

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VIII — Vol. XII

Domenica 5 Giugno 1881

N. 370

LE STRADE COMUNALI OBBLIGATORIE

al 31 dicembre 1879

Sono decorsi quasi tredici anni da che venne promulgata la legge che obbliga i Comuni del Regno alla costruzione e sistemazione delle rispettive strade. Nella tornata della Camera del 15 dicembre decorso l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, in obbedienza all'articolo 16 della legge sopraindicata, presentava con un po' di ritardo la undecima relazione sulle strade comunali obbligatorie, la quale si riferisce all'anno 1879.

Quando nel n° 292 di questo periodico rendemmo conto di una simile relazione che si riferiva all'anno 1878, ci venne fatto di dimostrarci non troppo contenti dell'andamento di questo servizio stradale, non solo perchè in dieci lunghi anni l'impresa non aveva progredito come si sperava dal legislatore, ma anche perchè ci pareva che cotesta vada crescendo anno per anno di male e di spesa in modo da scorgere chiunque s'interessi alla sorte dei nostri Comuni. Ci dispiace oggi dichiarare come la relazione che andiamo esaminando non cambi i nostri sentimenti, nè ci renda più paghi; il lavoro va avanti con la solita lentezza, mentre sempre più si ingrossano di chilometri di strade da costruirsi e da sistemarsi gli elenchi stradali comunali, tantochè ormai è perduta la speranza che la generazione presente possa vedere definitivamente compiuto questo enorme lavoro.

Esaminando la voluminosa relazione ministeriale, abbiamo prima di tutto voluto vedere se finalmente nell'anno 1879 fosse almeno finito l'interminabile lavoro della compilazione degli elenchi. Or bene, cotesto lavoro che, secondo le idee del legislatore, doveva ultimarsi *in sei mesi*, non era compiuto neppure ai 31 dicembre dell'anno suddetto, e dalla relazione si rileva che mancavano sempre gli elenchi di quei soliti 17 Comuni delle provincie meridionali che appariscono in ritardo anche nelle relazioni del 1877 e 1878. Nè in quella del 1879 nè nelle relazioni antecedenti si legge parola che ci spieghi cotesta lacuna, nè ci vien detto se per cotesti Comuni gli elenchi non occorran per qualche specialissima ragione locale che non potremmo immaginarci; stante cotesto silenzio non vediamo giustificato l'inqualificabile ritardo, nè ci sappiamo spiegare come non si trovi mezzo per costringere quei 17 Comuni ai semplici preliminari della esecuzione della legge del 1868. Ed a proposito di questi elenchi comunali di strade obbligatorie, è pure notevole quella differenza di cifre che presentano da un anno all'altro, il che ci fa temere che in questa importante faccenda della

classificazione delle strade non si sia proceduto sempre con concetti chiari, conformi e costanti. Per esempio, stando agli elenchi riveduti nel 1871, si avevano 16400 chilometri di nuove strade *da costruire*; negli elenchi del 1873 cotesta categoria di strade sale fino a 29300 chilometri per discendere poi a 26688 chilometri nel 1874 e per risalire infine gradatamente fino a 30668 chilometri nel 1879. Intendiamo bene come possa avvenire naturalmente una continua modificazione degli elenchi per il mutare delle condizioni economiche dei singoli Comuni, per il cambiamento di classificazione di strade provinciali, per impianto di stazioni ferroviarie, e così via discorrendo; ma di cotesti sbalzi di migliaia di chilometri di strade in più ed in meno da un anno all'altro, non troviamo davvero una ragione che ci appaghi completamente.

Neppure l'opera di compilazione dei progetti per i lavori di costruzione e sistemazione di strade obbligatorie apparisce che abbia troppo progredito in così lungo lasso di tempo, quando si consideri che la legge del 1868 si proponeva di averla compiuta in uno spazio di soli due anni. Di fronte a 41,348 chilometri di strade da costruire o sistemare secondo gli elenchi del 1879, si avevano alla fine di detto anno i progetti ultimati per soli 28,000 chilometri incirca, mentre erano in corso di compilazione altri progetti per circa 3000 chilometri; conseguentemente esistevano sempre all'epoca ora detta 13,000 chilometri di strade inscritte negli elenchi per le quali non si erano neppure iniziati gli studii peritici. Vero è che per questo ramo di servizio non vi è bisogno di fretta, giacchè a tutto il 1879 si erano costruiti di pianta o sistemati soli 6621 chilometri di strade, essendo in corso lavori per altri 8295 chilometri; quindi andandosi di questo passo nelle costruzioni, il ritardo della compilazione dei progetti, benchè contrario al disposto della legge, non può produrre danno di sorta.

Confrontando però il lavoro eseguito nell'anno 1879 con quello degli anni precedenti è innegabile che in detto anno abbiamo avuto un certo progresso in questo ramo di servizio stradale. Nel solo anno 1879 si sono eseguiti lavori per 1550 chilometri, i quali raggugliano quasi alla quarta parte di tutto il lavoro compiuto negli undici anni successivi alla promulgazione della legge. Il lavoro della compilazione dei progetti è stato però ritardato nel 1879 di fronte a quello compiuto nel 1877 e 1878, ma, come sopra abbiamo detto, è ragionevole e scusabile cotesto ritardo, giacchè ad ogni modo alla fine del 1879 si avevano in pronto progetti per circa 14,000 chilometri di strade da costruire o sistemare senza che si fosse incominciato ad attuarli.

Vediamo ora le spese fatte fin qui per questo

ingente lavoro delle strade comunali obbligatorie. All'epoca cui si riferisce la relazione che andiamo esaminando, i lavori eseguiti importarono 135 milioni di lire per costruzioni, oltre a 7,800,000 lire occorse per studio e compilazione di progetti, e così in tutto 145 milioni a cifre tonde. Di cotesti però se ne erano pagati soli 128 milioni, rimanendo a pagarsi per lavori già compiuti altri 15 milioni. Il Governo ha concorso in cotesta spesa per 29 milioni circa comprese pure le spese dei lavori eseguiti direttamente da lui per mezzo della truppa nella provincia di Palermo; cosicchè il Governo ha concorso per qualcosa più del quinto della spesa totale, erogando in media 2,700,000 lire circa all'anno. Nei primi anni il sussidio governativo era scarsissimo essendo anche scarsa la entità dei lavori stradali, ed era ben lungi da quella cifra di 3 milioni voluta come limite minimo del concorso governativo dalla legge del 1868; ma in questi ultimi anni, in specie negli anni 1878 e 1879, il sussidio si è elevato oltre i 5 milioni annui di lire, compensando così il meno speso negli anni dal 1869 al 1877. Detratto adunque il sussidio governativo, ed anche i sussidi provinciali che si riducono a cifre relativamente insignificanti, i Comuni a tutto il 1879 hanno già incontrata per la loro viabilità obbligatoria una spesa di 114 milioni.

Alla maggior parte della spesa suddetta i Comuni han fatto fronte con quel fondo speciale escogitato dalla legge del 1868 e che si compone principalmente di una addizionale sulle imposte fondiarie, di una tassa pei principali utenti, e delle prestazioni di opere. — Alcuni Comuni però, vedendo che con codesti mezzi così limitati andavano poco avanti nei lavori stradali, hanno ricorso al credito ed hanno contratto prestiti vistosi in specie dopo che la legge del 17 maggio 1875 abilitò i Comuni a ricorrere alla cassa Depositi e Prestiti per cotesta spesa speciale delle strade obbligatorie. — Da un prospetto allegato alla Relazione che andiamo esaminando si rileva che a tutto l'anno 1879 vennero a cotesto scopo concessi dalla detta cassa a diversi Comuni del regno appartenenti a 48 provincie diverse tanti prestiti per 12,767,000 lire. — Merita speciale menzione il prodotto delle prestazioni d'opera sulle quali faceva particolare assegnamento il legislatore per agevolare ai Comuni la costruzione delle strade senza troppo loro aggravio. Dal 1871 a tutto il 1879 cotesto cespite di rendita ha fruttato oltre 20 milioni, ma non è che dal 1875 in qua che presenta una certa importanza, mentre per l'addietro il prodotto era veramente meschino. — Ci rammentiamo di avere altre volte condannata cotesta risorsa finanziaria comunale che rassomiglia troppo alle antiche *comandate*, nè ci sentiamo oggi inclinati a cambiare opinione, non tanto perchè spessissime volte cotesta prestazione di opere si converte in un balzello odiosissimo e affatto dannoso per i poveri contadini e braccianti, quanto perchè per la massima parte la prestazione di opera è convertita in denaro e non vediamo allora che guadagno ci sia e per il Comune e per i contribuenti nella sostituzione di cotesto mezzo finanziario ad un aumento puro e semplice di altre tasse comunali.

Riguardo al modo di esecuzione dei lavori stradali ricordiamo che per la legge del 30 agosto 1868 sono indicati due modi, cioè a cura dei Comuni o per diretta ingerenza dell'autorità governativa quando

i Comuni non vi si prestino volenterosi. La relazione ministeriale ci dice che la negligenza di alcuni Comuni nell'eseguire la legge sulla viabilità obbligatoria ha resa sempre più necessaria la esecuzione di ufficio, talchè nel 1879 il numero dei Comuni nei quali cotesta esecuzione ha luogo è andata crescendo. Quindi al 31 dicembre di detto anno la esecuzione coattiva aveva luogo in 3633 Comuni per mezzo di 136 delegazioni stradali. La eccezione adunque dell'intervento governativo è divenuta quasi la regola generale; nè crediamo ci sia da dolersene veduta la generale riluttanza e trascuratezza che si manifestò nelle nostre Rappresentanze comunali a proposito della esecuzione di questa legge. L'opera diretta governativa produce pur troppo gravi inconvenienti e spessissimo qualche Comune è rovinato per qualche strada della quale per capriccio di qualche ingegnere governativo si impone la costruzione; ma d'altra parte la esperienza dei primi cinque o sei anni insegnò chiaramente a tutti che era speranza vana lo attendere dalla buona volontà dei Municipii la completa e fedele osservanza della legge sulla viabilità obbligatoria.

Più che il lavoro fatto richiama la nostra attenzione il da farsi pel completamento della viabilità obbligatoria comunale.

Gli elenchi modificati e omologati al 31 dicembre 1879 portavano 41345 chilometri di strade da costruire o sistemare; i lavori eseguiti a cotesto giorno sia direttamente dai Comuni sia per mezzo delle delegazioni governative si residuavano a 6621 chilometri di strade costrutte o sistemate, mentre erano in corso lavori di costruzione o correzione sopra altri 8295 chilometri. Dunque al 1° gennaio 1880 restavano da compiersi i lavori iniziati sopra i detti 8295 chilometri e da iniziarsi di pianta i lavori per altri 26429 chilometri, salvochè durante il 1880 e posteriormente non siensi verificati e non si verificino negli elenchi quelle vistose mutazioni in più o in meno che si ebbero per gli anni antecedenti. Per quanto poi riguarda i progetti restavano sempre a detta epoca da iniziarsi gli studi per 13000 chilometri circa di strade.

Cotesto è il lavoro che restava a farsi al 1° gennaio 1880, vediamo ora qual'è la spesa che occorre.

Quando rendemmo conto della decima relazione ministeriale avvertimmo che, secondo essa, al 1° gennaio 1879 restavano da spendersi 309 milioni; siccome durante l'anno 1879 si sono spesi circa 21 milioni, così parrebbe che al 1° gennaio 1880 restassero a spendersi non più che 288 milioni, ma il conto non torna più, perchè durante il 1879 sono stati modificati gli elenchi in modo da crescere la spesa, e così la relazione dice che al 1° gennaio 1880 restano da erogarsi altri 300 milioni circa. Ma sarebbe leggerezza il credere a cotesta previsione non solo perchè abbiamo veduto che annualmente si modificano gli elenchi in modo da far crescere sempre lavori e spese, ma anche perchè se guardiamo quello che è costato il lavoro fatto facilmente si capisce che non basteranno quei 300 milioni per il da farsi. Difatti, i lavori eseguiti ragguagliano a 6621 chilometri di strade e quelli in corso di costruzione a 8295 chilometri; se per questi ultimi si calcola che in media il lavoro fatto rappresenti la metà circa dell'intero lavoro potremo considerare altri 4187 chilometri di strade costruite,

e così avremo una costruzione totale di 10768 chilometri, rimanendo così a costruirsi 30377 chilometri. Ora se per 10768 chilometri si sono spesi 128 milioni, è evidente che non basteranno 300 milioni per costruire 30577, ed in proporzione occorreranno almeno 360 milioni.

Coteste cifre danno pur troppo da pensare! Mettiamo insieme i miliardi occorrenti per le ferrovie deliberate nel 1879, con i 200 e più milioni di strade nuove provinciali già decretate dalla Camera in questi ultimi giorni, e poi in ultimo aggiungiamoci cotesto bel gruzzolo di milioni che inevitabilmente occorrono per le strade comunali obbligatorie, e poi diciamo se non è giusto il dubitare della opportunità di questa smania febbrile di lavori e di cose nuove che ha invase le pubbliche amministrazioni. Tutte coteste strade nuove dove ci condurranno alla fine? Alla prosperità o alla miseria? Chi vivrà vedrà.

I DEBITI DEI COMUNI ED I LORO BILANCI

Per conoscere con qualche chiarezza la importanza e la funzione dei debiti dei Comuni sui loro bilanci, converrebbe necessariamente esaminare gli uni e gli altri sotto differenti punti di vista, quanti ne possono presentare i bilanci.

Prima di tutto si potrà chiedere: quale è la proporzione tra la forza dei bilanci e la entità dei debiti? E subordinatamente, questa proporzione è egualmente distribuita nelle diverse regioni d'Italia, e quali Comuni occupano il posto del massimo e quali del minimo?

Quindi potrebbe ricercarsi la stessa proporzione per ognuno dei principali gruppi in che dividonsi le entrate, o almeno per i principali, come: rendite patrimoniali, sovraimposte, tasse e diritti.

Ed anche qui potrebbe richiedersi la distribuzione delle proporzioni sulle differenti regioni della penisola.

Infine riuscirebbe interessante il trovar risposta alla domanda: in qual rapporto stanno i bilanci colle principali categorie di spese, e segnatamente con quelle per le opere pubbliche, per la pubblica istruzione, per la beneficenza?

A ciascuno di questi punti noi cercheremo brevemente di trovar risposta, sicuri di far cosa grata ai nostri lettori, i quali comprenderanno senza dubbio tutta la importanza che può avere il rilevare la portata dei debiti comunali, rispetto alle contribuzioni e rispetto ai differenti impieghi delle entrate.

I bilanci dei Comuni del Regno presentano, escluse tutte le partite di giro o contabilità speciali, una entrata complessiva di 409 milioni in cifra rotonda; i debiti 741 milioni e mezzo. I Comuni del Regno quindi complessivamente hanno un passivo patrimoniale eguale ad 1.81 volte la loro rendita. Ma questa cifra complessiva è ben diversa se l'analizziamo distribuita nei singoli compartimenti nei quali va diviso il Regno; riscontriamo allora che si eleva ad un massimo di 4.06 nella Toscana, seguito dal 2.82 nella Liguria, dal 2.49 nella Campania, dal 2.18 nella Lombardia, e dal 2.03 nella provincia di Roma, tutte regioni sulle quali pesa assai la cifra della città principale, cioè: Firenze, Genova, Napoli, Mi-

lano, Roma. Stanno invece al disotto alla media generale le Marche (1.04), il Piemonte (1.03), le Puglie (1.02), l'Emilia (0.87), l'Umbria (0.83), la Sardegna (0.81), la Sicilia (0.73), il Veneto (0.70); infine si trovano in ottima proporzione gli Abruzzi e Molise (0.44), le Calabrie (0.32), la Basilicata (0.28).

E da osservarsi che, eccetto Roma e la Campania, la proporzione dei debiti colla entità del bilancio va scemando quanto più dal settentrione si passa al mezzogiorno della penisola.

Tuttavia ci sembra che questi confronti si debbano meglio fare sul bilancio dei soli Comuni che hanno debiti, trascurando quelli che non ne hanno; allora potremo avere un chiaro concetto delle proporzioni della forza dei bilanci colla passività del patrimonio. Se degli 8289 Comuni prendiamo i bilanci dei 3693 che hanno debiti, e paragoniamo le entrate (escluse le contabilità speciali) coll'entità dei debiti, troviamo che questi rappresentano il 2.39 delle entrate stesse e che, rispetto alle regioni, la cifra si suddivide nel seguente modo in ordine decrescente:

Toscana . . .	5.18	Puglie . . .	1.24
Campania . . .	3.71	Calabrie . . .	1.20
Liguria . . .	3.02	Sicilia . . .	1.19
Lombardia . . .	2.53	Emilia . . .	1.18
Roma . . .	2.17	Umbria . . .	1.11
Marche . . .	1.63	Veneto . . .	1.01
Sardegna . . .	1.46	Basilicata . . .	0.82
Piemonte . . .	1.39	Abruzzi e Molise	0.74

Continuando questi raffronti nel tener conto delle cifre complessive dei bilanci, lasceremo di comprendere quei Comuni che non hanno debiti; quindi faremo i nostri paragoni tra le cifre dei bilanci e le entità dei debiti, solamente dei Comuni che hanno mutui passivi.

È evidente che dovrebbe esservi una relazione tra la entità dei debiti di una amministrazione e il suo patrimonio attivo. Quantunque nelle pubbliche amministrazioni, le quali hanno fra le attività le imposte che riscuotono, tale corrispondenza tra il patrimonio attivo e quello passivo non possa rigorosamente pretendersi, tuttavia è chiaro che tanto meno difficilmente un Comune dovrebbe essere ritroso a far debiti, quanto maggiore sia il suo patrimonio attivo. L'ideale, se così possiamo esprimerci, della condizione di un Comune nei rapporti tra le diverse parti del bilancio, potrebbe domandarsi in queste relazioni: le entrate spese per i servizi ordinari; — tra queste spese comprendere una quota per gli interessi dei debiti ed il loro ammortamento; il patrimonio destinato a garantire l'entità del debito. Il Comune infatti che, senza possedere un patrimonio corrispondente, si carichi di una grossa somma di debiti, i quali non sono quindi garantiti se non dalle entrate ordinarie, si mette a repentaglio, ove le esigenze di servizio o le diminuzioni delle imposte vengano a squilibrare il suo bilancio, si mette a repentaglio diciamo, o di dover sospendere o limitare eccessivamente l'andamento dei servizi, o di gravare più che non sia opportuno le imposte; in altri termini di far pesare o colla diminuzione delle spese o coll'aumento delle entrate, sul bilancio corrente il conto del patrimonio.

Gettiamo uno sguardo sommario sulle cifre dei debiti e quelle delle rendite patrimoniali e troveremo anche qui le sproporzioni più anomale darci

prova del disordine delle amministrazioni comunali, le quali, mancando di ogni limitazione, di ogni saggia disposizione di legge che regoli il loro movimento (e si comprende che senza diminuire la loro autonomia, se tanta parte dei servizi pubblici essi compiono, lo Stato potrebbe aver ragione di fissare entro larghi limiti i criteri del loro svolgimento finanziario-amministrativo) le quali, diciamo, corsero la campagna per vie le più disparate.

La media generale del Regno ci mostra che la somma dei debiti è eguale a 24.82 volte la somma delle rendite patrimoniali dei Comuni che hanno mutui passivi.

Ma da questa media quali massimi e minimi non si dipartono! Tra la Toscana che ha un debito di 72,54 volte le sue rendite patrimoniali e la Liguria che ne ha per 70,12 volte, e il Veneto che ne ha 7,93 volte, gli Abruzzi e Molise 5,13 volte, la Basilicata 2,55, che differenza enorme di situazione economica!

Non resistiamo alla tentazione di metter sott' occhio ai nostri lettori tutto intero il prospetto delle regioni del regno: i debiti stanno rispetto ad una lira di rendite patrimoniali.

Toscana . . .	72.54	Calabrie . . .	15.66
Liguria . . .	70.12	Sicilia . . .	12.22
Lombardia . .	52.07	Sardegna . .	12.14
Campania . .	46.15	Piemonte . .	10.51
Marche . . .	43.64	Puglie . . .	9.80
Roma	35.00	Veneto . . .	7.93
Umbria . . .	24.91	Abruz. Molis.	5.13
Emilia . . .	14.88	Basilicata . .	2.55

Due regioni adunque stanno vicino al triplo della rendita, la Toscana e la Liguria; due vicino al doppio, Lombardia e Campania; una (l'Umbria) è sulla media; cinque regioni, l'Emilia, le Calabrie, la Sicilia, la Sardegna ed il Piemonte intorno alla metà della media; quattro al disotto. Cioè sei regioni con una popolazione di 6 milioni circa di abitanti superano la media, e 10 regioni con circa 11 milioni di abitanti stanno al disotto della media.

E la nomalia o se si voglia la dolorosa costante sproporzione venne ribadita da altre considerazioni: primo dalla proporzione tra i debiti e la sovrainposta; secondo tra la sovrainposta e il totale delle entrate.

Per il primo vediamo che la media del regno sarebbe rappresentata dalla proporzione di un debito 9,76 volte l'ammontare della sovrainposta. Sorpassano questa media: la Liguria (29.52), la Campania (26.54), la Toscana (18.91), la Calabria (14.00), la Sicilia (12.23), Roma (12.45); — stanno al disotto: la Lombardia (7.21), la Sardegna (7.08) le Puglie (6.88), la Basilicata (6.00), gli Abruzzi e Molise (5.20), le Marche (5.14), il Piemonte (5.06), l'Emilia (2.88), il Veneto (2.30), l'Umbria (0.24).

Per il secondo, se cioè paragoniamo la entità della sovrainposta coll'aumentare del bilancio, troviamo appunto che nessun criterio generale domina sulle amministrazioni; che la distribuzione delle imposte comunali è fatta a casaccio; che nel mentre l'ammontare dei debiti è leggerissimo nel Veneto, la sovrainposta vi è alta essendo essa maggiore delle altre tasse, diritti; mentre in Liguria la sovrainposta è appena 1/4 dell'ammontare delle altre tasse e diritti e nella Campania 1/3 e nella Sicilia 1/6. Cioè, fatto il paragone tra le entrate totali e la sovrainposta, per media generale del regno si avrebbe

che i Comuni che hanno debiti, ogni 100 lire di entrata ne hanno 19.27 di sovrainposta, ma le regioni si dividerebbero così: ogni 100 lire di entrata la sovrainposta resulterebbe:

Marche . . .	37.41	Abruz. Molis.	20.00
Emilia . . .	31.87	Sardegna . .	16.71
Toscana . . .	29.64	Puglie . . .	15.17
Lombardia . .	28.82	Campania . .	10.73
Veneto . . .	27.40	Basilicata . .	10.60
Umbria . . .	25.40	Liguria . . .	9.15
Roma	23.07	Calabria . .	8.11
Piemonte . .	20.48	Sicilia . . .	7.18

E perchè i nostri lettori abbiano sottocchio altri elementi dai quali chiaramente apparisca sempre lo stesso fatto della mancanza di ogni sano criterio generale nella direzione delle amministrazioni comunali, ricordiamo che la sovrainposta comunale sta alla imposta erariale in tutti i comuni del regno in ragione del 58.50 per cento, che eccedono questa media del regno sei regioni: la Toscana (94.46), il Veneto (98.10), le Marche (75.97), l'Emilia (78.95), la Lombardia (63.01), l'Umbria (62.55); che il Piemonte sta intorno alla media (58.30) e tutte le altre regioni al disotto, sino agli Abruzzi e Molise (29.12) e la Basilicata (26.01). Infine noteremo ancora che la quota per ogni abitante della sovrainposta comunale è di L. 3.85 in media del regno, ma che cinque regioni la sorpassano di assai e sono: l'Emilia (L. 5.69), il Veneto (5.71), la Toscana (5.53), la Lombardia (5.23), Roma (5.29); — altre cinque regioni stanno intorno alla media tra il 3.96 ed il 3.16, e sono: il Piemonte, le Marche, l'Umbria, le Puglie, la Sardegna; — tutte le altre stanno al disotto sino alla Basilicata (1.47) gli Abruzzi e Molise (1.26). E se i nostri lettori vorranno paragonare queste cifre con quelle dei debiti delle diverse regioni troveranno senza dubbio giustificati i nostri laghi.

Vediamo ora in quali rapporti stiano i debiti dei comuni colle spese loro. Lasciamo il confronto colle cifre complessive di uscita poichè non potrebbe risultare molto diverso sul paragone colle cifre di entrata, ed analizziamo piuttosto alcune delle principali categorie di spese.

Sventuratamente la pubblicazione della Direzione di statistica sulla quale facciamo questi raffronti, si è limitata a dividere le spese dei comuni in due sole categorie, obbligatorie cioè e facoltative, le quali divisioni non danno nessun criterio veramente utile, poichè la elasticità delle due espressioni e l'interpretazione pratica della cosa non permettono di basare alcun calcolo su quelle distinzioni. Fra le spese obbligatorie, ad esempio, vi sono quelle della illuminazione, quelle dell'amministrazione ecc. ma quale diverso criterio tra comune e comune nel determinare l'entità di questi servizi!

Quante spese veramente e solamente *facoltative* vengono iscritte tra le obbligatorie al solo scopo di ottenere la autorizzazione dalla deputazione provinciale di eccedere il limite della sovrainposta quale è prescritto dalla legge.

Nessuna utile osservazione possiamo noi fare adunque colle cifre totali, inquantochè esse non presentano un vero criterio che possa servir di base a raziocini, e noi non vogliamo avventurare in materia così delicata dei giudizi su cifre complessive, i quali giudizi potrebbero trovar smentita dall'analisi

parziale, delle cifre. Rimandiamo ad un prossimo articolo, nel quale ci occuperemo esclusivamente dei capiluoghi di provincia, lo studio più attento dei vari rapporti tra le parti del bilancio e l'entità del debito per accertare quale influenza abbia avuto il bilancio nella contrazione del debito, e quale influenza poi abbia avuto il debito, una volta contratto, sul bilancio.

Qui terminiamo mettendo sottocchio al lettore le cifre assolute ridotte in migliaia di lire, delle due categorie di spese e della cifra dei debiti dei comuni divisi nelle 16 regioni del regno.

COMPARTIMENTI	Spese		DEBITI
	Obbligatorie	Facoltative	
Piemonte	26,222	6,141	41,032
Liguria	15,834	4,775	56,186
Lombardia	55,689	4,888	103,167
Veneto	20,092	3,442	25,862
Emilia	19,287	5,393	26,893
Umbria	5,219	794	6,732
Marche	6,975	1,949	14,442
Toscana	40,244	3,243	224,941
Roma	17,737	6,840	52,315
Abruzzi e Molise . .	6,251	815	5,250
Campania	29,491	4,172	124,875
Puglie	14,210	2,268	20,605
Basilicata	2,328	548	1,842
Calabrie	3,040	442	4,194
Sicilia	18,551	4,115	26,907
Sardegna	5,390	519	8,516
REGNO	264,549	43,350	741,741

MARINA MERCANTILE ITALIANA

V

Pensavo di aver compiutamente finito l'esame delle più recenti pubblicazioni, fattesi in Italia sulle condizioni della marina mercantile, quando negli scorsi giorni mi giunse da *Castelfranco di sopra*, un opuscolo del signor G. B. Beccari, edito a Montevarchi dal Galassi ed intitolato: *La nostra marina mercantile*.

La convenienza di svolgere, in vista della prossima inchiesta, nel modo il più compiuto possibile, l'esame critico delle più recenti pubblicazioni marittime; la meritata riputazione di cui gode il chiaro autore, mi consigliarono a legger prontamente ed a presentare tosto ai lettori dell'*Economista* un riassunto critico di questo diligente ed istruttivo lavoro.

Molti confondono G. B. Beccari, col dottissimo Direttore del Museo ed Orto botanico di Firenze, Odoardo Beccari, il chiaro illustratore della Malesia. Il Giovan Battista è pur lui come il suo cugino, un grande viaggiatore, ma non può certo aspirare alla fama mondiale, che nel campo delle scienze naturali, conseguì con i suoi splendidi lavori l'Odoardo. Pur G. B. Beccari ha meriti non comuni, come intrepido viaggiatore, come diligente osservatore, come scrittore assennato, come conoscitore profondo di quanto riguarda il commercio internazionale.

Vi ha qualcosa di Balducci Pegolotti, il chiaro scrittore della *Pratica della mercatura*, in questo modesto toscano, che ha fatto conoscere agli italiani i mercati della Cina e del Mar Rosso, in un modo così chiaro e compito, da meritare il plauso di quanti dalla estensione dei nostri miseri traffici, pensano doversi in gran parte sperare il rifiorimento delle condizioni economiche della patria.¹⁾

Dei due recenti lavori del Beccari: *I commerci italiani nel Mar Rosso*. Roma, Civelli; e *In Mar Rosso*, Guida commerciale dei porti principali, Montevarchi, Galassi; spero di poter parlare altra volta nell'*Economista*, restringendomi qui ora ad esaminare il recentissimo suo scritto sulla marina nazionale.

Giustamente l'Autore osserva nella prefazione, come i nostri rappresentanti si appassionino troppo per le questioni politiche, mentre pochissimi son quelli che seriamente attendano allo studio delle quistioni amministrative ed economiche.

Piccante, ma verissima si è la descrizione che l'Autore fa, (pag. 4) delle mene degli intriganti enciclopedici, per essere preferiti negli uffici e negli onorati incarichi, ad esclusione dei pochi specialisti, estranei alle olimpiche sfere direttive, la cui sperimentata dottrina anzi è spesso cagione di invidia e di ignobili guerre.

« Da qui, dice il Beccari (alla cui autorevole parola si può ben credere, non essendo egli solito azzardare affermazioni infondate) l'errore dell'acquisto della ferrovia Bona-Guelma, lo schiaffo morale di Tunisi e con molta probabilità l'inutilizzato quanto dispendioso acquisto di Assab, che pur poteva rendersi suscettibile di convenienti risorse a pro del nostro paese. » (pag. 4)

Deplorabilmente quando si fa una lode od una critica, quando si pone in rilievo una cosa utile o si nota un errore, ai nostri giorni, troppo volgarmente si suppone, che coloro i quali trattano speciali argomenti, lo facciano perchè vinti da intendimenti politici di destra o di sinistra, da simpatia o da antipatia personale ed anche da qualche cosa di peggio.

Non si vuole come si dovrebbe riconoscere, che coloro i quali da molti anni si sono sempre occupati con lungo amore di speciali argomenti, mirano anzitutto al vero ed al vantaggio della patria, nè vogliono per meschini moventi tradire una nobile causa, per cui hanno sempre imparzialmente combattuto.

Nella quistione della marina mercantile bisogna dunque dimenticare i partiti e le amicizie e non badare che all'utilità della nazione, poichè seguendo altra via « il Governo trovasi spesso esposto a subire le influenze del momento, non sempre disinteressate, derivanti più dal proprio partito che non da persone di provata e speciale competenza. Non è quindi da far le meraviglie, se novanta volte su cento, gli affari di tal genere si risolvono in modo negativo per gli interessi nazionali (pag. 6).

Il Boselli scriveva a proposito dei risultati del 1879, che l'Italia per le cose marittime era discesa dal 3° al 5° posto di fronte alle altre nazioni. Ora osserva il Beccari che essa è già discesa all'ottavo

¹⁾ Il chiaro De Gubernatis nel suo pregiato *Dizionario biografico degli scrittori contemporanei*, ha dimenticato il G. B. Beccari. Glielo ricordo per il prossimo supplemento.

grado ed ogni anno segna una nuova discesa per questa dolorosa scala.

Instituiti gli opportuni confronti, l'autore constata che l'Italia rappresenta appena la *nona* parte del materiale marittimo dell'Inghilterra; ma osservando come in un decennio la marina inglese a vela diminuì del 16 0/0 e quella a vapore si accrebbe del 124 0/0; quella italiana diminuì in questo periodo del 6 0/0 per la vela e crebbe del 95 0/0 pel vapore, dice che non è il caso di ravvisarvi uno sbilancio troppo sconfinato, da doverci scoraggiare per l'avvenire, tanto più che mentre l'Inghilterra aumentava la sua portata navale di 532,589 tonnellate noi l'assottigliavamo è vero di 25,457, ma nel decennio raddoppiavamo la stazza dei piroscafi, così che nel genere e nella specie eravi piuttosto vantaggio che danno, essendo tutta la diminuzione andata a carico della vela. » (pag. 9).

Quanto ai 50,000 individui già addetti alla marina ed ora da essa eliminati, osserva l'autore, esser anche questo, in parte una conseguenza della navigazione a vapore, che ne richiede un minor numero. Avrebbe l'autore potuto aggiungere essere questo fatto in parte anche dovuto alle severe correzioni, fatte negli scorsi anni sulle matricole. Dirò poi cosa, per cui agli intelligenti tornano superflue maggiori spiegazioni: si uniformi la legge di lva marittima a quella del reclutamento di terra e si vedrà tosto diminuire più fortemente ancora, il numero degli iscritti fra la gente di mare, di prima e di seconda categoria, fra i quali ve ne hanno non pochi fittizi e per privata comodità.

A pag. 11 il Beccari fa una carica a fondo contro gli aggravii che il Governo mantiene a danno della marina.

Un fenomeno curioso a questo riguardo ce lo presenta la circostanza singolarissima, che così le compagnie di navigazione a vapore sovvenzionate, quelle che sperano di esserlo, come gli armatori dei velieri che hanno un fil di speranza di poter indurre il Parlamento ad accordar loro premi al percorso, poco o punto insistono sul tema delle tasse, secondando così la morbosa tendenza del Governo che preferisce piuttosto *largire*, ad esempio, due milioni per la marina piuttosto che *perderne uno* sopprimendo una tassa che pesi su tale industria. E questo un fenomeno patologico, che merita la pena di essere maturamente studiato.

Si è a sazietà, da quanti scrissero di cose marittime parlato delle 3425 miglia di litorale, che ha l'Italia e non mancano mai coloro che da ciò ne deducono senz'altro, essere il nostro, un paese *eminentemente ed essenzialmente* marittimo.

Il Beccari, che conosce ed apprezza tutta l'importanza che ha per l'Italia la marina con molta esattezza osserva, che le tendenze naturali ed ereditarie degli abitatori della penisola, ove se ne eccettuò la Liguria, sono le più continentali, le più casalinghe di qualunque altro popolo. Il gusto per la vita e le relazioni di mare, non solo è ristretto e localizzato, ma nella maggior parte dei casi affatto negativo. « Chi ragiona fra noi, soggiunge l'autore, sull'utilità delle colonie e dei rapporti transmarini, può andar sicuro di predicare al deserto. » Tutto questo è di una grande verità e bisogna convenire che se l'Italia può e deve divenir nazione marittima, sino ad ora è ben lungi dall'esserlo.

Ci volle tutta la persistenza di una dozzina di scrittori, per mantenere viva in quest'ultimo quinquennio la questione marittima; ci volle l'attività e lo zelo di pochi deputati per riuscire ad ottenere dal Parlamento.... un' inchiesta, senza che però, l'opinione pubblica, Camere di commercio, Associazioni marittime, abbiano potuto malgrado le infinite promesse, a conseguire dalla rappresentanza nazionale neppure lo sgravio di un centesimo per la marina.

No, gli italiani non sono sino ad ora un paese marittimo; non deve quindi sorprendere, se la grandissima maggioranza della sua legale rappresentanza, fedele specchio della popolazione, si interessò pur essa sino a questo tempo, molto mediocremente per le questioni marittime.

Ma il Beccari, come alcuni altri, non si scoraggiano per questo e persuasi qual sono che la questione della marina mercantile è della più alta rilevanza per la prosperità avvenire e per lo sviluppo economico della nostra nazione, proseguono e certo proseguiranno a battere il chiodo, e tanto picchieranno, che (mi si perdoni l'iperbole) questo Gotardo dell'indifferenza italiana per le questioni marittime, finirà pure una volta con essere perforato.

Anzi sarà questo il maggior vantaggio che si ricaverà dall'inchiesta, porgendo essa occasione alla stampa quotidiana ed a molte persone autorvoli ed influenti, di discutere sotto i suoi numerosi aspetti, il multiforme problema marittimo.

Può inoltre l'inchiesta sin d'ora giovare ad impedire che il Parlamento precipiti poco ponderatamente la decisione di questioni, non ancora maturamente studiate, che possono in un tempo non lontano, pregiudicare gravemente gli interessi nazionali.

Il Beccari a pagine 15 e 16 lascia intravedere che la faccenda delle linee sovvenzionate di navigazione a vapore, vuol essere sottoposta a più mature e più profonde investigazioni. E mestieri accrescere i sussidi ed il numero delle linee, ma è pur necessario proporzionare la sovvenzione in tal guisa, che essa non riesca di danno nè alla vela nè alla navigazione a vapore non sovvenzionata.

L'Autore non vuole si accordi alcun sussidio alle navi a vela; (pag. 17) ed ha ragione; desidera invece che questi sieno attribuiti a quelle a vapore addette a linee postali o non, regolarmente esercitate, preferendo i piroscafi di più grande portata e di maggior velocità rispondenti alle più moderne prescrizioni dell'architettura navale.

Chiede inoltre il Beccari che allo scadere delle convenzioni postali marittime sovvenzionate per le linee costiere e insulari dello Stato, si stimoli con maggiore attività la libera concorrenza (pag. 17). Vorrebbe invece che progressivamente si aumentassero le linee di lungo corso sovvenzionate e per le prime quelle della Soria, di Singapore, del Plata e di New-York.

Bramerebbe però che nelle convenzioni si imponesse ai concessionari delle linee, l'obbligo di costruire il materiale di navigazione almeno per due terzi in Italia, entro un dodicennio, e la capacità dei piroscafi non fosse inferiore alle 1000 tonnellate per le linee minori ed alle 2500 per quelle di maggiore importanza. Il personale amministrativo, tecnico, marittimo e delle agenzie, dovrebbe essere esclusivamente italiano; con obbligo alle compagnie sovvenzionate di pubblicare ogni anno il loro bilancio e tutti

i particolari di esercizio tecnico ed economico, e cioè movimento di merci e passeggeri e stato finanziario della società (ivi). Vorrebbe poi, e ben giustamente, che fosse in modo assoluto vietato accordare sovvenzioni a linee straniere. Applaudo con tanto maggior calore a questa proposta, dacchè non posso a meno di ricordare, com'io altra volta rimanessi solo in Italia a combattere come ho fatto nel giornale *La Borsa* (anno 1872 n. 12 e 13 art. intitolato *Della sovvenzione alla Peninsulare*) la sovvenzione che si volle accordare e poi si rinnovò alla compagnia inglese *Peninsulare* (1).

I maggiori veneziani, e potrei nominarne taluni che ancora formano parte della Camera di commercio di quella città, con le migliori intenzioni del mondo — il che lealmente riconosco — favorendo l'accennata sovvenzione, hanno contribuito a portare un grave colpo alla navigazione italiana, nell'Adriatico e per l'Oriente.

Dopo vari anni, ora Venezia si avvede del grave errore commesso, di non aver ad ogni costo sostenuto e gradatamente migliorato e sviluppato la sua *Adriatico-Orientale*, prezioso germe, che lasciò disperdere e che ora vorrebbe, ma è tanto difficile far rivivere.

Gli uomini che nella Provincia, nel Comune e nella Camera di commercio, dirigono la somma delle cose di quella amata città, possano riuscire nei loro patriottici conati. E questo uno dei miei più caldi e sinceri voti, e certo ad una compagnia nazionale che si costituisse in Venezia per la navigazione nell'Adriatico e nei mari del Levante non potrebbe mancare la simpatia di tutta l'Italia, nè l'aiuto del Governo.

Proseguendo ad esaminare le proposte del Beccari, trovo che egli vorrebbe istituire uffici di sorveglianza, che vigilassero all'esatto adempimento da parte dei sussidiati, d'ogni obbligo loro imposto dal quaderno di oneri.

L'intendimento dell'Autore e lo scopo di questa sua proposta è ottimo; mi permetto però di osservare che l'applicazione pratica sarebbe abbastanza difficile. O la vigilanza sarebbe solamente *pro forma* come avviene per le società anonime e le ferrovie, o le Compagnie troverebbero ben presto il modo di levarsi dattorno un molesto sindacato.

Propone ancora l'Autore che si riuniscano in un sol Ministero, tutti i rami di servizio che si riferiscono alla marina commerciale. E questa una mia vecchia proposta, (Vedi *Atti del Congresso delle Camere di commercio di Napoli*) sulla quale molti scrittori hanno (e ancor recentemente il De Amegaza) insistito; se devo dire il vero, candidamente confesso, che nelle attuali condizioni della Camera, ritengo pressochè *impossibile*, per non dire di *difficilissima* esecuzione, l'anzidetta utilissima proposta. Mi sono persuaso che vi hanno vincoli talmente tenaci, che neppure Alessandro potrebbe con la spada

troncare. È dunque meglio far voti, perchè le amministrazioni dalle quali la marina mercantile dipende, possano almeno aver maggior possibilità, come hanno sincera volontà, di fare il bene di quest'industria.

Riassumendo le altre proposte del Beccari (pag. 18) trovo che egli domanderebbe, non si accordassero premi di costruzione se non ai piroscafi in ferro; si estendessero le esenzioni daziarie vigenti a tutti gli oggetti che possono occorrere per la costruzione della nave; si introducesse nella nostra legislazione l'ipoteca navale; si prosciogliesse la costruzione e l'esercizio della navigazione da oneri e formalità; si accordasse esclusivamente alla nostra marina il trasporto dei materiali dello Stato e dei carboni occorrenti per la marina militare e le ferrovie.

Le proposte dell'Autore sono numerose, il che prova come egli, dotato come è di sagace senno, e di consumata esperienza, comprenda perfettamente che a rendere meno difficili e meno penose (che non è il caso di parlare di *risurrezioni* e di *riformamenti*) le condizioni della marina nazionale, sieno necessari molteplici e continuati provvedimenti.

Poichè non possiamo dissimulare, che si apre anche per la marina nazionale a vapore, un periodo di lotte fierissime con quelle d'Inghilterra e di Francia, sostenuta la prima da un maraviglioso complesso di naturali e politiche circostanze, appoggiata la seconda dall'erario eccezionalmente ricco di quella Repubblica.

Molte altre proposte sono state fatte da alcuni scrittori ed in tutti convien riconoscerlo vi ha qualche cosa di utile che merita imparziale studio. Solo con l'applicazione metodica e continuata di un complesso di adeguati provvedimenti, si potrà sperare di porre la marina nostra, in meno disastrosa condizione, di quella nella quale essa attualmente si trova.

Il Beccari dopo aver riprodotto alcune nostre statistiche ufficiali, fa opportuni raffronti e da utili notizie sulle condizioni finanziarie della *Peninsulare*.

Vien quindi a dimostrare la necessità indiscutibile, che ha la nostra nazione, di far risorgere l'industria siderurgica, poichè ad essa fa capo una folla di altri problemi di sicurezza e grandezza nazionale e ad essa si rannoda in particolar modo la questione della marina mercantile. Riconosce il Beccari, che bisogna produrre in paese su larga scala, il ferro e la ghisa, dei quali prodotti l'Italia consuma 250 mila tonnellate pel primo e 30 mila per la seconda.

Per molto tempo non ci converrà produrre le ghise ordinarie, ma uomini competenti come l'Aserio ed il Giordano riconoscono, che nelle qualità migliori e negli acciai possiamo benissimo competere coll'estero, essendo le ghise toscane e lombarde eccellenti per essere convertite in acciaio, secondo le esperienze fatte dallo stesso Bessemer.

Intorno a queste gravissime questioni, colle quali come ho detto, quella marittima ha stretta attinenza, il Beccari dà preziose notizie, (pag. 28) che mi duole per amore di brevità non poter riassumere.

Quanto al modo di rinvigorire le industrie metallurgiche, non è gran tempo ch'io pubblicai una serie di articoli intitolati le industrie meccanico-metallurgiche nazionali, sulla *Gazzetta Piemontese*, articoli che furono molto bene riassunti dal *Giornale dei Lavori pubblici* di Roma. E quindi superfluo che qui ripeta la mia opinione sull'accennato pro-

(1) Sarei tentato a riferire alcuni brani di quei miei scritti i quali pur troppo, dagli avvenimenti che seguirono, furono pienamente confermati; ma ciò parrebbe, e non a torto, un ridicolo sfogo di offesa vanità. Io quindi me ne astengo. Quei veneziani che vorranno rileggere quei miei scritti nella *Borsa* del 1872, vi troveranno considerazioni che molto bene si possono, non senza utilità, applicare alle attuali condizioni di quella città.

blema, essendo gli indicati autorevolissimi giornali di una larghissima diffusione.

Nel § IV il Beccari presenta una serie di interessanti statistiche, sulla produzione carbonifera e ferrifera dei vari Stati europei e sul prezzo di questi prodotti sui principali mercati.

Queste pazienti e coscienziose collezioni di dati, mentre rendono più autorevoli i pronunziati del Beccari contribuiscono a far del suo scritto un utile e prezioso lavoro.

Nel § V il Beccari dimostra in modo più completo i vantaggi che si otterranno affidando esclusivamente alla nostra marina mercantile, i trasporti del carbone ora usufruiti quasi completamente dalla navigazione inglese e si chiarisce deciso fautore dell'affidamento dei lavori navali della marina da guerra all'industria privata; (pag. 38) nel che dentro certi limiti pienamente convengo con lui.

L'industria governativa costa di più, è più lenta e quando raggiunge una larga estensione e perfezionamento, produce il pessimo effetto, di impedire alla privata di espandersi.

Conchiudo dicendo che, se alcune delle proposte del Beccari possono dar luogo a qualche dubbio ed a discussioni, nel complesso esse sono pratiche, assennate, ispirate dal solo desiderio del maggior bene della nostra patria.

JACOPO VIRGILIO

Rivista Bibliografica

Systems of land tenure in various countries. Cassel, Petter Galpin et C.

Alcuni anni sono il Cobden Club pubblicò con questo titolo una raccolta di monografie sopra i sistemi che regolano in diversi paesi la proprietà territoriale e le relazioni fra i proprietari e i lavoratori del suo'o. La prima edizione era esaurita e il Cobden Club ne ha fatta una nuova, con varie aggiunte, a suggerimento del Gladstone, di cui è stata riprodotta a principio del volume una lettera autografa.

La prima di queste monografie è del sig. M. Longfield e tratta l'interessante argomento degli affitti di terre in Irlanda. Tutti sanno che in Irlanda le cose non vanno bene, ma le cause che concorrono da gran tempo a produrre le condizioni attuali sono necessariamente molte, e un osservatore superficiale che si fermi soltanto a quelle che si scorgono più facilmente, e sulla base di un esame incompleto fondi un sistema di rimedi, rischia di far peggio. Il signor Longfield osserva nel primo capitolo come le leggi che governano le relazioni fra il proprietario del suolo e l'affittuario non siano molto diverse in Inghilterra e in Irlanda, mostrando poi come la diversità delle circostanze abbiano prodotto effetti molto diversi. In Irlanda l'agitazione e lo scontento regnano fra gli affittuari; ma se essi hanno in parte ragione, hanno anche in gran parte torto. L'autore ritiene che delle riforme legislative porterebbero buoni effetti, benchè non tanto rapidamente quanto sarebbe desiderato dagli spiriti ardenti. Egli argutamente osserva, che molto probabilmente gli affittuari, i quali oggi gridano tanto e ricorrono senza scrupolo a ogni maniera di violenza, non credono essi stessi che sia

giusto e ragionevole, nè che possa esser concesso, tutto ciò che domandano, ma nella loro qualità di campagnuoli cercano di fare un negozio, e cominciano da domandare molto più di quanto sperano di ottenere.

Nei seguenti capitoli l'autore parla dell'*assenteismo* e delle sue conseguenze materiali e morali, della abitudine invalsa in Irlanda di lasciare accumulare gli arretrati dei canoni, per cui l'affittuario è spesso tutta la sua vita un debitore disperatamente insolubile, e il proprietario trova sempre facilmente gente che gli offre un prezzo d'affitto troppo elevato colla speranza di non lo pagare mai; parla anche dei subaffitti e delle suddivisioni degli affitti e dello stato infelice della cultura. Parla poi della grave questione dei diritti reciproci fra il proprietario e l'affittuario per il licenziamento di questo.

A noi pare strano, ma in Irlanda l'affittuario sembra ritenere come una verità incontrastabile che la sua condizione sia quella di un comproprietario, e che il padrone del suolo non abbia il diritto di mandarlo via, neanche quando esso stia degli anni senza pagare l'affitto.

L'autore mostra come questa opinione sia nata e si sia radicata, in parte per la esagerazione delle ragionevoli regole di equità introdotte dalla consuetudine di Ulster, in parte anche per colpa degli stessi proprietari; e come la legge del 1870 abbia contribuito a rafforzarla e per questo lato abbia fatto più male che bene. Gli ultimi capitoli aggiunti per la nuova edizione, e che trattano più particolarmente questo punto, danno un'idea dello stato della questione negli ultimi anni, e completano questo studio, che è certamente, nella sua concisione, uno dei più importanti che siano stati pubblicati sull'argomento.

Il lavoro del signor Giulio Faucher, membro del Landtag prussiano, sopra la legislazione agraria russa del 1861, è riprodotto senza aggiunte dalla prima edizione, essendo morto l'autore.

Per rendersi conto della riforma, dei suoi intendimenti e dei mezzi che il legislatore prescelse per fare del servo russo un uomo libero, mettendolo in grado di provvedere da sè ai bisogni della vita e di migliorare le sue condizioni, il signor Faucher risale alle origini delle istituzioni russe, e fa la storia del villaggio libero slavo e del Mir. E mentre egli ci mostra l'influenza che quell'antico sistema di comunismo localizzato in piccoli centri ha avuta sopra le misure legislative adottate dal riformatore imperiale, accenna anche l'influenza che ha dovuto esercitare sopra le idee e le aspirazioni di altri ben diversi riformatori.

Delle altre monografie raccolte in questo volume lo spazio non ci consente di dare un cenno anche succinto: dobbiamo perciò limitarci a ricordarne gli argomenti e i nomi degli autori.

C'è un lavoro di George Brodrick sulla primogenitura in Inghilterra, e uno di C. Wren Hoskyns sopra le leggi territoriali inglesi; sopra il sistema territoriale in Francia, nel Belgio e nell'Olanda e in Prussia ci sono dei lavori di J. E. Cliffe Leslie, di Emilio Laveleye e di R. B. D. Morier, e ci sono poi dei lavori di George Campbell e di C. M. Fisher sopra i sistemi che sono in vigore in India e negli Stati Uniti.

Crediamo che questa semplice enumerazione basti a dare un'idea dell'importanza e del valore di que-

sto libro, nel quale chi si occupa di questo ramo interessantissimo della pubblica economia, troverà raccolte molte e preziose notizie non sempre facili a ottenersi senza faticose ricerche.

Società di economia politica di Parigi

Adunanza del 5 maggio 1881.

Alla riunione del 5 maggio corrente della Società di economia politica presieduta dal conte *D'Esterno* a causa di una indisposizione del signor *Garnier* erano stati invitati i membri della Conferenza monetaria, molti dei quali infatti vi assisterono, non che altri chiari personaggi fra i quali il signor *E. de Laveleye* e il prof. *Viganò*.

Dopo uno scambio di parole cortesi il sig. *Vrolik* vice-presidente della Conferenza, dette interessantissime spiegazioni sui piani di disseccamento dello *Zuyderzée*; il sig. *Moret y Prendergast* parlò della recente riforma della schiavitù a Cuba e della libertà del commercio in Ispagna; il sig. *de Thoerner* degli effetti della riforma della servitù in Russia, e l'onorevole *Seismit-Doda* espone ciò che riguarda la recente abolizione del corso forzato, facendo di questo la storia fino dal 1866, commentandola secondo le sue note opinioni e concludendo per la libertà e pluralità delle Banche.

Il sig. *Cernuschi* chiede che la conversazione continui sul tema della moneta, e la proposta è accettata, ma la discussione è naturalmente abbreviata, essendo già scorsa molta parte della sera. Il signor *Cernuschi* avendo emesso questa proposizione che la moneta non è una mercanzia, ma un valore legale e matematico, nascono vari reclami di cui il signor *Juglar* si fa l'interprete.

Il sig. *de Lafayette* dice che il trionfo del bimetallismo è inevitabile, perchè tutte le misure prese in favore del monometallismo avrebbero per effetto di affrettarne la riuscita. La impossibilità del monometallismo oro diverrà più evidente a misura che si vorrà realizzare. Se la Banca si decidesse a vendere un miliardo e il governo tedesco il mezzo miliardo d'argento che gli rimane in talleri, e i banchieri di New-York ottenessero la sospensione del *blind bill* e la vendita dei *dollars of the fathers*, questi due miliardi presentati sul mercato di Londra vi provocherebbero un tal ribasso, un sì formidabile *deficit* per l'India e una così calamitosa disorganizzazione di tutto il commercio, che l'Inghilterra stessa si convertirebbe. Un tempo il monometallismo desiderava di essere applicato dappertutto; oggi ciascuno vuol serbare il sistema per sè e privarne gli altri. Invece i bimetallisti vogliono l'oro e l'argento per tutti.

Il signor *Juglar* protesta contro l'affermazione di *Cernuschi*. Se i metalli preziosi non hanno altro valore che quello che attribuisce loro la legge, perchè cercarlo o perchè sforzarsi di ristabilire il rapporto fra essi?

È inesatto dire che il rapporto fu rotto per causa di alcune disposizioni legali e che basta stabilirne delle nuove perchè l'argento riprenda il suo valore. Il deprezzamento dell'argento non è un fatto nuovo; soltanto si è accentuato da una diecina d'anni.

Nel 1831 l'oro era sparito dalla circolazione e conveniva pagare un premio per procurarselo, ed era restato il metallo deprezzato, l'argento; nel 1851 ebbe luogo un movimento in senso contrario. Ma poi l'abbondanza della produzione delle miniere d'argento nuovamente scoperte fece sparire il premio dell'argento, che avrebbe finito per scomparire senza questo fatto, parecchi anni prima che la Germania lo smonetasse, e già il deprezzamento di questo metallo per rapporto all'oro aveva ripreso il suo movimento discendente. Si fermò un momento nel 1872 pel pagamento dell'indennità di guerra, perchè la Francia cercava l'argento per fare delle rimesse alla Germania dove era ricevuto alla pari dell'oro. Terminato quel pagamento prima che la demonetizzazione fosse risolta, il ribasso ricompariva. In tutte le epoche l'oro e l'argento non hanno potuto circolare lungamente sul piede dell'eguaglianza. All'infuori della rarità e dell'abbondanza dei due metalli, i pagamenti internazionali sono la causa principale di queste oscillazioni perchè per essi si cerca sempre il metallo che ha il maggior valore e il minore volume. Non bisogna dimenticare il doppio ufficio della moneta, dentro e fuori. Dentro, qualunque sia la base della moneta, anche carta deprezzata, bisogna accettarla poichè è il mezzo legale di liberazione e di pagamento; ma fuori non è così, come ce ne avverte il corso dei cambi. E sotto la loro influenza sola che i metalli preziosi si repartono nel mondo secondo la ricchezza di ogni nazione. Questo spostamento secondo i bisogni degli affari ha luogo sotto forma di verghe e sotto forma di monete, e nello stato attuale il principale mercato è Londra, anche pel metallo che non è moneta legale e che non potrebbe farvisi monetare. E dunque come mercanzia che vi arriva dapprima, salvo più tardi a trovare uno sbocco come moneta, se è possibile. E questo sbocco che il signor *Cernuschi* vuole offrirgli col'adozione del 15/12 universale che permetterebbe di far monetare dappertutto le verghe d'argento a un corso invariabile. Per raggiungere questo scopo bisogna ammettere che i metalli preziosi non sono mercanzie, e che la legge può fissarne il valore. È un errore che ha sedotto in ogni epoca dei grandi spiriti sebbene i fatti abbiano dato loro sempre torto.

Conferenza Monetaria

Noi abbiamo tenuto i nostri lettori al corrente di quanto si è fatto dalla Conferenza monetaria internazionale. Ricordiamo che il ministro delle Finanze di Francia concludeva il suo discorso di apertura col dire che sperava che sarebbe dimostrato coi dati della teoria e con quelli della esperienza che il bimetallismo universale è il solo sistema che possa ricondurre la regolarità monetaria in tutte le parti del mondo.

Riferimmo il testo del questionario compilato dalla Commissione presieduta dal signor *Vrolik*, non che le proposte del signor *Cernuschi*. Per servire alla storia della questione riportiamo ora un brano tolto dal progetto di questionario presentato alla Commissione da *M. S. Dana Horton*, delegato degli Stati Uniti, il quale rivela le opinioni e le tendenze del governo americano. « Le leggi monetarie, creando

quasi tutto l'impiego che si fa dei metalli preziosi non ne determinano quasi interamente il valore? —

Allorchè l'oro e l'argento sono inalzati al grado di moneta sia isolatamente, sia simultaneamente, con un certo rapporto di equivalenza, il valore rispettivo o relativo di questi due metalli non è tanto allo stato di moneta che allo stato di mercanzia monetabile, la risultante dell'azione complessa delle leggi monetarie esistenti? — Il principio della libertà dei contratti o degli scambi si oppone all'impiego simultaneo (con un rapporto fisso) dell'oro e dell'argento?

.....L'accessione dell'Inghilterra ad una unione bimetallica degli Stati d'Europa cogli Stati-Uniti di America non metterebbe il saggio alla pari dei metalli nel mondo intero in stato di sostenere, senza essere alterato, ogni cangiamento di massa pel fatto di scoperte di miniere dell'uno o dell'altro metallo, tali almeno che la storia ce ne fornisce degli esempi? »

Il signor de Malarce ha indirizzato al segretario perpetuo della Società di Economia politica una lettera, in cui dà alcuni suggerimenti intorno alle questioni monetarie. Riportiamo la parte in cui essi vengono dati.

« La convenzione monetaria del 1865, che costituisce l'Unione Occidentale, ammette alla circolazione internazionale, nel territorio dell'Unione, non solamente le monete d'oro e d'argento a nove decimi di fino che hanno la potenza liberatoria illimitata, ma ancora le monete sussidiarie coniate al basso titolo di 835 millesimi, di cui si limita l'uso a 50 franchi nei pagamenti, e di cui si limita pure la fabbricazione in ogni Stato a 6 franchi per abitante.

« L'ammissione delle monete sussidiarie in una circolazione internazionale non ha grande utilità nei pagamenti commerciali, nè per i viaggiatori; e anzi essa può avere grandi inconvenienti, come accadde nel gennaio del 1870 e l'anno ultimo scorso, riguardo alle monete sussidiarie dei nostri vicini d'oltralpe. Non ho bisogno d'insistere su questi inconvenienti.

« Non sarebbe meglio, più semplice e più saggio regolare la circolazione internazionale in modo che non comprendesse che i pezzi d'oro e d'argento alla pari, al titolo di nove decimi di fino per l'Unione occidentale?

« E ciò mi conduce a ricordarvi anche un'altro suggerimento che io aveva dato nel 1870, e che voi avete accettata in un vostro discorso tenuto al Congresso internazionale del 1878, organizzato e presieduto da voi: cioè di segnare i pezzi ammessi alla circolazione internazionale di un segno che dicesse alle diverse popolazioni dell'Unione che quei pezzi hanno corso internazionale; io proponeva di conservare su uno dei lati l'effigie o l'emblema usato nel paese della fabbricazione, e di mettere sull'altro un segno preso dalla natura, quale sarebbe la figura del *Mondo*, ed intorno l'espressione del valore nelle diverse lingue dei paesi uniti: *10 francs — 10 lire — 4 florinen*... in modo che i popoli vedessero facilmente i pezzi internazionali buoni ad accettarsi, e i pezzi stranieri simili, ma che non avrebbero corso legale nell'unione. E ciò sarebbe soprattutto necessario, se, come si proponeva qualche anno fa, si cercasse di dare il carattere internazionale a uno o due pezzi solamente.

« Finalmente, la Conferenza potrebbe pure dare oc-

casiono di raccomandare alle associazioni commerciali dei diversi Stati l'uso di *Clearing-houses* senza avere bisogno di moneta metallica nè di *banco note*: ciò che ridurrebbe molto l'impiego e la necessità degli strumenti monetari e semplificherebbe le cose. »

LE INDUSTRIE E IL COMMERCIO ITALIANO nel primo bimestre 1881

Crediamo opportuno riportare alcuni brani del riassunto delle notizie, fornite dalle Camere di commercio, sull'andamento delle industrie e del commercio nel primo bimestre 1881, traendole dal bollettino in data del 28 maggio scorso.

I. — Condizioni generali

L'anno in corso sorse sotto auspici assai favorevoli per le nostre industrie e per il commercio. Assai animato, e continuato durante tutto il bimestre, fu il lavoro degli stabilimenti ed opifici industriali, spinti ad una maggiore attività dalla cresciuta ed estesa domanda delle loro produzioni, tanto per il consumo interno, come per l'esportazione. E qui è importante notare che, ad ottenere uno stato di cose così lusinghiero, contribuirono, ed in forte misura, da una parte il risveglio nell'industria serica, che rese liberi i capitali dapprima impegnati in essa; dall'altra lo stato di maggiore benessere determinato dal ribasso nei prezzi dei generi di prima necessità, già da noi rilevato nei riassunti dei bimestri precedenti, e che fu maggiormente accentuato nei due primi mesi dell'anno in corso. Riguardo al commercio, alcune relazioni affermano ch'esso non fu tanto attivo nel bimestre: però ci pare non sia a dimenticarsi che nei mesi di gennaio e febbraio si manifesta ordinariamente una diminuzione nella somma delle transazioni, per ragioni facili ad intendersi.

Com'è naturale, le condizioni soddisfacenti delle industrie e del commercio, traducendosi in una quantità maggiore di lavoro, migliorano lo stato delle classi operaie, per le quali l'invernata passò senza stenti e privazioni. Non sappiamo se nel bimestre siano avvenute variazioni nelle mercedi, giacchè nessuna Camera di commercio si è occupata di questo argomento.

II. — Industrie

Industrie tessili. — Continuò nel bimestre il miglioramento nell'industria serica, che si cominciò ad avvertire negli ultimi mesi del 1880. Gli stabilimenti di torcitura e di tessitura ebbero lavoro soddisfacente in causa della maggiore domanda, determinata dal ritorno ai tessuti di tutta o quasi tutta seta. Negli industriali quindi, potendo ora i loro prodotti esser venduti a prezzi discretamente proficui, rinacque la fiducia e la speranza che il miglioramento abbia ad essere duraturo. Le relazioni delle Camere di commercio delle provincie che più si dedicano all'industria serica, constatacono con soddisfazione siffatto risveglio, e quella di Como nota con compiacenza come da molti mesi non sia stato dichiarato alcun fallimento di esercenti l'industria medesima.

Anche gli opifici di filatura e tessitura della lana e del cotone ebbero lavoro non interrotto nel bimestre, a cagione della notevole ricerca dei relativi prodotti. In generale si può dire che queste industrie, dopo la crisi degli ultimi anni, hanno provato un confortante ed energico risveglio.

Industria casearia. — L'esportazione del formaggio di grana di qualità migliore e del gorgonzola si mantenne quasi nelle stesse proporzioni del corrispondente bimestre degli anni precedenti, mentre fuvi un aumento nella domanda delle qualità inferiori. Grande ricerca ed aumento di prezzi ebbe il burro, che si esporta salato in grandi quantità per l'America, la Turchia e le Indie. E a deplorarsi però, scrive a questo proposito la Camera di Milano, che il burro salato non sia riconosciuto all'estero come prodotto italiano, bensì sotto la falsa denominazione di *burro di Corck*.

La grande ricerca del burro indusse i produttori a sostituirvi il burro artificiale, preparato con sostanze grasse ed avanzi di altri prodotti. Esso viene consumato in grande quantità tanto da noi come all'estero e specialmente in Grecia e nelle Indie.

Industria marittima. — Le relazioni della Camera di commercio non danno alcun ragguaglio intorno ad essa. La Camera di Catania dà notizia che si sta ora studiando il progetto di costituzione di una società catanese di navigazione a vapore con un capitale di 2 milioni di lire.

Altre industrie. — Tutte le altre industrie, come si è detto di sopra, ebbero in generale lavoro animato nel bimestre, ad eccezione dell'industria del ferro, la quale sta tuttora nelle condizioni accennate nel riassunto per il 6° bimestre 1880.

La macinazione dei grani, specialmente nel Veneto e nell'Emilia, va facendo continui progressi, ed i suoi prodotti formano oggetto di esportazione all'estero.

Nuovi stabilimenti industriali sono stati impiantati nel Comune di Romano (Bergamo), in Vicenza, in Rovigo e recentemente in Reggio Calabria.

III. — Commercio

Granaglie. — Continuò la calma nel mercato dei cereali, perchè mancò affatto la speculazione. Po-chissime sono state le transazioni concluse all'in-fuori dei bisogni del consumo, ed i prezzi ribassarono di 2 a 3 lire in confronto a quelli del bimestre precedente. Questo fatto deve attribuirsi tanto alla grande quantità ancora rimanente del raccolto dell'anno scorso, quanto al promettente aspetto delle campagne. Il riso poi continuò ad esser poco ricercato, oltrechè per la causa accennata, per la concorrenza che vien fatta ad esso dal prodotto indiano.

Bestiame. — Anche in questo bimestre si ebbe poca richiesta d'esportazione del bestiame, perchè i compratori esteri, che venivano in Italia per l'acquisto, non possono più come per lo innanzi lucrare sulla differenza dei cambi, a cagione della quasi scomparsa dell'aggio sull'oro. Attivissimo si fu per lo contrario il commercio di questo prodotto all'interno, e le numerose fiere e mercati tenutisi nel bimestre riescirono oltremodo animati. I prezzi furono alquanto in ribasso per gli animali grossi da macello, ad eccezione dei maiali, dei quali si fece anche considerevole esportazione per l'estero, in causa principalmente della diminuita importazione in Europa di carni suine dall'America.

Agrumi ed ortaggi. — Scarso fu il commercio col'estero degli agrumi ed a prezzi molto bassi. Il traffico degli ortaggi va sempre più estendendosi. Recentemente la ditta Oggioni e C. di Milano, ha contrattato con un imprenditore di Messina per il regolare e quotidiano invio sul continente di tali prodotti.

Olii. — Continuò il ristagno nel commercio degli olii: soltanto ebbesi qualche maggiore richiesta nelle qualità finissime. I prezzi ribassarono e l'esportazione per l'estero diminuì sensibilmente.

Sete. — Il risveglio manifestatosi con qualche incertezza negli ultimi mesi del 1880 nel commercio dei prodotti serici, si fece più accentuato nel primo bimestre del corrente anno. Molte vendite sono state fatte ed a prezzi che, seppure inferiori alla media di quelli dell'ultimo decennio, permisero non pertanto discreti guadagni ai produttori. Com'è naturale, il rialzo dei prezzi fece aumentare le pretese dei venditori, per cui si ebbe alla fine di gennaio una certa sosta al miglioramento accennato. Però in febbraio le domande si ravvivarono ed i prezzi risalirono massime per le greggie. In una parola la situazione attuale è tale da far ritenere che il miglioramento abbia da continuare.

IV. — Credito

Il nuovo anno si presentò in condizioni favorevoli, e, cessato il panico degli ultimi mesi del 1880, gli affari di credito e di borsa precedettero tranquilli e con sensibili miglioramenti. La rendita 5 per cento fu contrattata nel bimestre al prezzo medio di L. 90.50 circa, ed il pubblico, oramai rassicurato sulle condizioni economiche del paese, accorse agli impieghi in valori.

Gli istituti di credito procedettero nel regolare andamento. La società anonima *Banca Svizzera Italiana*, costituitasi nei primi mesi del 1880 con un capitale di 2 milioni di lire, ha ora assunta la denominazione di *Banca di Milano*, e sta attualmente facendo le pratiche per aumentare il capitale sociale fino ai 15 milioni.

In Bassano è stata in gennaio aperta al pubblico un'agenzia della Banca Popolare di Vicenza.

Nella città e provincia di Aquila si sono costituite parecchie società operaie di mutuo soccorso.

L'*Impresa Italiana di costruzioni metalliche* residente in Napoli, ha deciso di aumentare il capitale sociale mediante l'emissione di 1000 obbligazioni da lire 250 ciascuna, ammortizzabili alla pari entro 13 anni.

I fallimenti dichiarati nel bimestre furono tutti di poca importanza.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Parma. — Nella seduta del 12 aprile 1881 la Camera delibera di appoggiare un ricorso presentato al Governo dalla Camera di commercio di Milano per ottenere che sia modificato l'articolo 124 del Regolamento-Tariffa delle Ferrovie dell'Alta Italia, in modo ne sia tolta quella parte colla quale è disposto, che l'Amministrazione ferroviaria possa liquidare l'indennità a pagarsi, in caso di smarrimento di merci secondo,

la misura invariabile nell' articolo stesso stabilita, o secondo il prezzo delle merci stesse indicato nelle fatture di vendita; e così venga a cessare ogni differenza di trattamento fra l' Amministrazione ed il proprietario delle merci smarrite, sottoponendo, sì l' una, che l' altro, alle norme del diritto comune per la liquidazione dei danni.

Camera di Commercio di Bologna. — Nella seduta del 19 aprile il Relatore della Commissione Economico-industriale dopo avere riferito alcuni studi sulla legge 21 luglio 1869 regolatrice degli Istituti del credito agrario, dice essere stata invitata la Camera dal Ministro a dire quali modificazioni vi possono essere portate, all' inchè essi corrispondano allo scopo loro e a beneficio dell' agricoltura. Dopo varie notevoli considerazioni osserva che la Commissione non ha dissentito che alla Camera siano portate alcune proposte le quali furono fatte a lei, quando si unì per compiere lo studio dell' argomento. E le proposte sono le seguenti:

a) Si riformi l' art. 4° parte 1ª della legge col dare facoltà agl' Istituti di creare i biglietti all' ordine per tutto quel tempo che meglio risponda all' interesse dell' agricoltura ne' singoli casi occorrenti e rinnovarli anche per più anni; lasciandone il giudizio alle amministrazioni;

b) Si riformi altresì esso art. 1° parte 2ª, consentendo che ogni cosa mobile, e i semoventi e qualsiasi maniera di credito possa essere accettato in pegno anche pei conti correnti. E pare di grande importanza agevolare essi conti correnti onde gli agricoltori provvedano a momentanei bisogni.

c) Si faccia studio di modificare la legge, o per meglio dire se ne faccia una speciale, per la quale sia concesso di dare in guarentigia anche i frutti pendenti ed anche i futuri per un dato corso di anni e sino all' effettivo pagamento delle somme somministrate. — E per cagion d' esempio si accennò ad una specie di anticresi, senza togliere all' agricoltore l' amministrazione; e tale contratto permesso non pure coi proprietari, ma altresì cogli affittuarii. Si accennò anche ad un privilegio sulle rendite stesse e per più anni, esercibile dopo quelli designati dal Codice Civile nell' art. 1958 sino al § 5; e con diritto di surrogazione a favore dell' Istituto, estendendo al caso l' applicazione dell' art. 1253. Il quale pegno e la quale guarentigia e i privilegi potrebbero rendersi pubblici a mezzo di trascrizione, a similitudine di quella che si fa per l' usufruttuario giusta l' art. 1952. La quale trascrizione conserverebbe il pegno e il privilegio verso i terzi anche nell' evenienza di vendita de' fondi. E non dovrebbe poi tornare di molta spesa, vuoi che la tassa si determini fissa, vuoi che sia proporzionale. E per recare ad atto la proposta, l' agricoltore sovvenuto dovrebbe nel recapito che accetta determinare il fondo o fondi, per la coltura de' quali vuol essere sovvenuto, e su cui cadrebbe il pegno o privilegio proposto; lasciando alla legge il dichiarare le norme e discipline necessarie alla più semplice esecuzione;

d) Sia applicato sempre l' art. 8 della legge; e l' art. 13 renda più chiara l' idea dell' esclusiva competenza de' Tribunali commerciali, e in tutti i casi si osservi ineccezionabilmente la procedura sommaria;

Tutte le quali proposte mirano allo scopo di accrescere sicurtà nell' Istituto; all' inchè si renda più benevole alle dimande degli agricoltori;

e) E perchè accadendo uno di quei fatti deplorevoli che mettono in isgomento i possessori dei biglietti, abbia l' Istituto fondata lusinga di provvedere al baratto, sembra giovevole

1° consentire la facoltà di ricevere depositi a tempo determinato e ad interesse: chè il procurar loro tale maniera d' incassare delle somme, li farà più pronti al soccorso degli agricoltori e più provveduti al cambio;

2° disporre che le Casse del Governo possano ricevere in pagamento i biglietti degli Istituti, come per i biglietti delle Banche di emissione;

3° curare ch' essi Istituti si colleghino ad altri più facoltosi, come fra noi la Cassa di Risparmio, onde al bisogno gli uni possano scontare agli altri i recapiti a lunga scadenza;

f) Da ultimo sia fatto obbligo a loro di tenere minimo il saggio degl' interessi, sicchè non avanzino mai quel minore che corre nella piazza ove esercita l' Istituto di credito agrario. Nè pare che sia troppo pretendere: chè se altri nella piazza loro, benchè non privilegiato, può operare a tenue saggio, il dimandarne un maggiore da loro è in opposto alla legge che coll' istituzione volle proteggere gli agricoltori, e gl' Istituti si danno ad operazioni non proprie, ovvero tengono giacenti dei capitali che potrebbero essere impiegati nel bene della coltura.

g) Quando poi, per temperamenti opportuni agevolato il credito colle maggiori guarentigie e agli Istituti, questi ampiamente operassero, allora non avrà da trascurare che aprano delle succursali in altri paesi della loro provincia onde si compia il desiderio degli agricoltori.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 4 giugno.

Nella prima metà della settimana che termina oggi, la liquidazione della fine di maggio fu l' unica preoccupazione dei mercati, e per quanto la situazione politica in generale fosse da vari giorni notevolmente migliorata tuttavia se si riflette alle varie alternative di rialzi e di ribassi che si verificarono nel mese scorso, non poteva a meno di attrarre la attenzione dei banchieri, dei speculatori e dei capitalisti sul come si sarebbero liquidati e a qual prezzo prorogati gl' impegni a termine. La prospettiva non era molto lusinghiera, ma a dire il vero, gli sforzi per impedire che la risposta dei premi si facesse a prezzi in ribasso essendo in parte riuscita a motivo di importanti realizzazioni specialmente sui valori ferroviari e industriali, ne derivò che il tasso dei riporti fu meno elevato di quello che si temeva, e così si potè evitare che la liquidazione avesse conseguenze disastrose. A facilitare questo compito contribuì anche la notevole abbondanza di denaro disponibile che si riscontra sulle piazze inglesi e del Belgio, nonchè il miglioramento della situazione della Banca di Francia, i cui progressivi aumenti nel numerario lasciano sperare una non lontana riduzione nel prezzo dello sconto.

A Parigi i riporti furono di 55 a 60 centesimi per il 50j0; di 35 a 40 per il 30j0 e per gli altri valori in proporzione. Terminata la liquidazione

i prezzi indebolirono e molti valori perdettero terreno. Fra i pochi che si sostennero figura in prima linea la rendita italiana, la quale, malgrado le incertezze tanto interne che internazionali del nostro paese, fece in questi ultimi giorni dei notevoli progressi. Il 5 0/0 francese a motivo delle insistenti voci di riduzione fu il valore più malmenato. Da 119.90 ultimo prezzo dell'ottava scorsa cadeva a 119 per riprendere in seguito fino a 119.92, oggi resta a 114.42. Il 3 0/0 da 86.20 saliva a 87.10; il 3 0/0 ammortizzabile da 87.45 a 88.40 e la rendita da 92.55 a 93.90.

A Londra durante la liquidazione il denaro ebbe domanda piuttosto attiva, ragione per cui le firme a brevissima scadenza si scontarono dal 2 al 2 1/2 per cento mentre, mentre quelle a tre mesi non oltrepassarono il 2. Sul mercato dei valori pubblici la situazione si mantenne buona per tutta la settimana tanto per i consolidati che per gli altri valori. I consolidati inglesi oscillarono da 102 11/16 a 102 13/16; la rendita italiana da 91 5/8 saliva a 92 5/8; la turca invariata a 17 1/4 e l'argento fu contrattato da 51 5/8 a 51 3/4.

A Berlino la rendita da 91,40 saliva a 93,20.

Le Borse italiane eccitate dal favore ottenuto all'estero dalla nostra rendita, malgrado una liquidazione piuttosto difficile segnavano rialzo per la maggior parte dei valori.

La rendita 5 0/0 da 93,45 in contanti andava a 94,10 e da 93,65 per fine mese a 94,65.

Il 3 0/0 da 55,40 saliva a 56,10.

La rendita turca fu trattata a Napoli fino a 17,25.

I prestiti cattolici ebbero anch'essi un maggior numero di affari e prezzi più sostenuti. Il Blount da 92,50 andava a 92,95; il cattolico 1860-64 da 93,65 a 94,10 e il Rothschild resta a 94,60 ex coupon.

Nei valori bancari movimento abbastanza attivo, e rialzo per molti di essi. La Banca Nazionale da 2300 andava a 2310; la Banca Toscana da 825 a 833; il Credito Mobiliare da 940 intorno a 950; la Banca Generale da 674 a 683; il banco di Roma invariato a 635, e la Banca Romana nominale a 1140.

Le azioni della Regia Tabacchi salivano da 914 a 922 e le obbligazioni in oro invariate a 522.

Anche i valori ferroviari ebbero diverse operazioni e prezzi in aumento. Le azioni meridionali furono trattate fino a 486.50; le azioni livornesi fino a 423; le romane a 144; le obbligazioni livornesi E D fra 290 e 290.50; le meridionali da 279 a 280, le nuove sarde da 278 a 278.50; le maremmane da 474 a 476 e le centrali toscane da 467 a 468.

Nei prestiti municipali ebbero operazioni Firenze 5 0/0 da 57.75 a 57.90; Napoli 1863 da 135.25 a 125.75 e Napoli 1870 da 200.50 a 201.

L'oro e i cambi in ribasso.

I napoleoni restano a 20.23; il Francia a vista 100; e il Londra a 3 mesi a 25.30.

Terminiamo con la consueta rassegna del movimento bancario.

La Banca d'Inghilterra alla fine della settimana scorsa in confronto della precedente segnava queste variazioni: in aumento il numerario di sterl. 111,244; la riserva di 481,025; e il conto del tesoro di 118,118; e in diminuzione il portafoglio di ster-

line 473,630; è conti correnti di 70,450 e la circolazione di 364,040.

La Banca di Francia alla stessa data segnava in aumento il numerario di fr. 8,657,000; le anticipazioni di 1,544,000; e i conti correnti di 3,415,000; e in diminuzione la circolazione di fr. 8,576,000; il portafoglio di 16,595,000, e il conto del tesoro di 2,980,000.

In Italia al 1° aprile 1881 la circolazione dei biglietti ammontava alla complessiva somma di lire 1,640,845,925 50 e si ripartiva per L. 940,000 in biglietti del Consorzio e per L. 700,845,925 50 in biglietti degli Istituti d'emissione. La circolazione dei biglietti di detti Istituti ascendeva al 1° marzo a L. 704,969,687. Perciò nel mese di marzo scorso si riscontra una diminuzione di oltre 4 milioni nella circolazione dei biglietti degli Istituti di emissione.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — La situazione del commercio dei grani si mantiene generalmente invariata, e quantunque sia ormai indubitato che il prossimo raccolto darà risultati alquanto inferiori a quelli dell'anno scorso, i prezzi trovano tuttavia una forte resistenza a progredire. Ciò deriva in gran parte dalle forti rimanenze di grani vecchi, che trovansi tuttora nelle mani dei grossi possessori, e dei negozianti; dalle cessate esportazioni, non che dalle notizie abbastanza favorevoli sull'andamento dei raccolti all'estero. Il movimento della settimana è stato il seguente: A Livorno i grani gentili bianchi si venderono da L. 26,50 a 27,75 al quint.; i gentili rossi da L. 26 a 27,50, e i granturchi da L. 18,50 a 19. — A Firenze i grani gentili bianchi fecero da L. 16,50 a 17,75 al sacco di tre staia, i gentili rossi da L. 16 a 17, e il granturco da L. 10 a 10,25. — A Bologna i grani ottimi ebbero L. 27 al quint.; con tendenza a migliorare; e i granturchi da L. 17 a 17,25. — A Ferrara mercato attivo al prezzo di L. 26,25 a 27 al quint. per i grani ferraresi pronti; e di L. 17 a 18,25 per i granturchi. — A Modena i grani fecero da L. 27,25 a 28,25 al quint. i risi da L. 18,50 a 19,50, e i granturchi da L. 16,75 a 17,25. — A Verona mercato sostenuto e attivo per i grani, e invariato per gli altri articoli. — A Milano il listino segna da L. 26 a 27,50 al quint. per i grani; da L. 16,50 a 19 per i granturchi; e da L. 28 a 38 per il riso fuori dazio. — A Pavia il riso fu contrattato da L. 29 a 34 al quintale. — A Novara i risi nostrani ebbero da L. 21,95 a 24,90 all'ettol.; e i risi da L. 17 a 18,50 al quint. — A Torino si praticò da L. 27 a 30,25 al quint. per i grani; da L. 21,50 a 22,50 per le segale; da L. 18 a 20,50 per il granturco e da L. 27 a 38 per il riso bianco fuori dazio. — A Genova mercato calmo. I grani nostrali si contrattarono da L. 27 a 29,50 al quintale; e i grani provenienti dal Mar Nero, dal Danubio, e dalla Polonia da L. 22 a 24 all'ettolitro. In Ancona vennero praticati i medesimi prezzi dell'ottava scorsa. — A Napoli in borsa i grani per settembre si quotarono a D. 2,70 al tomolo. — A Bari sostegno in seguito a varie domande dall'estero, e all'incertezza sul risultato del futuro raccolto, a motivo della cattivissima stagione che ha dominato in questi ultimi giorni. I grani bianchi li contrattarono da L. 26 a 26,50 al quint.; e i rossi da L. 25 a 25,50. — A Cagliari i prezzi dei grani furono di L. 16,80 a 18,20 all'ettolitro.

Sete. — Continuò in settimana a regnare la calma e la debolezza si fece generale accentuandosi su certe

qualità di sete; la domanda si è pure accentuata, ma, in seguito alle buone notizie sull'andamento generale degli allevamenti, le offerte a prezzi bassi generalmente respinte, impedirono la conclusione di molti affari, i quali per conseguenza si tennero piuttosto limitati e non si combinarono che quelli in cui venivano accettate le offerte per urgenti bisogni. — A *Lione* i prezzi declinarono di fr. 1 a 2 su quelli della settimana scorsa. Fra gli acquisti fatti abbiamo notato organzini italiani 18|20 di 1° ord. venduti a fr. 70; trame 21|22 di 2° ord. a fr. 67, e greggie 9|4 extra a fr. 65. — A *Marsiglia* nei bozzoli turchi si praticò da fr. 13 25 a 13 75 per i gialli di Francia da fr. 12 a 13 per i giapponesi verdi, e da 7 50 a 8 50 per i Nutra verdi. — A *Milano* i prezzi praticati furono di lire 61 a 62 per le greggie classiche 9|10, di lire 59 a 56, per dette 10|11 di 1° e 2° ord.; di lire 70 a 71 per organzini 18|20 classici; di 69 a 65 per detti di 1° e 2° ord. e di lire 66 a 67 per trame a 2 capi 24|26 di 1° ord.

Lane. — Giungono continuamente buone notizie sull'ultima tosa, e si prevedono appunto per questo dei nuovi ribassi. — A *Livorno* sono già arrivate alcune partitelle di lana nuova dalla Sardegna, le quali hanno trovato subito compratori pel consumo locale, a L. 129 i 100 chilogrammi. I prezzi per le altre qualità furono: Sicilia e Catania sudice da L. 135 a 140; idem lavate da L. 270 a 280; Grecia e Misolungi sudice da L. 125 a 130; dette lavate da L. 290 a 300; le Cipro sudice da L. 115 a 125 e dette lavate da L. 265 a 275. — A *Trieste* le Grecia sudice si venderono da flor. 52 a 56 i 100 chilogrammi; e le Durazzo e Scutari di agnello da fiorini in oro 225 a 235.

Canape. — La situazione della canape è invariata: qualche vendita ne avvenne anche nell'ottava per ricerche delle filande nazionali, e ai prezzi soliti, con leggiera condiscendenza per parte dei detentori, che non veggono probabile per l'articolo in rimanenza più brillante avvenire. Le campagne procedono di bene in meglio pel nuovo tessile e fin qui la stagione fu più che mai propizia per le tenerelle piante; e ne avremo qualità fine, e proprio di quelle gentilezze che oggi l'industria predilige. — A *Bologna* da L. 78 a 108 al quintale per le canape greggie; da L. 120 a 175 per le lavorate e da L. 55 a 62 per le stoppe canepazzi. — A *Ferrara* le greggie mediocri realizzarono da L. 70 a 78 i 100 chilogrammi.

Olj d'oliva. — Sempre in calma e con prezzi favorevoli ai compratori. A *Diano Marina* si praticò da L. 160 a 165 al quint. per i sopraffini biancardi, da L. 150 a 155 per i fini pagliati, da L. 134 a 138 per i mezzofini e da L. 105 a 120 per i mangiabili. — A *Genova* i Romagna si venderono da L. 108 al quint., i Toscana a L. 122 e i Bavi da L. 115 a 132. — A *Livorno* i prezzi praticati furono di L. 105 a 106 al quint. per i Romagna, da L. 100 a 105 per i Maremma e da L. 130 a 135 per i Lucca. — A *Lucca* mercato abbastanza fermo malgrado i forti depositi perchè l'apparenza del futuro raccolto è poco lusinghiera. I sopraffini bianchi si venderono da L. 180 a 185 al quint., i sopraffini pagliati da L. 155 a 160 e le altre qualità da L. 105 a 140. — A *Siena* si fece da L. 118 a 132 al quint. — A *Gioja Tauro* i prezzi correnti per i mosti sono da L. 74 a 77 al quint. e per i lavati L. 68. — A *Bari* con leggiero rialzo i sopraffini si contrattarono da L. 130 a 134 al quint. i fini da L. 114 a 128 e i mangiabili da L. 102 a 105.

Petrolio. — Essendo entrati nella stagione del minor consumo, il deprezzamento dell'articolo tende a farsi più sensibile. — A *Genova* i barili pronti si contrattarono da L. 68 a 68,50 al quint. sdaziato e le casse da L. 63 a 63,50; e fuori dazio i prezzi furono di L. 25 a 25,25 tanto per le casse che per i barili. — A *Trieste* si praticò intorno a fiorini 12 al

quint. per i barili. — In *Anversa* gli ultimi corsi praticati furono di fr. 19 ogni 100 chil. al deposito e a Nuova York e a Filadelfia da cents 7 3/4 a 8 per gallone.

Spiriti. — Proseguono sostenuti nella maggior parte dei mercati. A *Milano* i tripli di gr. 94|95 si contrattarono da L. 151 a 152, gli americani di gr. 92|93 da L. 152 a 153, i germanici di gr. 94|95 da L. 158 a 160 e l'acquavite di grappa da L. 74 a 77. — A *Genova* i prezzi praticati furono di L. 145 per li spiriti di Napoli di gr. 90 e di L. 150 a 151 per gli americani di gr. 93|94 il tutto al quint. e a *Parigi* le ultime quotazioni per le prime qualità di 90 gr. pronte furono di fr. 63 ogni 100 chilogr.

NUOVE PUBBLICAZIONI (1)

Annali dell'Industria e del Commercio 1881. — N. 35 — Dell'arte ceramica in Roma. Discorso del professore *F. Bernabei*. — N. 36 — Relazione sulle stanze di liquidazione di Livorno del Commissario centrale per la sorveglianza delle Banche di emissione, *Comm. Giovanni Mirone* a S. E. il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio. — Direzione dell'Industria e del Commercio. Roma Tipografia Eredi Botta, 1881.

Banca Napoletana. — Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1880. Napoli, Tipografia A. Trani, 1881.

Credito Fondiario della Cassa Centrale di Risparmio di Milano. — Bilancio consuntivo dell'anno 1880. (Anno 13° d'esercizio). Milano, Tipografia Bernardoni di C. Rebeschini e C. 1881.

Annali di Statistica. Serie 2ª, vol. 20 e 23. 1881. — Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio. — Direzione di Statistica. Roma, Tipografia Eredi Botta, 1881.

Il Senato nel Governo Costituzionale. — Ragioni di sua esistenza. — Sue varie specie. — Sue attribuzioni (politiche e giuridiche). Studio dell'avv. *G. B. Ugo*. Torino, Ermanno Loescher, 1881.

La nostra Marina mercantile. *G. B. Beccari*. Montevarchi, Tipografia Galassi, 1881.

The Elements of Economics by *Henry Duming Macleod*, M. A. In two volumes, vol. 1. London, Longmans, Green, and C., 1881.

Movimento della navigazione nei Porti del Regno. Parte seconda. — Movimento della navigazione in tutti i Porti del Regno. — Movimento dei battelli per la grande pesca. Anno XIX, 1879. — Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio. — Direzione di Statistica. Roma, Tipografia Elzeviriana, 1880.

Über kontinuierliche Eisenbahn Bremsen von *Y. G. Hardy*. — Wien, 1881. Im selbstverlage von *Y. G. Hardy*.

Bollettino del Consorzio agrario provinciale di Venezia. Anno I, N. 1 e 2, marzo ed aprile, 1881. Venezia, 1881.

Résumé de l'Économie Sociale d'après les idées de Co-lins par *Agathon De Patter*. Paris, Delaporte Jules, 1881.

(1) L'*Economista* rende conto con bibliografie, o per lo meno annuncia sotto questa rubrica, ogni pubblicazione di cui gli venga inviato un esemplare dai signori editori.

ESTRAZIONI

Prestito 4 p. c. città di Napoli 1871 (obbligazioni da L. 250 oro). — 39ª estrazione trimestrale, 14 Maggio 1881.

Franchi	20000	N.	11577.
»	1000	»	4 5306 47381.
»	500	»	1519 1683 16143 16846 19431 86591.
»	400	»	6670 31525 31859 33325 51536 54378 64077 66725 70532 86101.
»	300	»	4057 8027 10127 20897 21642 24930 36838 43629 46270 46738 59338 63846 65626 66760
13173	17271		
33827	36838		
58024	59338		
75801	84453.		

Franchi	250	N.	25	442	588
648	1255		1851	1880	2885
3244	3252		3265	3952	4765
7384	8701		8816	10292	10380
10679	11543		11591	11711	11768
12552	12953		12996	13163	13180
14139	14295		14370	14568	14664
15638	15862		16073	16337	16467
16514	17485		17591	17902	18774
19006	19097		19920	21598	21695
21772	21797		23206	23752	24200
21614	26346		26717	27812	27871
28031	28757		28789	28995	29628
29807	30238		30323	31592	31679
31916	32192		32842	32939	33069
33591	34112		34692	35694	36252
36408	37039		39038	39126	39243
40213	41432		41490	41493	41703
42086	42395		42541	43350	44060
44292	44932		45028	45067	45171
46199	46506		46558	48632	49054
49500	50461		51001	51782	52026
52091	52403		52631	52755	53723
53756	54146		54298	54444	55808
56191	56197		56496	56656	56975
57568	58354		58397	58492	58593
58640	59167		59958	60168	60235
60584	61093		61180	61661	61862
62055	62343		63610	64282	64389
64451	65254		65261	65437	66301
67797	67929		68142	68548	69445
69469	69955		70829	70989	71122
71490	71958		72676	72704	74988
75*36	75867		76182	76196	76382
76763	77017		77041	77929	78192
80569	81201		81616	82421	83529
83570	84036		84319	84554	81613
85037	85613		86072	86242	87667

Pagamenti dal 1º agosto 1881, a Milano, Banca Lombarda; Napoli, Cassa municipale; Roma, Banca Generale; Firenze, Dufresne fratelli; Torino, Banca di Torino; Venezia, Jacob Levi e figli; Livorno, Felice di G. N. Modena, e C.; Parigi, Emile Erlanger e C.; Ginevra ed Amsterdam, Banca di Parigi e dei Paesi Bassi; Anversa, Banca d'Anversa; Bruxelles, Società Generale per favorire l'Industria Nazionale.

Prestito 1870 città e province di Reggio Calabria (obbligazioni di L. 120 oro). — 30ª estrazione 1º maggio 1881.

Franchi	25000	N.	84361.
»	500	»	96562.
»	400	»	33387 58911.
»	250	»	11297 12098 54092.
»	200	»	25323 29173 32166 36734
37103	42334	45854	47050 54356 56077 62934
93144	100478.		

Franchi 120 N. 431 994 — 1062 428 805 — 2096 200 448 508 580 706 — 3191 243 472 715 752 — 4159 218 364 396 471 713 950 — 5036 500 606 685 763 — 6022 75 132 490 511 529 797 933 — 7380 577 811 893 — 9069 152 449 675 895 970 — 10110 207 692 827 — 11231 516 600 833 849 — 12178 470 682 835 — 13422 499 714 — 14116 856 926 — 15798 — 16176 378 618 — 17232 264 882 949 — 18175 303 585 — 19112 182 276 478 847 — 20243 663 761 819 830 840 940 — 21135 499 535 820 — 22010 47 216 894 942 975 — 23464 872 999 — 24460 540 587 788 834 — 25563 834 859 — 26266 2-8 376 802 — 27061 177 226 228 499 596 942 953 — 28105 226 644 787 813 952 958 — 29039 340 767 — 30043 70 175 526 582 634 — 31084 101 146 356 563 684 — 32172 188 282 292 295 426 671 787 909 982 — 33001 651 882 — 34045 246 401 505 562 592 718 744 — 35036 84 227 390 516 721 813 910 — 36199 339 415 774 — 37767 810 — 38210 323 354 521 568 853 903 982 — 39165 453 485 491 694 793 — 40068 308 352 586 811 886 — 41164 646 — 42881 963 988 — 43024 114 167 365 424 555 656 721 829 — 44228 440 457 — 45202 307 881 46334 — 47159 263 283 457 580 835 995 — 49118 316 321 501 506 669 804 958 964 — 50054 84 118 611 834 — 51295 652 828 — 52255 313 338 689 812 897 — 53148 440 457 955 — 54749 822 921 — 55002 132 150 677 709 712 713 899 — 56326 669 — 57247 333 960 — 58232 473 495 — 59274 675 888 — 60481 512 643 795 985 — 61579 662 938 — 63087 988 — 64385 626 899 — 65007 445 505 681 692 66283 886 992 — 67095 229 301 302 658 664 986 — 68028 146 312 315 907 964 970 — 69140 363 500 548 — 70306 503 628 779 — 71017 417 439 753 781 848 964 — 72097 172 174 265 478 582 746 827 895 964 993 — 73410 468 521 682 683 — 74179 283 303 364 420 530 582 824 838 — 75208 245 417 43 5035 612 — 76241 360 573 576 598 847 868 — 77044 528 776 — 78200 211 — 79274 487 626 967 984 — 80462 581 691 877 — 81091 230 — 82194 256 536 — 83046 257 958 — 84044 306 513 828 861 935 — 85288 — 86267 429 472 559 776 836 — 87021 85 215 398 684 722 814 907 958 960 — 88033 761 815 936 — 89118 502 812 90345 729 — 91065 265 405 481 942 — 92155 425 524 855 93046 117 128 386 — 94407 503 798 865 — 95067 280 296 791966 — 96192 224 453 686 797 829 975 — 97030 347 804 864 — 98386 409 718 — 99003 56 323 431 583 664 725 — 100020 295 470 834 891 — 101015 31 — 102018 272 574 — 103343 394 588 713 979 — 104403 450 688 — 105241 316 365 428 943 982 — 106035 244 266 284 107236 648 756 871 917 — 108012 143 690 798 850 891 995.

Pagamenti dal 1º settembre 1881, a Reggio Calabria, cassa provinciale e comunale; Milano, Cassa Monte di Pietà; Napoli, Emilio Weiss; Firenze, F. Wagniere e C.; Parigi, E Erlanger e C.; Ginevra, H. Maunoir e C.; Francoforte s.m., A. Reinach, in ragione di fiorini 140 per ogni 300 fr.; Berlino, Deutsche Bank in ragione di 80 talleri per ogni 300 franchi

Strade Ferrate da Torino a Pinerolo (azioni 5 p. c. da L. 250). — Nell'adunanza del 3 maggio 1881 vennero estratte le seguenti 46 azioni.

N. 165 707 735 764 779 1141 1146 1257 1309 1399 2190 2439 2572 2624 2697 2759 2993 3089 3215 3460 3714 3728 4106 4110 4112 4389 4494 5118 5300 5510 7150 7164 7287 7643 7870 8821 9643 9710 9748 10099 11214 11300 11353 11687 11781 11955.

Rimborso in L. 250 dal 1º luglio 1881 in Torino, Giuseppe Malan e C.

Alle azioni estratte saranno sostituiti altri titoli di godimento.

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

11^a Settimana dell' Anno 1881 — Dal dì 12 al dì 18 Marzo 1881.
(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 1941)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del Prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotti della settimana	338,740.58	18,053.98	57,461.88	264,083.47	7,060.89	343.01	3,173.16	688,916.97	1,681	21,369.55
Settimana cor. 1880.	267,462.68	17,324.63	60,655.80	210,650.48	7,020.65	280.40	2,379.21	563,773.90	1,681	17,549.71
Differenza { in più in meno	71,277.90	729.30	• •	53,432.99	40.24	62.61	793.95	123,143.07	>	3,819.84
	• •	• •	3,193.92	• •	• •	• •	• •	• •	• •	• •
Ammontare dell'Esercizio dal 1 ^o gen. all'18 marzo 1881.	2,959,719.09	152,918.80	571,313.85	2,548,478.72	130,462.62	25,601.51	26,016.49	6,414,211.08	1,681	18,094.46
Periodo cor. 1880.	2,646,419.22	146,941.66	580,614.63	2,081,659.51	91,375.07	18,820.57	27,233.91	5,593,064.57	1,681	15,771.90
Aumento	313,299.87	5,977.14	• •	466,819.21	38,787.55	6,780.94	• •	821,146.51	•	2,322.56
Diminuzione	• •	• •	9,300.78	• •	• •	• •	1,217.42	• •	• •	• •

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

12^a Settimana dell' Anno 1881 — Dal dì 19 al dì 25 Marzo 1881.
(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 1941)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	320,956.92	17,899.26	57,680.93	259,753.73	7,744.4	290.26	4,465.35	668,784.49	1,681	20,741.98
Settimana cor. 1880	296,458.96	18,739.56	64,532.04	211,201.93	7,839.11	571.06	2,776.02	602,418.68	1,681	18,677.08
Differenza { in più in meno	24,491.96	• •	• •	48,551.80	• •	• •	1,689.33	66,655.81	•	2,067.90
	• •	840.30	6,851.11	• •	95.07	280.80	• •	• •	• •	• •
Ammontare dell'Esercizio dal 1 ^o gen. al 25 marzo 1881.	3,280,670.01	170,818.06	628,994.78	2,808,932.45	137,906.66	25,891.77	30,481.84	7,082,995.57	1,681	18,308.92
Periodo cor. 1880	2,942,873.18	165,631.22	645,146.67	2,292,861.44	99,214.18	19,391.63	30,009.93	6,195,183.25	1,681	16,014.00
Aumento	337,791.83	5,186.84	• •	515,371.01	38,692.48	6,500.14	471.91	887,812.32	•	2,294.92
Diminuzione	• •	• •	16,151.89	• •	• •	• •	• •	• •	• •	• •