

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXIV — Vol. XXVIII

Domenica 21 Marzo 1897

N. 1194

## ANCORA IL PROGRAMMA DEL GOVERNO

Non si potrà dire che il Ministero attuale abbia lesinato nell'espone e nello spiegare agli elettori il proprio programma. Quasi tutti i Ministri hanno parlato o scritto e tutti hanno trattato ampiamente così delle questioni generali che interessano il complesso dell'attuale momento politico, come delle questioni particolari che riguardano i singoli dicasteri. Malgrado questa abbondanza di trattazione, conviene riconoscere che, nell'insieme, i membri del Gabinetto sebbene non tutti appartenenti agli stessi gruppi e notoriamente non tutti legati alle stesse idee, hanno saputo mantenersi abbastanza intonati, così che non apparisce nè divergenza di vedute, nè diversità di aspirazioni.

I nostri lettori comprenderanno facilmente che non possiamo dichiarare di accettare tutto quanto è stato detto e promesso; tuttavia lodiamo questa premura di mettere il corpo elettorale al corrente degli intendimenti del Governo e ci sembra che anche quelle parti del programma risultante da tanti discorsi che non potrebbero essere subito accettate, meritino però di essere discusse e vagliate perchè si presentano come frutto di un concetto organico che deve essere stato nelle linee generali stabilito dal Gabinetto.

Sulla più urgente e più scottante questione, quella della colonia africana, hanno parlato quasi tutti i Ministri e ci pare che ne risulti una linea di condotta abbastanza chiara, perchè gli elettori possano scegliere tra il programma dell'on. di Rudinì e quello dell'on. Sonnino. Il Ministero attuale dice, per bocca del suo Capo e dei Ministri Luzzatti, Brin, Guicciardini e Prinetti, che l'Italia deve, per ora, condursi in modo da spendere il meno possibile per la colonia africana, mantenendo, almeno in diritto, i territori che ci rimangono. Se per colpa non nostra lo stato attuale di pace dovesse esser rotto, allora penserà il paese quello che gli convenga di fare. L'onorevole Sonnino, invece, vuole che si lavi la sconfitta subito con una nuova guerra; non sarà però a lui, crediamo, che il paese confiderà la direzione del Governo se la guerra fosse necessaria, giacchè non dimenticherà tanto presto la impreparazione e la leggerezza della campagna 1895-96.

Buone promesse, sebbene ancora molto timide, ci ha fatto a Isernia il Ministro delle Finanze, on. Branca. Siamo abituati da tanti anni a leggi intese soltanto ad accrescere la ingerenza e la prepotenza del fisco, che sembra già gran cosa un tentativo anche timido per avviarci ad una via opposta. Comprendiamo benissimo che la fragilità del bilancio non permette passi

troppo lunghi, ma tuttavia, quando paragoniamo il gettito di alcune nostre gravanze con quello che si ottiene in altri paesi, anche fatta una larga proporzione alle differenti condizioni della economia nazionale italiana, noi siamo convinti che la fiscalità nel doppio significato di altezza eccessiva delle aliquote e di soverchia angheria del fisco, entri per molta parte a tener compresso il reddito. Avremmo quindi voluto che il Ministro delle Finanze fosse più coraggioso e più intraprendente od almeno, per una delle tante gravanze che incombono sul contribuente, proponesse di sperimentare la cura dell'alloggerimento. Abbiamo per esempio i tabacchi che resistono da lungo tempo alle evidenti cure della amministrazione per portarne il consumo alle cifre sperate; perchè non si proverebbe a diminuire, almeno per alcuni prodotti, il costo di un terzo? E se si portasse il dazio sul petrolio da 49 a 30 lire non vi è buon argomento per credere che il bilancio non ne perderebbe nulla o pochissimo, e forse dello sgravio si avvantaggerebbe da altra parte? E lo stesso dicasi per il caffè, per lo zucchero. Pur troppo il nostro sistema tributario offre abbondante materia ad un Ministro delle Finanze che voglia battere la via di rendere razionali le aliquote dei tributi.

Così per la ricchezza mobile; le proposte del Ministro sono certo — in mancanza di più larghe riforme — lodevoli in gran parte. Ma non era il caso di prendere in considerazione tutto il danno materiale e morale che deriva al paese per la lotta continua che le Società commerciali sono costrette a sostenere tra il desiderio di dir netta e chiara agli azionisti ed al pubblico la situazione loro ed i provvedimenti che prendono per rimediarvi, ed il fisco che minaccia, non già di tassare gli utili ma di pretendere un tanto per cento sulle perdite? Vi sono delle Società che da più anni non danno dividendo di sorta agli azionisti e che si veggono nella necessità di diminuire, per la crisi persistente, il valore delle loro attività, e non lo possono fare, o facendolo debbono non dirlo agli azionisti ed al pubblico, e cercare di nascondere nel bilancio con artifici contabili, perchè le perdite si accrescerebbero dalla partecipazione che il fisco pretenderebbe. Giacchè la legge è oggi interpretata così: una Società che possiede una casa valutata in bilancio per un milione, quando voglia svalutare questa casa di 200,000 lire per effetto della crisi edilizia, il fisco pretenderebbe la ricchezza mobile su quelle 200,000 lire, che consista come utili conseguiti; così la perdita diventa di 200,000 lire più la ricchezza mobile; e l'erario aumenta i propri redditi quanto più impoverisce il patrimonio delle Società.

L'on. Branca studi questa materia in rapporto colla chiarezza dei bilanci e troverà urgente motivo di salutarî riforme.

Efficace e concludente molto ci è sembrata la lettera che l'on. Luzzatti dirige ai suoi elettori di Abano. Molte cose dette in quella lettera erano già note per le recenti discussioni sui progetti di legge dei quali si è occupato il Parlamento; ma altre sono state certo apprese dal pubblico con soddisfazione. Così vi è da ritenere che il bilancio sia arrivato ormai, coll'aumentare delle gravezze e col non aumentare le spese, al punto stazionario dal quale può aver principio una lenta ripresa.

L'on. Luzzatti e per quanto ha fatto e per quanto promette, affida di essere vigile e severo custode di questo faticoso equilibrio, insidiato da tanti tormenti e da tante aspirazioni. Intanto è già un bel pezzo che eravamo disabituatedi a non sentirci minacciati da nuove tasse; auguriamoci che questa assenza di nuovi bisogni da parte del Tesoro sia durevole. Le ideate operazioni per convertire i debiti dei Comuni di Sicilia, di Sardegna, dell'Isola d'Elba e di Roma, hanno dato sino ad ora risultati degni di nota e l'on. Luzzatti ha ragione di sentirsi fiero del suo ingegnoso sistema; crediamo che sarà veramente utile in quanto non se ne abusi; i nuovi titoli emessi potranno essere collocati per impiego duraturo e quindi non peseranno direttamente sul mercato, se non quando ne sia limitata la quantità. Così non possiamo che incoraggiare il Ministro a proseguire negli studi che ha intrapresi per i prestiti per le bonifiche, mantenuti nei limiti di una ventina di milioni per ora. Bisogna non farsi illusioni; le annualità delle provincie e dei comuni, per quanto garantite da una legge, non si scontano più oggi senza un congegno che ne smobilizzi il valore rendendo sicuro il servizio dei titoli che rappresentano. E l'on. Luzzatti compirà veramente un'opera di alta finanza se riuscirà a far in modo che, almeno per una parte, le leggi sulle bonifiche non rimangano lettera morta.

Siamo in attesa di più particolareggiate informazioni per quanto riguarda le « smobilizzazioni » e gli « accordi tra gli Istituti di emissione ». Sono argomenti molto delicati e confessiamo che ancora non abbiamo una idea abbastanza chiara degli intendimenti del Ministro. Ci permettiamo di richiamare alla sua attenzione la necessità di proporre e concludere presto su questa materia. È troppo tempo che la questione bancaria è sul tappeto e le Banche hanno bisogno di pace, non solo tra loro, ma anche colla legge. In certi casi val meglio una legge meno buona ma indiscussa, che una situazione precaria che minaccia mutamenti ad ogni momento. Ci si adatta anche al male, ma non si sopporta la continua incertezza; questa in materia di credito vale distruzione, demolizione. L'on. Ministro concreti tutto il suo pensiero ne ottenga la approvazione, ma si proponga di lasciar pacifiche le Banche sino a che in base alla legge approvata avranno potuto esplicare la loro attività.

Ci ha fatto molto piacere l'on. Prinetti colla sua franca proclamazione di volere l'esercizio privato delle ferrovie. Su questo argomento l'on. Ministro dei lavori pubblici ha idee chiare e precise che ha saputo esplicare ed attuare anche recentemente con rapide trattative nel contratto per l'esercizio di una piccola rete. Non pretenderemo che altrettanto presto conduca a termine delle nuove convenzioni colle

tre grandi reti, ma auguriamo che non si lasci scorgere da inevitabili ostacoli che la natura delle cose può opporre ai suoi intendimenti. Le attuali convenzioni non sono che un passo verso l'esercizio privato; il compianto Genala sapeva benissimo proponendole e difendendole quali erano i principali difetti che contenevano; ma di fronte ad una corrente numerosa che parteggiava per l'esercizio di Stato o per principio socialistico, o perchè aveva gustato i vantaggi politico-parlamentari possibili con quel sistema, il Genala non poteva, per vincere la questione di massima, che fare accettare un esercizio privato che meno ci allontanasse dall'esercizio di Stato. Ma ripetiamo era nel concetto suo che questo fosse il primo passo per una più radicale e liberale riforma. L'on. Prinetti si sente in caso di affrontare il problema e fare il secondo passo o magari percorrere tutto il cammino per svincolare più che si possa le ferrovie dello Stato? E noi saremo ben lieti di seguirlo e di aiutarlo.

Nel 1884-85 abbiamo sostenuto l'on. Genala, non solo perchè ci legava a lui personale stima ed amicizia, ma più ancora perchè si trattava di rompere quel sistema che il Baccarini aveva saputo mantenere e sviluppare contro il voto del Parlamento e che noi credevamo e crediamo esiziale per il bilancio e per i costumi parlamentari. Ma se si tratta di migliorare le convenzioni nel senso liberale, ci faremo dovere di aiutare nel grave compito l'on. Prinetti, nè ci divideranno da lui alcune questioni di metodo o diremo meglio di *rudezza di applicazione*, nelle quali siamo dissenzienti. Di fronte alle più grosse questioni generali e minori incidenti che si debbono considerare transitori, anche se generano delle ingiustizie gravi, li ascriviamo volentieri ad un eccesso di misura nella applicazione.

Buona crediamo la esplicita dichiarazione del Ministro Prinetti di sospendere ogni nuova costruzione ferroviaria per conto dello Stato. È tempo di raccogliere le vele e sistemare la eredità tumultuosa del passato prima di proseguire in una via che ha portato tante sorprese. Quindi non saremmo certo noi che, date le condizioni del bilancio, propugneremo la costruzione di nuove linee.

Tuttavia non possiamo, senza nuove dilucidazioni, passare sotto silenzio l'intendimento manifestato dal Ministro dei lavori pubblici di assegnare un sussidio chilometrico di L. 4500 al massimo per quelle linee per le quali lo Stato ha già colle leggi precedenti presi degli impegni. Badi bene l'on. Ministro che così manifestato questo concetto, racchiude una grande ingiustizia. Vi sono ancora da costruire linee che nella famosa legge del 1879 erano di 2<sup>a</sup> e di 3<sup>a</sup> categoria e quindi a tutto carico dello Stato e rappresentavano *tutte* verso le regioni a cui dovevano servire una promessa da parte dello Stato di eguale importanza. Ora, determinando un sussidio massimo chilometrico di L. 4500 è troppo chiaro che la promessa o l'impegno dello Stato vien meno per sempre per quelle linee il cui costo è molto superiore alle L. 4500; e siccome nel passato si sono costruite a spese dello Stato altre linee più qua e più là delle stesse categorie della legge 1879, è chiaro del pari che si crea una ingiustizia di distribuzione, subitochè si offende quella ripartizione che era la base della legge 1879.

La limitazione del sussidio chilometrico a L. 4500 annue esclude alcune linee promesse colla solennità

della legge e per le quali i fondi furono anche a suo tempo stanziati per legge in bilancio. Noi comprendiamo che non si costruisca più, ma non comprendiamo che sia giusto che i denari dello Stato siano impiegati a costruire alcune soltanto delle linee promesse; il loro maggior costo non determina la loro minore utilità. L'on. Prinetti, certo ripensando sull'argomento, troverà che se vi è una somma da iscrivere in bilancio per la costruzione delle linee promesse, essa deve essere distribuita in modo che assicuri la costruzione, sia pure in un termine più lungo di quello promesso, di *tutte le linee* incluse nella legge 1879, specie poi quelle di 2<sup>a</sup> categoria. Ci guarderemo bene dal suggerire il sistema; l'on. Prinetti afferrerà certo il concetto nostro e troverà modo di impedire che si attui una mostruosa ingiustizia.

E per terminare questi brevi cenni sopra alcune delle questioni che più possono interessare i nostri lettori, ricordiamo il discorso tenuto a San Miniato dall'on. Guicciardini. Stretto dalle esigenze del bilancio non ha potuto, l'on. Ministro, far grandi promesse, ma ha manifestato il fermo proposito di distribuire nel modo più utile, per la economia del paese, le poche risorse di cui dispone il suo bilancio.

Uomo liberale, l'on. Guicciardini non può essere socialista di Stato che per quel tanto che è necessario esserlo oggi colla corrente che domina dappertutto. Ciò che egli ha detto sulle riforme del sistema tributario, tanto dello Stato che degli enti locali, quanto il breve cenno che ha fatto sulla legislazione sociale, sono densi di concetti che vanno esaminati con qualche ampiezza, il che faremo, certo, in una prossima occasione.

## Gli scioperi in Italia nel 1895

Con maggiore sollecitudine del consueto, la Direzione Generale della Statistica ha pubblicato quest'anno la statistica degli scioperi. Essa riguarda il 1895 e dà particolareggiate notizie intorno agli scioperi nelle industrie e nell'agricoltura e alle chiusure di opifici fatte dai proprietari.

Nel 1895 nelle industrie si dichiararono 126 scioperi, in aumento sull'anno precedente nel quale se ne ebbero soli 109. La cifra del 1895 è uguale a quella del 1889; ma invece il numero delle persone che vi presero parte fu sensibilmente inferiore. Ecco i dati relativi all'ultimo decennio:

Anni	Numero complessivo degli scioperi	N. degli scioperi per i quali si conosce il n. delle persone che vi presero parte	N. delle persone che vi presero parte
1886.....	96	96	16,951
1887.....	69	68	25,027
1888.....	101	99	28,974
1889.....	126	125	23,322
1890.....	139	133	38,402
1891.....	132	128	31,733
1892.....	119	117	30,800
1893.....	131	127	32,109
1894.....	109	104	27,505
1895.....	126	126	19,307

Non sono compresi nella cifra del 1895 taluni scioperi che non avevano carattere industriale, come

l'astensione delle guardie municipali di Alessandria dal fare il proprio servizio, quello simile degli agenti carcerari di Fossano, quello dei maestri elementari di Catania e dei medici di Pavia.

Come si vede dalle cifre surriportate, nel 1895 il numero delle persone che presero parte agli scioperi fu semplicemente inferiore a quello degli altri anni del decennio, fatta eccezione del 1886. Dei 126 scioperi, 9 si dichiararono nel gennaio, 7 in febbraio, 8 in marzo, 13 in aprile, 15 in maggio, 13 in giugno, 9 in luglio, 10 in agosto, 14 in settembre, 15 in ottobre, 11 in novembre e 4 in dicembre. Il minor numero di scioperi avviene generalmente nei mesi freddi, e ciò dipende probabilmente dal fatto che durante l'inverno l'offerta del lavoro è maggiore, mentre sono anche maggiori e più stringenti i bisogni delle famiglie; l'operaio si contenta allora più facilmente di quello che trova.

Più della metà del numero degli scioperi avvenne nell'Italia settentrionale, dove la grande industria è maggiormente sviluppata. Nella sola Lombardia se ne contarono 54, ossia quasi la metà del totale, e di essi 41 si verificarono nella provincia di Milano. Molti scioperi nel 1895 si ebbero anche nella Sicilia, e cioè 16, dei quali 13 tra zolfatari, e nel Lazio (8).

Nel 1895 gli scioperi, considerati dal punto di vista del numero degli operai che vi presero parte sono nella più gran parte poco importanti. Tra i 126 scioperi soltanto 13 si manifestarono con violenze, disordini e minacce, motivando denunce all'autorità giudiziaria e per essi si ebbero giudizi e condanne fino a 6 mesi di reclusione (sciopero dei manuali addetti alla costruzione del tronco ferroviario Potenza-Rionero). In altri 4 scioperi i disordini furono più brevi e si ridussero a minacce nell'interno degli stabilimenti senza dar luogo all'intervento della forza pubblica. Nel restante numero di scioperi le cose si svolsero con tranquillità. Per 11 scioperi si è saputo che gli scioperanti ricevettero sussidi dalle Camere di lavoro, da federazioni o leghe di resistenza e da società cooperative (sciopero degli spazzini di Napoli) ma questa cifra è inferiore al vero, poichè molte volte i sussidi sono dati non apertamente, ma di nascosto.

Le donne e i ragazzi formavano, nel 1895, circa il 38 per cento del totale degli scioperanti, essendo le donne più del doppio dei fanciulli d'ambo i sessi. Il numero massimo di fanciulli scioperanti in proporzione al numero degli scioperi si ha nella Sicilia dove essi sono impiegati nella estrazione dello zolfo. Anche la Lombardia ha un numero grande di fanciulli compresi negli scioperi, ed ha la proporzione più elevata delle donne; le operaie scioperanti della Lombardia erano quasi tutte addette a stabilimenti di tessitura e filatura della seta, della canapa, del lino e della lana.

Nel 1895 gli scioperi più notevoli, pel numero di scioperanti, furono: 1.° Lo sciopero di Fara d'Adda (prov. di Bergamo) avvenuto nel maggio fra gli operai del lanificio e canapificio nazionale. Gli operai (1474 fra adulti e ragazzi) abbandonarono per quattro giorni il lavoro chiedendo un aumento di mercede, una diminuzione di lavoro ed altri miglioramenti, ottennero tutto quanto chiedevano. 2.° Lo sciopero fra gli operai addetti alla costruzione del tronco ferroviario Pergola-Cagli-Acqualagna, in prov. di Pesaro. Gli scioperanti, in numero di 1200 chie-

devano un aumento di mercede e facilitazioni nella consegna del materiale e nel modo di pagamento. Ivi pure le domande degli operai ebbero favorevole accogliimento. 3.° Sciopero degli operai addette allo Stabilimento di filatura di lino e canapa della Ditta Trembini in Melegnano (prov. di Milano). Gli operai (793 fra adulti e ragazzi) chiedevano un aumento del 50 per cento nella mercede, la riduzione di 3 ore nell'orario giornaliero di lavoro (da 13 ore a 10) e la diminuzione delle multe. Il lavoro fu ripreso dopo sette giorni, essendosi ottenuto la riduzione di un' ora nell'orario, e la promessa di un aumento di paga per gli operai meno retribuiti. 4.° Sciopero dei filatori e delle filatrici in alcune filande di Lecco (158 scioperanti). Sciopero delle filatrici a Soresina (prov. di Cremona). Le scioperanti (675 fra adulte e fanciulle) domandavano che fossero tolte alcune multe gravi. Dopo sette giorni, avendo la Ditta proprietaria minacciato di chiudere la filanda, ritornarono al lavoro senza avere ottenuto nulla.

Il numero medio degli operai per uno sciopero fu di 153 nel 1895 mentre raggiunse il 398 nel 1885, e il 150 nel 1882, nel 1894 fu di 265. L'anno 1895 è dal 1883 in poi quello che ha la media più bassa.

Quanto alle cause degli scioperi, ecco i dati relativi per il 1894 e 1895:

Cause degli scioperi	Anno 1895				Anno 1894			
	N. degli scioperi	per cento	N. degli scioperanti	per cento	N. degli scioperi	per cento	N. degli scioperanti	per cento
Per ottenere un aumento di salario . . .	45	36	8513	44	46	44	17685	64
Per ottenere una diminuzione nelle ore di lavoro . . . . .	9	7	1239	6	12	13	2339	9
Per resistere a una diminuzione di mercede	22	17	3093	16	11	11	4498	6
Per resistere ad un aumento di ore di lavoro . . . . .	—	—	—	—	9	2	330	1
Altre cause . . . . .	50	40	6462	34	32	31	5543	20
Totale degli scioperi classificati . . . . .	126	100	19307	100	104	100	27595	100

Fra le *altre cause* la statistica comprende gli scioperi avvenuti per ragioni di disciplina, per solidarietà con altri scioperanti o con operai licenziati per ritardo nel pagamento delle mercedi per quistioni sul modo dei pagamenti, sia nello stabilire il giorno di paga, sia perchè si fa a cottimo anzichè a giornata, o viceversa, ovvero ancora perchè il pagamento si fa in marche, anzichè in danaro, oppure si fanno gli scioperi per chiedere l'allontanamento di capi o di sorveglianti o per motivo della cattiva qualità della materia prima o per impedire ad operai di altri paesi di prender parte al lavoro e via dicendo.

Il numero maggiore di scioperi è sempre motivato dalla richiesta di aumento di mercede. Nel 1895 se ne contarono per questo motivo 45 sopra 126 cioè il 36 per cento. I 50 scioperi compresi nell'ultima categoria (cause diverse) si suddividono

così: 26 avvenuti per questioni di disciplina, 4 per protestare contro l'imposizione di multe, 4 per solidarietà con operai licenziati, 4 per ritardato pagamento della mercede, 2 per questioni tecniche di lavorazione, 2 per opposizione al lavoro a cottimo, 1 per ottenere il licenziamento del direttore e 7 per altre cause.

Circa l'esito degli scioperi il numero di quelli terminati con esito favorevole in tutto od in parte aumentò sempre. Quelli favorevoli in tutto dal 16 per cento nel periodo 1878-91 si sono elevati a 34 nel 1894 e a 32 nel 1895; quelli terminati con esito totalmente contrario agli operai da 41 per cento nel periodo 1878-91 e 50 per cento nel 1892 scesero a 34 nel 1893, a 38 nel 1894 e a 37 nel 1895.

Il maggior numero di scioperi con esito favorevole si ebbe nel 1895 fra gli scioperi avvenuti per ottenere una diminuzione di ore di lavoro; essi raggiunsero il 56 per cento sul numero totale degli scioperi avvenuti per la detta causa (5 scioperi sopra 9).

Per rispetto alla durata hanno sempre il primo posto gli scioperi brevi. Quello più lungo avvenne a Milano in una conceria di pelli per guanti; cominciò il 1° giugno e continuò per 113 giorni, le giornate di lavoro perdute furono 34,552, l'esito fu negativo. Altri scioperi importanti per la durata furono quelli di Centuripe (prov. di Catania) fra i picconieri della miniera Auglia che durò 33 giorni; degli operai aggiustatori addetti alla officina meccanica Pattison di Napoli che durò 29 giorni; quello dei tintori di Monza (450 operai per 28 giorni), ecc.

Il numero totale delle giornate di lavoro perdute fu 125,968 contro 323,261 nel 1894. Alle 125,968 giornate di lavoro perdute, bisognerebbe aggiungerne altre 40,249 perdute da quegli operai che senza unirsi allo sciopero furono costretti all'ozio indirettamente. Le perdite in danaro subite dagli operai, in causa degli scioperi, si possono determinare in circa L. 250,000, e in L. 80,000 quelle perdute dagli operai che furono costretti a cessare il lavoro per causa dello sciopero di altri operai, in complesso adunque 340,000 lire.

Quanto agli scioperi nell'agricoltura nel 1895 ne furono segnalati 7 e nessuno di essi terminò in modo interamente favorevole ai contadini. Lo sciopero agricolo che ebbe maggiore importanza per numero di operai e per durata fu quello di Piana dei Greci. Mille contadini stettero in isciopero 19 giorni per ottenere un aumento di salario, ma lo sciopero ebbe esito negativo e la mercede rimase quale era prima cioè L. 0,85 più il pane e il vino, oppure L. 1,70 senza vitto.

Finalmente le chiusure furono sette, una sola delle quali derivò da rapporti contrattuali fra proprietari e operai, tre ebbero motivo dall'accertamento del reddito fatto dall'agenzia delle imposte dirette, e le altre per questioni con l'autorità municipale.

Nel 1895 cominciarono ad istituirsi i collegi di *probitari* e al 31 dicembre del 1895 ne erano stati istituiti dieci, ma nessuno potè funzionare perchè le elezioni per la nomina dei componenti ebbero luogo soltanto nel 1896. La legge sui *probitari* essendo del 9 gennaio 1895 ne viene che per due anni e mezzo è rimasta lettera morta. Ecco una delle cose delle leggi sociali che non si può dire sia stata accolta con molto favore.

## LE TRAMVIE A VAPORE

### e le ferrovie ordinarie in Italia<sup>1)</sup>

Se, come non può dubitarsi, le tramvie a vapore in confronto di non poche ferrovie ordinarie presentano maggior convenienza, sia in relazione agli interessi economici delle località servite, sia agli effetti finanziari dell'industria dei trasporti in sè stessa, come si spiega che le tramvie non abbiano potuto estendersi quanto sarebbe stato necessario, per sostituirsi a molte ferrovie appartenenti alle grandi reti principali e complementari? L'ing. Benedetti pensa che a proscrivere dal programma ferroviario del Governo e del Parlamento non sia stato estraneo anche il nome adettato per distinguerle dalle ferrovie propriamente dette. Se esse fossero state proposte per le località, per le quali potevano essere più opportune, si sarebbe visto in ciò una differenza di trattamento, che i fattori della così detta perequazione ferroviaria e della uniformità in ogni cosa avrebbero largamente sfruttato.

Nè si potrebbe obiettare, nota a questo riguardo l'egregio scrittore, che le tramvie a vapore non avrebbero raggiunto lo scopo pel quale taluno volle le grandi strade ferrate, pur sapendo che sarebbero riuscite sproporzionate ai traffici cui dovevano servire, giacchè parmi che ancor esse, le tramvie a vapore, a parità di reddito lordo, mentre avrebbero offerto allo Stato i vantaggi indiretti di un maggior gettito di imposte e del risparmio di certe spese, avrebbero servito a scoprire i tanto decantati e grossi traffici latenti, dai quali si vuole che dipenda l'avvenire delle provincie meno ricche del nostro paese.

Senonchè, ormai i fatti hanno dimostrato che mentre i grossi redditi, diretti ed indiretti, di molte strade ferrate costruite non sono che una speranza, sono invece una dura realtà i grossi pesi, che gravano sui cittadini, anche in causa degli interessi annuali da pagarsi per gl'ingenti capitali immobilizzati in esse dallo Stato. Pare quindi al Benedetti che, prima di favorire la costruzione di nuove ferrovie, per le quali sta dinanzi al Parlamento appeso disegno di legge, ci si dovrebbe ripensare; giacchè pur considerando le sole linee già classificate per leggi anteriori, trattasi di altri 1100 chilometri per una spesa ora indicata in 400 milioni, all'atto pratico certamente molto maggiore; mentre se si considerano anche tutte le ferrovie per le quali già sono state presentate al Governo le relative domande di concessione, si arriva a poco meno di 3000 chilometri di nuove linee, dei quali 160 per la Sicilia, 1060 per la regione meridionale, ed il resto diviso per metà fra le regioni centrale e settentrionale del continente.

Abbandonato, finalmente, del tutto, aggiunge l'ing. Benedetti, il sistema di far costruire le ferrovie direttamente dallo Stato, colla suindicata legge si propone invece di favorire la costruzione mediante l'industria privata aumentando il sussidio chilometrico da L. 3000 a 6000 quando trattasi di ferrovie già classificate per leggi anteriori, e da L. 3000 a 5000 per quelle il cui importo di costruzione non sia inferiore a L. 150,000 per chil. pur conser-

vando le disposizioni restrittive di cui all'art. 1° della legge 30 giugno 1896, n. 6183, serie III<sup>1)</sup>).

Ora se si considera da un lato che le restrizioni sono interpretate con grande larghezza e dall'altro che è manifesta la tendenza ad aumentare il sussidio chilometrico, è il caso di vedere se proprio non venga invece di sussidiare nuovi impianti ferroviari, alquanto grandiosi pel loro carattere speciale e per le modalità d'esercizio che ne conseguono, non sia il caso di favorirne di assai più modesti e più adattati alla importanza dei servizi che dovranno rendere.

A questa sostituzione si possono fare alcune obiezioni, che l'ing. Benedetti prevede e considera con molta cura. È vero, ad esempio, che in casi eccezionali per effetto della nuova legge sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche, anche le ferrovie a binario ridotto per una parte del percorso possono disporsi su strade ruotabili non cessando per questo di aver diritto ad un sussidio pei tratti disposti su sede propria. Ma conviene considerare che, all'atto pratico, le misure di precauzione contenute nella legge, pei tratti di ferrovia eventualmente in comune con una strada ruotabile, renderanno frustranea quella facilitazione, specialmente in terreni accidentati, a meno che ferrovia e strada ruotabile non siano già stati studiati, almeno in parte, tenendo presente l'eventualità di una comunanza di sede; per cui tutto ben ponderato si può ritenere che le nuove ferrovie, anche a binario ridotto, finiranno coll'essere costruite quasi per intero su sede propria, e quindi col costare somme non indifferenti, essendo noto che ormai le ferrovie in condizioni più o meno facili sono state costruite tutte.

Ancora si obietterà che anche per le tramvie a vapore una sede qualsiasi è pur necessaria, e che se non esiste una strada su cui disporle, bisognerà costruirla. Ed è vero, ma, risponde il Benedetti, non è men vero che lo Stato per leggi anteriori è già impegnato, non soltanto a favorire, ma a sussidiare anche la costruzione delle strade ruotabili; come non è men vero che, per la maggior parte di esse, la detta costruzione è obbligatoria per le provincie, e pei Comuni interessati. E quanto all'obiezione che le nuove strade ruotabili non saranno pianeggianti e larghe come quelle della valle del Po, ove di preferenza sono state costruite finora le tramvie a vapore, per cui difficilmente potrebbero prestarsi a diventare sede di tramvie, basta osservare che per la nuova legge sulle tramvie, le condizioni per ammettere quelle a vapore sulle strade ruotabili non sono così severe ed assolute come le condizioni stabilite per le ferrovie economiche, e che d'altronde si muove qui dal concetto che, in massima strada ruotabile e tramvia dovrebbero formare oggetto di speciali provvedimenti coordinati, per quanto è possibile, ad un

<sup>1)</sup> L'art. 1° dice: « La sovvenzione sarà accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale o a sezione ridotta che congiungano tra loro o alle reti principali ed ai porti del Regno: ampi e popolati territori; centri cospicui per industria e per ricchezza di prodotti agricoli; bacini minerari; regioni ancora prive di ferrovie; capoluoghi di circondario e di mandamento; Comuni di frontiera; od allaccino altre ferrovie già esistenti; semprechè le nuove ferrovie, non facciano concorrenza diretta e in notevole parte del loro percorso ad una linea delle reti principali toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni di leggi vigenti. »

<sup>1)</sup> Vedi il numero 1191 dell'*Economista*.

unico fine. Con apposite deviazioni per la sola ferrovia economica si potrebbe praticamente risolvere la difficoltà tecnica.

L'ing. Benedetti, del resto, non intende proporre che alla esclusione delle tramvie a vapore dai programmi ferroviari del Governo e del Parlamento si dovesse addirittura sostituire la esclusione delle ferrovie propriamente dette; ma non è così, egli dice, perchè talune ferrovie con binario ristretto, o fors'anche normale, potranno tosto o tardi costruirsi ancora con vantaggio, specialmente se affluenti alle attuali reti. Le condizioni esposte mirano soltanto a porre il quesito: se, in presenza di tante future nuove vie, ferrate e ruotabili, in massima già più o meno consentite od obbligatorie per leggi anteriori, non fosse il caso di trovare anche la via pratica per conciliare, da una parte, l'interesse diretto ed indiretto dello Stato, coll'evitargli una doppia spesa di grossi sussidi, e l'immobilizzazione di somme ingenti in opere grandiose, quasi inutili, con danno dell'economia generale del paese, e d'altra parte, l'interesse di certe popolazioni che, troppo lusingate dai notevoli vantaggi offerti altrove dalle strade ferrate, credono di raggiungerli anche soltanto col vedere non lontano il fumo della locomotiva.

Lo scopo, cui tende l'ing. Benedetti, ci pare giusto perchè crediamo non si possa contestare che anche in questi ultimi anni la questione delle nuove ferrovie è stata considerata troppo superficialmente, senza badare abbastanza alle conseguenze finanziarie ed economiche, cioè per lo Stato e per la stessa azienda ferroviaria, derivanti dalle costruzioni nuove. Oltre a ciò noi ed altri abbiamo sostenuto la imprescindibile necessità di attuare in alcune località un servizio ferroviario meno dispendioso. Quindi, oltre le linee ancora da costruire, per le quali è evidente la utilità di esaminare se può sostituirsi la tramvia, vi è poi da considerare se non si possa, per le linee già in esercizio, adottare lo stesso sistema di esercizio delle tramvie e, in generale, se non sia il momento opportuno di diffondere la convinzione che, con minore spesa e con effetto utile forse maggiore, si può ricorrere in non pochi casi alle tramvie a vapore.

La situazione delle strade ferrate appartenenti alle grandi reti, Mediterranea, Adriatica e Sicula, quanto alla importanza del traffico, e quindi del reddito chilometrico, può riassumersi come nel quadro seguente:

Reddito chilometrico Lire	Regioni Continentali			Sicilia	Insieme
	Settentr.	Centrale	Merid.		
Da 0 a 2000.	—	26	194	—	220
» 2001 a 4000.	270	260	605	287	1422
» 4001 a 6000.	226	472	263	111	1072
» 6001 a 8000.	381	150	645	296	1472
	877	908	1707	694	4186
» 8001 a 10000.	826	355	424	155	1760
Oltre 10000. . . . .	3476	2009	883	274	6642
Sviluppo di tutte le linee Chilometri.	5179	3272	3014	1123	12588
Reddito complessivo in milioni.	137.96	58.12	30.62	10.02	236.72
Reddito chilometrico in migliaia.	26.44	17.76	10.16	8.92	18.80

Le linee complementari entrano qui sopra con chilom. 3100, e pel loro esercizio lo Stato rimette circa 6 milioni all'anno, cioè circa L. 2000 per chil. in più del corrispondente reddito che è di quasi L. 5000 per chil. Ora, se si suppone che, esercitandole presso a poco come le tramvie a vapore, si possano risparmiare sulle spese d'esercizio L. 1500 in media per anno e per chil., è ovvio che questo risparmio limitato a quei 3100 chilometri non raggiungerebbe ancora i 6 milioni e che occorrerebbe perciò di estendere una specie di ordinamento tramviario a circa 4000 chilometri di ferrovia, ossia a quasi tutte le linee con reddito fino a 8000 lire. Anzi bisognerebbe applicarlo anche a parecchie linee con reddito superiore alle 8000 lire, non potendolo estendere, per ragioni di servizio, a tutte le precedenti. E basta questa considerazione, alla quale l'ing. Benedetti altre ne aggiunge, per vedere tutta la difficoltà di applicare largamente il concetto di sostituire su molte linee complementari e su alcune di quelle delle reti principali un ordinamento analogo a quello delle tramvie a vapore. Tuttavia, rimane sempre possibile di attuare economie non trascurabili, non concedendo linee nuove qualsiasi concorrenti ad altre già costruite e nel non estendere di più gli attuali troppo grandiosi ed onerosi impianti ferroviari. Siccome poi, pur volendo cambiare indirizzo, non si potrebbe, naturalmente, passare dallo stato attuale delle cose ad un altro ben differente, senza un periodo di preparazione, non tanto breve quanto sarebbe desiderabile, così ritiene il nostro autore che un primo passo potrebbe farsi utilmente verso il nuovo indirizzo, disponendosi fin d'ora ed in larga misura da parte dello Stato l'applicazione dell'Art. 37 della nuova legge sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche, secondo il quale articolo possono essere introdotte nei regolamenti governativi varie utili modificazioni in vantaggio non soltanto delle ferrovie economiche, ma ancora di tutte le altre. E questo perchè coll'introdurre le norme di esercizio e le facilitazioni consentite per le ferrovie economiche anche nelle ferrovie ordinarie con scarso traffico, mentre queste potranno meglio prepararsi ad ulteriori eventuali modificazioni d'ordinamento, il Governo a suo tempo forse potrà intanto consolidar con vantaggio le economie già fatte, e potrà assai meglio giudicare la possibilità e l'importanza di quelle da farsi.

Alle considerazioni esposte dall'ing. Benedetti non è il caso di aggiungere altri commenti; soltanto è da far voto che si abbia il coraggio di affermare e applicare il principio, che poichè l'azienda ferroviaria va regolata, più che ora non sia, secondo il principio del minimo mezzo o del minimo spreco, bisogna mettere gl'impianti ferroviari e l'esercizio delle linee in più giusta proporzione col traffico effettivo delle linee medesime.

## La situazione del Tesoro al 28 febbraio 1897

Diamo il solito riassunto della situazione del Tesoro, durante i primi otto mesi dell'esercizio finanziario 1896-97, raffrontandolo con la situazione del corrispondente periodo dello esercizio precedente

1895-1896. Il conto di Cassa al 28 febbraio 1896 dava i seguenti risultati:

**Dare**

Fondo di Cassa alla chiusura dell'esercizio 1895-96 .....	L.	318, 385, 863. 50
Incassi di Tesoreria per entrate di bilancio.....	»	1, 191, 401, 803. 88
Incassi per conto debiti e crediti »	»	2, 143, 940, 604. 06

Totale... L. 3, 653, 728, 271. 44

**Avere**

Pagamenti per spese di bilancio. L.	1, 050, 343, 282. 49
Decreto ministeriale di scarico come dal conto precedente.. »	208. 50
Pagamenti per debiti e crediti »	2, 345, 189, 080. 42
Fondo di cassa al 28 Febbraio 1897 (a)..... »	258, 192, 700. 03

Totale... L. 3, 653, 728, 271. 44

La situazione dei debiti e crediti di Tesoreria al 28 febbraio 1897 risulta dal seguente specchio:

**Debiti**

Buoni del Tesoro..... L.	260, 996, 500. 00
Vaglia del Tesoro..... »	19, 553, 295. 85
Anticipazioni alle Banche..... »	—
Amministrazione del Debito pubb. Id. del Fondo Culto. »	176, 070, 419. 43 16, 772, 172. 05
Altre amministrazioni in conto corrente fruttifero..... »	40, 841, 975. 74
Id. id. infruttif. »	27, 639, 522. 53
C. C. per l'emissione Buoni di cassa »	110, 000, 000. 00
Incassi da regolare..... »	16, 811, 476. 09

Totale dei debiti L. 668, 685, 361. 69

**Crediti**

Valuta presso la Cassa Depositi e Prest. art. 21 legge 8 agosto 1895(b) L.	80, 000, 000. 00
Amministrazione del debito pub. Id. del fondo per il Culto »	151, 137, 211. 38 16, 331, 775. 76
Altre amministrazioni..... »	40, 481, 712. 06
Obbligaz. dell'Asse Ecclesiastico »	27, 000. 00
Deficienze di cassa a carico dei contabili del Tesoro..... »	2, 044, 178. 39
Diversi..... »	16, 618, 051. 71

Totale dei crediti L. 306, 639, 929. 30

Confrontando colla situazione al 30 giugno 1896, si ha:

	al 30 giugno 1896	al 28 febbraio 1897
Debiti..... milioni	729. 9	668. 6
Crediti..... »	166. 6	306. 6
Eccedenza dei debiti... milioni	563. 2	362. 0

(a) Sono esclusi dal fondo di cassa gli 80 milioni depositati nella Cassa Depositi e Prestiti a copertura di una somma corrispondente di biglietti di Stato. Questa somma è stata portata fra i crediti di Tesoreria.

(b) La somma di 80 milioni è composta: per L. 60,000,000 di monete decimali d'oro, e per L. 20 milioni di monete divisionali italiane d'argento.

La situazione del Tesoro, quindi, si riepiloga così:

	30 giugno 1896	28 febb. 1897	Differenze
Conto di cassa L.	318, 385, 863. 50	258, 192, 700. 03	- 60, 193, 163. 47
Crediti di Tesoreria..... »	166, 666, 145. 14	306, 639, 929. 30	+139, 973, 784. 16
Tot. dell'attivo L.	485, 052, 008. 64	564, 832, 629. 33	+ 79, 780, 620. 69
Debiti di Tesor. »	729, 960, 053. 89	668, 685, 361. 69	+ 61, 274, 692. 20
Debiti di Tesoro dedotto il totale dell'attivo... L.	244, 908, 045. 25	103, 852, 732. 36	-141, 055, 312. 89

Gli incassi per conto del bilancio, che ammontano nel mese di febbraio 1897 a L. 144,785,746.93 e da luglio 1896 a tutto febb. 1897 L. 1,191,401,803.88 con le relative differenze si dividono nel seguente modo:

Entrata ordinaria	Mese di febbraio 1897	Differenza nel 1897	Da luglio 1896 a tutto febbraio 1897	Differenza nel 1897
	migliaia di lire	migliaia di lire	migliaia di lire	migliaia di lire
Redditi patrimoniali dello Stato..... L.	1, 948	- 888	58, 751	+ 6, 305
Imposta sui fondi rustici e sul fabbricati.....	92, 249	+ 580	129, 089	- 1, 234
Imposta sui redditi di ricchezza mobile.....	24, 531	- 940	173, 346	- 4, 408
Tasse in amministraz. del Ministero delle Finanze.	15, 361	+ 1, 732	138, 955	+ 7, 155
Tassa sul prodotto del movimento a grande e piccola vel. sulle ferrovie..	1, 556	+ 15	13, 329	- 8
Diritti delle Legaz. e dei Consolati all'estero....	130	+ 101	532	+ 193
Tassa sulla fabbricazione degli spiriti, birra, ecc..	3, 815	- 352	30, 326	+ 2, 693
Dogane e diritti marittimi	17, 678	- 3, 236	158, 856	- 16, 266
Dazi interni di consumo, esclusi quelli di Napoli e di Roma.....	4, 142	- 297	33, 588	- 440
Dazio consumo di Napoli.	1, 057	- 107	8, 925	- 240
Dazio consumo di Roma.	1, 276	- 137	10, 487	- 123
Tabacchi.....	12, 354	- 774	124, 379	- 1, 785
Sali.....	5, 772	+ 147	50, 040	+ 642
Lotto.....	5, 713	+ 2, 835	42, 374	+ 5, 813
Poste.....	4, 374	+ 190	35, 698	+ 774
Telegrafi.....	1, 033	- 137	9, 120	+ 531
Servizi diversi.....	735	- 90	11, 390	- 184
Rimborsi e concorsi nelle spese.....	6, 596	+ 3, 088	31, 829	+ 1, 276
Entrate diverse.....	322	- 1, 877	1, 863	- 2, 074
Tot. delle Entrate ordin. L.	142, 550	+ 427	1, 062, 785	- 1, 409
<b>Entrata straordinaria</b>				
Entrate effettive.....	578	+ 187	8, 654	+ 3, 904
Movimento di capitali....	1, 403	- 4, 554	83, 751	+ 57, 761
Costruzione di strade ferr.	26	- 32	473	- 303
Capitoli aggiunti per resti attivi.....	—	—	—	—
Totale Entrata straord. L.	2, 008	- 4, 338	92, 879	+ 61, 362
Partite di giro.....	226	- 2, 893	35, 736	- 18, 508
Totale generale incassi...	144, 785	- 6, 855	1, 191, 401	+ 41, 383

I pagamenti poi, effettuati dal Tesoro per le spese di bilancio nel mese di febbraio 1897 e da luglio 1896 a tutto febbraio 1897 risultano dal seguente prospetto, che indica anche le differenze sul 1895-96:

Pagamenti	Mese	DIFFERENZA	Da luglio 1896	DIFFERENZA
	di febr. 1897			
	migliaia di lire	migliaia di lire	migliaia di lire	migliaia di lire
Ministero del Tesoro... L.	16,246	— 9,076	466,803	—19,494
Id. delle finanze...	15,973	+ 1,454	119,832	— 804
Id. di grazia e giust.	2,299	— 337	21,678	— 1,251
Id. degli affari esteri	413	— 205	6,200	— 957
Id. dell'istruz. pubb.	2,834	— 408	27,594	+ 565
Id. dell'interno...	4,502	— 422	45,938	+ 957
Id. dei lavori pubbl.	8,420	+ 2,384	71,640	+ 1,451
Id. delle poste e tel.	3,573	+ 423	35,764	+ 1,510
Id. della guerra...	19,771	— 6,781	177,606	— 1,263
Id. della marina...	5,902	— 36	70,421	+ 4,104
Id. della agric. ind. o commercio.	793	— 85	7,164	— 625
Totale dei pagamenti di bilancio.....	80,787	— 13,081	1050,346	—19,072

Agli incassi il Ministero fa seguire le seguenti annotazioni sulla differenza che presenta l'esercizio nel mese di febbraio 1897.

Il maggior provento nelle tasse di amministrazione del Ministero delle finanze è da attribuirsi in parte alla legge di condono 2 luglio 1896 ed in parte alla registrazione di un atto di straordinaria importanza.

La diminuzione nelle *dogane e diritti marittimi* va attribuita quasi esclusivamente a minori importazioni di grano.

L'aumento del provento del *Lotto* deriva da maggiori regolarizzazioni di vincite.

L'aumento nei *rimborsi e concorsi nelle spese* deriva dal fatto che nel febbraio 1897 si introitarono gli interessi dei titoli emessi per conto delle casse degli aumenti patrimoniali delle Società ferroviarie. Il corrispondente versamento nel 1896 ebbe luogo in gennaio.

La minore entrata nella *entrate diverse* è dovuta all'introito fatto nel febbraio 1896 per proventi e ricuperi di portafoglio, ciò che non avvenne nel febbraio 1897.

La diminuzione nella entrata per *movimento di capitali* è dovuta a diversa situazione di fatto delle operazioni previste dalla legge 22 luglio 1894 sui debiti redimibili.

Il fondo per il Culto ha versato parte dell'acconto spettante allo Stato sul patrimonio delle corporazioni religiose soppresse, nel 1896 in febbraio, nel 1897 in gennaio.

La diminuzione nelle partite di giro dipendente dal fatto che nel febbraio 1896 si introitò la quota di ricchezza mobile ritenuta sui titoli 5 e 3 per cento intestati ad opere di pubblica beneficenza cedente l'antica aliquota del 13,20 per cento da rimborsarsi al cambio dei titoli stessi in consolidato 4,50 per cento netto.

### L'Assemblea straordinaria della Banca d'Italia

All'assemblea generale straordinaria, della Banca d'Italia convocata per il 15 corrente, erano presenti o rappresentati 1524 azionisti, rappresentanti 108,402 azioni e aventi dritto a 4529 voti.

Presiedeva il comm. Vittorio De Rossi, presidente del Consiglio superiore della Banca.

Il direttore generale, comm. Marchiori, diede let-

tura di una sua relazione, per dimostrare i vantaggi della Convenzione 28 novembre 1896. Esordiva così:

« Nella relazione che avemmo l'onore di farvi nell'adunanza generale straordinaria tenuta in Roma il 7 gennaio dell'anno 1895, vi dicemmo da quali intenti fummo mossi a concludere col Governo la Convenzione del 30 ottobre del 1894.

« Fu nostro assiduo studio di ottenere che le disposizioni della legge del 10 agosto 1893, fossero modificate specialmente nella parte riguardante le operazioni immobilizzate o non consentite dalla legge, affinché la liquidazione di esse potesse compiersi, in armonia con la potenzialità economica del paese, nel modo più conveniente per la Banca e con minor danno dei vostri interessi, dei quali sentimmo e sentiamo di dover essere gelosi custodi, zelanti e coscienziosi tutori.

« Aggiungemmo ancora che ci guidò il pensiero di sottrarre l'Istituto alle dispute, dannose sempre allorché toccano gli ordinamenti del credito pubblico, o di assicurare all'Istituto stesso il modo di svolgere senza preoccupazioni e tranquillamente la propria attività.

« Noi desiderammo ed ottenemmo che gli accordi stipulati col Governo risultassero da una Convenzione, affinché il carattere contrattuale desse loro una base giuridica immutabile che assicurasse, in ogni eventualità, il riconoscimento dei nuovi diritti conferiti all'Istituto.

« Per quanto non debba essere dimenticato che, in relazione con le disposizioni contenute nella Convenzione del 1894, fu in quel tempo tolta l'efficacia dell'art. 3 della legge del 1893, riguardante il baratto dei biglietti in metallo, pure noi vi dicemmo già che le concessioni ottenute con quella Convenzione non rappresentavano la soddisfazione di tutte le aspirazioni della vostra Amministrazione, giustificate dalla coscienza delle benemerite della Banca verso il Paese. Voi sapete però che il Governo, in presenza delle distrette tra le quali si dibatteva la pubblica finanza, non credette di poter accogliere tutte le nostre domande.

« Nella fiducia che, migliorate le condizioni della finanza pubblica, sarebbe stata riconosciuta l'equità di un alleggerimento degli incomportevoli oneri fiscali che assottigliano considerevolmente il prodotto del lavoro della Banca, noi accettammo le concessioni ed assumemmo gli obblighi contenuti nella ricordata Convenzione e ci ponemmo all'opera per trarre dalle condizioni nuove che essa creava alla Banca il maggiore profitto.

« Vi abbiamo detto, in altra occasione, e possiamo ripetervi qui, che la Banca, nel tempo trascorso da che la Convenzione del 1894 entrò in vigore, ha soddisfatto pienamente agli obblighi suoi, dimostrando così che la vostra Amministrazione aveva, con giusto calcolo, misurata la potenzialità dell'Istituto, ed aveva assunto impegni che esso era in grado di mantenere. Ciò diciamo in riguardo anche al futuro, giacché riteniamo che la Banca potrà percorrere tutta intera la via che le è tracciata dalla legge e dallo Statuto. Dimostrando di essere in grado di soddisfare agli obblighi di legge e di mantenere gli impegni assunti, essa ha acquistato nuovo titolo al pieno riconoscimento dei diritti conferiti dalla legge e dalla Convenzione.

« Noi non abbiamo mai creduto però che le condizioni, create alla Banca dall'una e dall'altra, dovessero rimanere immutate; ma abbiamo invece ritenuto che, tenendo fermo il concetto che, quando avesse adempiuto agli obblighi assunti, non potesse esserle negato l'esercizio dei diritti risultanti dai patti contrattuali, potessero essere in seguito studiati i modi di rendere meno gravosi gli oneri.

« E con questi intendimenti che noi abbiamo accolto l'invito, che ci è venuto dal Governo, di studiare



le modificazioni da introdurre nella Convenzione del 1894 e nella legge, modificazioni dalla Convenzione stipulata il 28 novembre dello scorso anno e dalla legge sui provvedimenti bancari del 17 gennaio scorso.

« Il Consiglio Superiore della Banca, informato degli intendimenti del Governo, nominò una Commissione composta del proprio Ufficio di Presidenza e di due altri membri, e le confidò il mandato di studiare e di trattare, insieme al Direttore generale, col Governo del Re, i provvedimenti atti a conseguire l'intento che questo s'era prefisso, di migliorare le condizioni della circolazione, conciliando l'interesse pubblico con quello dell'Istituto, di cui lo stesso Governo si mostrò sollecito.

« I provvedimenti concordati tra il Governo e la Banca sono, pertanto, di due specie e rispondono al duplice intento di migliorare le condizioni della circolazione, rendendone meglio determinate le garanzie, e agevolando la liquidazione delle operazioni immobilizzate o non consentite dalla legge, e di concedere l'esercizio di facoltà nuove e l'alleggerimento degli oneri fiscali.

« Premesse queste dichiarazioni, le quali varranno a farvi intendere i proponimenti che ci mossero ad accogliere l'invito del Governo, e i fini che ci proponemmo di conseguire, veniamo ad esaminare le varie disposizioni della Convenzione.

La relazione passa poi in rassegna tutti gli articoli della Convenzione e così conclude:

« Esaminate così le varie disposizioni della nuova convenzione, le quali, per l'indole loro e per la forma che rivestono hanno, come quelle della Convenzione del 1894, carattere contrattuale, e consacrano diritti e privilegi, l'uso dei quali non può essere in alcun caso conteso alla Banca, finchè essa adempia agli obblighi assunti, dobbiamo dirvi che, in seguito all'approvazione provvisoria della legge, la vostra Amministrazione ha creduto di entrare nuovamente in trattative col Governo per ottenere che fosse accolta una domanda che sembrava avvalorata da buone ragioni di equità riconosciute dal Governo stesso durante la discussione nei due rami del Parlamento.

« Noi avevamo domandato che la Banca fosse esonerata dal pagamento della tassa di circolazione sui biglietti che essa ha dovuto emettere in sostituzione di quelli della Banca Romana, ritirati dalla circolazione.

« Sembrava alla vostra Amministrazione che, dopo che le conseguenze della liquidazione della Banca Romana erano state messe a carico della Banca, non fosse in alcun modo giustificato il pagamento di quella tassa, la quale veniva a colpire una massa di biglietti improduttiva e ad aumentare le perdite di quella liquidazione.

« Siamo lieti di dirvi che questa nostra domanda ha potuto essere accolta dal Governo, il quale provvederà legislativamente. Per altro, tenuto conto di speciali raccomandazioni fatte durante la discussione della legge, l'on. Ministro si è riservato di limitare l'aumento della parte della riserva rappresentata da cambiali e da crediti sull'estero in correlazione alle concessioni relative alla Banca Romana, esprimendo intanto il pensiero suo di optare per l'abbuono di tassa in relazione alle disposizioni dell'art. 13.

Da quanto abbiamo avuto l'onore di dirvi vi avrete veduto che la nuova Convenzione e la concessione, della quale vi abbiamo or ora parlato, migliorano le condizioni dell'Istituto, e lo mettono in grado di compiere, senza ulteriori sacrifici, l'opera del suo completo risanamento. A ciò ha mirato in particolar modo l'onorevole Ministro del Tesoro.

« Quanto a noi, con la coscienza di aver compiuto il nostro dovere, vi chiediamo che, preso atto della Convenzione, approvate la riduzione del capitale, della quale vi abbiamo dimostrato la utilità, e vi

dichiariamo che proseguiremo nell'opera alla quale ci siamo accinti con piena fede nei destini del nostro grande Istituto. »

Il Direttore generale, dopo aver letta la sua relazione, dà comunicazione di una lettera del Ministro del Tesoro, colla quale questi si impegna a presentare al Parlamento, insieme col progetto di legge definitivo sui provvedimenti bancari, alcune altre speciali disposizioni in aggiunta a quelle già approvate dal Parlamento in via provvisoria.

Secondo queste disposizioni, la Banca sarà esonerata dal pagamento della tassa di circolazione sui biglietti, scoperti da riserva metallica, che sono stati emessi in cambio di quelli della Banca Romana.

La Banca avrà inoltre la facoltà di fare anticipazioni su titoli ad un saggio ridotto, cioè minore di quello ufficiale dello sconto, e il Governo provvederà a rendere la tassa nelle stesse operazioni proporzionale alla loro durata. Infine l'art. 16 della Convenzione del 28 novembre 1896, che riguarda la partecipazione dello Stato agli utili della Banca quando la tassa di circolazione sia ridotta a 10 centesimi, riceverà una interpretazione favorevole agli azionisti.

In seguito gli azionisti Aprile e Vitale chiedono la sospensiva circa l'approvazione della Convenzione. Contro tale proposta parlarono l'avv. Rolandi-Ricci e professor Bensa.

L'avv. Lanza rappresentante l'Opera Pia San Paolo, presenta un ordine del giorno di approvazione della Convenzione. Dopo breve discussione la proposta dell'avv. Lanza è approvata per appello nominale quasi unanimità. Eccone il tenore:

« L'assemblea generale straordinaria degli azionisti della Banca d'Italia:

« Preso atto delle comunicazioni fatte dal Governo del Re al Direttore generale della Banca, della relazione del Direttore generale e preso atto altresì dell'affidamento dato dal Governo stesso:

« 1° di presentare al Parlamento i provvedimenti per esonerare dalla tassa di circolazione i biglietti non coperti da riserva della Banca d'Italia, rappresentanti il credito di questa per la liquidazione della Banca Romana;

« 2° di volere intendere l'attuale art. 10 della Convenzione 28 novembre 1896 nel senso che la partecipazione dello Stato agli utili nella misura della metà sia limitata agli utili che eccedono il 6 per cento, ferma stando per la porzione compresa fra il 5 per cento e il 6 per cento la partecipazione dello Stato nella misura di 1/3.

« 3° di sciogliere una riserva finora mantenuta, permettendo agli istituti di consentire anticipazioni sopra depositi di titoli ad un saggio d'interesse ridotto;

« a) approva la svalutazione del capitale sociale nella misura di 30 milioni;

« b) ed esprime il voto che il Governo proponga al Parlamento che la tassa sulle anticipazioni sia resa proporzionale alla durata delle operazioni medesime. »

Il Consiglio superiore, poi nella sua riunione di ieri, ha eletto suo Presidente in sostituzione del comm. De Rossi Vittorio, non rieleggibile, il comm. T. Bertarelli di Milano ed ha confermato i due vice presidenti De Rossi comm. Enrico di Genova e Cavallini comm. Luigi di Roma.

A segretario di presidenza ha eletto il cav. G. Castelli di Milano.

## Rivista Bibliografica

Georges Boudon. — *La bourse et ses hôtes*. — Paris, Félix Ciret, edit., 1896, pag. 576 (10 franchi).

L'Autore ha diviso in sei parti questa sua opera sulla Borsa e i suoi ospiti. Dapprima si occupa della speculazione e delle opinioni che intorno ad essa hanno manifestate alcuni celebri uomini di Stato ed economisti e tratta della speculazione dinanzi alla legge. Nella seconda parte fa la storia della tradizione francese in fatto di politica di borsa, nella terza studia l'organismo delle borse contemporanee, nella quarta si occupa delle borse estere che distingue in mercati liberi e mercati soggetti ai regolamenti pubblici, nella quinta considera la questione del monopolio ch'egli vorrebbe abolito per sostituire il sistema del privilegio e nella sesta ed ultima parte che occupa oltre 150 pagine del volume l'avv. Boudon riunisce un numero notevole di documenti (leggi, articoli di codici, regolamenti, sentenze ecc.) Nell'insieme questo libro riesce utile per la larga trattazione relativa alla Borsa in Francia e pei documenti che offre ordinatamente a chi lo consulta.

Cesare Mavarelli. — *Una parola franca sulla situazione economica dell'Italia*. — Perugia, Tip. Bartelli, 1896, pag. 225.

Questo libro, uscito alcuni mesi sono, merita in questo momento soprattutto d'essere segnalato all'attenzione dei cittadini amanti del pubblico bene. L'ing. Mavarelli ha fatto una diagnosi accurata delle cause che impediscono l'aumento della produzione in Italia, degli espedienti immaginati allo scopo di agevolare la produzione, delle cause della deficienza del risparmio e del capitale, della situazione finanziaria in senso largo, e delle cause di spostamento sociale. Senza convenire in tutte le opinioni espresse dall'Autore, riconosciamo che il suo libro è un quadro interessante ed esatto delle vicende economiche dell'Italia e dei loro effetti negli ultimi anni e la sua lettura va consigliata a chi vuole avere una cognizione adeguata della odierna condizione economica del nostro paese.

J. R. Seeley. — *Formation de la politique britannique. Traduction du colonel Baille*. — Paris, Armand Colin et C.<sup>le</sup>, 1897, pag. 427 e 394.

Il compianto storico Seeley, l'Autore pregiato del libro sull'espansione dell'Inghilterra, ha fatto in quest'opera sullo sviluppo della politica britannica, uscita nel 1895 e ora tradotta in francese dal Baille la storia della politica internazionale dell'Inghilterra dall'avvento della regina Elisabetta fino al principio del secolo XVIII. È un saggio storico di molto interesse, l'Autore avendo collegato l'esame della politica inglese con quello della politica estera europea. Il quadro che ne risulta delle vicende della lotta tra Inghilterra e Francia, ad esempio, è altamente istruttivo e tutta l'opera scritta con profonda cognizione non solo degli avvenimenti ma del loro nesso causale e delle loro conseguenze, è di una lettura che avvince il lettore, al quale un tema, a primo aspetto arido, appare trattato con molto calore e con una forma letteraria perspicua e attraente.

L'opera comprende cinque parti: la prima studia minutamente la politica inglese sotto Elisabetta, la seconda gli avvenimenti che si svolsero nel periodo della reazione con Giacomo 1° e Carlo 1°, la terza parte è dedicata a Cromwell ed allo stato militare, la quarta alla seconda reazione sotto Carlo II e Giacomo II e la quinta ed ultima a Guglielmo III e lo stato commerciale.

## Rivista Economica

*I pacchi postali in Francia e il commercio di esportazione — Convenzione colla Banca d'Italia — I biglietti chilometrici — I vagoni di venti tonnellate per la Compagnia del Nord.*

**I pacchi postali in Francia e il commercio di esportazione.** — La Francia si giova di un mezzo molto efficace per agevolare l'esportazione dei suoi manufatti, quello cioè dei pacchi postali. Dopo che il peso di tali pacchi fu portato da 3 a 5 chilogrammi l'esportazione con questo modo di spedizione della Francia è cresciuta in misura ragguardevole, cioè:

anno 1893	esportazione	L.	72,605,000
» 1894	»	»	78,833,000
» 1895	»	»	116,615,000
» 1896	»	»	146,154,000

In questi pacchi si spediscono prodotti di svariate industrie, e soprattutto oggetti nei quali è particolarmente pregiata la produzione francese cioè tessuti e oggetti di moda, di mercerie, ecc.

Ora il ministro del commercio della Repubblica ha presentato alla Camera dei deputati un progetto di legge per elevare il peso dei pacchi postali da 5 a 10 kg., estendendo la loro dimensione a metri 1,50; la tassa di tali pacchi, compreso il bollo, sarebbe di fr. 1,25. È facile prevedere quale nuovo incremento trarranno da siffatte agevolanze di trasporto le esportazioni francesi; un pacco della detta dimensione e del detto peso può contenere molti oggetti del genere di quelli sopra accennati.

**Convenzione colla Banca d'Italia.** — La Direzione dell'Opera Pia di S. Paolo di Torino, che aveva presa l'iniziativa per una proposta tra gli azionisti della Banca d'Italia, onde rinviare a 2 mesi l'approvazione della Convenzione collo Stato nel fine di ottenere taluni miglioramenti, c'invia ora la seguente comunicazione:

La Direzione Generale della Banca d'Italia ci comunica che il Governo:

1° in accordo colle dichiarazioni fatte alla Camera ed al Senato dal ministro del Tesoro, ha dato affidamento al Consiglio Superiore della Banca di presentare al Parlamento i provvedimenti per esonerare dalla tassa di circolazione i biglietti, non coperti da riserva, della Banca d'Italia, rappresentanti il credito di questa per la liquidazione della Banca Romana;

2° ha pure chiarito che — fatta riserva di concordare eventualmente fra il Governo e Banca una formula migliore per la partecipazione dello Stato agli utili — l'articolo 16 attuale della Convenzione 28 novembre 1896 sarà applicato in modo, che la partecipazione dello Stato agli utili nella misura della

metà sia limitata agli utili che eccedono il sei per cento ferma stando, per quanto compreso fra il cinque e il sei per cento, la partecipazione dello Stato nella misura di un terzo;

3° ha sciolto infine una riserva finora mantenuta, permettendo, cioè, Istituti di emissione di consentire anticipazioni sopra deposito di titoli ad un saggio di interesse ridotto.

La Direzione delle Opere Pie di San Paolo di Torino — prendendo atto delle benevoli affermazioni del Governo, che si trova in comunanza colle aspirazioni legittime, per le quali essa erasi fatta promotrice dell'Ordine del giorno, di cui nel manifesto del 25 febbraio — intende ora di ritirarlo, e dare nella seconda convocazione dell'Assemblea straordinaria degli Azionisti della Banca d'Italia, voto favorevole alla svalutazione del capitale sociale nella misura di 30 milioni, a norma della Convenzione 28 novembre 1896; aggiungendo il voto, che, nell'interesse generale il Governo proponga al Parlamento la modificazione alla tassa sulle anticipazioni per modo che essa abbia ad essere proporzionata alla durata delle operazioni.

**I Biglietti chilometrici.** — Il North Eastern Railway ha inaugurato nel giugno ultimo, un nuovo sistema di biglietti ferroviari consistenti in un libretto di 1,000 couponi valevoli ciascuno per un percorso di un miglio.

Questi couponi permettono ai loro possessori di viaggiare tra due stazioni della Campagna, durante il periodo per il quale il libretto è valido e ciò sino al termine dei couponi. Il viaggiatore può così acquistare dei biglietti per 1,000 miglia di percorso e usarne a suo piacere. Il prezzo è ridotto ed essi possono essere utilizzati dai membri della famiglia, dagli amici e dagli impiegati del possessore del libretto. L'esperimento è stato sin qui limitato ai soli viaggiatori di prima classe per i quali il prezzo è di fr. 1,25 per miglio (o fr. 0,78 per chilometro) con un successo completo.

Nell'ultimo semestre furono venduti più di 2000 libretti di questo genere con un incasso di 262,500 franchi ciò che rappresenta circa il 12 per cento dell'entrata dei viaggiatori di prima classe in questo periodo, è difficile naturalmente di rendersi un conto in maniera precisa dell'influenza esercitata da questo nuovo sistema di biglietti sull'importanza del traffico, si può osservare però che il traffico in prima classe è aumentato dopo la loro introduzione, come è testimoniato dal quadro seguente delle entrate relative al movimento in prima classe nei secondi semestri:

1887	L. it.	75,737
1888	»	73,690
1889	»	78,019
1890	»	82,512
1891	»	80,331
1892	»	79,367
1893	»	79,804
1894	»	77,233
1895	»	80,293
1896	»	86,389

Lo stesso sistema applicato sulle reti badesi ha dato un buon risultato e il Ministro dei Lavori Pubblici prussiano ha ricevuto una petizione firmata dalle Camere di Commercio di 22 città la quale reclama l'applicazione del sistema su tutte le reti

prussiane o, per lo meno a titolo di esperimento, ad una regione determinata.

**I vagoni di venti tonnellate per la compagnia del Nord.** — La Compagnia delle strade ferrate del Nord (Francia) a causa dell'importanza che sulla sua rete hanno i trasporti di carbon fossile, zucchero, cemento, cereali, ha messo recentemente in circolazione dei vagoni di 20 tonnellate destinati al trasporto di queste materie pesanti. Questi sono i primi di una serie di 1000 vagoni coperti da 20 tonnellate e di 1300 vagoni scoperti, che potranno caricare 20 tonnellate di carbone o 10 tonnellate di coke, che la Compagnia ha deciso di far costruire.

La cassa dei nuovi vagoni coperti è lunga internamente in opera m. 6,890, larga 2,500 dai lati più lunghi l'altezza è di m. 2,020, ed è coperta da una volta in pieno centro la cui freccia è di m. 0,880, di modo che l'altezza totale all'asse della cassa è di m. 2,900; il peso di questi nuovi vagoni a vuoto è di tonnellate 8 e sono tutti senza casotto.

I vagoni scoperti a gran capacità hanno le seguenti dimensioni: lunghezza interna m. 6,440, larghezza m. 2,580, altezza delle sponde 1,450. Il vagone non pesa che tonn. 7,600 senza casotto, mentre quello scoperto da 10 tonn. pesa 5 tonnellate.

Questo tipo di vagone scoperto che può portare 10 tonn. di coke o 20 di carbone, che è robusto, relativamente leggero, facile da manovrarsi, comodo per il carico e lo scarico, sembra che debba rispondere per quanto è possibile ai bisogni commerciali e tecnici dell'esercizio della Compagnia del Nord.

### Le ferrovie italiane al 31 dicembre 1896

Le ferrovie italiane al 31 dicembre 1896 avevano una lunghezza assoluta di 15,447 chilometri, e una lunghezza media di esercizio di chil. 15,444.

I prodotti lordi approssimativi dal 1° luglio 1896 a tutto dicembre dello stesso anno, cioè nei primi 6 mesi dell'esercizio 1896-97 sono ascisi a L. 144,444,598 contro L. 138,404,848 e quindi un maggior prodotto nel 1° semestre dell'esercizio in corso per la somma di L. 6,039,750.

Questi prodotti fra le varie reti e linee ferroviarie si dividono nei due anni nella seguente proporzione:

	Luglio-Dicemb. 1896	Luglio-Dicemb. 1895	Differenza
Rete Mediterranea... L.	63,175,839	67,540,048	+ 635,791
» Adriatica..... »	62,286,215	56,865,131	+ 5,420,034
» Sicula..... »	5,272,036	5,336,240	+ 35,796
Ferr. dello Stato esercitate dalla Società Veneta..... »	600,697	619,251	— 18,554
Ferrovie Sarde (Comp. Reale)..... »	880,858	842,318	+ 38,540
Sarde secondarie..... »	347,858	360,831	— 12,973
Ferrovie diverse..... »	6,881,095	6,940,029	— 58,934
Totale..... L.	144,444,598	138,404,848	+ 6,039,750

All'aumento di L. 6,039,750 contribuirono le reti ferroviarie per L. 6,091,671 e le ferrovie Sarde concesse alla Compagnia Reale per L. 38,540. Tutte le altre linee furono in diminuzione.

Ecco adesso il prodotto chilometrico :

	Luglio-Dec. 1896	Luglio-Dec. 1895	Differenza
Rete Mediterranea . . . . . L.	11,827	11,905	- 78
» Adriatica . . . . . »	11,118	10,172	+ 946
» Sicilia . . . . . »	4,827	4,790	+ 33
Ferr. dello Stato esercitate dalla Società Veneta . . . »	4,290	4,423	- 133
Ferr. Sarde (Comp. Reale)	2,145	2,049	+ 96
Sarde Secondarie . . . . .	585	607	- 22
Ferrovie diverse . . . . .	3,739	3,821	- 82
Media chilom. L.	9,352	9,036	+ 316

La media chilometrica è aumentata in confronto al semestre luglio-dicembre 1895 di L. 316.

Dal 1° luglio 1896 a tutto dicembre sono stati aperti all'esercizio 15 chilometri di nuovi tronchi ferroviari.

### La produzione e il consumo dello zinco e del piombo

La produzione dello zinco in Europa è aumentata in modo in questi ultimi anni che basta per coprire il consumo di tutto il mondo, almeno per un tempo assai lungo, finchè nuove invenzioni non accrescano l'impiego di questo metallo.

La produzione dello zinco sembra abbia raggiunto il suo apogeo. Nel 1894 l'Europa produsse più di 1000 tonnellate di minerale di zinco che non sono state trattate, e ha gettato nel mercato 308,000 tonn. di metallo di cui 298 mila sono state consumate.

La Germania prende il primo posto fra i paesi consumatori, con 143 mila tonn. Essa ha esportato 19,500 tonn. di zinco lavorato e importato 18,400 tonn. di metallo greggio.

L'Inghilterra vien dietro con un consumo di 86,000 tonn. di cui 72,500 importate.

La Francia ha fatto grandi progressi come produttrice di zinco. Essa ha prodotto 77,000 tonn. di minerale di zinco non compresa l'Algeria, che ne ha prodotte 30 mila consumate tutte dal Belgio. La Francia ha consumato 59,500 tonn. di cui 25 mila di produzione indigena e 35,400 importate. La sua esportazione è stata di 75 mila tonn.

Dopo la Germania, è il Belgio che occupa il primo rango nella fabbricazione dello zinco. Esso ha prodotto 87 mila tonn. di cui ne ha esportate 81 mila. L'Italia dà tutta la sua produzione di minerale di zinco all'estero, cioè circa 134 mila tonnellate e la Grecia ha esportato 21 mila tonnellate di minerale zincifero. La Svezia ha fuso essa stessa una parte del minerale da essa estratto, cioè 300 tonnellate su 47 mila e spedito il rimanente nel Belgio, in Inghilterra e in Germania.

Per il piombo le condizioni sono l'inverso delle precedenti, perchè il consumo del piombo oltrepassa la produzione europea in modo che nuove miniere hanno ancora un buon raggio di vendita. Nel 1894 in tutto il mondo la produzione del piombo raggiunse la cifra di 626 mila tonn. e l'industria ne consumò 441,500 tonn. La Spagna fin qui è la più gran produttrice con 322,600 tonn. di minerale e 302,700 tonn. di metallo. La Germania la segue con 162,700 tonn. di minerale e 104,400 tonn. di minerali plumbei esteri. Poi vengono l'Inghilterra, l'Italia, la Grecia, il Belgio, ecc. Ultima vien la Francia con 25,400 tonn. di minerale e un consumo di 85,500 tonn. di piombo. Essa ha esportato

8,100 tonn. di piombo lavorato. In seguito all'aumento della domanda, antiche miniere francesi sono state rimesse in attività, e nuovi giacimenti posti in escavazione.

### CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

**Camera di Commercio di Genova.** — Nella ultima riunione la Camera discusse la proposta di aumento del dazio doganale sul piombo in pani approvando le conclusioni del relatore consigliere Oliva, le quali affermano che l'aumento di dazio sopra il piombo, o sopra i minerali di piombo, senza portare vantaggio all'erario ed agli operai della Sardegna, sarebbe causa di rovina di una forte quantità d'industrie, e che per il beneficio di pochi si rovinerebbe un molto più grande numero di persone; e perciò la Camera si pronunzia contraria al progettato aumento, accordando alla consorella di Pisa l'appoggio dalla stessa richiesto.

Dalla pratica concernente il parere da darsi al Ministero del Commercio sopra alcune modificazioni al regolamento della pesca fluviale e lacuale il consigliere Oliva, appoggiato da Roncallo, propose che si chiedano delle informazioni in proposito alla Camera di Commercio di Milano, più competente della materia. La proposta fu approvata.

La Camera rimane quindi adunata in seduta privata per deliberare sul parere da darsi per l'istituzione del *Deposito Franco* nella Darsena, emettendo parere favorevole previa alcune riserve e considerazioni che furono le seguenti:

La Commissione del deposito franco aveva espresso preventivamente l'avviso di massima che, tanto nell'interesse del commercio quanto in quello dell'erario nazionale, sia principio da osservarsi di non ammettere nello stesso porto il funzionamento contemporaneo di depositi franchi esercitati da enti o società diversi per evitare gli inconvenienti dell'applicazione di norme e tariffe che non siano uniformi, e che sia necessario di atenersi alla massima di riservare al concessionario principale l'esercizio delle Sezioni di Deposito Franco per certe specialità di merci.

E pertanto la Commissione anzidetta si pronunziava per l'opportunità che le sezioni medesime siano esercitate in nome, per conto e sotto la direzione e responsabilità dell'esercente del Deposito Franco principale.

Ed il Deposito Franco di Genova essendo esercitato dalla Camera di Commercio, si appaleserebbe maggiormente opportuna l'applicazione di un tale principio, poichè in tal modo si otterrebbe il vantaggio di avere tutte le Sezioni del Deposito Franco affidate ad un Ente che è il naturale tutore degli interessi commerciali, e si seguirebbero i criteri della legge, la quale riconosce la speciale competenza delle Camere di Commercio coll'affidare ad esse l'incarico di stabilire nei Depositi Franchi le discipline e la sorveglianza per il mantenimento dell'ordine interno, di regolare il servizio dei facchini e delle merci.

La su citata Commissione guidata da questo concetto tenne una conferenza coll'on. Sindaco in unione ad alcuni Assessori, ed in essa i Rappresentanti della civica Amministrazione, convenendo nel concetto stesso, diedero affidamento che, non appena com-

più i lavori di sistemazione nella Darsena, avrebbero provveduto perchè l'esercizio della sezione di Deposito Franco venisse affidato alla Camera di Commercio con le modalità da convenirsi.

In base ad un tale affidamento la Commissione concertava le merci di cui si poteva riconoscere la opportunità che siano ammesse nel Deposito Franco della Darsena, o perchè nell'attuale non vi sono introdotte per la speciale loro natura, o perchè per l'ubicazione, o per le condizioni di comodità dei locali non vi possono essere convenientemente accolte.

E propose perciò, e, come più sopra scrivemmo la Camera approvò a grande maggioranza, di prendere atto dell'affidamento dato al Sindaco e d'invviare al Governo parere favorevole alla proposta, del Municipio per la istituzione di una sezione di Deposito Franco nei locali della Darsena, limitata alle seguenti merci:

Carni salate, grassi, conserve alimentari, pesci salati secechi od in altro modo preparati, burro, formaggio, grano, granone, farine, crusche, aceto, vino, alcool, recipienti vuoti ed effetti per imballaggio.

**Camera di Commercio di Alessandria.** — Nella seduta del 1° Marzo dopo avere udite varie comunicazioni fatte dalla Presidenza emise il proprio parere sulle modificazioni ultime arretrate alla tariffa daziaria dal comune di Cassano Spinola; sul tasso d'interesse e su altre modalità per la concessione di una casa di pegno in Ovada; nonchè sulle varianti proposte pel regolamento di pesca fluviale e lacuale 15 marzo 1884, state trasmesse dal Ministero per lo sviluppo della piscicoltura.

In seguito la Camera, dopo viva discussione, unanime, accorda il richiesto suo appoggio alla progettata ferrovia economica Alessandria-Sezzè-Carpineto-Cremolino, destinata, al certo, a promuovere l'incremento dei traffici locali, e delibera d'invviare al riguardo opportuno memoriale al Governo.

Sono poi introdotte alcune correzioni, resesi necessarie al regolamento 15 febbraio 1888, relativo alla consegna ed al ricevimento dei bozzoli vivi, giusta le consuetudini delle piazze della provincia.

Per ultimo, il cons. Solaro dimostra come la Camera debba tenere viva la questione che riflette lo zuccheraggio dei mosti a tassa ridotta, che è tanto importante per lo sviluppo della viticoltura italiana.

Fa diverse mozioni intese a conseguire un tale scopo, e propone il seguente ordine del giorno, che sarà discusso in una prima ventura convocazione del Consiglio camerale:

« Opportunità di continuare la pratica presso il Ministero per ottenere per la fabbricazione dei vini « lo zucchero a tassa ridotta, valendosi perciò delle « svariate adesioni fino ad ora pervenute, e promuovendo all'uopo pubbliche adunanze atte a mettere « in evidenza l'assoluta necessità che sia quanto prima « adottato il provvedimento di cui sopra nell'interesse « dell'enologia nazionale. »

**Camera di Commercio di Macerata.** — Nella seduta del 14 gennaio ebbero luogo le elezioni del seggio per il biennio 1896 nelle quali vennero eletti a presidente l'avv. Bianchini; a vicepresidente il sig. Vincenzo Montini; a tesoriere il sig. Luigi Lari e a revisori dei conti i sigg. Marini dott. Pietro e Fati Giacomo.

**Camera di Commercio di Alessandria d'Egitto.** — Ha pubblicato una relazione sull'ordinamento del commercio dell'Egitto tanto in generale quanto spe-

ciale con l'Italia, corredandola di dati statistici importanti e di osservazioni pratiche, che chi commercia o intende commerciare con quel paese, dovrebbe consultare e conoscere.

## Mercato monetario e Banche di emissione

La situazione del mercato inglese rimane assai soddisfacente; tanto che un ulteriore ribasso dello sconto ufficiale pare assai prossimo. Sul mercato libero il saggio praticato per lo sconto a tre mesi è intorno all'1 1/2 per cento. Le emissioni per le nuove compagnie continuano su larga scala e superano quelle dell'anno scorso; dal 1° gennaio al 6 marzo si domandarono capitali al pubblico per lire sterline 16,982,792. L'argento continua a ribassare, la settimana scorsa lo lasciammo a 29 7/10, ora è a 28 1/10.

La Banca d'Inghilterra al 18 marzo aveva l'incasso in aumento di 283,000, il portafoglio era aumentato di 156,000, i depositi del Tesoro scemarono invece di 142,000.

Sul mercato americano la questione della moneta sana passa già in seconda linea, perchè viene sostituita al primo posto dalla questione della tariffa. I protezionisti si danno un gran d'affare per la revisione delle tariffe. Già il comitato delle strade e comunicazioni della Camera dei Rappresentanti si è radunato per concretare le nuove tariffe, ma finora le probabilità che queste idee siano accettate tal quali dal Congresso sono ben poche, perchè se la Camera le voterà, altrettanto non si può asserire avverrà nel Senato ove anzi pare troveranno la più fiera opposizione. E si parla anche di costringere con mezzi più o meno legittimi, più o meno politici, il Senato ad accettarle.

La situazione delle Banche associate di Nuova York indica l'incasso di 85,270,000 dollari in aumento di 210,000 dollari, le anticipazioni e gli sconti ammontano a 505,910,000 dollari in aumento di 3,850,000, la circolazione era diminuita di 200,000.

Sul mercato francese lo sconto rimane intorno all'1 1/2 per cento, il cambio sull'Italia è a 5 1/2 % lo *chèque* su Londra a 25,16.

I mercati italiani non hanno variato nella scorsa settimana, i cambi restano quasi agli stessi corsi, quello a vista su Parigi è a 105,65; su Londra a 26,60; su Berlino a 130,40.

## Situazioni delle Banche di emissione estere

		18 marzo	differenza
Banca di Francia	Attivo	Incasso Oro.....Fr.	1,916,848,000 + 2,948,000
		Argento.....	1,227,193,000 + 57,000
		Portafoglio.....	710,106,000 + 22,899,000
		Anticipazioni.....	499,607,000 - 3,011,000
		Circolazione.....	3,666,902,000 - 7,150,000
Passivo	Conto corr. dello St.	190,321,000 - 1,058,000	
	» » del priv.	413,931,000 + 28,914,000	
	Rapp. tra la ris. e le pas.	85,74 0/10 - 0,275 0/10	
		18 marzo	differenza
Banca d'Inghilterra	Attivo	Incasso metallico Sterl.	39,681,000 + 283,000
		Portafoglio.....	23,912,000 + 156,000
		Riserva totale.....	30,581,000 + 211,000
		Circolazione.....	23,899,000 + 41,000
		Conti corr. dello Stato	16,835,000 - 142,000
Passivo	Conti corr. particolari	38,511,000 + 410,000	
	Rapp. tra l'inc. e la cir.	54 7/8 0/10 -	
		13 marzo	differenza
Banca di Spagna	Attivo	Incasso... Posetas	481,875,000 - 2,698,000
		Portafoglio.....	439,979,000 + 3,672,000
		Circolazione.....	1,066,760,000 - 6,508,000
		Conti corr. e dep.	428,667,000 - 4,257,000

		13 marzo		differenza	
Banca Nazionale del Belgio	Attivo	Incasso metal. Doll.	85,270,000	+	210,000
		Portaf. e anticip.	505,910,000	+	3,850,000
		Valori legali	412,260,000	-	2,600,000
		Circolazione	46,210,000	-	200,000
		Conti cor. e depos.	578,690,000	+	1,230,000
		11 marzo		differenza	
Banca dei Paesi Bassi	Attivo	Incasso... Flor. oro	31,589,000	-	3,000
		Portafoglio	83,316,000	+	263,000
		Anticipazioni	61,215,000	-	286,000
		Circolazione	41,164,000	-	1,350,000
		Conti correnti	197,023,000	+	1,404,000
		15 marzo		differenza	
Banca Austro- Ungherese	Attivo	Incasso... Florini	456,646,000	+	2,095,000
		Portafoglio	122,765,000	-	13,361,000
		Anticipazioni	24,157,000	+	209,000
		Prestiti	437,430,000	+	11,000
		Circolazione	577,539,000	-	9,376,000
Passivo	Conti correnti	28,474,000	-	1,073,500	
	Cartelle fondiariae	435,192,000	+	41,000	

## RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 20 marzo 1897.

La liquidazione quindicinale che ricorreva nei primi giorni della settimana, assorbì una gran parte dell'attività dei mercati, riuscendo peraltro molto meglio di quanto avrebbero fatto sperare le frequenti e sensibili oscillazioni avvenute nella prima quindicina del mese. A procurare questi risultati concorsero vari fattori. Prima di tutto vi contribuirono la abbondanza del danaro che facilitò i riporti, e le importanti ricompere da parte dei ribassisti. Inoltre le dichiarazioni fatte dal Ministro americano Onley, riguardo alla politica degli Stati Uniti, concernenti la questione cubana, avendo dissipato i timori concepiti sull'atteggiamento del nuovo presidente McKinley di fronte alla Spagna, la rendita esteriore spagnuola segnò un notevole aumento che si riverberò su tutti gli altri fondi di Stato, segnatamente nelle rendite francesi, per la ragione che la speculazione parigina è fortemente impegnata nell'esteriore. Naturalmente il rialzo di questo titolo non fu costante, giacchè più tardi subì qualche ribasso dovuto alle molte realizzazioni operate, ed anche alla considerazione che la situazione finanziaria della Spagna è molto imbrogliata, ma il rialzo di esso essendosi verificato proprio nel momento in cui avveniva la liquidazione, tutti gli altri fondi di Stato se ne avvantaggiarono, e più che altro la rendita italiana. A favorire poi il movimento di ripresa contribuirono anche le dichiarazioni fatte dal Ministro Hanotaux alla Camera francese, e da essa approvate, che la Francia non poteva rompere l'accordo delle potenze, e che avrebbe preso parte alle misure coercitive contro la Grecia. Apertasi la settimana con queste favorevoli condizioni, tutti i mercati segnarono del rialzo, ma più tardi le molte realizzazioni compiute per assicurare i vantaggi ottenuti, e la possibilità di una guerra fra la Grecia e la Turchia, tracciarono di nuovo la via del ribasso. Un giornale belga, il *Moniteur des intérêts matériels*, fa un confronto fra i prezzi di alcuni fondi di Stato durante la guerra russo-turca nel 1877-88 e quelli quotati nel marzo 1897, momento della più grande inquietudine per la questione cretese. E il confronto è fatto

per dimostrare il progresso dei fondi di Stato nel ventennio 1877-97, cioè negli ultimi venti anni di pace, progresso dovuto quasi esclusivamente all'abbondanza del danaro e dei capitali disponibili.

Ecco il prospetto di confronto:

Fondi di Stato	Apr. 77	Magg. 77	Nov. 77	Magg. 78	Dic 78
Russo 5 % . . . .	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	74	81	76 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	82
Turco 5 % . . . .	12-60	8	10-50	7-90	42-30
Consol. Ingl. 3 %	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
Francese 3 % . . .	73-40	67-95	70-60	72-50	77-10
Italiano 5 % . . .	74	65-20	72	70-55	75-75
Met. Austr. 5 % . .	52	45	54	43 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	53
Prussiano 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %	104-10	102-80	104-20	104-70	115-20

L'aprile 1887 rappresenta la data avanti la crisi; il maggio, lo scoppio della guerra localizzata; il novembre, la data intermedia; il maggio 1878 il momento della più grave preoccupazione; e quella, infine, del dicembre 1878, la calma sopravvenuta. Ai primi di marzo di quest'anno, epoca della più grave inquietudine, il russo 5 % non esisteva più, ed il 3 % valeva 90,40; il turco 5 % è scomparso, ed è sostituito dall'1 % che era a 17,25; il consolidato inglese 3 % ridotto a 2 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>, era a 111; il 3 % francese, a 102,57; la rendita italiana 4 % a Parigi a 87,45; la metallica austriaca convertita in 4 % oro a 104,25 e il 4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> % prussiano sostituito dal 3 % quotato a 97,40.

Il movimento della settimana presenta le seguenti variazioni.

**Rendita italiana 4 %.** — Nelle borse italiane da 93,80 in contanti saliva a 94,10 e da 93,90 per fine mese a 94,55; scendeva più tardi presso a poco nei prezzi precedenti e oggi resta a 94,10 e 94,25. A Parigi da 88,95 andava a 89,50 e dopo essere discesa a 88,90 resta a 89,62; a Londra da 87 3/4 a 88,50 e a Berlino da 89 a 89,30.

**Rendita interna 4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> 0/0.** — Da 103,75 saliva a 104,20.

**Rendita 3 %.** — Contrattata fra 58,50 e 58,75.

**Prestiti già Pontifici.** — Il Blount invariato a 101,25 e il Cattolico 1860-64 a 102,20.

**Rendite francesi.** — Favorite dalle molte compre per conto delle casse di risparmio e da qualche miglioramento nella questione orientale il 3 per cento da 102,85 saliva a 103,15; il 3 per cento ammortizzabile da 100,95 a 101,15 e il 3 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> da 103,85 a 106,10. Subivano più tardi, specialmente il 3 per cento antico, nuovi ribassi, e oggi restano a 102,45; 101,25 e 106,07.

**Consolidati inglesi.** — Oscillarono fra 112 1/8 e 112 3/16 per chiudere a 111 15/16.

**Rendite austriache.** — La rendita in oro da 122,50 a 121,90; la rendita in argento da 100,90 a 101,10 e la rendita in carta da 100,80 a 101.

**Consolidati germanici.** — Il 4 per cento da 104 sceso a 103,80 e il 3 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> da 103,90 a 103,70.

**Fondi russi.** — Il rublo a Berlino da 216,60 indietreggiato a 216,15 e la nuova rendita russa a Parigi fra 92,05 e 92,25.

**Rendita turca.** — A Parigi da 18,95 scesa a 18,25 e a Londra da 18 7/16 a 18.

**Fondi egiziani.** — La rendita unificata invariata a 529.

**Fondi spagnuoli.** — La rendita esteriore migliorata da 59 a 60,15. A Madrid il cambio su Parigi è salito da 27,70. a 28.

**Fondi portoghesi.** — La rendita 3 per cento da 23 1/4 in ripresa fino a 23 1/2.

**Canali.** — Il Canale di Suez fra 3188 e 3187.

**Banche estere.** — La Banca di Francia negoziata da 3640 a 3670 e la Banca ottomana fra 513 e 514.

— I valori italiani ebbero un campo di affari alquanto ristretto, ma nell'insieme trascorsero alquanto sostenuti.

**Valori bancari.** — Le azioni della Banca d'Italia negoziate a Firenze fra 703 e 705; a Genova fra 701 e 701 e a Torino fra 705 e 704. La Banca Generale contrattata fra 44 e 45; il Banco Sconto invariato a 59; la Banca di Torino fra 458 e 547 e il Credito italiano a 523.

**Valori ferroviari.** — Le azioni Meridionali contrattate fra 660 e 662 e a Parigi da 621 a 624; le Mediterranee fra 506 e 505 e a Berlino da 93,80 a 93,60 e le Sicule a Torino a 590. Nelle obbligazioni ebbero qualche affare le Meridionali a 307,50 e le italiane 3 per cento a 292.

**Credito fondiario.** — Torino 5 per cento quotato a 516; Milano id. a 515,25; Bologna id. a 515,50; Siena id. a 504; Roma S. Spirito id. a 290; Napoli id. a 590 e Banca d'Italia 4 per cento a 463.

**Prestiti Municipali.** — Le obbligazioni 3 per cento di Firenze intorno a 59; l'Unificato di Napoli a 85,75 e l'Unificato di Milano a 93,60.

**Valori diversi.** — Nella borsa di Firenze ebbero qualche acquisto la Fondiaria Vita a 207 e quella Incendio a 100,50; a Roma l'Acqua Marcia da 1250 a 1251; le Condotte d'acqua fra 176 e 175; le Metallurgiche a 117; il Risanamento a 17 e le Acciaierie Terni a 371 e a Milano la Navigazione Generale Italiana a 309; le Raffinerie fra 227 e 226 e le Costruzioni Venete a 30.

**Metalli preziosi.** — Il rapporto dell'argento fino a Parigi da 514 è salito a 522 1/2, cioè ha perduto fr. 7,50 sul prezzo fisso di fr. 218,90 al chilogr. ragguagliato a 1000 e a Londra il prezzo dell'argento da 29 3/16 per oncia è sceso a 28 5/8.

## NOTIZIE COMMERCIALI

**Cereali.** — La stagione mite che domina da vari giorni, è stata favorevole ai raccolti nella maggior parte dei paesi. In Inghilterra peraltro come pure in Francia si lamenta la eccessiva umidità dei campi, ma essendo ancora nel marzo non si hanno grandi preoccupazioni. Nel resto d'Europa, eccettuata la Russia segnatamente nelle provincie Meridionali ove i danni sarebbero molto rilevanti, le prospettive sono generalmente promittenti. Anche in Italia il frumento si presenta assai bene, e le semine primaverili si son fatte e si van proseguendo in buone condizioni. Agli Stati Uniti in questi ultimi giorni la situazione si presenta meno ottimista, alcuni Stati essendo stati danneggiati dalle piogge e dal freddo. Nell'India al contrario continua il miglioramento. Nell'Algeria e nella Tunisia le piogge cadute con una certa moderazione, hanno sensibilmente migliorato le campagne. Agli Stati Uniti dal Ministero di agricoltura di Washington è stata pubblicata la relazione sui raccolti del 1896. Il grano è stato di quint. metrici 115,474,680 contro 126,117,810 nel 1895; il granturco quint. metrici 570,968,875 contro 537,784,750 e l'avena di quint. m. 102,675,000 contro 119,690,000. L'andamento commerciale dei cereali si mantiene in generale tuttora favorevole ai consumatori, e il ribasso si accentua specialmente nelle piazze americane. In Europa i

grani trascorsero deboli nelle piazze russe, francesi e italiane; sostenuti in quelle tedesche e austro-ungheresi e in rialzo in Inghilterra. In Italia, oltre i frumenti continuarono a ribassare anche i granturchi. Il riso e i risoni ricercati nelle qualità primarie e trascurati nelle secondarie. La segale e l'avena senza variazioni, cioè in calma. — A Firenze i grani gentili bianchi da L. 25,25 a 25,50; la segale da L. 18 a 18,50 e l'avena di Maremma da L. 15 a 15,50; a Bologna i grani sulle L. 24; i granturchi da L. 11 a 12 e il risoni a L. 27; a Verona i grani da L. 22 a 23,25 e il riso da L. 37,50 a 48; a Parma i grani da L. 23,75 a 24,10; a Pavia i grani da L. 23,25 a 24,50; i risoni da L. 18 a 24 e l'avena da L. 13,50 a 14,25; a Milano i grani della provincia da L. 23 a 23,75; la segale da L. 17 a 17,50 e l'orzo da L. 15 a 16; a Torino i grani piemontesi da L. 24,25 a 24,75; i granturchi da L. 12,75 a 16 e il riso da L. 41,50 a 48; a Genova i grani teneri esteri fuori dazio da L. 16 a 17,75 in oro i grani duri da L. 14,75 a 15,50 pure in oro e a Napoli i grani sulle L. 24.

**Vini.** — Cominciando dalla Sicilia rileviamo dall'insieme dei mercati che vi predomina la calma. — A Bagheria e Misilmeri il solito commercio al dettaglio per il consumo locale al prezzo di L. 85 a 95 per botte di litri 443 al magazzino del proprietario. — A Casteldaccia buona domanda per l'interno e prezzi varianti da L. 90 a 100 per botte di 413 litri al magazzino del produttore. — A Castellamare con domanda alquanto viva i vini bianchi fra gradi 12 1/2 e 14 si pagano da L. 70 a 85 per botte di litri 408 in campagna. — A Castelvetro si fecero molti acquisti per Fiume e Trieste pagando i bianchi gessati da L. 95 a 100 la botte di litri 334 e i non gessati da L. 100 a 110. — A Marsala scarso movimento e prezzi stentati. I vini bianchi e coloriti gessati da L. 60 a 65 per botte di 416 litri alla proprietà, i non gessati da L. 65 a 70 e i ribolliti da L. 85 a 90. — A Vittoria pochi affari stante le pretese dei produttori. I neri schiuma rossa da L. 15 a 16 per soma di 80 litri alla proprietà, i bianchi da L. 18 a 20 e i coloriti da L. 16 a 17. — A Riposto movimento piuttosto attivo per Genova, Napoli, Spezia, Livorno, Venezia, Fiume, Ancona e Santos e prezzi varianti da L. 7 a 14 per misura di litri 68,800 in campagna — e a Milazzo i vini rossi da taglio scelti da L. 23 a 26 per salma di 80 litri alla cantina del produttore. Anche nelle piazze continentali il movimento non è molto importante, ma i prezzi in generale si mantengono piuttosto sostenuti. — A Gallipoli le contrattazioni, adesso che i vini scelti sono assottigliati, procedono stentate. I vini andanti deboli da L. 15,50 a 17 all'ettolitro in campagna e gli scelti meglio tenuti a L. 20. — A Foggia i vini nuovi da L. 12 a 14 all'ettolitro. — In Arezzo i vini bianchi da L. 25 a 28 e i rossi da L. 30 a 35 all'ettolitro il tutto per le migliori qualità. — A Firenze i vini nuovi da L. 15 a 20 al quintale per i vini di pianura e da L. 22 a 30 per quelli di collina. — A Genova stante i molti arrivi dai luoghi di produzione, i prezzi dei vini si sostengono debolmente. I vini di Sicilia da L. 16 a 26, i Calabria da L. 24 a 30, i Napoli da L. 26 a 27 e i Grecia da L. 21 a 22 fuori dazio. — A Modena i Lambruschi da L. 42 a 50 e i vini da pasto da L. 17 a 26. — A Reggio Emilia i prezzi da L. 25 a 40 col dazio di 6 lire e in Alessandria i vini rossi comuni da L. 36 a 56 il tutto all'ettolitro.

**Spiriti.** — Gli affari nell'articolo sono scarsi e di poca importanza. — A Milano gli spiriti di cereali di gr. 96 quadrupli finissimi da L. 259 a 262 al quint. detti tripli di gr. 95 da L. 250 a 253; detti raffinati di vinaccia a L. 248 e l'acquavite di grappa da L. 113 a 120.

**Oli di oliva.** — Scrivono da Lucca che i depositi sono scarsi, specialmente per le qualità biancarde e paglierine sopraffini, e che i prezzi sono sostenuti

chiedendosi per le biancarde L. 190 al quint.; L. 160 per le paglierine finissime; L. 140 pe le extra pagliate e L. 120 a 130 per le fini. — A *Genova* gli arrivi vanno lentamente scemando, ma il deposito è sempre molto abbondante. Nonostante i prezzi si mantengono sostenuti, stante la loro elevatezza nei luoghi di produzione, specialmente nelle Puglie. I Riviera Ponente da L. 95 a 110; i Bari da L. 100 a 110; i Sicilia da L. 95 a 105; gli Umbria; da L. 90 a 98; i Taranto e i Calabria da L. 92 a 98; e le cime per macchine da L. 65 a 70. — A *Firenze* e nelle altre piazze toscane i soliti prezzi di L. 65 a 78 per soma di chilogrammi 61,200 e a *Bari* da L. 90 a 108 al quint.

**Bestiami.** — Corrispondenze da *Bologna* recano che l'abbondanza e il buon mercato dei foraggi influisce al sostegno dei bovini. Nei capi da macello i prezzi si mantengono peraltro invariati da L. 110 a 120 al quintale morto al netto, stante la concorrenza degli scarti che van facendosi dallo stabilimento militare di Casarotta. Nelle vacchine, nelle coppie da lavoro, e nei vitelli di latte vi è accorrenti, questi ultimi avendo ottenuto a peso vivo anche L. 95 al quint. Nei suini pure aumento, stante le molte ricerche nei magroni e tempaioli. Nelle altre piazze italiane i bovi da macello a peso vivo da L. 65 a 75 al quint. e i vitelli di latte da L. 75 a 95.

**Cotoni.** — A quanto pare il raccolto americano non ammonterà che ad 8 milioni e mezzo di balle e forse anche meno. Occorrendo per i bisogni del mondo più di 8 milioni e mezzo di materia prima, è evidente che la stagione procederà con depositi scarsi nei porti, e alle fabbriche, e che presto o tardi i prezzi dovranno immancabilmente rialzare. In questi ultimi otto giorni vi è stato qualche indizio di miglioramento nei prezzi, ma non negli affari che rimasero stazionari. — A *Liverpool* i Middling americani oscillarono fra den. 3 15/16 a 3 31/32 per libbra e i good Omra invariati a 3 3/8 e a *Nuova York* i Middling Upland senza variazioni fra cent. 7 e 7 1/4. Alla fine della settimana scorsa la provvista visibile dei cotoni in Europa, nelle Indie e agli Stati Uniti era di balle

4,367,000 contro 4,376,000 l'anno scorso pari epoca e contro 5,093,000 nel 1895.

**Canape.** — Corrispondenze da *Bologna* recano che le contrattazioni in canape continuano attivamente nelle qualità buone, delle quali se ne venderono un duecento tonnellate che realizzarono da L. 72 a 88,50 al quintale. Anche le canape scure e avariate ebbero buona ricerca con un aumento di L. 5. Le stoppe pure, i canaponi e i cascami ebbero buon esito ragguagliando nell'ammasso L. 38. — A *Reggio Emilia* per le canape in tiglio si praticò da L. 65 a 75. — A *Napoli* pochi affari e prezzi facili da L. 62 a 63 per Marcianise e 2ª paesana e L. 57 per 2ª Marcianise — e a *Messina* lo stesso andamento al prezzo di L. 83 a 90 per Marcianise.

**Sete.** — In questi ultimi giorni le ricerche sono aumentate, ma le offerte proseguendo ad esser basse, le contrattazioni concluse non hanno grande importanza. Anche la politica orientale con le sue tergiversazioni ora in peggio ora in meglio, contribuisce a mantenere dell'incertezza nei mercati serici — A *Milano* oltre le domande da parte del consumo europeo, alimentarono il mercato anche molte richieste da parte dell'America. I prezzi praticati furono di L. 39 a 34 per le greggie a seconda del merito e del titolo; di L. 46 a 40 per gli organzini strafilati e da L. 40 a 38 per le trame a due capi. — Anche a *Torino* si ebbero molte ricerche da parte dell'America e le quotazioni normali furono di L. 35 a 43 per le greggie e L. 40 a 51 per gli organzini. — A *Lione* pure si conclusero molti affari per soddisfare ai bisogni del consumo, ma il movimento sarebbe stato maggiore se non vi fossero le preoccupazioni orientali. Fra gli articoli italiani venduti notiamo organzini 16/18 di 2º ord. a fr. 45; detti 20/22 di 2º ord. a fr. 45; trame 20/22 di 1º ord. a fr. 43 e greggie 10/12 di 1º ord. da fr. 41 a 42. Telegrammi dall'Estremo Oriente recano che gli affari sono attivi tanto per l'Europa che per l'America, e che i prezzi tendono a salire.

CESARE BILLI gerente responsabile.

## SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima — Sedente in Milano — Capitale L. 180 milioni interamente versato

ESERCIZIO 1896-97

Prodotti approssimativi del traffico dal 1º al 10 Marzo 1897.  
(25.ª decade)

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilom. in esercizio...	4608	4407	+ 201	1101	1307	- 206
Media .....	4469	4407	+ 62	1239	1243	- 4
Viaggiatori .....	1,295,312.82	1,222,964.66	+ 72,348.16	84,980.98	70,356.68	+ 14,624.30
Bagagli e Cani .....	76,797.55	71,050.80	+ 5,746.75	3,492.62	1,971.61	+ 1,521.01
Merci a G. V. e P. V. acc.	312,720.29	304,381.71	+ 8,338.58	17,501.76	14,342.59	+ 3,159.17
Merci a P. V. ....	1,708,319.33	1,687,764.94	+ 20,554.39	70,957.83	66,668.47	+ 4,289.36
TOTALE	3,393,149.99	3,286,162.11	+ 106,987.88	176,933.19	153,339.35	+ 23,593.84

Prodotti dal 1º Luglio 1896 al 10 Marzo 1897

Viaggiatori .....	32,792,235.18	33,191,384.48	- 399,149.30	2,111,280.82	2,074,056.85	+ 37,223.97
Bagagli e Cani .....	1,636,938.51	1,580,350.10	+ 56,588.41	66,459.36	59,755.51	+ 6,703.85
Merci a G. V. e P. V. acc.	8,538,368.55	8,286,768.31	+ 251,600.24	394,144.29	388,294.13	+ 5,850.16
Merci a P. V. ....	42,939,255.01	41,996,346.81	+ 942,908.17	1,816,318.53	1,700,110.29	+ 116,208.24
TOTALE	85,906,797.25	85,054,849.73	+ 851,947.52	4,388,203.00	4,222,216.78	+ 165,986.22

Prodotto per chilometro

della decade .....	736.36	745.67	- 9.31	160.70	117.32	+ 43.38
riassuntivo .....	19,222.82	19,299.94	- 77.10	3,541.73	3,396.80	+ 144.93

(\*) La linea Milano-Chiasso (Km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

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