè il litorale intorno al Capo Vaticano.

## Notizie economiche e finanziarie

Situazione delle Banche di emissione italiane ed estere.

(in milioni)

### Banca Nazionale del Regno

	31 ottobre	10 nov.	differ.
Attivo	Cassa e riserva.. L. 284,7	275,2	— 9,5
	Portafoglio..... 281,0	272,0	— 9,0
	Anticipazioni..... 34,0	34,3	+ 0,3
Passivo	Capitale..... L. 200,0	200,0	—
	Massa di rispetto.. 34,0	34,4	+ 0,4
	Circolazione.. 530,3	519,0	— 11,3
	Altri debiti a vista.. 24,5	30,3	+ 5,8

### Banco di Napoli

	20 ottobre	31 ottobre	differ.
Attivo	Cassa e riserva.. L. 128,2	128,3	+ 0,1
	Portafoglio..... 61,7	68,0	+ 6,3
	Anticipazioni..... 28,7	29,2	+ 0,5
Passivo	Capitale..... L. 48,7	48,7	—
	Massa di rispetto.. 8,4	8,4	—
	Circolazione. 156,8	167,3	+ 10,5
	Altri debiti a vista. 69,5	75,4	+ 5,9

**Banca Nazionale Toscana**

	20 ottobre	31 ottobre	differ.	
Attivo	Cassa e riserva. . L.	29,5	29,7	+ 0,2
	Portafoglio.....	28,4	29,3	+ 0,9
	Anticipazioni.....	0,4	0,4	—
Passivo	Capitale..... L.	30,0	30,0	—
	Massa di rispetto.	3,2	3,2	—
	Circolazione.....	59,0	61,9	+ 2,9
	Altri debiti a vista. .	0,7	0,9	+ 0,2

**Banca di Francia**

	13 novemb.	20 novemb.	differ.	
Attivo	Incasso metallico Fr.	2,069,7	2,063,5	— 6,2
	Portafoglio.....	889,6	903,3	+ 13,7
	Anticipazioni.....	295,7	294,6	— 1,1
Passivo	Circolazione.....	2,882,3	2,883,1	+ 0,8
	Conti correnti.....	504,6	508,3	+ 4,7

**Banca dei Paesi Bassi**

	8 novemb.	15 novemb.	differ.	
Attivo	Incasso metallico Fior.	121,8	120,0	— 1,8
	Portafoglio.....	51,9	56,0	+ 4,1
	Anticipazioni.....	47,7	47,6	— 0,1
Passivo	Capitale.....	199,8	202,8	+ 3,0
	Conti correnti.....	4,1	3,2	— 0,9

**Banca Austro-Ungherese**

	7 novemb.	15 novemb.	differ.	
Attivo	Incasso metallico Fior.	197,0	196,8	— 0,2
	Portafoglio.....	156,5	150,4	— 6,1
	Anticipazioni.....	28,9	27,8	— 1,1
Passivo	Circolazione.....	379,2	372,5	— 6,7
	Conti correnti.....	86,5	86,5	—

**Banca nazionale del Belgio**

	6 novemb.	13 novemb.	differenza	
Attivo	Incasso metallico Fr.	94,4	92,3	— 2,1
	Portafoglio.....	289,0	283,2	— 5,8
	Anticipazioni.....	11,6	13,4	+ 1,8
Passivo	Circolazione.....	337,2	341,4	+ 4,2
	Conti correnti.....	70,5	60,2	— 10,3

**Banche associate di Nuova York.**

	1 nov.	8 nov.	differ.	
Attivo	Incasso metallico Sterl..	15,4	16,0	+ 0,6
	Portafoglio e anticipaz..	58,3	58,0	— 0,3
Passivo	Circolazione.....	2,6	2,5	— 0,1
	Conti correnti.....	63,2	63,4	+ 0,2

**Banca Imperiale di Germania**

	31 ottob.	6 nov.	differ.	
Attivo	Incasso metallico... St.	27,1	27,3	+ 0,2
	Portafoglio e anticipaz.	25,2	25,1	— 0,1
Passivo	Circolazione.....	39,3	38,5	— 0,8
	Conti correnti.....	10,6	10,9	+ 0,3

**Banca d'Inghilterra (13 novembre).**

Aumentarono: i *conti correnti del Tesoro* di sterline 263,602; l'*incasso metallico* di st. 24,052; e la *riserva biglietti* di st. 88,630.

Diminuirono: i *conti correnti particolari* di sterline 957,468; la *circolazione dei biglietti* di sterline 222,530; i *fondi pubblici* di st. 397,320; e il *portafoglio* di st. 520,521.

Le proporzioni dell'incasso con gli impegni sono ancora del 35 3/4 per cento.

**Clearing House.** — Le operazioni nella settimana che terminò col 12 corr. ascesero a st. 97,040,000 cioè st. 34,256,000 meno che nella settimana precedente e st. 27,941,000, meno dell'ottava corrispondente dell'anno scorso.

— Situazione (al 31 ottobre) della *Banca popolare di credito in Bologna*. — Capitale versato L. 1,033,254; Riserva L. 511,530; Conti correnti L. 12,559,723; Partite varie L. 945,671; Portafoglio L. 8,809,790; Fondi pubblici L. 3,884,978; Crediti L. 1,674,565; Sofferenze L. 40,092; Rendite L. 336,030; Spese L. 247,388.

— Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ritenuta la necessità di preparare il personale tecnico occorrente per il servizio geodinamico, ha determinato quanto appresso:

Art. 1. È aperto un concorso per due posti di studio a favore dei giovani che desiderano di acquistare speciali conoscenze geodinamiche teoriche e pratiche.

Art. 2. Saranno ammessi al concorso coloro i quali abbiano conseguito il diploma di laurea in fisica.

Art. 3. Il concorso è per esame e comprenderà:

1. Una prova pratica, dalla quale risulti che il concorrente conosce il maneggio degli istromenti più importanti e i metodi di misura più frequenti in fisica;

2. Una discussione sul lavoro da lui eseguito.

Art. 4. I due concorrenti prescelti dovranno attendere nel primo anno agli esercizi pratici di fisica nel Regio Istituto fisico di Roma, e nel secondo ad esercizi pratici nell'ufficio centrale di meteorologia in Roma e in quell'Osservatorio geodinamico del Regno che verrà loro indicato dal Ministero. Ove, durante i due anni di studio, gli alunni non dessero prova di diligenza e di assiduità, saranno revocati.

Compiuto il corso intiero dei due anni con profitto, sarà loro rilasciato un certificato che darà loro diritto di preferenza per i posti del servizio geodinamico.

Art. 5. I due concorrenti prescelti come alunni avranno per due anni l'assegno mensile di lire 125.

Art. 6. L'esame avrà luogo presso l'Istituto fisico di Roma, nei giorni primo e seguenti del prossimo dicembre, alle ore 8 antimeridiane.

Le domande di ammissione al concorso (in carta bollata da lira una) dovranno pervenire al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Direzione generale di Agricoltura, non più tardi del 20 novembre 1884, contenere l'indicazione del domicilio dei concorrenti, con l'indirizzo preciso, ed essere corredate dai documenti seguenti:

a) Atto di nascita, dal quale risulti che il concorrente non ha compiuto il trentesimo anno di età;

b) Attestato di cittadinanza italiana;

c) Attestato di buona condotta, rilasciato dal sindaco;

d) Attestato di immunità penale rilasciato dal Tribunale d'origine;

e) Certificato medico di buona costituzione fisica;

f) Attestato dell'esito avuto alla leva militare;

g) Il diploma di laurea in fisica;

h) Prospetto degli studi fatti e della carriera percorsa;

i) Pubblicazioni già fatte ed altri titoli eventuali.

Gioverà aggiungere altresì un certificato del direttore del laboratorio fisico, dove il concorrente fece gli studi pratici, il quale certificato indichi le speciali attitudini del concorrente medesimo ed il grado di diligenza e di profitto fatto nell'esecuzione dei lavori; come pure un certificato che provi gli studi che il concorrente può aver fatto in geologia.

## RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 22 Novembre 1884.

Il fatto che nella riunione di giovedì della settimana precedente, gli amministratori della Banca d'Inghilterra non elevarono nuovamente lo sconto, aumento che si temeva in seguito al ribasso dei consolidati inglesi, e della crescente emigrazione dell'oro, provocò sabato scorso una non lieve ripresa su tutte le borse, ma specialmente su quella di Parigi per la certezza anche che la Banca di Francia le cui riserve, e la cui circolazione si trovano in condizioni normalissime avrebbe conservato il tasso dello sconto nei limiti in cui si trova da vario tempo. E queste buone disposizioni si mantennero per quasi tutta la settimana, interrotte solo momentaneamente dalla voce sparsa dell'avvelenamento dello Czar e da quella di una grave malattia da cui sarebbe stato colpito l'Imperatore Guglielmo. Smentite queste voci, e veduto che la Conferenza per gli affari del Congo prende buonissima piega, la speculazione al rialzo fidando anche nella pacifica soluzione della vertenza franco-chinese, si diè a operare con maggior lena, involgendo nel movimento anche alcuni valori che finora erano stati trascurati. In Italia pure le disposizioni furono alquanto favorevoli essendo stato il movimento di ripresa aiutato dalla straordinaria facilità dei riporti, e per ciò che riguarda la nostra rendita 5 % dal prossimo distacco del vaglia semestrale, che va a scadere col primo del prossimo gennaio. La situazione monetaria internazionale è assai migliorata. In Inghilterra i continui versamenti che vanno facendosi alla Banca, e le scarse richieste di numerario dall'estero lasciano sperare che almeno per ora non vi saranno ulteriori aumenti nel tasso dello sconto ufficiale. Alcuni giornali, fra cui l'*Economist* credono che il tasso dello sconto toccando il 5 % abbia raggiunto il limite massimo del rialzo: tuttavia non mancano di consigliare provvedimenti affinché una parte dell'oro emigrato rientri in paese. A Londra lo sconto fuori banca per la carta a 3 mesi si aggira fra 4 1/4 e 4 1/8 per cento; a Vienna a 3 3/4, a Berlino a 3 1/2 e a Parigi a 2 5/8 per cento.

Ecco adesso il movimento della settimana:

**Rendite francesi.** — Il 5 0/0 da 107,82 saliva a 108,22 e oggi resta a 108,32 il 3 0/0 da 78,17 andava a 108,82 e il 3 0/0 ammortizzabile da 79,45 a 80,30.

**Consolidati inglesi.** — Da 100 7/16 dopo alcune alternative di rialzi e di ribassi scendevano a 100 1/16.

**Rendita turca.** — A Londra da 8 1/16 riprendeva a 8 5/16 e a Napoli venne negoziata fino 8,90 e 9,10.

**Valori egiziani.** — L'Egiziano nuovo da 323 cadeva a 315, e il Canale di Suez da 1893 saliva a 1905 e oggi chiude a 1901.

**Valori spagnuoli.** — La nuova rendita esteriore da 58 15/16 saliva a 59 1/4 e oggi ricadeva a 58 15/16.

**Rendita italiana 5 0/0.** — Sulle varie borse dell'interno da 96,70 in contanti saliva fino verso 97,10 e da 96,95 per fine mese a 97,25. A Parigi da 96,77 si spingeva fino a 97,22 e oggi chiude a 97,30 a Londra da 95 5/8 a 95 3/4 e a Berlino da 95,70 a 95,90.

**Rendita 3 0/0.** — Venne negoziata in contanti fino a 61,30.

**Prestiti pontificii.** — Il Blount da 95,80 andava a 95,95; il Rothschild da 98,45 a 98,75 e il Cattolico 1860-64 invariato a 97,65.

**Valori bancarij.** — Ebbero tendenza incerta ad eccezione di quelli che si trovano interessati nelle Convenzioni ferroviarie. La Banca Nazionale italiana da 2090 declinava a 2075; la Banca Nazionale Toscana da 1058 migliorava fino a 1062; la Banca Toscana di Credito invariata a 530; il Credito mobiliare da 951 riprendeva fino a 961; la Banca Generale negoziata fino a 604; il Banco di Roma fino a 652; la Banca Romana nominale a 1005; la Banca di Milano contrattata fra 497 e 498 e la Banca di Torino fra 816 e 818.

**Regia tabacchi.** — Le azioni invariate a 590.

**Valori ferroviari.** — Continuano con ricerca alquanto attiva e con prezzi tendenti all'aumento. Le azioni meridionali vennero negoziate da 661 ultimo prezzo della settimana scorsa fino verso a 670; le romane comuni fra 135 e 136; dette privilegiate fra 328,50 e 330,50; le complementari fino a 140; le obbligazioni meridionali fino a 300 circa; le livornesi C D fra 309 e 310; le Vittorio Emanuele fra 308 e 309,50 e le nuove sarde fra 302 e 303.

**Credito fondiario.** — Roma negoziato a 474,50; Milano a 509,50; Torino a 502,25; Napoli a 489,50 e Cagliari a 457.

**Valori municipali.** — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze ebbero qualche affare a 64,25; l'Unificato Napoletano fino a 89,30 e il prestito di Roma da 461 a 464.

**Valori diversi.** — L'acqua Marcia da 1229 scendeva a 1214 e poi riprendeva fino a 1258; le condotte d'acqua invariate a 572 e le immobiliari pure invariate fra 648 e 650.

**Cambi.** — Meno sostenuti dell'ottava passata. Il Francia a vista resta fra 100,15 e 100,25 e il Londra a 3 mesi fra 25,4 e 25,8.

## NOTIZIE COMMERCIALI

**Cereali.** — In questi ultimi giorni abbiamo ricevuto le seguenti notizie, sulla situazione granaria all'estero. In Inghilterra gli affari scarseggiano e la tendenza nei grani è decisamente al ribasso. Nel Belgio le transazioni sono pure limitatissime in grani. Ad Anversa si quotò il rosso d'inverno America 19,50 a 20 fr. i 100 chil.; California n. 1 fr. 18,50; Bombay bianchi n. 1 fr. 18 a 18,75; si attendono colà per veliero ett. 234,900 e per vapore 130,509. In Olanda evvi ribasso ad Amsterdam di 4 fior. sull'acconsegnare. A Rotterdam tendenza ferma nei grani esteri. I grani rossi d'inverno America si quotano fr. 20,25 i 100 chil., e Calcutta club n. 2 di 28 a 18,25. In Austria-Ungheria, a Vienna e Pest la tendenza era al ribasso, come anche nei granoni i quali si quotavano fr. 13,75 e a consegnare 12,20. In Germania malgrado il tempo freddo e qualche gelo si è soddisfatti generalmente delle nuove seminazioni. A Berlino le offerte fatte dalla Russia sono sempre a prezzi troppo elevati perchè gli affari siano possibili. Il grano di primavera è in aumento di marchi 3 1/2. Ad Amburgo il grano disponibile è molto fermo e con pochissime offerte ed i belli gialli dell'Holstein si venderono fr. 19,50 a 19,75 i 100 chil. fr. a b. Quanto alla Russia le ultime notizie d'Odessa segna-

lano molta attività nei ghireca ed azima. Da Pietroburgo le esportazioni sono scarse. I prezzi non sono in corrispondenza con quelli dei mercati europei. A Nuova York la tendenza è sempre al ribasso di 1 1/2 a 2 cents. come pure sul granone. I depositi di grano sono considerevolmente aumentati ed ascendono a staia 36,030,000 cifra non mai raggiunta. A S. Francisco calma perfetta nei grani ed esportazioni nulle. In Italia la siccità prolungata che impediva la nascita delle sementi, raffermò quella tendenza al rialzo che erasi manifestata fino dalla settimana scorsa. Ecco adesso i prezzi fatti in questi ultimi giorni. A Firenze i grani bianchi realizzarono da L. 23 a 24 al quint. al vagone e i rossi da L. 22 a 23. — A Bologna i grani si venderono fino a L. 22,25 i granturchi circa L. 14 e i risoni da L. 21 a 23,50. — A Ferrara i grani variarono da L. 22 a 32; e i granturchi da L. 14 a 14,30. — A Milano il listino segna da L. 19,50 a 23 per i grani; da L. 12,75 a 15,25 per i granturchi, e da L. 31 a 38 per il riso fuori dazio. — A Torino i grani fecero da L. 20,50 a 24,75; i granturchi da L. 14 a 16 e il riso da L. 24 a 36,75. — A Genova i grani teneri nostrali ottennero da L. 20 a 23,50; e gli esteri da L. 18,50 a 20 — e a Napoli i bianchi L. 21,75 e i rossi L. 21.

**Sete.** — La settimana ora finita non fu, malgrado tutto, una delle più calme in sete, anzi si vede che i bisogni vanno sempre crescendo; ma disgraziatamente, queste domande non accennano ad un risveglio definitivo al quale si pretende dopo tanto tempo di calma e di debolezza; eppure si spera sempre e si ha fiducia che la prossima primavera non sarà così cattiva come si prevede, anche perchè, malgrado tutto, in settimana si ebbero degli affari in fabbrica. Del resto i mercati esteri non la fanno certo meglio di noi e l'industria serica subisce generalmente una legge comune. In quanto ai prezzi delle sete, non sono certo migliorati, ma nemmeno indeboliti, quantunque per alcuni sia evidente la tendenza a ribassare ancora. — A Milano con discreta domanda le greggie 9/10 classiche si venderono a L. 52; dette di 1° ord. da L. 49 a 50; gli organzini di marca 18/20 a L. 66; detti classici da L. 60 a 61; detti di 1° e 2° ord. da L. 59 a 56 e le trame a due capi di marca 18/20 a L. 63. — A Lione fra gli articoli italiani le greggie extra ottennero da fr. 57 a 58; gli organzini 26/30 di 1° ord. fr. 64 e le trame di 1° ord. 18/22 fr. 58.

**Oli d'oliva.** — Le notizie sul futuro raccolto non essendo molto favorevoli i prezzi degli oli tendono in generale ad aumentare. — A Oneglia i sopraffini fecero da L. 165 a 175 al quint. i fini da L. 150 a 160; i mangiabili da L. 125 a 145 e i lavati da L. 73 a 75. — A Genova i Bari nuovi si venderono da L. 125 a 135; i Riviera da L. 140 a 155; e i Tunisi da L. 93 a 100. — A Firenze i prezzi variarono da L. 140 a 155 a seconda del merito. — A Napoli in borsa i Gallipoli pronti si quotarono a L. 99,53 e per dicembre a L. 99,85 e i Gioia a L. 97,35 per i pronti, e a L. 97,85 per dicembre. — A Bari i sopraffini realizzarono da L. 145 a 150; i fini da 125 a 140 e i mangiabili da L. 100 a 120.

**Caffè.** — I mercati di Rio e Santos, secondo i più recenti telegrammi, sono in forte aumento, e i prezzi continuano a spingersi in alto. Anche il mercato dell'Avre oscillò al ribasso in principio dell'ottava ma riprese in seguito con maggiore fermezza. — A Genova ebbero buona richiesta il Santos e il Guatimala e il mercato chiuse con prezzi molto fermi. Il Guatimala fu venduto da L. 65 a 72 i 50 chilogrammi; il Santos da L. 58 a 68; il Portoricco da L. 75 a 100, il S. Domingo da L. 58 a 60; e il Rio da L. 55 a 65. — In Ancona con vendite limitate il Portoricco realizzò da L. 280 a 290 al quint.; il Rio e il S. Do-

mingo da L. 215 a 236 e il Bahia da L. 200 a 210. — A Trieste il Rio fu venduto da fior. 58 a 62. — A Londra mercato fermo, e in Amsterdam il Giava buono ordinario fu quotato a cent. 27 per libbra.

**Metalli.** — I mercati esteri essendo tutti in ribasso anche da noi le vendite fatte realizzarono prezzi inferiori ai precedenti. — A Genova lo stagno Banca fu venduto da L. 220 a 225 al quint.; il rame inglese da L. 180 a 185; l'acciaio di Trieste da L. 58 a 62; il ferro nazionale Pra da L. 21 a 21,50; l'inglese in verghe a L. 19,50; detto da chiodi da L. 21,50 a 23,50; detto da cerchi da L. 23,50 a 26,50; il piombo Pertusola a L. 33,25; le lamiere inglesi da L. 28 a 36; il metallo giallo da L. 135 a 140; il ferro vecchio dolce da L. 6 a 8; lo zinco da L. 45 a 50; la ghisa di Scozia a L. 7,75; il bronzo da L. 120 a 125 e le bande stagnate per ogni cassa da L. 28 a 34. — A Marsiglia il ferro francese vale fr. 20,50 al quint.; l'acciaio idem da fr. 31,50 a 32,50; il ferro di Svezia da fr. 28,75 a 29,25; la ghisa di Scozia da fr. 8,50 a 9 e il piombo fr. 28,25.

**Carboni minerali.** — I noli inglesi essendo aumentati di 6 pence i prezzi dei carboni furono in questi ultimi giorni alquanto sostenuti. — A Genova per ogni tonnellata al vagone si praticò da L. 26 a 27 per il Newcastle Hasting; da L. 24 a 25 per il With wood Hartley; da L. 26 a 29 per il Cardiff; da L. 23 a 24 per Scozia; L. 22,75 per Hebburn; L. 23 per Newpelton; da L. 25 a 26 per Bicheraw; da L. 38 a 40 per Coke Garesfield, e da L. 30 a 32 per Coke inglese da gas.

**Petrolio.** — In seguito al rialzo segnalato dai mercati americani, e in vista degli scarsi depositi tutti i mercati europei trascorsero sostenuti con tendenza ad aumentare. — A Genova i barili fuori dazio si venderono da L. 20,50 a 21 al quint., e le casse da L. 6,30 a 6,45 per cassa. Si contrattarono anche alcune partite di petrolio del Caucaso da L. 19,25 a 19,50 al quint. fuori dazio. — A Trieste i barili pronti si negoziarono da fior. 10,50 a 11 al quint. — In Anversa i prezzi variarono da fr. 18 3/8 a 18 1/2 al quint. al deposito, e a Filadelfia e a Nuova York da cent. 7 7/8 a 7 15/16 per gallone.

**Zuccheri.** — Continuano sempre ad inclinare al ribasso sopra tutti i mercati di deposito, e malgrado che ad intervalli si avverino miglioramenti di pochi centesimi, l'articolo ricade sempre. Il regolatore di Parigi si conserva in una posizione d'incertezza, e la speculazione non osa avventurarsi in operazioni, perchè sicura di nuovi ribassi. Il mercato poi della Germania si mantenne invariato, ma le previsioni sono sempre le stesse. Anzi accennano a migliorare. I grezzi inglesi sono calmi, ed offertissimi specialmente nell'articolo Macfie, e le quotazioni vanno lentamente a declinare. — A Genova i raffinati nazionali si quotarono a L. 105 al quint. al vagone, e da L. 106 a 107 al dettaglio. — In Ancona i prezzi dei raffinati si aggirarono fra L. 114 a 115 al quint. — A Trieste i pesti austriaci si contrattarono da fiorini 18,50 a 22,50 al quint. — A Parigi mercato pesante. I rossi n. 3 si quotarono a fr. 35,75 al quint. al deposito, i raffinati a fr. 102 e i bianchi n. 3 a fr. 43,50. — A Londra mercato pesante e in Amsterdam prezzi debolissimi.

**Salumi.** — Durante l'ottava a Genova le contrattazioni proseguirono attive tanto per il consumo che per l'interno. Abbiamo avuto un altro arrivo di un carico merluzzo Labrador il quale è molto richiesto e si va vendendo da L. 54 a 55, Stoccafisso Bergen da L. 74 a 75. Tonno per l'esportazione in latte da L. 145 a 154 per ogni 100 chil., aringhe sostenute da L. 20 a 25 il barile. Salacche inglesi da L. 110 a 116 p. botte, il tutto schiavo dazio in darsena.



# STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

## A V V I S O

### VENDITA DI MATERIALI FUORI D'USO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA.

ACCIAIO vecchio in genere . . . . .	Chilog.	24,000	circa
BRONZO da rifondere ed in limatura e tornitura . . . . .	»	27,000	»
CERCHI fuori uso per carri e carrozze. . . . .	»	51,800	»
CERCHI d'acciaio, fuori uso per locomotive e tenders . . . . .	»	31,500	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle e da lavoro . . . . .	»	292,500	»
OTTONE da rifondere . . . . .	»	16,600	»
RAME da rifondere ed in limatura e tornitura. . . . .	»	17,000	»
ZINCO da rifondere . . . . .	»	8,000	»
N. 23 Assi montati fuori uso per locomotive e tenders . . . . .	»	46,000	»
GHISA da rifondere . . . . .	»	32,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso*; esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **13 Dicembre 1884**. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

**Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.**

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA BOLOGNA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 20 Novembre 1884.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.