

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno IX — Vol. XIV

Domenica 15 Ottobre 1882

N. 441

L'ABOLIZIONE DEL CORSO FORZOSO

Sebbene nessun fatto di qualche importanza o veramente straordinario sia accaduto il quale modifichi in modo notevole le condizioni economiche dell'Europa, tuttavia in questi giorni abbiamo letti articoli di giornali politici i quali si occupano della abolizione del corso forzoso. E gli uni prendendo argomento dal fatto che le operazioni del prestito sono quasi completamente condotte a termine, confondono questa operazione finanziaria con l'altra economica della abolizione del corso forzato; e credendo che basti avere le specie metalliche in una certa misura per aprire lo sportello e mettere in circolazione la moneta gialla e bianca, cantano il gloria e tengono come adempiuta la legge del 1881. Gli altri perchè la Banca d'Inghilterra ha rialzato lo sconto e perchè le riviste inglesi parlano delle difficoltà che in questo momento avverte il mercato monetario, si mostrano allarmati e vedono ancora una volta l'orizzonte nero di grosse nubi come l'avevano veduto nell'inverno decorso.

A nostro credere, come sono esagerate le espressioni di fiducia degli uni, sono anche esagerati i lugubri timori degli altri.

La operazione economica della abolizione del corso forzoso è, nelle condizioni nelle quali l'Italia la intraprende, di natura tale da poter essere compiuta qualunque abbiano ad essere gli avvenimenti? Perchè ciò fosse, (e crediamo che sia anzi impossibile immaginare una simile situazione per nessuna nazione) perchè ciò fosse converrebbe ad uno Stato una tale potenza economica da renderlo quale arbitro assoluto del mercato economico europeo e della politica europea. Noi, lo si comprende, siamo ben lungi da ciò. Un ministro ardito assai, si è avventurato con un naviglio fragile in mezzo ad un mare irto di scogli; la sua dottrina incontestabile, la sua abilità da tutti ammessa può esser garanzia al paese che egli saprà giungere in porto felicemente. Ma il volergli prescrivere la rotta e l'istante dell'arrivo è impresa per lo meno folle; egli stesso non può che sperare, ma deve dichiarare di non avere preventivamente fissato nè il modo nè il tempo se non daté certe condizioni, le quali possono variare indipendentemente dal suo volere. Certo che se durante il viaggio scoppierà una grande burrasca, e, ad esempio, per uscir di similitudine, fosse imminente o prossima la probabilità di una guerra europea, se le inondazioni che devastarono e devastano il Veneto diventassero — il cielo nol permetta — generali, se una grande

crisi annonaria, o monetaria, od industriale commovesse gran parte del mercato economico, allora il ministro, il quale appunto ha voluto, come era suo dovere, essere arbitro della scelta del momento, dovrà avere il coraggio di dire al paese: il tempo ci è contrario, raccogliamoci in un vicino porto a mezza strada ed aspettiamo che passi l'uragano. L'espone solamente il dubbio che l'on. Magliani *quand même* ad un momento dato apra gli sportelli al cambio dei biglietti in moneta, è un cattivo ufficio poichè non solo si inganna il paese sulla verità della situazione, ma lo si inganna anche sulle intenzioni ripetutamente e solennemente manifestate dallo stesso on. Magliani. Noi crediamo che se anche il ministro avesse a fissare un'epoca in cui si principiasse la operazione, e poi per nuovi eventi sorti dovesse sospenderla e rimandarla ad altro tempo, potremmo essere dolenti della cosa, ma non potremmo legittimamente rimproverarlo, poichè egli non disse mai che la abolizione del corso forzoso fosse per l'Italia un fatto in qualunque caso possibile, ma dichiarò e dimostro ed affermò sempre, che si avrebbe potuto compire nelle normali condizioni. Il dire adunque oggidì; l'on. Ministro delle finanze ha determinato di cominciare il cambio dei biglietti il primo gennaio od il primo febbraio od il primo maggio 1883, ha lo stesso valore come se noi dicessimo oggi: l'on. Magliani ha determinato di incominciare il cambio al 1° novembre 1882 se le circostanze saranno tali da permetterlo. Certo nessuno *et pour cause* più dell'on. Magliani può essere desideroso di affrettare il momento in cui la legge di abolizione sarà compiuta.

Motivi che possano permettere oggi di fissare una data immutabile, non ve ne sono, e non crediamo affatto che il ministro abbia fissata alcuna data più o meno lontana. Egli continuerà gli apparecchi per esser pronto, e stà bene; ma nulla più di ciò.

Ecco perchè noi troviamo esagerata la fiducia che oggi si esprime, oggi appunto che siamo appena usciti, e forse non completamente, dal pericolo di complicazioni politiche e militari per gli affari dell'Egitto.

Per analoghe ragioni vediamo pur esagerati assai i timori degli altri. La Banca d'Inghilterra ha colpito lo sconto; si avvertono sul mercato di Londra difficoltà monetarie! Ebbene! sono questi motivi sufficienti per lasciar credere che l'abolizione non può farsi o che sarà accompagnata da una permanente carestia di numerario? Anche nel 1881 la Banca ha fatto lo stesso; il 25 agosto ha portato lo sconto dal 5 al 4 per cento, il 6 ottobre dal 4 al 5 per cento. Ed in simili epoche erasi com-

più lo stesso anche in anni precedenti. Il rialzo quindi non è niente affatto anormale, ma è un fatto che si ripete da molti anni e non può turbare — ove altri avvenimenti non si maturino — l'andamento regolare del mercato. Lo stesso dicasi delle difficoltà monetarie. Da qualche anno quando giungiamo alla fine di settembre e sempre più fino al dicembre si avverte una scarsezza di numerario. Quest'anno è maggiore del solito? — Dobbiamo rispondere negativamente; tanto è vero che la penuria non si avverte nè anticipata nè più grave, sebbene molto oro sia stato spedito in Egitto dall'Inghilterra, sebbene molte provviste di materiale e munizioni sieno state fatte nella previsione che la guerra fosse più lunga, sebbene infine quest'anno vi fosse la esportazione dell'oro dal mercato europeo in Italia. E gli esageratori di paure dopo aver ripetuto in tutti i toni che il prestito italiano doveva turbare notevolmente il mercato monetario, oggi sono costretti a confessare, senza però convertirsi, che « si potè compiere l'operazione del prestito italiano in oro senza disturbare il mercato! »

E poi ci dicono in aria di benevola compassione: per un poco d'oro tornato dagli Stati Uniti in Europa negli scorsi mesi, e perchè si potè compiere l'operazione del prestito senza disturbare il mercato, credete compiuta l'abolizione del corso forzoso! — Ma non foste voi a dirci ed a ripeterci che l'oro, compiuto l'esodo famoso, non sarebbe più tornato? — Non foste voi a dirci ed a ripeterci che il prestito non si poteva compiere senza turbare il mercato? Ora confessate che è avvenuto il contrario e del vostro inganno tenete argomento in favor vostro! Davvero, che il ragionamento è coraggioso. Abbiamo detto con quali riserve giudichiamo anche oggi possibile e probabile la felice riuscita della grande impresa; ma ripetiamo che oggi non vediamo ancora cause abbastanza forti che ci facciano disperare dell'esito. Ci avvertono, questi timorosi, che dall'abbondanza maggiore o minore di moneta metallica oltre ai cambi internazionali, dipenderà in gran parte la condizione degli sconti, l'uso caro e a buon mercato del capitale monetario anche in Italia. Noi invero dividiamo l'opinione dell'*Economist* che il tasso dello sconto non possa più dirsi un elemento sufficiente per illuminare sulla situazione del mercato, poichè di altre cause, di altri coefficienti bisogna tener nota; ma anche indipendentemente da ciò, ed accettata per un momento quella formula, bisogna provare che realmente la moneta vien meno, e di questo, a dir vero, non accorgiamo sintomi allarmanti; anzi diremmo quasi che vi sono indizi abbastanza buoni se nè l'esodo, nè la guerra d'Egitto, nè il prestito italiano bastarono a produrre quella perturbazione che era stata predetta con tanta sicurezza, in causa di uno solo dei tre avvenimenti.

Concludiamo: nè timori esagerati, nè sfiducie ingiustificate. Vigiliamo tutti ad osservare gli eventi ed impieghiamo tutti la nostra attività a facilitare l'operazione per il bene del paese, non lasciandoci sviare nè dalla speranza nè dal dolore che i nostri amici od i nostri nemici acquistino gloria.

CASSE DI RISPARMIO POSTALI

La Commissione della cessata Camera presieduta dall'on. Genala e composta dei deputati Fortunato, Mameli, Berti Ferdinando, Peruzzi, Gagliardo, Melchiorre, Vacchelli e Pellegrini Clemente presentava nella seduta del 22 giugno u. s. la sua relazione intorno alle aggiunte e modificazioni alla legge del 27 Maggio 1875 che istituì le Casse postali di risparmio.

La relazione è dovuta all'on. Pellegrini, e a noi piace trattarceli alquanto sulla medesima, sia per la importanza dell'argomento, sia pel merito incontestabile del lavoro che conferma, se ve ne fosse bisogno, la dottrina e l'ingegno dell'egregio relatore. Brevemente, come lo spazio ce lo consent, lo seguiremo.

Lasciemo da parte le osservazioni preliminari sulla bontà della istituzione. Qualunque abbiano potuto essere le nostre opinioni in proposito, dal momento che le Casse postali ebbero vita noi non potevamo che augurare loro nell'interesse delle classi meno agiate un prospero avvenire e desiderare che mirassero direttamente allo scopo della loro fondazione.

« Quanto più l'amministrazione pubblica discende a raccogliere il minuto risparmio, tanto più meritoria, benefica, legittima è l'opera sua. In questa discesa non può trovare limiti che nel solo principio della spesa, perocchè la Cassa di risparmio nazionale debba bastare a sè stessa, e da sè far fronte alle spese, non aggravare di oneri speciali il pubblico erario.

« La Commissione vostra loda altamente il Governo per ciò che abbia proposto di ricevere come versamento a risparmio i cartellini postali sui quali, mediante applicazione di francobolli, si può raccogliere anche il risparmio di pochi centesimi.

« Del pari va altamente lodata l'amministrazione delle poste per avere cercato di estendere la sua azione sui risparmi in ogni scuola, in ogni officio, per avere autorizzato ormai tutti gli uffici postali ad operare come Casse di risparmio. »

L'on. relatore osserva giustamente che i motivi che, a suo avviso, giustificano pienamente l'azione diretta dello Stato nel raccogliere il risparmio popolare vengono meno quando il risparmio raggiunge una certa entità, quando la Cassa è ricercata come modo d'impiego, quando si tratta di un vero capitale, anzichè di una somma risparmiata a forza di abnegazione e di sacrifici dai più poveri. Partendo da questi concetti, la Commissione presenta un progetto nel quale mantiene alcuni articoli della legge attuale, disponendo bensì la materia in ordine logico.

La legge del 27 maggio 1875 dichiara che gli uffici postali opereranno come succursali di una Cassa di risparmio centrale sotto la guarentigia dello Stato *compensata* nella Cassa depositi e prestiti; che il libretto date certe condizioni è prescritto a vantaggio di questa Cassa, la quale sopporta altresì le spese per l'applicazione della legge; mentre i fondi eccedenti i bisogni del servizio saranno da essa impiegati, ecc. Tantochè parrebbe che la Cassa di risparmio fosse una cosa sola colla Cassa di depositi e prestiti, mentre l'intenzione del legislatore era stata quella di costituire cogli utili un fondo di riserva per mettere la Cassa centrale di

risparmio in caso di potere far fronte de sè a possibili perdite. La Commissione pertanto mentre loda l'on. Ministro di avere proposto che nella legge sia stabilito uno speciale fondo di riserva per la Cassa postale di risparmio, vuole si esprima chiaramente che essa ha esistenza propria, che cioè viene *annessa* alla Cassa di depositi e prestiti, non *compenetrata* con essa. E del pari chiede si stabilisca esplicitamente che la Cassa centrale di risparmio è rappresentata dalla direzione generale delle poste nei suoi rapporti coi depositanti, e preferisce si parli della *Cassa* e non dello *Stato*, perchè il tesoro di questo non ha che fare con la Cassa che nei soli riguardi della garanzia. Noi abbiamo segnalati i timori che la Cassa dei depositi e prestiti ci ispirava, timori che l'on. Luzzatti espresse in due lettere all'on. Sella, che non si mostrò nemmeno egli tranquillo, e quindi ci sembra inutile il dire che plaudiamo altamente a tuttocìò che può in ogni evento meglio assicurare il piccolo risparmio.

La Commissione lasciando intatto l'art. 5, chiede pure si sopprima nel Governo la facoltà accordatagli di emettere anche libretti al portatore quando lo creda opportuno, mettendo in rilievo i vantaggi che ad onta delle maggiori formalità presenta il libretto nominativo allorchè si tratta di quelle persone al cui servizio le Casse postali sono essenzialmente destinate. Provvedè inoltre alla unicità del libretto, dovendosi sempre avere in mira di non oltrepassare il limite stabilito.

Quanto all'art. 5 la Commissione propone di sopprimere il secondo capoverso dell'art. 15 della legge vigente così concepito: « *Il libretto rilasciato dall'ufficiale postale ai direttori delle scuole e delle società di cui sopra, sarà fruttifero anche al di là del limite stabilito dall'articolo 6.* »

Dopo avere confortato con alcuni apprezzamenti e con alcuni dati statistici la sua opinione, conclude a questo proposito.

« Tanto meno apparisce necessario di fare eccezione ai limiti pel libretto complessivo delle scuole o delle società quando voi approviate le proposte nostre di fissare il limite di ogni libretto al minimo di centesimi 50 e al massimo di lire 5000; con che sarà resa più facile l'apertura del conto individuale, bastando che alcuno nel libretto collettivo sia accreditato di centesimi 50, perchè si faccia luogo allo storno.

« In altre parole, accolte le nostre proposte, potendo ogni libretto collettivo, senza uscire dalla regola, servire a 6000 depositanti, pur non parlando dei francobolli applicati al risparmio, non vedesi per ora in Italia nessuna scuola, nessuna società a cui tale limite sia insufficiente.

« Se poi la eccezione mira a far tenere investito presso le Casse postali di risparmio i capitali delle scuole e delle società come enti collettivi o morali, non vi sarebbe alcun motivo per ammettere una eccezione che ripugna all'intento essenzialissimo di non sottrarre al libero movimento ed all'investimento locale e diretto i capitali, in specie di quegli enti che pur hanno il dovere di prestarvisi. »

Continueremo in uno dei numeri successivi l'esame di questa importante relazione.

FERROVIE DI STATO IN FRANCIA

Fino a che la questione ferroviaria, malgrado le conclusioni a cui giunse la commissione d'Inchiesta, della quale niuno potè mettere in dubbio la competenza, lo zelo e la evidente imparzialità, rimane tuttora insoluta, ci pare interessante di tener dietro alle manifestazioni che nei principali paesi di Europa hanno luogo intorno agli effetti dello esercizio ferroviario governativo. Ed è perciò che riproduciamo i due seguenti articoli della *Revue Économique e financière*:

« I risultati finora ottenuti dalla rete di ferrovie esercitate direttamente dallo Stato non sono tali da permettere grandi illusioni sui meriti di questo sistema di esercizio, nè per incoraggiarne la generalizzazione. Da questo punto di vista, l'esperimento in corso aveva forse la sua utilità. Anzi, tenendo conto delle circostanze particolari in cui si trovarono finora queste Ferrovie, è impossibile di non riconoscere che la gestione diretta dello Stato non diede che risultati i quali si sarebbero potuti ottenere probabilmente con minore spesa con qualunque altro sistema.

Se si esamina il conto dell'Amministrazione di queste Ferrovie per l'esercizio 1881, si vede che i prodotti raggiunsero la cifra di 20,221,390 fr., e le spese quella di 17,751,390 fr. Il rapporto tra le spese ed i prodotti è dunque di 87,68 0/0, ed il prodotto netto di 2,489,991 fr. Ma che sarebbe stato, se l'Amministrazione avesse dovuto far fronte agli oneri provenienti da un conto di primo impianto? Secondo le cifre ufficiali contenute nel *Bollettino del Ministero dei lavori pubblici*, le somme spese fino al 31 dicembre 1881 pel riscatto delle linee costituenti la rete dello Stato, e per la costruzione delle linee nuove, non ascendevano a meno di 540 milioni in cifra rotonda. Il prodotto netto essendo di 2,489,991 fr., la proporzione di questo prodotto alla spesa totale di primo impianto raggiunse appena fr. 0,46 0/0. Se invece d'essere in mano allo Stato e di non dover contare che sui contribuenti, codeste linee avessero formato un esercizio privato, il fallimento sarebbe già un fatto compiuto.

Si obietterà che questo reddito di franchi 0,46 per 0/0 si è ottenuto comprendendo le spese relative alla nuova rete, la quale, non essendo ancora che poco produttiva, ne abbassa forzatamente il totale. C'è, senza dubbio, una parte di vero in questa obbiezione, ma se ne può ben apprezzare l'estensione.

L'antica rete, comprendente le linee delle Charentes e della Vandea (in totale 1,821 chil.), rappresenta per lo Stato, compresi riscatto e sovvenzioni, un capitale sborsato di 458 milioni in cifra rotonda. Il prodotto *netto* speciale per queste linee essendo di 5 milioni pel 1881, il rapporto tra il prodotto *netto* e la spesa totale è dunque di 0,70 per 0/0. Si converrà che pochi capitali si contenterebbero di tale beneficio.

L'esercizio delle Ferrovie dello Stato essendo stato, per la prima volta, assimilato, dal punto di vista del bilancio, all'Amministrazione dei Servizi annessi che dipendono dai vari dipartimenti ministeriali, noi troviamo nel rapporto del signor Sadi-Carnot una valutazione delle spese e dei prodotti probabili di tale servizio per l'esercizio 1885. Ren-

dendo pure giustizia alla moderazione dell'on. relatore nelle sue cifre, è tuttavia evidente che le sue previsioni peccano ancora di ottimismo. Del resto, il signor Sadi-Carnot è il primo a riconoscere che i suoi calcoli sono lontani dal riposare sopra basi certe, e ch'essi non devono essere accolti che come approssimazioni.

Checchè ne sia, il signor Sadi-Carnot ammette che il rapporto tra le spese ed i prodotti potrà essere pel 1883 di 84,37 per 0/0, anzichè di 87 68 per 0/0, come lo abbiamo veduto pel 1881. Ma le cifre forniteci dal conto dell'Amministrazione rendono assai dubbia la realizzazione di codesta speranza. Infatti, quel conto dimostra che, se il rapporto tra le spese ed i prodotti è stato di 84 per 0/0 per l'antica rete, 1^a parte (cioè per le linee aperte prima del 1° gennaio 1881), esso è stato di 113 per 0/0 per la 2^a parte dell'antica rete (cioè per le linee aperte nel 1881), e di 141 per 0/0 per la nuova rete propriamente detta. Ora, è facile capire che, anzichè diminuire, il rapporto tra la spesa ed il prodotto dovrà tendere ad elevarsi, a misura che nuove linee, necessariamente poco produttive, verranno ad aggiungersi alle antiche. Se non si vuole esporsi a disinganni, bisogna attendersi che gli esercizi futuri non daranno risultati sensibilmente diversi dai precedenti.

Noi non abbiamo fatto finora che esporre il complesso dei risultati ottenuti dall'esercizio delle dette Ferrovie; e si potrebbe, fino ad un certo punto, ammettere che la loro mediocrità si riferisce più alla qualità delle linee esercitate, che al loro esercizio medesimo. Ma questa stessa illusione ci è tolta, se esaminiamo la progressione seguita dacchè lo Stato si è incaricato del detto esercizio. Per ciò basta prendere le cifre riguardanti esclusivamente le linee dell'antica rete. Per queste linee, il rapporto tra le spese ed i prodotti, ch'era stato di 78,62 per 0/0 nel 1879, si elevò ad 82,63 per 0/0 nel 1880, ed a 84,63 per 0/0 nel 1881. La progressione di queste cifre, bisogna convenirne, non permette guari di conoscere nello Stato un'attitudine speciale per l'esercizio economico delle nostre ferrovie antiche o nuove.

In un prossimo numero esamineremo se almeno il pubblico abbia trovato nella riduzione ed in un miglior accordo delle tariffe, un compenso ai sacrifici che codesto sistema di esercizio pare destinato ad imporre ai contribuenti. Ma temiamo assai di non aver a segnalare, anche sotto questo rapporto, che risultati affatto insufficienti.

« Abbiamo veduto nel precedente articolo come i risultati ottenuti finora dall'esercizio diretto dello Stato rendano assai dubbia la realizzazione delle speranze formulate dal signor Sadi-Carnot nel suo rapporto sull'esercizio 1883, allorchè ammetteva che la proporzione della spesa al prodotto, la quale fu di 87,68 per 0/0 nel 1881, potrebbe ridursi ad 84,37 per 0/0 nel 1883. È ben vero che il signor Sadi-Carnot è il primo a riconoscere che le basi de' suoi calcoli sono di una estrema fragilità, e « che già il conto amministrativo dell'esercizio 1881 le ha scosse. » Ci resta però da esaminare se almeno il pubblico trovò in una diminuzione, od in un miglior assetto delle tariffe, un compenso ai sacrifici che lo Stato ebbe a sopportare e che dovrà continuare ad imporsi per l'avvenire.

Anche da questo lato, le illusioni non sono guari permesse, ed è il rapporto stesso del signor Sadi-Carnot che ce ne fornisce la prova.

Per quanto concerne il trasporto dei viaggiatori, le tariffe applicate sulle varie ferrovie dello Stato sono tariffe differenziali, la cui base decresce a partire da 50 chilometri. Sino a 50 chil., la tariffa percetta è la legale: a 100 chil., la riduzione non è ancora che del 2 per 0/0, ma si eleva al 17 0/0 ad 800 chil. A prima giunta, siffatta riduzione del 17 per 0/0 pare d'una liberalità abbastanza grande, ed il signor Sadi-Carnot non manca di metterla in evidenza. Ma, sfortunatamente codesta liberalità è piuttosto una illusione che una realtà, attesochè i percorsi sulla rete dello Stato raggiungono ben di rado una cifra di 800 chil., ed il percorso medio di un viaggiatore sulle linee di questa rete non supera guari i 33 chil. Non è dunque che affatto eccezionalmente che la riduzione del 17 per 0/0 può trovare la sua pratica applicazione sulla rete dello Stato.

Nondimeno, se si paragonano i due semestri dei tre anni 1879, 1880 e 1881, si trova che il prezzo medio percetto per viaggiatore e per chilometro si è abbassato gradualmente da 0.0472 nel 1879 a 0,0402 nel 1880, ed a 0.0387 nel 1881. Questo abbassamento del prezzo chilometrico percetto per viaggiatore proviene dall'estensione del ribasso accordato ai biglietti d'andata e ritorno. A partire dal 1° giugno 1880, questi biglietti godettero d'un ribasso del 40 e 25 per 0/0 al di quà e al di là di 50 chil.; a partire dal 21 maggio 1881, il ribasso uniforme del 40 per 0/0 venne esteso, pei biglietti di andata e ritorno, ai viaggi per qualunque distanza. Tale ribasso su questa categoria speciale di viaggiatori può dunque essere considerato come l'unica causa dell'abbassamento del prezzo chilometrico indicato nel rapporto: le tariffe ordinarie non v'entrano per nulla o per ben poco.

Egli è vero che nello stesso tempo che codesto decrescimento aveva luogo nel prezzo chilometrico di percezione, il prodotto chilometrico seguiva una progressione inversa; e per quanto debole sia questa progressione, noi ci affrettiamo a constatarla. Il prodotto chilometrico, ch'era di 2,646,38 nel 1879 e di 2,711,60 nel 1880, si elevò a 3,037,57 nel 1881.

Ma se, in luogo di non prendere per termini di confronto che i secondi semestri di ciascun anno, si prendono nel loro intero le annate 1879 e 1881, si trova che, benchè il numero dei viaggiatori si sia accresciuto del 55,75 per 0/0, il prodotto non si è aumentato che del 7,02 per 0/0. Ora è probabile che tale aumento di prodotto si sarebbe raggiunto, se non superato, durante i detti due anni, collo sviluppo normale del traffico, al di fuori di qualunque abbassamento di tariffe.

Checchè ne sia, codesta diminuzione del prezzo chilometrico, proveniente dall'estensione data ai biglietti d'andata e ritorno, non ne costituisce perciò meno un vantaggio per le popolazioni rivierasche, ed è giusto di tenerne conto all'Amministrazione delle suddette ferrovie.

Per ciò che concerne il servizio delle merci, le modificazioni introdotte nelle tariffe dell'Amministrazione dello Stato, non pare che abbiano avuto un' influenza molto preponderante, nè troppo felice sullo sviluppo del traffico. Se si confrontano i primi semestri 1879 e 1880, sotto il regime delle antiche

tariffe, trovansi un aumento del 7,06 per 0,10 sul tonnello, e del 12 per 0,10 sul prodotto.

Se si prendono nel loro intero le annate 1879 e 1881, intervallo durante il quale la tariffa media percetta diminuì di 25 0,0, si trova che il tonnello trasportato aumentò del 28,52 per 0,10. Ora, questo aumento nello spazio di due anni non rappresenta guari che la progressione normale constatata dal 1879 al 1881, accresciuta dal nuovo contingente fornito dall'accessione o dallo sviluppo delle linee novelle o poco produttive; nonchè da altre cause, come lo spostamento di certe correnti di traffico tolte alle reti vicine, e la costruzione di numerose linee nelle regioni servite dalla rete dello Stato. Quanto ai prodotti, essi non furono lontani dal seguire la progressione del tonnello trasportato, poichè quelli del 1881 non superarono che 2,30 per 0,10 quelli del 1879.

Finalmente, se il rapporto del signor Sadi Carnot fa notare che il prezzo medio percetto per tonnellata e chilometro sulle ferrovie dello Stato si è abbassato da 0,0780 nel 1879, a 0,0748 nel 1880, ed a 0,0580 nel 1881, conviene aggiungere che questa percezione rimane ancora superiore alla tariffa media percetta dalle grandi Compagnie durante lo stesso esercizio, che è soltanto di 0,0582, e specialmente alla tariffa media percetta sulla nuova rete della Compagnia d'Orléans, la quale non è che di 0,0566.

Come abbiamo detto da principio, l'esame ed il confronto di queste cifre sono tali da togliere una gran parte delle illusioni a coloro che persistono a credere, l'esercizio diretto dello Stato darà risultati che non si potrebbero ottenere più sicuramente e più economicamente con qualunque altro sistema.

La relazione Marteau sulla ferrovia del Gottardo

I nostri lettori non ignorano quali vivissime preoccupazioni abbia destato in Francia l'apertura del nuovo valico alpino a traverso il Gottardo. Il Governo francese per rendersi ragione dell'influenza che la nuova via internazionale potrà esercitare sugli interessi economici della Francia, incaricava un noto pubblicista, passato recentemente ai servizi dello Stato come console generale, a studiare l'importantissimo tema. Il signor Amedeo Marteau ha compiuto questa missione ed ha ora dato pubblicità alla sua relazione. Noi crederemmo di mancare alla nostra missione se trascurassimo di informare i nostri lettori dei risultati degli studi del signor Marteau e dei giudizi che esso dà sulle cose nostre.

L'interesse che ha questa pubblicazione per noi risulta evidentissimo dai tre aspetti sotto i quali il signor Marteau ha esaminato la questione del Gottardo e che costituiscono i temi sui quali si svolge il suo lavoro.

1° Transito a traverso la Francia delle merci che, entrate dai porti della Manica o dalle frontiere del Belgio, si dirigono in Italia o cercano imbarco per l'Oriente nei porti italiani;

2° Concorrenza fatta al porto di Marsiglia dal porto di Genova e influenza che può esercitare la ferrovia del Gottardo sulla situazione rispettiva dei due porti;

3° Commercio generale tra la Francia e l'Italia ed influenza che può avere la nuova via su tale

commercio a danno della Francia ed a profitto della Germania.

Ci si permetta di dare oggi la preferenza al secondo tema. Si tratta di Genova: *à tout seigneur, tout honneur*. Il signor Marteau ricorda le speranze di Genova; rapire a Marsiglia una parte importante del transito dei centri di produzione e di consumo del nord della Svizzera (Basilea, Zurigo, Lucerna) e della Germania del sud (Mulhouse, Strasburgo, Stuggarda, ecc.). Ma egli si affretta ad aggiungere che per ora e sino al 1888, epoca in cui i lavori tutti del porto di Genova saranno compiuti, questa speranza è vana, perchè il porto stesso non permette nelle condizioni attuali alcun aumento di traffico marittimo; e qui l'autore descrive con chiarezza le imperfezioni del nostro maggior porto mediterraneo, *le cui installazioni son rimaste presso a poco quali erano nel secolo passato*. A parte ciò l'autore teme poco che Genova possa conseguir mai il suo scopo perchè Marsiglia è il grande mercato del Mediterraneo; la prova sta in ciò che il transito di Genova è di poco mutato in 10 anni. Le merci di cui Genova potrà disputare il transito a Marsiglia si riducono a poche, cioè cereali, cotone, vini, ecc.

Riguardo a queste la concorrenza potrebb'essere efficace; ma il sig. Marteau giudica che sia agevole cosa di annientare la concorrenza mediante le tariffe ferroviarie. Già i prezzi delle tariffe attuali sono a favore di Marsiglia così per i cereali come per i vini, i primi pagando 34, 10 da Marsiglia a Basilea e 36, 70 da Genova a Basilea pel Gottardo, ed i secondi 33 da Marsiglia e 51, 89 da Genova. Per i cotone vi è un piccolo vantaggio a favore di Genova perchè da Marsiglia pagano 40, 50 e da Genova 58, 28. Quanto alle merci che discendono dalla Svizzera verso il Mediterraneo, vale a dire tessuti di cotone e di seta la quantità è di 3000 tonnellate, di cui Marsiglia ne ebbe 2963 nel 1881. Ma coi prezzi attuali anche queste merci conserveranno la via di Marsiglia perchè più vantaggiosa. Infatti i prezzi da Zurigo a Marsiglia sono di 55, 60 e 51, 50; da Zurigo a Genova 64, 66 e 55, 42. Ciò non pertanto l'autore raccomanda caldamente alla Società delle ferrovie di Paris-Lyon-Méditerranée di ridurre le tariffe della sua linea, quantunque gli sembri difficile che la Società del Gottardo possa abbassare le proprie.

Ed ecco come conchiude questa parte delle sue osservazioni che debbono richiamare l'attenzione dei nostri commercianti e del Governo: « Dal fin qui « detto è lecito di concludere che allo stato attuale « delle cose il movimento commerciale del porto « di Marsiglia e suoi distretti non è minacciato se- « ramente dalla nuova via e che, tutt'al più, il « porto di Genova potrà aggiungere al suo debole « transito attuale alcune migliaia di tonnellate di « merci, a meno che modificazioni, intese a ribas- « sare sul serio i prezzi di trasporto, non siano « introdotte nel sistema di tassazione della linea del « Gottardo. »

LA REPUBBLICA DELL'URUGUAY

nella Statistica comparata dell'America Latina

Dalla *Rivista Sud-Americana*, che si pubblica in Parigi da distinti scrittori Americani sotto la direzione del signor Pietro S. Lamos, togliamo al-

cuni quadri statistici che permettono di abbracciare in un solo sguardo, sotto diversi aspetti, il valore relativo delle varie sezioni nazionali in cui è divisa attualmente l'America Latina.

La Repubblica dell'Uruguay, in quei quadri comincia per avere un posto modesto in ordine al territorio ed alla popolazione e finisce per averne alto eminente in relazione al commercio esterno.

Ecco le cifre.

Superficie in Kilom. quadrati		Popolazione in N. di abitanti	
1 Brasile.....	8,337,218	1 Brasile.....	12,000,000
2 Argentina....	4,195,550	2 Messico.....	10,100,000
3 Messico.....	2,001,715	3 Colombia....	3,200,000
4 Bolivia.....	1,297,255	4 Perù.....	3,000,000
5 Venezuela....	1,137,615	5 Argentina....	2,800,000
6 Perù.....	1,119,940	6 Bolivia.....	2,320,000
7 Colombia....	830,705	7 Chili.....	2,250,000
8 Equatore....	643,292	8 Venezuela....	2,100,000
9 Chili.....	321,460	9 Guatemala...	1,350,000
10 Paraguay....	238,290	10 Equatore.....	1,180,000
11 Uruguay.....	186,920	11 San Salvatore.	600,000
12 Nicaragua...	133,800	12 Haiti.....	600,000
13 Guatemala...	121,140	13 Uruguay.....	450,000
14 Honduras....	120,483	14 Honduras....	400,000
15 S. Domingo...	53,340	15 Nicaragua...	320,000
16 Costarica....	51,716	16 Paraguay....	300,000
17 Haiti.....	23,918	17 San Domingo..	300,000
18 San Salvatore.	18,728	18 Costa Rica...	200,000
	20,833,092		43,370,000

Come si vede, l'Uruguay occupa l'11° posto in base al territorio ed il 13° in ordine alla popolazione. Ecco ora il quadro corrispondente alla densità della popolazione in rapporto col territorio.

Stati	Superficie Km. quadrati	Abitanti	Abitanti per ogni 1000 Km. quadrati
1 San Salvatore.	18,720	600,000	32.086
2 Haiti.....	23,910	600,000	25.000
3 Guatemala...	121,140	1,250,000	10.330
4 Chili.....	321,460	2,255,000	7.009
5 San Domingo.	53,340	300,000	5.660
6 Messico.....	2,001,715	10,100,000	5.045
7 Colombia....	830,705	3,200,000	3.850
8 Costa Rica...	51,761	200,000	3.846
9 Honduras....	120,483	400,000	3.333
10 Perù.....	1,119,940	3,000,000	2.679
11 Uruguay....	186,920	450,000	2.406
12 Nicaragua...	133,800	320,000	2.388
13 Venezuela....	1,137,615	2,100,000	1.845
14 Equatore....	643,292	1,180,000	1.835
15 Bolivia.....	1,297,255	2,320,000	1.789
16 Brasile.....	8,337,218	12,000,000	1.438
17 Paraguay....	238,290	300,000	1.260
18 Argentina...	4,195,520	2,800,000	0.667
	20,833,092	43,370,000	

In quanto alla densità della popolazione l'Uruguay si mantiene ancora nell'11° posto.

Ecco ora la classificazione dei 18 Stati Latino-Americani secondo le cifre del loro movimento commerciale estero (commercio speciale, non compreso il *transito*) valore in franchi.

Stati	Anno	Importazione	Esportazione	Totale
1 Brasile.....	1880	377,000,000	482,600,000	858,600,000
2 Argentina...	1880	220,315,000	282,500,000	502,815,000
3 Messico.....	1877	125,000,000	225,000,000	350,000,000
4 Perù.....	1880	126,070,000	158,500,000	284,570,000
5 Chili.....	1880	228,600,000	178,000,000	406,600,000
6 Uruguay....	1880	101,290,000	102,711,000	204,001,000
7 Venezuela...	1877	73,500,000	56,500,000	130,000,000
8 Colombia....	1880	51,925,000	69,025,000	120,950,000
9 Equatore....	1879	38,500,000	47,000,000	85,500,000
10 Haiti.....	1877	40,000,000	40,000,000	80,000,000
11 Guatemala...	1880	18,250,000	22,125,000	40,375,000
12 Costa Rica...	1880	46,500,000	19,000,000	35,500,000
13 San Salvatore	1880	11,500,000	23,000,000	34,500,000
14 Bolivia.....	1879	17,500,000	12,500,000	30,000,000
15 Nicaragua...	1880	7,350,000	10,300,000	17,650,000
16 Honduras....	1880	8,500,000	6,500,000	15,000,000
17 Paraguay....	1880	5,250,000	5,750,000	11,000,000
18 San Domingo.	1879	6,100,000	4,900,000	11,000,000
		1,471,060,000	1,745,911,000	3,216,971,000

Qui il progresso dell'Uruguay è enorme ed esso occupa il sesto luogo per la importanza del suo commercio estero. Con una popolazione che non supera mezzo milione di abitanti, il commercio estero Uruguayano oltrepassa del 155 0/0 quello dell'Equatore che ha 4,180,000 anime; — del 54 quello di Venezuela che ne ha 2,100,000: — di un 566 0/0 quello di Bolivia abitata da 2,520,000 individui; — di un 67 0/0 quello degli Stati Uniti di Colombia che ne ha 3,200,000.

Queste proporzioni sono altamente lusinghiere per l'Uruguay, avvantaggiato in assoluto solamente dal Brasile, Argentina, Messico, Perù e Chili cioè dai tre più grandi Stati dell'America Latina, dal Perù favoloso per le sue ricchezze e dal Chili « la Inghilterra del Pacifico. » E studiando la importanza relativa, l'Uruguay s'innalza al posto di onore, come rilevasi dal calcolo finale.

Stati	Popolazione	Commercio (val. in franchi)	Commercio per ogni abitante
1 Uruguay....	450,000	204,001,000	(*) 453
2 Argentina...	2,800,000	502,815,000	179 1/2
3 Costa Rica...	201,000	35,500,000	177 1/4
4 Haiti.....	600,000	80,000,000	133 1/2
5 Chili.....	2,250,000	284,570,000	126 1/2
6 Perù.....	3,000,000	330,000,000	16
7 Equatore....	1,180,000	85,000,000	172
8 Brasile.....	12,000,000	858,600,000	71 1/2
9 Venezuela....	2,100,000	130,000,000	62
10 San Salvatore	600,000	34,500,000	57 1/2
11 Nicaragua...	320,000	17,650,000	55
12 Messico.....	10,100,000	406,000,000	40
13 Colombia....	3,200,000	120,950,000	37 3/4
14 Honduras....	400,000	15,000,000	37 1/2
15 Paraguay....	300,000	11,000,000	37
16 San Domingo.	300,000	11,000,000	37
17 Guatemala...	1,250,000	40,375,000	32 1/4
18 Bolivia.....	2,320,000	30,000,000	13
	43,370,000	3,216,971,000	73 1/4 (cifra media)

(*) Questa proporzione negli Stati Uniti del Nord-America è di 157 3/4.

È dunque evidente che la Repubblica dell'Uruguay occupando nell'America Latina in quanto a territorio l'44° luogo — in quanto a popolazione il 13° — in quanto alla densità relativa alla medesima l'44° ed in quanto al valore del commercio esterno il 6° — ha diritto al primo posto in quanto concerne la relazione del commercio esterno colla massa di popolazione. Ciò equivale a dire che gli Uruguaiani sono gli americani proporzionalmente parlando che più estesi e validi rapporti di commercio mantengono col mondo intero.

Questo fatto è la miglior riprova delle grandissime risorse economiche dell'Uruguay, della sua ammirevole situazione geografica, e della robustezza della sua civiltà che progredendo sempre senza arrestarsi mai, ha potuto superare gli effetti della passata instabilità politica, con sommo vantaggio di quella feracissima regione verso la quale natura fu così generosa e prodiga di suoi doni.

PRODOTTI FERROVIARI MENSILI

(Giugno 1882)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di giugno 1882, confrontati con quelli del giugno 1881, ed in relazione ai precedenti.

Il prodotto generale del giugno 1882 ascese a L. 44,892,526, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	6,060,852
Bagagli	»	259,610
Merci a grande velocità	»	1,715,418
Id. a piccola velocità	»	6,806,142
Prodotti diversi	»	72,524

Totale L. 44,892,526

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

	1882	1881	
Ferrovia dello Stato	Alta Italia . . . L.	7,697,104	L. 7,777,933
	Romane »	2,566,708	» 2,633,257
	Calabro-Sicule . . »	790,865	» 826,661
Ferrovie di diverse Società eserc. dallo Stato	»	1,470,419	» 1,489,367
Ferrovie Meridionali	»	1,916,179	» 1,873,457
» Venete	»	87,448	» 80,935
» Sarde	»	121,720	» 135,416
» Diverse	»	252,083	» 242,832

Totale L. 14,892,526 L. 15,059,876

Si ebbe dunque nel giugno 1882 una diminuzione complessiva di L. 467,350 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 80,829; le Romane di L. 76,549; le Calabro Sicule di L. 35,796; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 18,948; e le Sarde di L. 15,696. — Aumentarono invece: le Meridionali di L. 42,722; le Ferrovie diverse di L. 9,251; e le Venete di L. 6,496.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto giugno 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

	1882	1881	
Ferrovia dello Stato	Alta Italia . . . L.	45,447,347	L. 43,326,325
	Romane »	15,517,976	» 15,999,027
	Calabro-Sicule . . »	5,641,048	» 5,591,748
Ferrovie di diverse Società eserc. dallo Stato	»	8,482,481	» 8,100,079
Ferrovie Meridionali	»	11,315,405	» 11,579,113
» Venete	»	514,464	» 466,737
» Sarde	»	711,084	» 686,855
Ferrovie diverse	»	1,425,328	» 1,131,458

Totale L. 89,055,133 L. 86,881,342

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, un aumento complessivo di L. 2,173,792 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 2,121,022; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 382,402; le Ferrovie diverse di L. 293,870; le Calabro-Sicule di L. 49,500; le Venete di L. 47,727; e le Sarde di L. 24,229. — Diminuirono invece: le Romane di L. 481,051; e le Meridionali di L. 263,708. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel giugno 1881 era di chilometri 8,919, nel giugno 1882 ascese invece a chil. 9,072, essendosi nello stesso mese aggiunti ai 9,047, ch'erano nel mese precedente, altri chil. 25 pel tronco Aquila-Rocca di Corno, della rete Adriatico-Tirrena (Meridionali). — E la lunghezza media, che nel giugno 1881 era di chil. 8,765, nel giugno 1882 ascese invece a chil. 8,955. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee di esercizio nel giugno 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

	1882	1881	
Ferrovia dello Stato	Alta Italia . . . L.	2,947	L. 2,978
	Romane »	1,515	» 1,565
	Calabro-Sicule . . »	588	» 631
Ferrovie di diverse Società eserc. dallo Stato	»	1,572	» 1,592
Ferrovie Meridionali	»	1,236	» 1,292
» Venete	»	638	» 590
» Sarde	»	312	» 348
» diverse	»	768	» 754

Media complessiva L. 1,658 L. 1,704

Si ebbe dunque nel giugno 1882 una diminuzione media complessiva di L. 46 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Meridionali di L. 56; le Romane di L. 50; le Calabro-Sicule di L. 43; le Sarde di L. 36; e le Ferrovie dello Stato di L. 31. — Aumentarono invece: le Venete di L. 48; e le Ferrovie diverse di L. 44.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto giugno 1882, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1881, fu il seguente:

	1882	1881	
Ferrovia dello Stato	Alta Italia . . . L.	17,405	L. 16,593
	Romane »	9,214	» 9,511
	Calabro-Sicule . . »	4,200	» 4,334
Ferrovie di diverse Società eserc. dallo Stato	»	9,072	» 8,663
Ferrovie Meridionali	»	7,415	» 7,985
» Venete	»	3,755	» 3,406
» Sarde	»	1,827	» 1,807
» diverse	»	4,345	» 4,040

Media complessiva L. 9,946 L. 9,912

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, un aumento medio complessivo di L. 34 in con-

fronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dello Stato di L. 812; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 409; le Venete di L. 349; le Ferrovie diverse di L. 305; e le Sarde di L. 29. — Diminuirono invece: le Meridionali di L. 570; le Romane di L. 297; e le Calabro-Sicule di L. 134.

Il progresso delle ferrovie negli Stati Uniti durante il 1881

I signori Poor, editori del ben noto *Railroad Manual of the United States*, hanno terminato recentemente e pubblicato un quadro sinottico dei fatti più importanti del progresso delle ferrovie negli Stati Uniti durante il 1881. Le cifre di questo prospetto sembrano sorprendenti (*astonishing*) perfino a un periodico americano, *The Engineering and Mining Journal*, dal quale togliamo il seguente estratto.

Il complesso delle linee e dei tronchi di ferrovia costruiti nell'anno 1881 misura nientemeno che 9558 miglia (15,057 chilometri), e quindi è assai più che in qualunque anno precedente: il maggior progresso annuale, prima di questo, fu quello del 1871, nel quale anno furono costruite 7379 miglia di ferrovia. I signori Poor ritengono che la somma totale spesa in questo lavoro sia circa 255 milioni di dollari, supponendo che il costo del miglio sia in media 25,000 dollari (circa 125,000 lire). Oltre questa somma, non meno di 75 milioni di dollari furono spesi sopra linee in progresso, e 100 milioni nel restaurare o rinnovare binarii antichi, nel fabbricare nuove stazioni e aumentare il corredo delle stazioni esistenti. Sicchè la somma totale spesa sulle ferrovie sarebbe in cifra tonda 400 milioni di dollari. Tanto il prodotto come il guadagno netto delle ferrovie andarono crescendo notevolmente nel 1881, giungendo rispettivamente a dollari 725,525,119 e 272,654,119: le spese di esercizio salirono a dollari 449,565,074, ossia 62 per cento del prodotto.

Le ferrovie degli St. Un. pagarono dol. 128,887,002, per interessi sulle loro obbligazioni e distribuirono dollari 93,544,200 in dividendi, contro 77,115,411 nel 1880. Nel 1881 il capitale fra azioni e obbligazioni giunse a 5 miliardi e 10,589,579 dol. sopra 94,486 miglia di ferrovie in esercizio, mentre nel 1880 era 4 miliardi e 897,401,997 sopra 84,225 miglia. Si vede dunque che in confronto cogli anni precedenti il 1881 è stato un anno di grandissima prosperità: dalle relazioni mensili di un gran numero delle principali ferrovie sembra assai probabile che l'anno in corso presenterà un progresso anche maggiore.

Sulle cifre riguardanti la costruzione di strade ferrate nei primi sei mesi dell'anno corrente hanno da diverse parti informazioni poco d'accordo: ma non si può dubitare che essa sia giunta a tal punto da non aver rivali nella storia della civiltà moderna. La *Railroad Gazette* rende conto di tante aggiunte alle nostre linee, che sommate fanno 4500 miglia, mentre il *Railway Age* stima di 5000 miglia il progresso fatto in questi sei mesi. Giudicando dalla presente ricerca di materiali per costruzione di ferrovie, ricerca che suol essere in anticipazione, si deve credere che non seguiranno ad andare avanti di questo *tremendous* passo. La gran maggioranza

delle nuove costruzioni si estende, come è da immaginare, all'ovest del Mississippi, cioè nella regione dove affluisce maggiormente il torrente dell'immigrazione: ma, malgrado questa circostanza, quella grande porzione del nostro paese non può veramente richiedere un tale aumento nei mezzi di trasporto, anche se i raccolti saranno tanto abbondanti quanto promettono. Il commercio del ferro e le molte industrie che hanno per principali avventori i costruttori di ferrovie lo sanno da un pezzo, e la pubblicazione delle relazioni sul semestre passato non deve far credere che dobbiamo necessariamente andare ancora avanti. Comunque sia, nell'anno corrente l'aumento delle ferrovie sarà maggiore di quello che è mai stato: i signori Poor ritengono che sarà ben poco inferiore a 100,000 miglia, ed esprimono l'opinione che nel 1890 l'insieme delle nostre strade ferrate sorpasserà probabilmente le 200,000 miglia.

Per ciò che riguarda le provviste di materiali è da osservare che in questi ultimi anni una gran parte della domanda proveniva da rifazioni: e l'esperienza ci ha insegnato che questa domanda è tanto variabile quanto quella per nuove costruzioni. Per due o tre anni le nostre strade ferrate hanno fatto sforzi enormi in questo senso e sono per qualche tempo in grado di restringere le loro domande. D'altra parte la potenza produttiva di tutte le industrie che dipendono totalmente o in parte dal provvedere le ferrovie è cresciuta enormemente, soprattutto nell'ovest, ed esse non solo sono capaci di rispondere alle domande correnti, ma di far molto più. Le cifre raccolte dai statistici delle ferrovie, mentre hanno molta importanza, non devono esser volte a indicare una prospettiva d'attività che sarebbe delusoria.

Notizie economiche e finanziarie

— Le somme già versate nelle casse dello Stato per l'abolizione del corso forzoso ammontano alla cifra di lire 570 milioni: prima della fine dell'anno saranno versati i rimanenti settanta milioni.

— Il Ministro d'agricoltura sta preparando un progetto di legge sulla polizia delle miniere e cave nell'intento di combattere le cause dei disastri e di rafforzare la responsabilità dei direttori d'opera.

Nello stesso tempo inizierà, su larga base, studi sull'unificazione delle leggi minerarie, traendo anche partito dalle molte proposte e dai molti studi fatti.

— Il progetto di legge per il riordinamento dell'ufficio geologico, per la costituzione del comitato e per la formazione della carta geologica d'Italia, discusso nel marzo scorso da una Commissione dei principali geologi d'Italia, fra i quali l'illustre Antonio Stoppani, fu leggermente modificato dal Ministero, e sarà fra poco presentato al Parlamento.

Fino a che il disegno non diventi legge, i lavori incominciati si continueranno col metodo finora seguito.

Secondo quel progetto di legge dovrebbero erogarsi per le spese di stampa della carta geologica, lire 45,000 annue, il lavoro sarebbe compiuto in 18 anni, e quindi la spesa complessiva della carta geologica che sarebbe della scala di 1 a 100,000, sarebbe di lire 800,000.

È probabile però che trovandosi la scala di 4 a 100,000 troppo piccola e quindi di poca utilità pratica, si convenga di ammettere una scala maggiore. almeno per alcune parti principali d'Italia come l'isola d'Elba, il Lazio, ecc.

— Le notizie giunte al Ministero d'agricoltura assicurano che nel Veneto prevedesi in complesso che il raccolto dell'uva produrrà una metà del raccolto medio. Per tutto il regno sperasi un raccolto superiore di circa un sesto al raccolto medio, cioè ettolitri 32,000,000.

— L'on. Ministro di agricoltura e commercio ha intenzione di progettare il passaggio dei beni ademprivili di Sardegna al suo dicastero, per fare con essi un'operazione finanziaria atta a rendere praticamente efficace la legge sul rimboschimento.

— La diminuita esportazione del nostro vino nel corrente anno ha fatto avvertire il bisogno di ordinare qualche istituzione intesa ad assicurare il compratore in ordine alla qualità della merce, cui si è voluta attribuire in alcuni casi la diminuzione stessa. Il Ministero di agricoltura ha iniziato già in quest'anno, e penserebbe di estendere nell'anno prossimo alcuni provvedimenti intesi ad offrire al pubblico il mezzo come avere siffatta guarentigia. I provvedimenti consisterebbero in modesti uffici di assaggi, che compirebbero in rapporto esclusivamente ai vini, le funzioni che le stazioni agrarie adempiono principalmente rispetto ai concimi.

— Il comm. Capeceletro, direttore generale delle Poste, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici la relazione sulle casse postali per il 1881.

Affermasi in questo rapporto che la nuova istituzione va sempre più estendendosi nel regno, superando la ritrosia degli uni e la sfiducia ingiustificata degli altri.

L'azione delle Casse postali di risparmio trova naturalmente più largo campo nei piccoli centri, ove mancano gli istituti autonomi; ma in quelli i guadagni sono più scarsi, i risparmi più limitati e la diffidenza più difficile a vincersi.

Nel 1876 il numero dei libretti era di 57,354 e le somme depositate s'elevavano a 2,443,404 lire; nel 1880 vi erano 539,845 libretti rappresentanti un credito di 46 milioni e 744,004 lire.

Durante il 1881 il numero dei libretti in corso crebbe di 131,249 e il credito dei libretti stessi di L. 20,744,004 11. Gli uffici autorizzati al servizio dei risparmi erano 5421 alla fine dell'anno scorso.

Di essi 94 furono inoperosi.

La maggior parte degli uffici inattivi si trova in Sardegna; e questo è un altro indizio delle tristi condizioni economiche in cui versa l'isola.

S'introttarono più di 5000 lire da 1621 uffici.

— Il prodotto della tassa sulla macinazione del grano, accertata coi congegni meccanici e riscossa direttamente nei mulini durante il mese di settembre ultimo scorso è stato di circa L. 4,649,142; ed ha superato di circa L. 43,690 quello dello stesso mese dell'anno 1881.

Dal gennaio a tutto settembre dell'anno corrente il prodotto della tassa, accertata e riscossa come sopra è stato di circa L. 38,774,648; ed ha quindi superato di circa L. 3,005,000, quello del medesimo periodo dell'anno decorso.

— Si annunzia che il ministro dei lavori pubblici, allarmato dei continui furti che si succedono nelle ferrovie, ha stabilito che appositi agenti, muniti di speciale biglietto di riconoscimento, possano entrare a qualunque ora nelle stazioni, nei magazzini, nei carri-bagagli, farsi dare le note e verificare le merci e lo stato in cui si trovano. Riconstrandosi furti, possono far arrestare i colpevoli o i sospetti.

Questi agenti che verranno scelti fra gli agenti di P. S. che più emergono per pratica e finezza d'ingegno, potranno anche accompagnare dei treni e in quei momenti che credessero opportuni presentarsi ai carri-bagagli per verificare le merci. Il biglietto di riconoscimento darà facoltà agli agenti di farsi consegnare i fogli accompagnatori delle merci.

Constatando un furto nella prima stazione faranno rapporto al capo-stazione che provvederà subito.

Però non è data facoltà ai detti agenti di far fermare i treni per qualsiasi motivo.

Il biglietto di riconoscimento servirà anche per viaggiare gratis, quando però sono in servizio.

— Il Ministero dell'interno ha dichiarato che la importazione delle carni suine è vietata anche quando esse sono cotte e racchiuse in scatole.

— È prossima la conclusione di un trattato di commercio tra l'Italia e il Montenegro.

— Sappiamo che al Ministero dei lavori pubblici è stata avanzata una istanza per autorizzazione ad eseguire gli studi per il progetto di una ferrovia destinata a congiungere quelle già in esercizio Terontola-Arezzo-Firenze e Chiusi-Asciano-Empoli: fra le Stazioni di Siena e San Giovanni in Valdarno.

— Nell'ultima adunanza tenuta a Firenze, il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane prese atto delle comunicazioni fatte dalla Direzione generale per la Conferenza internazionale sulle tariffe relative al servizio italo germanico, da tenersi in Roma il giorno 8 corrente.

— La legge del 14 maggio 1882 aveva affidato alla Compagnia reale delle ferrovie sarde la costruzione e l'esercizio di una linea da Terranova al golfo degli Aranci, per agevolare le comunicazioni fra l'isola e il continente.

Valendosi delle facoltà concesse dalla legge del 30 giugno 1877, la Compagnia suddetta ha stabilito di emettere altre 21 mila obbligazioni, da L. 500 nominali, col frutto del 5 per cento.

La somma che si ricaverà dall'emissione di questi titoli sarà destinata alla costruzione della nuova linea.

La domanda per l'autorizzazione ad emettere i nuovi titoli trovasi ora al Ministero del Tesoro, per l'opportuno esame.

— Nel passato mese di giugno tutte le ferrovie del regno diedero un provento di lire 89,055,153, superiore di lire 2,175,791 a quello del 1881.

— In seguito ad accordi intervenuti fra l'Amministrazione italiana delle Poste e quella delle poste dell'impero Austro-Ungarico, fu convenuto che a datare dal primo ottobre corrente gli uffici postali della Bosnia e dell'Erzegovina possano trarre vaglia sull'Italia alle medesime condizioni stabilite per vaglia dell'Anstria-Ungheria sull'Italia, cioè: limite massimo dell'importo di ogni vaglia, lire 500; tassa

25 centesimi ogni 25 lire o frazione di 25 lire, con un *minimum* di 50 centesimi fino a lire 50.

Gli uffizii italiani, per ora, non sono autorizzati a trarre vaglia sui paesi suindicati.

— L'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha incaricato il signor ingegnere cavaliere Aurelio Fusarini, capo-divisione del servizio della trazione e del materiale, di rappresentarla alle conferenze internazionali per l'unità tecnica delle ferrovie, che avranno principio in Berna il giorno 16 del corrente mese, come fu annunciato. Per la amministrazione delle strade ferrate Romane interverrà alle dette Conferenze il signor cav. ingegnere Saverio Agazzi, capo del materiale e della trazione.

— L'amministrazione delle suddette ferrovie ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici lo schema di tariffa destinata a sostituire quella vigente per lo scalo al Lago di Como; ed un altro schema di tariffa locale interna a piccola velocità pei trasporti provenienti da località dei laghi Maggiore o di Como, da spedirsi rispettivamente dalla stazione di Arona o dallo scalo di Como-Lago, e destinate a Milano, Pavia, Piacenza e Cremona. Sappiamo che col primo di detti schemi si propone di pareggiare lo scalo di Como-Lago a tutte le stazioni della rete, considerandolo siccome stazione ferroviaria situata a distanza di due chilometri da Como San Giovanni.

— La prelodata amministrazione ha approvato i preventivi delle spese occorrenti per le seguenti opere: a) Costruzione del fabbricato definitivo dei passeggeri nella stazione di Albissola; b) Sostituzione di piattaforme di piccolo diametro con altre di diametro maggiore allo scalo di San Benigno; c) Lavori di ampliamento della stazione di Parma, in dipendenza dall'innesto nella medesima delle nuove linee Parma-Spezia e Parma-Brescia; d) Riordinamento di pavimenti nella stazione di Santa Lucia in Venezia; e) Ristauero al ponte San Giacomo, fra Voltri e Savona; f) Ristauero generale del fabbricato viaggiatori a Modena.

Inoltre approvò una tariffa speciale comune, concordata con le amministrazioni ferroviarie estere interessate, pei trasporti a piccola velocità di vino da Trieste a Bordeaux, per la via di Cormons e di Modane.

— I prodotti lordi del traffico sulle ferrovie dell'Alta Italia o tutto agosto p. p. hanno raggiunto la somma totale di L. 73,515,595 12, comprese Lire 77,498 64 per la navigazione sul lago di Garda; mentre nel corrispondente periodo del 1881 non ascendevano che a L. 71,557,044 55, comprese L. 76,666 75 per la navigazione suddetta. Si ebbe dunque nel 1882 un aumento di L. 1,956,548 57, comprese L. 531 89 per la navigazione.

— È uscito il prospetto del movimento commerciale della Svizzera nel mese di agosto p. p. col confronto dell'egual movimento nell'agosto del precedente anno. Da questo prospetto rileviamo, come già in quello dei precedenti mesi, che l'industria svizzera continua ad aumentare le sue provviste di materie, accrescendo quasi di pari passo — ciò che è molto naturale — anche le sue esportazioni di prodotti lavorati.

In particolar modo è importante — comunque sia una triste nota per noi — il far notare che la esportazione del formaggio e del latte condensato

cammina veramente di galoppo. Ogni mese del 1882 sopravanza il mese corrispondente del 1881 con 2, 3 e fino 4 mila quintali per ciascuno dei detti articoli: e noi invece cosa si fa? L'esportazione del latte condensato è scemata nei trascorsi otto mesi del corrente anno di ben 1259 quintali al confronto del corrispondente periodo del 1881, tantochè finora nel 1882 siamo arrivati ad esportarne 779 quint., mentre la Svizzera, non in otto mesi, ma nel solo agosto, ne mandò fuori 11,094 quintali. Quanto ai formaggi abbiamo avvantaggiato in tutto l'anno di 2050 quint.: ma oltre che questo vantaggio viene sopraffatto dalla perdita per una importazione maggiore di ben 7419 quintali, resta ancora a riflettere che sono ben poca cosa 2000 quintali in più di esportazione quando si vede che tal quantità rappresenta per la Svizzera la maggior esportazione del solo agosto. Se i nostri vicini trovano aperti i mercati per sfogar l'ampia loro produzione, o perchè i commercianti nostri non studiano di farli aprire anche a noi?

— La *Metropolitan industrial league* ha indirizzato alla Commissione nominata dal Congresso per l'esame della questione daziaria un progetto di tariffa doganale che inizia per molti articoli la trasformazione dei dazi *ad valorem* in dazi specifici.

— Trattasi in Ispagna di un grande progetto, cioè, del traforo dei Pirenei, per sopprimere l'ostacolo che si oppone alle celeri relazioni fra la Francia e la Spagna. Il re Alfonso ha firmato già un apposito progetto da presentarsi alle Cortes. Il ministero domanderà pieni poteri per i negoziati da intraprendersi colla Francia.

La Spagna ha intenzione di prolungare la via ferrata di Huescas per Ayerba, Caldearenas, Jaca e Caufranc fino alla frontiera francese, e di forare i Pirenei nei dintorni del colle Sompart. La linea condurrebbe in Francia a Olvron per la valle del Gave.

Le spese del traforo dei tunnel sarebbero sopportate egualmente fra i due paesi.

Si calcola che il nuovo tunnel abbrevierebbe di 100 chilometri la distanza da Parigi a Madrid.

— Nel 1° semestre del 1882 le importazioni di merci forestiere in Austria Ungheria hanno superato le esportazioni di 97 milioni di franchi, mentre negli anni precedenti avveniva il fenomeno contrario. Si aggiunga che, mentre nel 1881 l'importazione di metalli preziosi nell'impero superò la esportazione di meglio di 20 milioni di franchi, nel 1882 l'eccesso dell'esportazione toccò 95 milioni di franchi. Questi fatti non danno ragione alle previsioni concepite dai promotori delle ultime riforme doganali.

— Il Governo austriaco ha manifestato l'intendimento di sussidiare una nuova linea di navigazione del Lloyd fra Trieste e l'America.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Milano. (*Seduta del 29 settembre*). — Il Presidente comincia col comunicare alla Camera che essendogli pervenuti da moltissimi negozianti dei reclami sulla tariffa attuale pei facchini di dogana, la quale per altro venne attivata soltanto in via provvisoria e di esperimento,

ha giudicato necessario di procedere alla revisione della tariffa medesima, ed ha incaricato la Commissione permanente di finanza di studiare la questione, e di presentare alla Camera le sue proposte in merito.

Tale Commissione ha preso in attento esame i vari reclami pervenuti, ha interrogato quei negozianti che per la natura del loro commercio sono obbligati a ricorrere frequentemente alla dogana, ha praticato diverse visite nei locali doganali, e finalmente dopo ripetuti abboccamenti col direttore cavalier Massimo Volta, collo stesso ha concordato il nuovo progetto di tariffa di cui viene data comunicazione alla Camera.

Bonacina aggiunge che la Commissione nel formulare la sua proposta ha tenuto il debito conto dei reclami del commercio.

Messo ai voti il progetto della Commissione viene dalla Camera approvato all'unanimità.

Godrand fa raccomandazione alla Presidenza che nella nota colla quale si accompagnerà tale progetto all'autorità superiore venga fatta espressa menzione che il medesimo fu concretato di comune accordo col direttore di Dogana.

Il Presidente poi fa dar lettura di una lettera dei fratelli Ramazzotti chiedente alla Camera che voglia adoperarsi presso il Ministero onde ottenere la revisione di una perizia doganale su di una partita di vermouthe spedito all'estero in quantochè erroneamente — a parere della Ditta — sarebbe emerso dalla prima perizia che nella confezione del vermouthe in questione siasi impiegato, anzichè zucchero, glucosio nella proporzione del 3,264 per cento, ciò che farebbe perdere il diritto alla restituzione del dazio sullo zucchero.

Il segretario soggiunge che la Commissione a cui venne sottoposta la domanda della ditta Ramazzotti ne proporrebbe l'accoglimento: per maggiore informazione della Camera aggiunge però che essendo nato il dubbio sulla possibilità di constatare mediante analisi chimica, dopo l'avvenuto lungo trascorso di tempo; la presenza nel vermouthe dello zucchero anzichè del glucosio, furono interpellati in proposito parecchi distinti tecnici, i quali avrebbero risposto che tale constatazione non sarebbe più di esito sicuro quando il liquido fosse stato posto a contatto di qualche acido, e più se ad alta temperatura: e siccome è indubitabile che nel vermouthe ci sono in qualche proporzione anche degli acidi, così la sicurezza della prova parrebbe esser alquanto dubbiosa.

Cima fa avvertire ai colleghi che nella fabbricazione del vermouthe non si suole impiegare il glucosio, il quale determinerebbe una densità tale da togliere al liquido ogni carattere mercantile.

Pedroni propone che la Camera, senza entrare in merito della questione, accompagni la domanda della ditta Ramazzotti al Ministero con raccomandazione che se nella perizia in discorso fosse incorso qualche errore, esso venga rettificato, e la Camera accoglie tale conclusione.

In seguito si dà lettura di una circolare dell'associazione cooperativa fra i bottai di Gallipoli nella quale lamentandosi perchè l'uso delle botti già impiegate per il petrolio si venga di giorno in giorno estendendo in guisa da sostituirsi a quello delle botti nazionali, con grave danno dei numerosi bottai di Gallipoli (circa 600) i quali si trovano minacciati

di una prossima mancanza di lavoro, invoca dalla Camera di Commercio l'appoggio presso il Governo allo scopo di ottenere o la proibizione assoluta alla riesportazione delle botti usate, come si dice esser stabilito agli Stati Uniti, o quanto meno un dazio alla riesportazione delle medesime come in Spagna.

Il *Presidente* soggiunge che sulla questione di cui trattasi venne sentito il parere della Commissione di finanza, ed invita il segretario a comunicarne alla Camera le conclusioni.

Il *Segretario* riferisce a nome della Commissione essere opponibile alla domanda dei bottai di Gallipoli la questione pregiudiziale, inquantochè il Governo nostro è vincolato dai trattati esistenti a non impedire le esportazioni con divieti assoluti o con tasse non apparenti o maggiori di quelle inserite sulla tariffa quale risultò in seguito all'approvazione dei trattati medesimi. Soggiunge essere stato riconosciuto che attualmente la industria della fabbricazione delle botti ha una forte tutela contro la concorrenza americana pel fatto che il petrolio paga il dazio a peso lordo e che quindi i relativi barili, in ragione dell'ordinario loro peso e capacità, sopportano già un dazio corrispondente a circa L. 8 per ettolitro, mentre trattandosi dell'importazione di botti nuove, si pagherebbero giusta la voce 136 di tariffa cent. 20 per ettolitro.

Da ultimo osserva che i barili di petrolio vengono impiegati nella rispedizione dell'olio del territorio di Gallipoli in conseguenza dei cattivi metodi usati per l'estrazione, i quali fanno sì che quell'olio sia quasi esclusivamente impiegato come combustibile; e che quindi cesserà la possibilità di sostituire le nazionali colle botti americane del petrolio quando detti metodi si perfezioneranno; cosa sperabile per un non lontano avvenire, avendosi già qualche esempio di recente impianto colà di moderni stabilimenti di oleificio.

Dopo qualche discussione alla quale prendono parte parecchi Consiglieri, la Camera delibera di passare all'ordine del giorno sulla domanda della Associazione cooperativa fra i bottai di Gallipoli.

Camera di Commercio di Verona (*Adunanza in prima Convocazione del 3 ottobre*). — Il Presidente, dichiarando di non voler fare la storia della *settimana terribile* che si è aggravata sulla città e provincia, tocca però sommariamente delle rovine e dei danni che hanno colpito questo paese, e mostra intera fiducia che a rialzarne le condizioni concorreranno con unità di azione, e nei limiti delle rispettive attribuzioni, le forze del Governo, delle Autorità locali e dei cittadini tutti.

Aggiunge che durante i giorni della inondazione, egli aderendo ad una viva istanza di molti commercianti si era recato presso il Procuratore del Re, pregandolo ad interporre per ottenere dal Governo una remora ai protesti Cambiari:

Ricorda la gentilezza dell'Egregio Magistrato che volle tosto inviare un telegramma al Procuratore Generale in Venezia per il Ministero di Grazia e Giustizia. Accenna inoltre ad altro telegramma che, come Presidente della Camera, egli inviava al Ministero del Commercio ed alla risposta fatta dal Ministero stesso, che fu anche pubblicata sui giornali cittadini, e nella quale era detto che, pur non potendo emanare alcuna disposizione in proposito dal potere esecutivo, restava però alla Autorità Giudiziaria l'apprezzamento del caso di forza maggiore.

Fa poscia dar lettura di una lettera indirizzata a S. E. il ministro del Commercio per pregarlo di adoperarsi efficacemente insieme al Ministro dei Lavori Pubblici affinché a mezzo di opportuni lavori intesi a rimuovere i maggiori pericoli di possibili inondazioni, possa rinascere la fiducia nel paese e riprendersi quella attività industriale cui Verona con tanta sollecitudine si preparava.

Per ultimo annuncia che in seguito ad istanza fattagli da alcuni commercianti di qui ha trasmesso un telegramma al Ministero del Commercio con preghiera di voler interporre presso quello delle Finanze (Direzione Generale delle Gabelle) allo scopo che possibilmente venissero rilasciate in esenzione di dazio le merci avariate esistenti nei magazzini della locale Dogana.

Si procede quindi a trattare sull'unico oggetto posto all'ordine del giorno e cioè sui:

«Provvedimenti a favore dei danneggiati dalla recente inondazione in città e provincia.»

Il Presidente dichiara che la Presidenza ha creduto di adempiere ad un vero e proprio dovere nel presentare, come ora sta per fare, una proposta di sussidio a favore dei danneggiati. Accenna che la Seduta per trattare in argomento era stata stabilita per il giorno di sabato 50 settembre p. p., ma che nello stesso tempo seguendo altra adunanza del Consiglio Comunale, alle quale partecipavano anche parecchi membri di questa Camera ha stimato di rimandarla ad oggi.

Annuncia che, ricordando come altra volta le Camere di Belluno, di Treviso, di Mantova, di Ferrara, di Reggio di Calabria abbiano diretto lettere Circolari alle Consorelle del Regno per invocare un sussidio nelle sventure che in addietro le avevano colpite, e come la Camera di Verona avesse risposto adesivamente e votato analoghe sovvenzioni, egli, prendendo le mosse da questi fatti, ha giudicato dover fare simile appello alle Camere del Regno, ed altresì a quelle Estere, approntando per ciò apposita Circolare tradotta anche in Tedesco e Francese.

Spera che qualche sovvenzione si otterrà e sarà tanto di guadagnato a favore dei moltissimi sventurati della città e provincia.

Frattanto crede che la Camera abbia a votare il proprio concorso di sussidio, e propone la somma di lire 3000, delle quali lire 2000 a favore del Comitato di Beneficenza in città e lire 1000 a favore del Comitato Provinciale.

Sottoposta a votazione la avanzata proposta di sussidio, col riparto sopra indicato,

È approvata ad unanimità.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 14 ottobre.

Sebbene il denaro non sia stato molto esigente, e il tasso dello sconto sia rimasto inalterato tanto a Londra che a Parigi, tuttavia gli affari non hanno ripreso il loro andamento normale, nè i corsi ottenute miglioramento di qualche importanza. I valori di stato, ossia le rendite consolidate, non furono specialmente molto favorite. Si vuole che la speculazione non abbia creduto opportuno spin-

gerle più innanzi dopo i corsi piuttosto elevati a cui furono spinte per l'addietro con lo scopo di mantenere il buon andamento dei mercati, quando più vivi e insistenti erano gli attacchi degli operatori al ribasso. E a questa astensione per le rendite non hanno certo contribuito ragioni politiche perchè attualmente non vi sono conflitti internazionali da destare preoccupazioni, e la sistemazione della stessa questione egiziana non presenta per ora difficoltà insormontabili. Sembra piuttosto che la situazione monetaria abbia determinato la calma che si riscontra nella maggior parte dei mercati. Noi ne segnaleremo brevemente le condizioni odierne e i lettori giudicheranno da loro l'influenza che potrà avere sul movimento dei fondi pubblici. L'ultimo bilancio settimanale della Banca di Francia recava una diminuzione di 56 milioni nei conti correnti, di 20 e mezzo nel portafoglio, e un aumento di 55 milioni nella circolazione: nell'insieme in questa situazione non vi è di peggio, perchè una diminuzione di 40 milioni nello stock metallico per la Banca di Francia non è gran cosa. Ma la situazione della Banca d'Inghilterra si presenta assai peggiore. Essa dà infatti una diminuzione di sterl. 496,292 nel fondo metallico, una differenza in meno di sterl. 4,458,022 nelle riserve e un aumento di 757,804 sterl. nella circolazione. Confrontata questa situazione con quella corrispondente del 5 ottobre dell'anno scorso i risultati sarebbero tali da far temere un nuovo aumento nel tasso dello sconto della Banca d'Inghilterra. Nè la situazione monetaria è migliore altrove. La Banca Neerlandese ha subito ultimamente nuove sottrazioni metalliche e quella dell'Impero germanico nell'ultimo suo bilancio compiuto, presenta variazioni che sono enormi. Vi si trova infatti che il fondo metallico è diminuito di 25 milioni di marchi, il portafoglio è aumentato di 48 milioni; le anticipazioni sono cresciute di 50, e la circolazione di 103 milioni di marchi. Tutto questo quantunque sia avvenuto per far fronte ai bisogni dell'ultima liquidazione mensile, presenta tuttavia una situazione abbastanza tesa: non è improbabile per conseguenza che aumentando lo sconto la Banca d'Inghilterra, faccia altrettanto la Banca dell'Impero germanico.

Scendendo a segnalare il movimento della settimana ci limiteremo a dire che la tendenza in generale non fu cattiva, ma ciò non valse a rianimare la speranza di una ripresa essendo le Borse sotto l'impressione di possibili maggiori difficoltà monetarie.

Rendite francesi. — Il 5 per 100 scillava sui medesimi corsi dell'ottava passata cioè fra 416,25 e 416,55, il 5 per 100 fra 81,65 e 81,75 e il 5 per 100 ammortizzabile fra 81,90 e 82.

Consolidati inglesi. — Invariati intorno a 100 3/4.

Rendita Turca. — A Londra da 45 0/4 migliora fino a 45 1/2 e a Napoli venne trattata fra 45,10 e 45,50.

Valori egiziani. — La nuova rendita egiziana da 86 retrocedeva a 72,50 e il Canale di Suez da 2637 riprendeva a 2675.

Rendita italiana 5 per 100. — Sulle varie piazze italiane fu trattata da 90,10 a 90,20 per contanti e da 90,45 a 90,55 per fine mese. A Parigi invariata fra 89,40 a 89,50; a Londra da 88 1/2 cadeva a 88 1/4 e a Berlino da 89,40 scendeva a 89,10.

Rendita 3 per 100. — Nominale a 53,20 *ex-coupon*.

Prestiti pontificj. — Ebbero affari limitatissimi, e restano oggi il Blount a 89,20, il Rothschild a 92,40 e i certificati del Tesoro 1860-64 a 92,20.

Valori bancarj. — Senza attività e con prezzi deboli per la maggior parte di essi. La Banca Nazionale italiana ebbe qualche operazione fra 2185 e 2190; la Banca Toscana fra 870 e 880; il Credito Mobiliare fra 765 e 785; la Banca di Milano fra 625 e 630; la Banca Generale fra 575 e 585; la Banca Romana nominale a 1060; il Banco di Roma da 645 cadeva a 625 e la Banca di Torino invariata fra 720 e 725.

Valori ferroviarij. — Continuano ad essere tenuti in disparte senza che i prezzi ne abbiano sofferto notevoli riduzioni. Le azioni meridionali si contrattarono da 458 a 460; le romane fra 114 e 116; e le obbligazioni meridionali a 275; le nuove Sarde a 268 e le complementari a 290.

Regia Tabacchi. — Le azioni sostenute fra 694 e 697, e le obbligazioni invariate a 521.

Credito fondiario. — Le cartelle fondiarie del Banco di S. Spirito di Roma si contrattarono a 432 in contanti, le Torino a 494; le Milano fra 561 e 502; le Napoli fra 461 e 462; le Siena fra 480 e 482 e le Cagliari fra 450 e 455.

Valori diversi. — L'acqua Marcia fu negoziata a 95; le Condotte d'acqua a 515; le Rubattino a 607; il Cottonificio a 380; e il Lanificio a 890.

Oro e cambj. — I Napoleoni caddero a 20,27; il Francia a vista a 100,77 1/2 e il Londra a 3 mesi a 25,20.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Continua la tendenza al ribasso. A Nuova-York i frumenti rossi d'inverno oscillarono fra doll. 1,07 e 1,09, i granturchi si venderono a 0,73 allo stajo, e le farine extra state si quotarono da doll. 4,50, a 4,75 al barile di chilog. 88. In Algeria e Costantina calma perfetta e ribasso a Smirne negli orzi. A Odessa i detentori avendo offerta qualche facilitazione si fecero molte operazioni, e a Pietroburgo il ribasso prese maggiori proporzioni in tutti gli articoli. A Liverpool rialzo nei frumenti americani, e a Londra ribasso nei frumenti russi, inglesi, e australiani. A Pest mercato oscillante. In Francia prezzi in ribasso da cent. 50 a 75 nei frumenti secondari, e sostegno nei belli, che sono rari. A Parigi i grani per ottobre, novembre e per i primi quattro mesi da novembre si quotarono a fr. 25,50 al quintale. In Italia non possiamo che ripetere quanto dicemmo nella precedente rassegna essendosi i mercati mantenuti deserti, inanimati e con prezzi timidi e incerti. L'unico articolo che si mantiene ancora sostenuto è il granturco purchè sia sano e secco. I prezzi praticati all'interno furono i seguenti: A Livorno, Empoli e Firenze i grani gentili bianchi realizzarono da L. 14 a 15 al sacco, di tre staja, e i gentili rossi da L. 13,75 a 14,25. — A Bologna i grani della provincia si venderono da L. 23,50 a 24,50 al quintale; i granturchi da Lire 18 a 20; e i risoni da L. 21 a 22. — A Ferrara si praticò da L. 23,50 a 24,50 al quintale per i grani, e da L. 19,50 a 20 per i granturchi. — A Verona i grani si contrattarono da L. 21 a 23,50 al quintale; i granturchi da L. 22 a 23, e i risi da L. 34,60 a 42. — A Milano il listino segna da L. 22,30 a 26 al

quintale per i grani; da L. 18,75 a 22,50 per i granturchi; da L. 18 a 20 per la segale e da L. 28 a 39 per il riso fuori dazio. — A Novara i risi ebbero i medesimi prezzi segnati nella rassegna precedente. — A Torino i risi fecero da L. 27 a 38,50 al quintale, i grani da L. 17 a 19,50; e i granturchi da L. 19 a 21. — A Genova i grani nostrali ottennero da L. 25 a 27 al quintale, e i grani esteri da lire 21,50 a 19,50 all'ettolitro. — In Ancona i grani mercantili delle Marche realizzarono da L. 24 a 25 al quintale, e gli Abruzzesi da L. 23 a 24. — A Bari i grani bianchi si contrattarono da L. 23 a 24 al quintale e i grani rossi da L. 22,50 a 23,25 — e a Cagliari i prezzi dei grani oscillarono da L. 17 a 19 all'ettolitro secondo qualità.

Spiriti. — La situazione degli spiriti rimane invariata, ma tende però a migliorare. — A Milano i prezzi praticati furono di L. 144 a 145 al quintale per i tripli di gr. 94/95. senza fusto, di L. 154 a 155 per i germanici di gr. 94/95 fusto gratis; di L. 144 a 145 per gli americani; e di L. 72 a 75 per l'acquavite in grappa. — A Genova mercato calmo ma sostenuto. Gli americani di gr. 93/94 si detagliarono da L. 147 a 148 al quintale; e i prodotti delle fabbriche di Napoli da L. 145 a 148. — A Parigi i prezzi praticati per ottobre e novembre furono di fr. 49 al quintale; e per i primi quattro mesi dell'anno fr. 51,25.

Olj d'oliva. — L'articolo oleario ottenne in questi ultimi giorni un po' più di movimento; in seguito a diverse domande non solo per l'interno ma anche per l'esportazione. In generale frattanto la domanda si presenta un po' più vivace e spigliata, e quel lungo letargo che gravitò per tanti mesi sui mercati, sembra in gran parte scosso e dissipato. — A Diano Marina i nuovi mosti si contrattarono da L. 70 a 75 al quintale; e su li olj vecchi si praticò da L. 175 a 185 per i sopraffini biancardi; da L. 155 a 165 per i mezzo fini pagliati; da L. 110 a 135 per i mangiabili e da 60 a 70 per i lavati. — A Genova con vendita discretamente attiva, i Toscana realizzarono da L. 120 a 150 al quintale; i Riviera da L. 100 a 150, i Romagna da L. 95 a 112 e i Sassari da L. 120 a 140. — A Livorno gli olj delle colline di Firenze e di Lucca si contrattarono da L. 120 a 128 al quintale. — A Firenze gli acerbi si venderono da L. 77 a 85 per soma di chil. 61,200, e le altre qualità mangiabili da L. 65 a 75 — e a Bari i prezzi estremi furono di L. 95 a 135 al quintale a seconda delle qualità.

Olj diversi. — L'olio di sesamo si vende attualmente a Genova da L. 98 a 106 al quintale, e le qualità per la fabbricazione del sapone da L. 63 a 67. Le fabbriche liguri sono sempre attive nella lavorazione di quest'olio, stante i molti ordini che ricevono dall'interno, specialmente nelle qualità fini. L'olio di ricino sempre sostenuto segnatamente nelle qualità nostrali. L'extra vale da L. 112 a 114 al quintale; e le prime qualità da L. 105 a 106. Sull'olio di lino si praticarono in settimana alcune vendite al prezzo di L. 79 al quintale per il cotto, e di L. 75 per il crudo. Sull'olio di cotone gli affari sono senza importanza essendosi l'uso di questo liquido limitato quasi esclusivamente ai bisogni industriali. I prezzi variano da L. 85 a 97 al quintale secondo qualità e provenienza.

Mealli. — Il rame e lo stagno continuarono ad aumentare di prezzo per la grande riserva dei compratori; lo stesso per il piombo rifiutandosi i detentori a fare concessioni, e nessuna variazione per gli altri metalli. A Genova i prezzi praticati furono di L. 60 a 64,50 al quint. per l'acciajo di Trieste; di L. 20 a 22,50 per il ferro nazionale Pra; di L. 20,50 per detto da chiodi in fasci; di L. 30,50 a 38 per le lamiere inglesi assortite; di L. 38 a 39 per il piombo Pertusola; di L. 180 a 220 per il rame; di

L. 150 a 160 per il rame vecchio; di L. 150 a 155 per il metallo giallo; di L. 290 a 302 per lo stagno; di L. 55 a 60 per lo zinco; di L. 9 per le ghise Eglinton; e di L. 25 a 26 per cassa per le bande stagnate IC e di L. 34 predette IX. A *Marsiglia* il ferro di Svezia fu venduto fr. 30 al quint., il ferro francese fr. 21; la ghisa di Scozia N. 1 fr. 11,50; i ferri bianchi IC fr. 27; detti IX fr. 36 e il Nikel puro in placche a fr. 8,50 al chilogrammo.

Carboni Minerali. — L'ottava passo senza notevoli variazioni tanto all'interno che all'estero. — A *Genova* essendo stata sistemata la vertenza per gli sbarchi, gli affari furono più attivi tanto per le fabbriche locali che per le altre manifatture dell'interno. I prezzi praticati per ogni tonnellata al vagone furono di L. 30 a 31 per i carboni Cardiff di prima qualità; di L. 28 a 29 per i Newcastle Hastings; di L. 28 a 29 per Harthy; di L. 26 a 27 per Scozia; di L. 24 a 25 per Liverpool; di L. 25 a 26 per Hebburn, e Newpelton; di L. 41 a 42 per Coke Garesfield e di L. 39 a 40 per Coke da gas inglese.

Petrolio. — Le notizie provenienti dall'America essendo favorevoli all'articolo, quasi tutti i mercati europei trascorsero sostenuti e con tendenza all'aumento. A *Genova* si venderono da circa 3000 barili, e da 22 mila casse ai seguenti prezzi: barili fuori dazio da L. 20,50 a 20,75 al quint.; e con dazio da L. 63 a 63,50 e le casse con dazio da L. 5) a 50,60 e senza dazio da L. 21 a 21,25. — In *Ancona* le casse furono vendute da L. 63 a 63,50 al quint. sdaziato. — In *Anversa* gli ultimi prezzi praticati furono di fr. 19,50 al quint. al deposito, e a *Filadelfia* e a *Nuova York* di cents 7 5/8 a 8.

Zolfi. — L'esportazione essendo diminuita i prezzi sono facili nella maggior parte dei mercati. A *Messina* si praticò da L. 9,90 al quint. a 10,92 sopra Girgenti; da L. 9,96 a 10,98 sopra Catania, e da L. 10,17 a 11,08 sopra Licata. — A *Genova* i greggi si venderono da L. 14 a 16 al quint., e i polverizzati da L. 18 a 21 il tutto a seconda della qualità.

Cuojo e Pelli. — Continua un buon movimento nelle tomaje crude, e nelle suola leggere, e la domanda si aggira più abbondantemente nelle qualità basse, perchè più moderate nei prezzi, che nelle fini. A *Milano* nel rifinito si ebbe buone vendite in tutti gli articoli, tanto che la provvista autunnale sembra voglia riuscire più rilevante degli anni scorsi. Il corame nostrale fu venduto da L. 2,60 a 3,20 il chil., i vitelli greggi nostrali da L. 4 a 5,20; le vacchette greggie nostrali da L. 3,20 a 3,50, e le vacchette estere da L. 3,50 a 5. — A *Genova* si ebbero nuovi aumenti. I cuojo Buenos Ayres di chil. 4,10 si venderono da L. 123 a 124 ogni 50 chil.; i Cujaba di 9,10 a L. 125; i vitelli di 2 1/4 a L. 128; i Bourdwano di 3/4 a L. 96 e le pelli di montoni di Tripoli da L. 84 a 86.

Sete. — In generale la settimana trascorse piuttosto calma, non già per difetto di domande, ma perchè i prezzi richiesti furono di tal natura da rendere difficili affari di qualche importanza. Tutto questo all'interno, perchè all'estero proseguirono piuttosto importanti. A *Milano* gli articoli correnti furono preferiti ai classici, e i prezzi praticati furono di L. 39 a 60 per le greggie classiche 11/12, di L. 56 a 52 per dette di primo e second'ordine; di L. 46 a 42 per greggie corpetti di primo e second'ordine; di L. 59 per gli organzini classici 18/20, di L. 66 a 63 per detti di primo e second'ord., e di L. 63 a 65 per le trame a due capi classiche. — A *Torino* si fecero alcune vendite ai prezzi segnati nella precedente rassegna. — A *Lione* la domanda continua regolare, ma senza slancio. Le greggie asiatiche furono vendute a fr. 43,50 per Isatlee Dollar; a fr. 45,50 per

Black Lione; a fr. 38,50 per Canton e a fr. 49 per Giappone Sendal.

Lane. — I pubblici incanti di lane coloniali aperti a *Londra* il 22 agosto scorso terminarono nella settimana passata, e il risultato delle 320 mila balle aggiudicate per il seguente: le lane Scoured perdettero da 1/2 den. a 1 per libbra; le indiane guadagnarono da 1/2 a 3; le lane da pettine come le Egiziane, le Kassabbachi le Oporto, ecc. aumentarono da 1/4 a 1/2 den., e le lane di Perù, e di Lima ribassarono da 1/4 di den. a 1/2. — A *Marsiglia* le Bagdad furono vendute da fr. 170 a 207 al quintale; le Sigaje Bessaraje a fr. 105; le Angora lavate a fr. 150, e le Persia sane a fr. 407. — A *Genova* si venderono un centinaio di balle per Buenos Ayres e Montevideo al prezzo di L. 120 a 140 al quint., a seconda della qualità.

ESTRAZIONI

Prestito 5 p. c. città di Milano 1854 (di austriache L. 5,850,000) in obbligazioni da Lire aust. 500, pari a Lire it. 432 10). — 22° estrazione annuale, 2 ottobre 1882.

6	28	57	108	121	134	151
231	257	265	338	355	392	516
531	534	536	545	628	636	649
796	812	832	861	873	998	1016
1019	1042	1159	1168	1179	1198	1238
1260	1313	1354	1360	1364	1406	1435
1452	1479	1480	1484	1659	1756	1769
1836	1855	1900	1908	1965	1978	1991
2004	2042	2088	2097	2101	2122	2124
2127	2150	2168	2282	2375	2403	2496
5222	2528	2534	2547	2571	2615	2666
2781	2786	2806	2844	2889	2890	2906
2934	2937	2967	3055	3068	3097	3197
3212	3244	3275	3279	3314	3325	3385
3410	3464	3526	3550	3554	3570	3577
3655	3663	3678	3688	3749	3787	3788
3828	3845	3850	3883	3926	3927	3934
3967	4057	4104	4186	4195	4246	4337
4481	4533	4596	4666	4700	4707	4735
4736	4764	4798	4800	4881	5029	5037
5048	5054	5055	5135	5193	5195	5240
5380	5423	5426	5440	5509	5535	5738
5869	5830	5892	5938	6021	6032	6039
6045	6069	6138	6157	6177	6180	6234
6251	6274	6323	6365	6452	6539	6552
6571	6592	6599	6806	6824	6840	6847
6994	7122	7143	7206	7328	7362	7450
7456	7513	7619	7623	7630	7648	7697
7766	7821	7841	7875	7882	8001	8043
8072	8100	8151	8194	8201	8270	8330
8349	8402	8409	8435	8462	8464	8481
8542	8558	8588	8717	8761	8885	8922
8961	9123	9132	9195	9218	9240	9256
9258	9338	9408	9437	9446	9533	9537
9540	9561	9578	9597	9620	9625	9685
9713	9779	9795	9799	9830	9850	9857
9881	10035	10088	10121	10172	10190	10196
10203	10224	10238	10304	10317	10358	10402
10494	10518	10522	10543	10550	10698	10894
10939	10959	11018	11267	11309	11387	11398
11417	11467	11512	11556	11590	11598	11601
11605	11606	11628.				

Rimborso, in it. L. 432,10 per obbligazione del 2 gennaio 1883, a Milano, Cassa municipale.

Obbligazioni, precedentemente estratte e non ancora presentate pel rimborso:

N. 1082 3346 6011 6706 6853 8274 10025
10631 10734 11051.

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

26^a Settimana dell' Anno 1882 — Dal dì 26 Giugno al dì 1° Luglio 1882

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 3416)

	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	294,763.00	44,629.73	47,842.50	205,338.72	6,380.15	557.89	3,577.66	572,489.65	1,686	47,705.36
Settimana cor. 1881.	353,151.03	14,296.73	55,096.36	218,833.09	7,800.15	967.96	2,407.45	652,552.77	1,681	20,241.50
Differenza {	in più	» »	» »	» »	» »	» »	1,170.21	» »	5	» »
	in meno	58,388.03	267.00	7,253.86	13,494.37	1,420.00	410.07	80,063.12	»	2,536.44
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gen. al dì 1 luglio 1882.	7,760,910.15	401,995.55	1,207,388.87	5,884,891.45	493,070.35	30,282.54	93,778.01	15,572,316.92	1,681,849	18,568.96
Periodo cor. 1881.	7,789,866.30	400,540.23	1,411,404.22	6,122,456.35	244,093.73	55,066.49	67,256.67	16,087,683.95	1,681,000	19,193.19
Aumento	» »	1,455.32	» »	» »	» »	» »	26,521.34	» »	0,849	» »
Diminuzione	28,956.15	» »	204,015.35	237,564.90	48,023.38	24,783.95	» »	515,367.07	»	624.23

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

27^a Settimana dell' Anno 1882 — Dal dì 2 al dì 8 Luglio 1882.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 3416)

	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	292,464.95	13,610.87	49,460.20	202,934.30	5,742.07	476.25	4,011.44	558,099.78	1,686	17,588.15
Settimana cor. 1881	321,886.54	13,960.94	46,756.88	233,230.13	6,620.06	510.13	2,824.58	625,739.26	1,681	19,411.32
Differenza {	in più	» »	2,703.32	» »	» »	» »	1,186.56	» »	» 5	» »
	in meno	29,421.59	350.07	» »	30,295.83	877.99	33.88	57,089.48	» »	1,823.17
Ammontare dell'Esercizio dal 1° Gen. al dì 8 luglio 1882	8,053,375.40	415,606.42	1,256,849.07	6,087,825.75	198,812.42	30,758.79	97,789.15	16,141,016.70	1,681,945	18,533.18
Periodo cor. 1881.	8,111,752.84	414,501.17	1,458,161.40	6,355,686.48	247,713.79	55,576.62	70,081.25	16,713,473.25	1,681,000	19,201.27
Aumento	» »	1,105.25	» »	» »	» »	» »	27,707.90	» »	0945	» »
Diminuzione	58,377.74	» »	201,312.03	267,860.73	48,901.37	24,817.83	» »	572,456.55	» »	668.09

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

28^a Settimana dell' Anno 1882 — Dal dì 9 al dì 15 Luglio 1882.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 3416)

	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	290,764.50	14,062.40	46,949.83	232,118.14	7,850.15	772.50	3,858.09	596,375.31	1,686	48,444.07	
Settimana cor. 1881	310,756.65	17,177.66	48,361.67	227,319.19	10,478.83	411.96	2,778.44	617,234.40	1,681	49,147.51	
Differenza	} in più } meno	» »	» »	» »	4,798.95	» »	360.54	1,079.65	» »	5	» »
		19,992.15	3,115.56	1,411.84	» »	2,628.68	» »	» »	20,909.09	»	703.44
Ammontare dell' Esercizio dal 1 genn. al 15 luglio 1882	8,344,439.60	429,668.52	1,303,798.90	6,319,943.89	206,662.57	31,531.29	101,647.24	16,737,392.01	1,682,041	18,530.52	
Periodo corris. 1881	8,422,509.49	431,678.83	1,506,522.77	6,583,005.67	258,192.62	55,983.53	72,859.69	17,330,757.65	1,681,000	19,194.25	
Aumento	» »	» »	» »	» »	» »	» »	28,787.55	» »	1,041	» »	
Diminuzione	78,369.89	2,010.31	202,723.87	263,061.78	51,530.05	24,457.29	» »	593,365.64	»	663.73	

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

29^a Settimana dell' Anno 1882 — Dal dì 16 al dì 22 Luglio 1882.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 3416)

	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	334,764.64	12,798.13	44,397.64	207,026.87	7,049.00	570.67	3,786.14	610,342.99	1,686	18,876.05	
Settimana cor. 1881	294,780.05	14,376.15	40,726.50	198,004.91	6,042.80	822.94	3,098.05	537,851.40	1,681	17,303.96	
Differenza	} in più } meno	39,924.59	» »	3,671.14	9,021.96	1,007.10	» »	688.09	52,491.59	5	1,572.09
		» »	1,578.02	» »	» »	» »	243.27	» »	» »	»	» »
Ammontare dell' Esercizio dal 1 Gennaio al 22 luglio 1882	8,678,844.24	442,466.65	1,348,196.54	6,526,970.76	213,712.47	32,110.96	105,433.38	17,947,795.00	1,682,137	18,542.91	
Periodo cor. 1881.	8,717,289.54	446,054.98	1,547,249.27	6,781,010.58	264,235.42	56,811.52	75,957.74	17,888,609.05	1,681,000	19,133.99	
Aumento	» »	» »	» »	» »	» »	» »	29,475.64	» »	1,137	» »	
Diminuzione	38,445.30	3,588.33	199,052.73	254,039.82	50,522.95	24,700.56	» »	510,874.05	»	591.08	