

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno IX — Vol. XIV

Domenica 3 Dicembre 1882

N. 448

L'INGEGNERIA INDUSTRIALE

Il più chiaro significato delle elezioni politiche testè avvenute, e la volontà di conservare il presente assetto nazionale, allo scopo di progredire senza perturbazioni nel miglioramento dello Stato. E siccome questo dipende in massima parte dai fatti d'ordine economico, così le questioni d'economia pubblica vanno ad acquistare una crescente importanza; la quale perdurerà fino a che dei rivolgimenti politici, che è difficile di prevedere quando, come e dove si produrranno, non valgano a distoglierci dalla cura degli interessi materiali, per ispingerci verso nuovi politici orizzonti. Se ora noi volgiamo dall'alto lo sguardo verso la situazione economica del paese, non già solo limitandoci alla contemplazione di noi stessi, ma estendendo la ricerca al di là degli angusti confini del Regno, crediamo difficile d'essere soddisfatti della posizione che occupiamo nel mondo e del benessere comparativo che abbiamo raggiunto. Non basta inverò che, a forza di sacrificare spietatamente l'individuo allo Stato, siasi raggiunto l'equilibrio nel bilancio della nazione. Non è merito de' finanzieri lo stabilire il pareggio, quando le popolazioni sopportano senza opporsi i più gravi tributi, per la speranza che verranno poi a cessare. Noi non siamo adulatori e nemmeno pessimisti. Speriamo fondatamente che le promesse dei Ministeri di sinistra si avverino, non per dimostrare soltanto che non siamo Cassandre, ma perchè lo crediamo. Cadremmo però nell'adulazione se ci dichiarassimo perfettamente sicuri che l'abolizione del corso forzoso potrà verificarsi senza imporre nuovi oneri alla finanza; o, in altri termini, senza ulteriore disturbo pei contribuenti. Qualunque cosa avvenga, certo è frattanto che il bilancio dello Stato è una dipendenza del bilancio economico del paese, e che dunque il solo modo *durevole* per migliorare il primo, consiste nell'avvantaggiare il secondo.

È appunto questo secondo bilancio che ci appaga essai poco. È un pessimo modo di valutarlo quello di trascurare di compararlo con quelli degli altri paesi. Se, a noi d'attorno, tutti si arricchiscono in grande misura, e noi in una proporzione molto minore, è ciò una prova d'inferiorità. Peggio ancora, se siamo stazionarii e soprattutto se facciamo dei passi indietro.

Quale è la causa per cui, mentre il commercio degli altri Stati cresce a gran corsa, noi stiamo fermi, anzi indietreggiamo? È questo un problema che urge risolvere, e che può ben derivare da ciò che altre nazioni ci pigliano la mano, pro-

ducendo meglio di noi ed in maggior quantità, cosicchè possan vendere a migliori condizioni e sostituirsi nel mercato universale nel nostro posto; e ciò nonostante che questo mercato si dilati ognor più e senza interruzione. Bisogna però, prima di accusarci da per noi stessi e senza nostra colpa, far la parte di quegli eventi che dipendono da cause poste fuori della nostra portata. Così se gli Stati-Uniti e la Russia aumentano enormemente le loro esportazioni di generi alimentari (granaglie e bestiami); se il commercio coll'Asia importa in masse ognor crescenti le sete e i risi; se nell'America boreale non si vogliono più i nostri marmi di Carrara, perchè si scavano alacremente i depositi copiosissimi di marmi bianchi del paese; se la chimica trae lo zolfo dalle piriti o da altre materie, cessando dal ricorrere allo zolfo puro della Sicilia e della Romagna, tuttociò ci passa sul capo e non istà in noi d'impedirlo. Ma non è così quando non progrediamo abbastanza nella fabbricazione dei vini, degli olii, delle ceramiche e vetri, delle macchine, dei tessuti, delle oreficerie, delle pelli conciate, delle vernici ed inchiostri, ec. ec. È in ciò che siamo veramente colpevoli perchè, per noi, questi progressi sono questione di vita o di morte, dal punto di vista economico.

Non ci lasciamo di illusioni. Che dei progressi siano stati fatti nel campo dell'industria in questi ultimi venti anni, lo abbiamo constatato nella rivista dell'esposizione di Milano apparsa in questo periodico. Essa non ci ha però rivelato di quanto siasi progredito fuori d'Italia, ed è questo appunto, occorre ripeterlo a costo di annoiare il lettore, che importa di sapere, perchè l'ampliamento dei traffici, derivante dalla facilità delle comunicazioni, ha creato fra le nazioni la *lotta per l'esistenza* applicata ai vantaggi economici. Tutto dipende dunque dal progresso comparativo nella scala delle produzioni totali di ciascuno Stato. Ora questo avanzamento esiste veramente in Italia, sia nell'agricoltura che nella industria manifatturiera, ma non è quel prorompimento che ci sarebbe abbisognato per porci a livello degli altri popoli incivili, trannechè per quanto concerne l'industria delle costruzioni. In questa, a dire il vero, abbiamo camminato con soddisfacente rapidità, sia che si guardi l'avanzamento delle costruzioni private, nelle città grandi e piccole, borghate e campagne, sia che si consideri quello dei lavori pubblici.

Sul conto di questi ultimi, basta, per dimostrarlo, che ci riferiamo al sunto, dato nel nostro numero antecedente, di un reso conto, pubblicato dal Ministero dei Lavori Pubblici, dal quale rilevasi che,

nel ventennio 1861-1881, si spesero effettivamente 3,186 milioni di lire.

Ora dunque, se prendiamo ad indagare il nostro avvenire finanziario, dovremo domandarci: donde ripeteremo la causa di quel sollecito e rilevante progredimento economico che ci abbisogna? Esso può derivare principalmente da tre fonti: l'agricoltura: le manifatture: le colonie. Gli Stati Uniti e la Russia non hanno colonie; ma posseggono una immensa produzione agricola, e delle industrie che si avanzano rapidamente. L'Inghilterra ha un piccolo territorio che nutre metà della sua fitta popolazione; ma possiede le manifatture e la colonie più colossali del globo. La Francia ha una ricca produzione agricola e un'industria fiorentissima, nè manca di estesissime colonie. La Germania ha una buona produzione territoriale e moltissima potenza manifatturiera; oltreacchè l'emigrazione la libera dal sovrappiù della sua popolazione. Il Belgio produce enormemente di merci manifatturate, e l'Olanda, nonostante il suolo pantanoso che la costituisce, è un paese sommamente prospero, perchè le sue colonie, se non sono le più vaste, sono certamente le più ricche del globo.

Noi invece abbiamo un territorio poco esteso, comparativamente alla popolazione; industrie infantili; niuna colonia. Dobbiamo concludere da questa sommamente breve ma veridica comparazione, che siamo, come dicemmo in principio, in una posizione economica poco favorevole; se non vogliamo dire affatto sfavorevole.

Ciò posto, a quale delle tre fonti di progresso economico potremo far capo per avvantaggiarci fino a livello degli altri paesi inciviliti? All'agricoltura? Abbiamo poco spazio, e per soprammercato ci mancano i capitali. Del resto, per quanto facciamo, ci vorrà ben lungo tempo, studio e perseveranza, prima che il nostro territorio sia coltivato coi perfezionamenti oggi altrove raggiunti. Acquisteremo noi delle estese colonie che diano ricetto e forniscano solleciti e copiosi guadagni all'attività della frazione più energica e robusta della popolazione? Appena ne facciamo accenno, siamo respinti colla beffa e col danno. Non ci rimane dunque che ricorrere all'industria manifatturiera, imitando il Belgio e la Germania. Che se ci fosse obbiettato che non abbiamo il carbone, contenuto in questi due stati, risponderemo due cose. In primo luogo; che non tutte le industrie richiedono grandi forze motrici, poichè molte ve n'hanno che domandano principalmente intelligenza, sapere, buon gusto. In secondo luogo, che le grandi forze motrici noi le abbiamo; anzi abbiamo precisamente quelle che non domandano che le spese di primo impianto; le quali sono le forze idrauliche.

Quanto agli svantaggi che hanno rese queste posanze idrauliche inferiori finora ai motori a vapore, si può dire fondatamente che essi sono scomparsi davanti alla scienza moderna; la quale ha dimostrato come sia possibile far due cose che precisamente riparano gli anzidetti svantaggi. Accumulare la forza e trasmetterla senza troppa perdita a distanze relevantissime, coi procedimenti di scoperte tanto accertate quanto quelle, a tutti ora note, della telegrafia e della telefonia.

La questione da risolvere è di fare persuasi noi stessi di questa ancora di salvezza. Quando così ci esprimiamo, noi ci riferiamo al complesso della popolazione del

Regno. Saremmo ingiusti se non riconoscessimo che, nell'Alta Italia, trannechè nel lato suo orientale, si è persuasi della necessità di progredire rapidamente nelle manifatture. Egli è in questo lembo boreale ed in tutta la restante estensione del Regno che le tarde nostre cervici non sono ancora incamminate nella via della salvezza economica. Ciò può in parte dipendere da scarsezza di capitali; ma più che da questa cagione deriva da incredulità sui vantaggi delle intraprese industriali e da ignoranza sui mezzi di applicarle. E questa ignoranza che bisogna vincere. E il personale tecnologico che bisogna creare. Le scuole d'arti e mestieri bastano per fare dei buoni operai e dei buoni capi-fabbrica; ma non danno l'istruzione elevata; l'istruzione scientifica che occorre per progettare, eseguire, dirigere una grande impresa tecnologica. A tale scopo occorrono *ingegneri industriali*.

Ora d'ingegneri usciti dalle scuole d'applicazione delle Università, o dagli istituti tecnici superiori, noi ne abbiamo troppi; e questi riescono, o per lo meno dovrebbero riescire, buoni costruttori, sia di lavori stradali ordinari, sia di ferrovie, sia di opere idrauliche terrestri o marittime, sia di lavori architettonici e di simili altre cose che principalmente rispondono ai bisogni dello Stato, delle provincie, dei comuni, ed ai lavori che i privati richiegono pel miglioramento o preservazione delle loro proprietà.

Ma se trattasi dell'impianto di nuove industrie manifatturiere, in quelle proporzioni grandiose che oggi occorrono per ben riuscire, noi non abbiamo il personale superiore che si richiede, e dobbiamo, nove volte su dieci, domandarlo all'estero. Questo poi, giunto in Italia ed esaurito il suo compito, se ne va, senza darsi pensiero di indagare se altri consimili imprese potessero impiantarsi, ponendo a profitto le forze disoccupate che la natura ci ha fornite.

Noi abbisogniamo adunque di ingegneri tecnologici, per la fabbricazione dei metalli e delle infinite macchine, che traggiamo, in gran parte, da fuori; per la confezione delle materie e prodotti tessili, nei quali siamo grandemente arretrati; per quella dei prodotti chimici; pei perfezionamenti agricoli; pel trattamento delle derrate tratte dal suolo; ecc., ecc. Saranno dessi che, desiderosi di applicare il sapere pratico acquistato con lunghi e solidi studii, si recheranno in ogni angolo dell'Italia per ricercare e far palesi le opportunità offerte al capitalista di avvantaggiare la produzione industriale, congiungendo al vantaggio del paese il loro proprio. Essi soli saranno capaci di scuotere la nostra inerzia, rendendo fruttose quelle rotabili, quelle ferrovie, quelle linee di navigazione con tanto dispendio costrutte, e sì poco finora utilizzate.

In tutta Europa si è inteso che le università industriali erano necessarie e, a dire il vero, una di queste esiste anche in Italia. Dubitiamo però che essa sia abbastanza efficace, perchè sappiamo che non pochi giovani italiani si recano a studiare in Francia ed in Inghilterra, anzichè in essa. Del resto è posta in luogo troppo eccentrico, perchè è in Torino, ove ha stanza presso il Museo industriale italiano. Questo istituto, che fruisce di un'annua sovvenzione di L. 250,000 dallo Stato, forma due classi di allievi; cioè *ingegneri industriali* e *capi fabbrica*. Era naturale che sorgesse in una regione

in cui havvi molta attività manifatturiera perchè, a somiglianza della finitima Francia, vi esiste la virtù del risparmio e la sete del guadagno. La posizione topografica gli è però di svantaggio, cosicchè è poco conosciuto nell'insieme dello Stato. La vera sede di una università industriale è nella capitale del Regno, come si fa negli altri paesi d'Europa. L'*École Centrale* di Parigi, fondata primitivamente da tre dotti, Dumas, Pelet, Olivier, è stata ed è frequentatissima, appunto perchè collocata nel centro politico della nazione. Non siamo certamente d'avviso di distogliere da Torino l'istituto industriale che possiede; ma crediamo essere, nonchè utile, necessario d'impianarne un altro nella Capitale, e su più vasta scala. Sarebbe però ingiusto ed inopportuno, nell'attuale condizione delle finanze, di porlo a pieno carico dello Stato. L'*École Centrale* suindicata potè vivere e prosperare senza i soccorsi del governo francese, fino a che questo se l'aggregasse; e ciò in forza dello zelo dei professori e delle contribuzioni degli allievi, che in gran numero vi affluirono. L'università industriale che potrebbe, anzi crediamo che dovrebbe, erigersi in Roma, sarebbe bensì fondata a spese dell'erario, ed ancora da esso annualmente sovvenzionata, ma dovrebbe trarre le maggiori sue risorse dalle tasse sugli allievi, o sui semplici frequentatori dei suoi corsi. Non occorre dire che dovrebbe avere uno scopo pratico e non soltanto teorico; alternando perciò parallelamente gli insegnamenti teorici cogli esercizi pratici. E poi chiaro che si accorderebbero i voluti diplomi agli studenti che avessero superate le prove richieste. Questi attestati, non solo abiliterebbero all'esercizio delle varie professioni industriali, ma sarebbero ancora titoli per essere ammessi in taluni servigi pubblici che abbisognano di individui dotati di cognizioni tecnologiche; quali sono gli arsenali terrestri o marittimi; i tabacchi, che ora pare ritornino allo Stato; la fabbricazione del sale e della polvere da guerra. Ci pare adunque che questo istituto potrebbe giovare tanto al paese, quanto al governo; quindi è che abbiamo creduto utile di suggerirne l'impianto.

IL CABOTAGGIO SULLE COSTE ITALIANE

dinanzi alla Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile

La questione del cabotaggio sulle nostre coste fu dalla commissione d'inchiesta sulla marina mercantile trattata in modo degno della dignità nazionale e conforme ai gravi interessi che al medesimo sono inerenti. Il principio che prevalse fu quello di non accordare alle bandiere estere il diritto di fare il cabotaggio sulle nostre coste che in quanto, e nella misura, nella quale esse lo accordano o sieno per accordarlo alla bandiera italiana. E innegabile che questo principio sia perfettamente conforme alla dignità internazionale, ma in pratica esso potrebbe per avventura esser un ostacolo a convenzioni marittime da farsi con paesi che ammettessero in modo assoluto l'esclusione delle bandiere estere dal cabotaggio delle coste loro, e che per ottenere di farlo sulle nostre sarebbero pronte a darci dei vantaggi che sarebbero alla nostra marina mercantile, più proficui. Il caso è raro è verissimo, ma non

improbabile, specialmente coi paesi di oltremare ai quali si potrebbe benissimo senza perdita di dignità accordare il diritto di cabotaggio sulle nostre coste senza pretenderlo sulle loro, in primo luogo perchè esso rimarrebbe intentato per parte della nostra marina, dandoci così un vantaggio completamente illusorio, e secondariamente perchè questo diritto illusorio sarebbe con maggior utile compensato da un più favorevole trattamento da accordarsi alla nostra navigazione a lungo corso che è pressochè la sola che noi esercitiamo con quei paesi.

Nel trattare la questione del cabotaggio sulle coste italiane la commissione parlamentare si trovò di fronte a cinque diverse opinioni. La prima di esse vuole che il cabotaggio sia riservato alla nostra bandiera ad esclusione di qualunque bandiera estera. La seconda che si accordi ad ogni bandiera estera senza distinzione. La terza lo vorrebbe accordato a quelle sole bandiere che accordano alla nostra, di fare il cabotaggio sulle coste del loro paese. La quarta lo accorderebbe anche senza questa reciprocità, purchè essa fosse compensata da altri vantaggi. Finalmente la quinta vorrebbe che il cabotaggio fosse accordato solo a quelle bandiere che offrissero oltre la reciprocità anche altri vantaggi. Come abbiamo detto, è la terza di queste opinioni che prevalse nelle conclusioni della commissione, ond'è che le discussioni in seno alla medesima si aggirarono più che altro sul modo di porla in atto.

In questo studio apparvero due sistemi. Il primo voleva lasciare impregiudicata la questione, riservando facoltà al governo di decidere nei casi speciali di accordare o non accordare il diritto di cabotaggio alle bandiere per mezzo di trattati e di convenzioni. Il secondo vuole invece legar le mani al governo con una legge che regoli il diritto di cabotaggio non solo, ma che tolga facoltà al governo di accordare il cabotaggio a quelle bandiere che non l'accordano alla nostra. Questo secondo sistema fu quello che prevalse e i voti della commissione sono rivolti a che una legge generale sul cabotaggio venga fatta avente a base la reciprocità.

Questa conclusione non è che una conseguenza della prima. Ammesso una volta dalla commissione che la reciprocità la più assoluta sia necessaria, non volle essa lasciar in facoltà del potere esecutivo (per quanto abbia questo sempre bisogno dell'approvazione del potere legislativo) di attenersi o no a questo sistema nei casi speciali di trattati e convenzioni da negoziarsi colle potenze estere.

Ma se l'una di queste conclusioni è, conseguenza dell'altra è lecito esaminare se ambedue sieno buone e conformi agli interessi della marina nostra, e se potrebbero esser rimpiazzate da quelle che derivano dall'altro sistema quello cioè di lasciare il governo arbitro di negoziare a maggior vantaggio del paese senza obblighi pregiudiziali.

A nostro parere sarebbe stato meglio lasciare al governo tutta la libertà di far trattati e convenzioni, salvo a renderne conto ed ottenerne l'approvazione parlamentare come ora si usa. Se in addietro in vista di vantaggi politici di ordine superiore furono da qualche ministero, coll'annuenza parlamentare, qualche volta sacrificati i nostri interessi commerciali, si fu appunto perchè in quei momenti tenevamo più ad ottenere vantaggi politici che commerciali; i grandi interessi politici che ci era allora necessario promuovere a qualunque costo, ci fa-

cevano trovare lieve il sacrificio. Quel caso può, anzi deve, esser impossibile d'ora in avanti, perchè l'Italia è ormai nazione, nè più ha da comprare alleanze a costo dei suoi interessi materiali, ma si ripresenti o no l'occasione è bene lasciare al governo bastante larghezza da permettergli di tutelare i nostri interessi come meglio crede. Se il caso si ripresenta, è più dignitoso per la nazione di non dover abrogare una legge onde concludere un trattato; se non si ripresenta non è ammissibile che un gabinetto concluda, e un parlamento approvi, un trattato nel quale gl'interessi della nazione sarebbero senza profitto alcuno sacrificati.

Se ciò fosse ammissibile governo e parlamento colla stessa facilità potrebbero abrogare la legge, ed essa finirebbe in ogni caso per essere inutile, e le leggi inutili sono sempre dannose.

La nostra opinione dunque, in questo contraria a quella della commissione, sarebbe di lasciare piena libertà al potere esecutivo di trattare colle potenze estere il diritto di cabotaggio sulle nostre coste accordandolo non solo quando esse ci offrano reciprocità ma anche senza questa, se esse possono offrirci in contraccambio altri vantaggi che nei casi particolari possiamo stimare più convenienti, e perfino di negarlo, malgrado le offerte di reciprocità, quando questo diritto sarebbe per noi illusorio perchè di poco probabile attuazione, mentre per la potenza che ci offrisse di aprire a noi la sua costa sapendo che non possiamo andarvi potrebbe essere di grande interesse che si aprisse ad essa la nostra; in questo caso la sola reciprocità non basterebbe a compensarci ed il trattato sotto l'apparenza di una illusoria eguaglianza di diritti, sarebbe leonino; la potenza che ce ne richiedesse dovrebbe accordarci, oltre la reciprocità, altri vantaggi onde costituire con essi equo compenso alla maggior perdita, che vi sarebbe da parte nostra. Questi particolari casi non potendo esser da una legge generale ben preveduti, ci par più prudente di riservarsi di poterli discutere quando si verificano, via via, in occasione dell'approvazione parlamentare necessaria alla validità di qualunque trattato internazionale.

In ogni caso: se pure una legge dovrà regolare il cabotaggio delle nostre coste e imporre le norme e le condizioni alle quali sarà permesso alle bandiere estere di esercitarlo, si dovrà fare la distinzione fra commercio di scalo e cabotaggio.

Dopo una breve discussione la commissione stabilì le due diverse definizioni di questi due diversi atti commerciali nel seguente modo. Il cabotaggio è la navigazione compiuta da un legno che carica merce in un porto dello Stato per trasportarla in altro porto dello Stato medesimo. Navigazione di scalo, è quella esercitata da un legno di bandiera estera che tocca più porti di uno Stato estero per lasciarsi merce estera o per caricarvi merce nazionale da trasportarsi all'estero: Le due definizioni sono assai chiare: solo posson dare adito a un dubbio; le merci giacenti nei punti franchi daranno esse nel loro trasporto dal punto franco ad altro porto del Regno, origine a cabotaggio o a commercio di scalo? Secondo le due definizioni su riportate esse darebbero luogo a commercio di scalo perchè le merci giacenti nei punti franchi sono estere, non essendo ancora state nazionalizzate dal pagamento dei diritti di dogana. Eppure dal punto di vista del trasporto, le merci,

sieno o no nazionalizzate, poco monta, e se si vuole proteggere la nostra marina coll'esclusione della concorrenza straniera nei trasporti lungo le coste non si può fare tal distinzione.

Piuttosto che il criterio dell'origine delle merci sarebbe stato miglior partito prender quello della loro provenienza, e definire il commercio di scalo quello esercitato da una nave estera proveniente dall'estero, che sbarca successivamente in vari porti del Regno, parte del suo carico. Venendo ad un esempio pratico si scorge meglio la contraddizione in cui si può cadere seguendo il criterio dell'origine in luogo di quello della provenienza delle merci. Supponiamo che dal punto franco di Livorno parta un bastimento carico di merci varie e le trasporti in vari porti del Mediterraneo e dell'Adriatico del nostro litorale. Questo bastimento potrebbe secondo il criterio dell'origine appartenere a bandiera straniera, e precisamente ad una delle bandiere escluse dal cabotaggio, eppure il trasporto da Livorno agli altri porti della costa italiana è vero e proprio cabotaggio, e l'autorità di porto non vorrà occuparsi se la nave è partita dallo scalo principale del porto di Livorno o da quello del punto franco, che dista forse solo pochi metri da quello.

La commissione discusse inoltre le differenze parziali che esistono fra il cabotaggio delle coste italiane del Mediterraneo e quello delle coste Adriatiche, e le maggiori facilitazioni che potrebbero farsi nei trattati di navigazione alle potenze che si limitassero a domandare uno solo di questi. A noi non pare che debbasi far differenza tra i due mari, ma in ogni caso ciò viene in appoggio della nostra opinione, di lasciare ampia facoltà al governo di stipular trattati come meglio può, invece di legarlo con una dichiarazione di principio, quale sarebbe la legge che imponesse in modo assoluto la reciprocità.

Se non abbiamo interamente divise le opinioni della commissione d'inchiesta in ciò che riguarda il cabotaggio non vogliamo mancare di tributarle la lode dovuta per aver ammesso subito, e senza discussione come punto di partenza, il principio dell'assimilazione delle bandiere, ed essersi perfino rifiutata a discuterlo, ammettendolo come inconcusso e innegabile. E questo un bell'omaggio reso ai principii economici della scuola liberale, ed esempi, ancora recenti, di discussioni e venute in altri stati d'Europa, nelle quali questo principio fu lungi dall'esser posto come assioma, raddoppiano alla commissione italiana il merito di averlo interamente riconosciuto. Sia la reciprocità assoluta stabilita per legge o quella relativa stabilita dai trattati, ogni potenza sarà certa che le sue navi avranno trattamento uguale, a quello riservato alle nostre; e in questi tempi di guerra di tariffe da nazione a nazione, e d'innalzamento generale di barriere al commercio; non può che rallegrare il vedere un paese far pubblica professione di fede dei principii liberali, colla sola giustissima limitazione di trovare negli altri uguale trattamento.

IL COMMERCIO ITALIANO

nei primi dieci mesi del 1882

La statistica del commercio speciale di importazione ed esportazione dal 1° gennaio a tutto ottobre di quest'anno è salito a L. 2,044,547,476 di cui Lire 1,083,617,261 per la importazione e 958,930,215 per la esportazione.

Nei dieci primi mesi dell'anno scorso si avevano avute le seguenti cifre; per l'importazione Lire 1,173,914,417, per l'importazione L. 1,022,616,943 un totale di L. 2,196,528,360.

Quest'anno adunque dà una diminuzione nel complessivo movimento, di quasi 152 milioni di lire; delle quali poco più di 88 milioni vanno attribuite alla importazione e circa 63 milioni e mezzo alla esportazione.

Pertanto del totale del movimento del nostro commercio nei 10 mesi del 1882, il 53,1 per cento spetta alla importazione, il 46,9 per cento alla esportazione, quasi cioè lo stesso rapporto dello stesso periodo dall'anno 1881.

Prima di procedere però vediamo brevemente il movimento del solo mese di ottobre:

Import.	L. 115,862,243
Esport.	» 108,549,175
Totale	» 224,411,418

I lettori ricorderanno che il mese di settembre precedente aveva dato 195 milioni, di cui 97 per la importazione e quasi 96 per la esportazione.¹⁾ Vi è dunque un aumento nella attività complessiva di 31 milioni dei quali 18 per la import. e 13 per la esport. Avevamo ragione di dire nella precitata rassegna che va riservato ogni giudizio.

Il mese di ottobre non solo non ha più lo stesso movimento dei mesi precedenti, cioè una diminuzione della entrata molto più sensibile della uscita, ma anzi contropesa a quel movimento dando più spicciata la proporzione della importazione. Paragonando poi il mese di ottobre 1882 con quello del 1881 abbiamo per quest'ultimo:

Impor.	L. 124,665,698
Esport.	» 130,535,151
Totale	» 255,198,849

Una perdita quindi per il 1882 di 30 milioni; la importazione ha perduto 9 milioni, la esportazione ne ha perduti 11 circa.

È il principio di un ritorno alle condizioni del passato? Od è soltanto un momentaneo sviamento dall'indirizzo che aveva assunto in quest'anno il commercio nostro? — Soltanto il tempo potrà dircelo.

Possiamo però sin d'ora notare che il felice raccolto agricolo verificatosi quest'anno in Italia, doveva dare un aumento nella importazione; solo le sciagure tremende da cui fu colpita l'Alta Italia poteva lasciar temere che questo movimento fosse paralizzato. Le cifre lascierebbero credere che il bene sia stato superiore al male.

Prima di dare le solite cifre proporzionali per il movimento dei dieci mesi, teniamo conto del movimento monetario, affinché i lettori possano fare le debite deduzioni:

		Import.	Esport.
1882	Oro L.	42,457,600	768,800
	Argento »	43,425,200	2,883,400
	Totale L.	85,882,800	3,652,200
1881	Oro L.	67,361,120	19,592,440
	Arg. »	4,335,475	7,755,060
	Totale L.	71,694,595	27,347,500

Deduciamo queste cifre dal movimento dei due rispettivi periodi ed avremo queste cifre complessive e queste differenze.

	Import.	Esport.	Totale
1881 L.	1,102,214,822	L. 995,269,443	2,097,484,265
1882 »	999,714,461	955,278,015	1,954,992,476
diff. »	102,500,361	39,991,428	142,491,789

Depurato quindi il movimento dalla entrata ed uscita delle monete, abbiamo una diminuzione di 142 milioni, dei quali il 71,8 per cento per l'importazione ed il 28,2 per cento per l'esportazione. Ricordiamo che nei primi nove mesi si aveva una diminuzione di 106 milioni dei quali l'83 per cento spettava alle import. ed il 17 per 0/0 alla esportazione.

Fatte ora le medie mensili di tutto il movimento in confronto al 1881 ed ai mesi precedenti abbiamo:

	Import.	Esport.	Complexs.
Dieci mesi 1882	117.4	102.2	219.6
Bimestre »	95.6	89.0	182.6
Trimestre »	101.7	96.6	198.4
Quadrim. »	104.9	98.9	203.5
5 mesi »	107.0	98.1	205.4
Semestre »	106.5	96.4	203.6
7 mesi »	107.5	95.1	203.1
8 mesi »	109.0	94.5	203.4
Novimestre »	107.7	94.5	202.2
10 mesi »	108.5	95.9	204.4

Come ben vedesi siamo ancora lontani dalle medie mensili del 1881, ma dal febbraio in poi si è segnato sempre un aumento, sebbene oscillante. La importazione ebbe il suo culmine nell'agosto, la esportazione nell'aprile, il complesso, nel maggio.

Passiamo ora in rassegna le diverse categorie.

1^a. *Spiriti bevande ed olii*; import. L. 51,426,254 con una diminuzione di 16 milioni sul 1881. E sempre in aumento il *vino in botti* (50 mila ettolitri), lo *spirito puro in botti* (62 mila ettol.); la diminuzione è data dall'*olio di oliva* (71 mila quintali di meno) e da quello di *cotone* (98 mila quint. di meno); — esportazione L. 131,724,635 una diminuzione di 17 milioni sul 1881, cioè 16 milioni di *vino in botti* e quasi 3 milioni l'*essenze di arancio*; per contro aumenta di 4 milioni l'uscita dell'*olio d'oliva*.

2^a. *Generi coloniali, droghe e tabacchi*; importazione L. 89,215,485 un aumento di 5 milioni nel 1881. Vi contribuiscono lo *zucchero non raffinato* per 38 mila quintali per cui sono in totale 498 mila quintali L. 32 milioni; quello *raffinato* per 17 mila, totale quint. 156 mila L. 12 milioni; il *tabacco in foglie* per 5 milioni di lire, sono 147 mila quintali mentre erano 115 mila nell'81; anche il *tabacco fabbricato* dà un aumento di quasi un milione di lire. Il caffè invece dà una minore

¹⁾ Vedi il numero 443 dell' *Economista* 29 ottobre.

entrata di 2,460 quintali su 117 mila (3 1/4 milioni di lire). La esportazione di questa categoria è appena di L. 5,245,275 con una diminuzione di Lire 529,615 sul 1881.

3^a. *Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie* import. L. 42,054,525 (mezzo milione meno dell'1881) esportazione L. 55,219,565 (14 milioni meno del 1881). I principali aumenti nella importazione sono dati: dai *sali di chinina* (oltre un milione) e le *scorze di china* (un milione); la diminuzione più rilevante le *gomme resine ecc., non greggie* (un milione e mezzo).

Per l'uscita continua la diminuzione dei *sali di chinina* (1619 chil.) e *generi medicinali non specificati* (8,657 quint.).

4^a. *Colori e generi per tinta e per concia*. Importazione L. 21,777,361 con aumento di un milione sul 1881; esport. L. 8,429,107 con aumento di 265 mila lire. Gli aumenti e le diminuzioni sono di poca entità tanto all'entrata che all'uscita.

5^a. *Canapa, lino, juta, ed altri vegetali filamentososi, meno il cotone*. Import. 50,475,910 con aumento di 406 mila lire, esport. 52,510,442 con aumento di quasi un milione e mezzo. La *canapa ed il lino greggi* sono in diminuzione nell'entrata (2 mila quintali) ed in aumento nell'uscita (50 mila quint.); dei *filati* vi è aumento di entrata nei soli semplici greggi (4600 quint.) diminuzione in tutte le altre voci per duemila quintali; sono pure in diminuzione di entrata tutte le voci dei *tessuti* per oltre 2 mila quint., come pure gli *oggetti cuciti* per 1700 quint. All'uscita invece sono in aumento i *cordami* ed i *pizzi e tulli*; nel rimanente le diminuzioni sono minime, ove si eccettuino i *filati greggi* (1574 quint.).

6^a. *Cotone*. Import. 169,382,721 con diminuzione di oltre 4 milioni sul 1881; esport. L. 22,608,402 pure con diminuzione di 4 milioni e mezzo. L'entrata del *cotone in bioccoli od in massa*, dà un aumento di 112 mila quint.; sono così entrati 559 mila quintali; tutte le altre voci sono in diminuzione all'entrata ed i *filati semplici* per 15 mila quintali, i *filati ritorti* per 8 mila, i *tessuti greggi* per 1151, quelli *imbianchiti* per 4575, quelli a *colori o tinti* per 1512, quelli *stampati* per 5984. Nell'uscita invece diminui il *cotone in bioccoli od in massa* per 18 mila quint. (4 1/2 milioni di lire); il rimanente è di poca entità ma vi è tendenza ad un aumento di esportaz. dei *tessuti*.

7^a. *Lana crino e peli*. Import. 82,018,760 con diminuzione di oltre 55 milioni e mezzo; esportazione 8,699,050 con aumento di oltre 1 milione. Producono la enorme diminuzione della entrata, la *lana in falde od in bioccoli* per 50 mila quintali (14 milioni di lire), tutti i *tessuti in genere* 8 mila quintali (17 milioni di lire), gli *oggetti misti* per 902 mila lire. Producono invece l'aumento della uscita la *lana in falde od in bioccoli* per oltre 5 mila quint. (1 1/2 milione di lire), ed in minor quantità i *tessuti di lana scardassata*, le *coperte e i tessuti di lana* i *tappeti di borra di lana*, ecc., mentre sono in diminuzione i *tessuti colla catena di cotone*, e quelli di *lana pettinata* le *maglie e passamani*.

8^a. *Seta*. Import. L. 55,744,514 con una diminuzione di L. 47,456,551 milioni. Questa enorme differenza nella entrata è causata dal *seme di bachi da seta* per 4600 quint. (2 milioni di lire), i *bozzoli* 9500 quint. (10 1/2 milioni), la *seta tratta*

semplice greggia (51 1/2 milioni), i *cascami di seta* 1400 quint. (oltre 1 milione), i *tessuti in genere* 40 mila quint. (26 milioni); sono invece in aumento i *pizzi e tulli di seta operati*. — La esportazione dà L. 262,150,910 con una diminuzione di oltre 37 milioni sul 1881; i *bozzoli* (5 milioni) la *seta tratta semplice greggia* (35 milioni) i *cascami di seta greggi* (1 milione); un aumento di qualche importanza non è dato che dai *tessuti di seta non nominati* per quint. 22,861 (lire 2 milioni 1/2).

9^a. *Legno e paglia*. Import. 55,449,625 in diminuzione per quasi 5 1/2 milioni dovuti quasi completamente alla voce *legno comune, rozzo, segato, ec.*, per oltre 6 milioni (64 mila metri cubici). — La esportazione dà L. 51,915,594 con un aumento di L. 40,555 nel 1881. Aumentò di 18 mila tonn. l'uscita del *carbone di legna* (1 milione), di 1627 quintali i *mobili di legno da ebanisti* (oltre 1 milione) di 1471 quint. le *treccie di paglia* (oltre 3 milioni); diminuì invece le *botti nuove e vecchie* per 228,850 ett. di capacità (L. 1,375 mila), i *cappelli di paglia* 19,787 centinaia L. 5,561 mila).

10^a. *Carta e legno*. Import. 7,220,192 con aumento di L. 412,940; esportaz. 8,596,625 con aumento di L. 1,298,500 dovuto a quasi tutte le voci.

11^a. *Pelli*. Importaz. L. 41,224,494 con diminuzione di oltre 2 milioni 1/2; vi contribuiscono per metà le *pelli crude non da pellicceria* e le *pelli conciate, in genere*, la esportazione di L. 16,176,070 è superiore di 1/2 milione a quella del 1881.

12^a. *Minerali metalli e loro lavori*. Importazione L. 219,333,213 con aumento di L. 22,151,640; notiamo gli aumenti più notevoli: i *rottami scaglie e limature* le *rotaie per ferrovie* (5 milioni), le *macchine non specificate* (4 1/2 milioni), e poi i *veicoli per ferrovie*, e *per viaggiatori*, le *monete d'argento*, (59 milioni) i *gioielli d'oro* (quasi 1 1/2 milione); le diminuzioni invece sono dovute principalmente alla *ghisa lavorata* (2 milioni) al *ferro ed acciaio in verghe ed in lamiera e fucinato*; il *rame, ottone e bronzi in pani*, al *piombo e sue leghe in pani*, alle *macchine a vapore*, l'*oro greggio in verghe*, l'*oro battuto in fogli*, le *monete d'oro* (24 milioni). — La esportazione dà L. 23,725,295 con una diminuzione notevolissima di quasi 25 milioni dovuta specialmente alle *monete d'oro e d'argento*.

13^a. *Pietre, terre, vasellami, vetri e cristalli*. Importaz. L. 75,700,841 con oltre 6 milioni 1/2 di diminuzione, a cui specialmente influisce il *carbon fossile* per 5 milioni 1/2. La esportazione importa invece L. 59,811,722 con 1,564,375 di aumento.

14^a. *Cereali, farine, paste e prodotti vegetali*. Import. L. 91,662,569 con aumento di L. 7,849 mila; il *grano e frumento* per 22 mila tonn., il *grano turco* per 10 mila, il *riso con lolla e senza* per 16 mila, le *fecole* per 50 mila quint., i *semi oleosi* per 15 mila quint. contribuirono a questo aumento, mentre diminuì l'entrata delle *carrube*, dell'*uva secca*, dei *semi in genere* e delle *panelle di noce*, la esportazione dà una diminuzione di L. 4,845 mila giungendo appena a 116 milioni; il *grano e frumento* (10,000 tonn.), il *riso* (5,000 tonn.), gli *aranci e limoni* per 49 mila quint., ec.

15^a. *Animali, prodotti e spoglie di animali*. Importaz. 75,265,287 con diminuzione di 8 milioni 1/2 i *cavalli, muli, asini, bovi e tori, vacche, giovenchi e torrelli, vitelli*, il *bestiame ovino*, il *suino*, i *pesci marinati o sott'olio*, il *burro*, il *formaggio*, il *grasso*,

la *cera non lavorata*, la *colla forte* producono la diminuzione, mentre sono in aumento: i *pesci conservati in scatole*, il *corallo* che danno notevoli aumenti. La esportazione dà un aumento rilevante di 31 milioni giungendo a 166 milioni; vi contribuiscono quasi tutte le voci, specialmente gli *animali vivi*, le *uova di pollame* ed il *corallo lavorato* (15 milioni di lire).

16^a. *Oggetti diversi*. Import. 28,405,720 con aumento di L. 1,098,420. Esportazione 6,255,705 con diminuzione di L. 475,295.

Diamo ora il solito prospetto delle medie mensili per categoria.

Importazione

Categorie	Anno 1881	10 mesi 1881	Trim. 1882	Quadr. 1882	5 mesi 1882	Sem. 1882	7 mesi 1882	8 mesi 1882	9 mesi 1882	10 mesi 1882
1 ^a	4.6	4.7	3.1	2.9	3.0	2.5	2.9	2.9	3.0	3.1
2 ^a	8.4	8.4	9.2	9.1	9.1	7.6	9.0	8.9	9.0	8.9
3 ^a	4.0	4.2	3.7	3.7	3.6	3.0	3.9	4.1	4.2	4.2
4 ^a	2.0	2.0	2.4	2.5	2.4	2.0	2.2	2.2	2.2	2.1
5 ^a	2.9	3.0	3.7	3.6	3.6	3.0	3.3	3.4	3.1	3.0
6 ^a	15.7	17.3	17.9	17.2	18.1	15.1	18.2	18.8	17.6	17.0
7 ^a	9.4	11.5	8.4	8.2	7.8	6.5	7.2	7.6	8.0	8.2
8 ^a	8.0	8.6	3.8	4.2	4.1	3.4	3.7	3.7	3.6	3.8
9 ^a	4.2	4.3	3.4	3.5	3.6	3.0	3.9	3.9	3.9	3.8
10 ^a	0.7	0.8	0.7	0.7	0.7	0.6	0.7	0.8	0.7	0.2
11 ^a	4.2	4.4	4.0	4.4	4.3	3.6	4.1	4.3	4.1	4.1
12 ^a	18.8	19.7	15.2	18.6	19.5	16.2	23.9	21.3	20.5	22.0
13 ^a	7.8	8.2	6.3	7.1	7.1	7.9	6.8	7.1	7.5	7.5
14 ^a	9.1	8.4	8.8	9.0	9.6	8.0	9.8	9.9	9.5	9.1
15 ^a	8.5	8.1	6.7	6.5	6.6	6.5	6.9	6.9	7.0	7.3
16 ^a	4.4	3.3	3.2	4.4	3.4	2.8	3.4	3.4	3.3	3.3

Esportazione

Categorie	Anno 1881	10 mesi 1881	Trim. 1882	Quadr. 1882	5 mesi 1882	Sem. 1882	7 mesi 1882	8 mesi 1882	9 mesi 1882	10 mesi 1882
1 ^a	14.2	14.6	13.9	15.3	15.3	12.7	12.9	13.4	13.1	13.1
2 ^a	0.5	0.7	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5
3 ^a	3.7	4.9	3.6	3.4	3.5	2.9	3.5	3.5	3.5	3.5
4 ^a	0.8	0.1	0.9	0.8	0.8	0.7	0.7	0.6	0.8	0.8
5 ^a	3.5	3.0	4.0	3.9	3.6	3.0	3.5	2.3	3.2	3.2
6 ^a	2.5	2.7	2.8	2.8	2.8	2.4	2.8	2.6	2.4	2.2
7 ^a	0.7	0.6	0.7	0.7	0.7	0.6	0.9	0.9	0.8	8.7
8 ^a	30.7	29.9	25.9	22.4	27.2	22.7	25.9	25.5	26.2	26.2
9 ^a	5.1	5.2	5.7	5.6	5.8	4.8	5.5	5.4	5.2	5.2
10 ^a	0.7	0.7	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
11 ^a	1.5	1.6	1.4	1.5	1.6	1.3	1.7	1.7	1.6	1.6
12 ^a	4.2	4.6	2.9	2.8	2.6	2.2	2.5	2.5	2.5	2.4
13 ^a	5.5	5.8	7.1	6.8	6.5	5.4	6.3	6.2	5.9	5.9
14 ^a	11.4	12.1	11.8	10.9	10.5	8.8	9.9	10.4	10.8	11.6
15 ^a	12.9	13.5	13.1	14.0	14.4	12.0	15.6	15.8	15.9	16.6
16 ^a	1.1	1.1	1.0	1.1	1.0	0.9	1.1	1.0	0.9	1.0

Rivista Bibliografica

Le finanze dei grandi Comuni. — Riforme ai prestiti e ai dazi di consumo in Italia. Studi del professore ALBERTO ERRERA. — Firenze, Giuseppe Pel- las, 1882. Biblioteca delle Scienze legali.

Perchè le finanze dei grandi Comuni attirano l'attenzione del pubblico, e l'opinione degli Italiani e degli stranieri è preoccupata dai prestiti pubblici delle grandi città; — perchè i rapporti fra lo Stato ed i Comuni in quanto riguarda la garanzia ai debiti comunali, la esazione del dazio consumo, ed i lavori d'utilità pubblica, sono radicalmente cambiati per le leggi votate dal Parlamento per Roma e

Napoli; — perchè la legge votata per Firenze dà campo ad esaminare le relazioni fra creditori e debitori d'un Comune; — perchè l'abolizione del corso forzoso, arrecherà gravi perturbamenti alle industrie; — perchè il congresso dei Sindaci crede ottenere delle riforme al dazio consumo che male si accordano con le recenti esposizioni finanziarie governative; per tutte queste ragioni e per altre, che tace, l'Autore riconosce che « vi è grande opportunità di studiare le condizioni dei grandi Comuni, con riferimento alla finanza dello Stato » e che « conviene, fin d'ora unirvi tutti noi uomini di studio o di azione (sono parole dell'Autore) senza divario di partito politico, per diffondere idee imparziali intorno a questi argomenti, per combattere pregiudizi — diffusi con la complicità, o col silenzio di persone autorevoli, e per mettere un ostacolo alla rovina, nella quale precipita taluno dei maggiori Comuni del regno. »

L'intendimento, è senza dubbio, commendevole, e la questione propostasi dall'autore è importantissima. Sventuratamente non vi corrisponde nè la dottrina di cui pare disponga l'Autore stesso, nè il metodo di trattazione, nè le cure e la diligenza con cui il libro fu compilato. Appare soprattutto la fretta colla quale furono raccolti ed esaminati gli elementi del lavoro, la scarsa cognizione del meccanismo che presiede alle nostre aziende municipali, ed una certa superficialità d'analisi, che conduce a conclusioni od ingenue, o volgari, od impossibili.

L'autore ha diviso il suo lavoro in tre libri, il primo dei quali in quattro parti. Nel primo libro ebbe in animo di trattare la tesi in generale ed esaminare le cause dei bilanci e dei debiti dei Comuni, — i diversi sistemi di tassazione e riscossione del dazio di consumo, gli inconvenienti da questa imposta derivati, e la necessità di mantenerla; ed infine di discutere sui prestiti e debiti comunali. Se non che questa parte, la più importante del volume è trattata con una tale superficialità, le cose che vi sono dette e le osservazioni sono così comuni, da sembrare un magro riassunto d'articoli dei giornali politici, piuttostochè, quale dovrebbe essere, la analisi profonda e seria di uno scienziato che vuol cercare le più nascoste condizioni, e le più sensate cause dei fatti. Basti dire che delle 280 pagine di cui è composto il libro, a questa parte, che è la sola originale e quella che dovrebbe poi nel rimanente del lavoro trovar prove ed appoggio, consacra appena 50 pagine, molte delle quali scupate in luoghi comuni. Tutti sanno, ad esempio, quanta parte nel bilancio dei Comuni abbiano le *opere pubbliche non necessarie*, e come questo argomento abbia dato luogo a discussioni serie ed elevate. Ebbene! l'autore se ne occupa in due pagine (pag. 11 e 12) riporta le cifre statistiche di quanto costano ai cittadini dei maggiori Comuni, i servizi pubblici; e senza nemmeno sospettare che quelle cifre, disperate assai, nascondano condizioni peculiari, di cui è necessario tener conto, mette in fascio Bologna, Venezia e Belluno da una parte, Firenze, Genova, Roma e Livorno dall'altra; e come fosse tutto detto, termina col parlare del teatro di Palermo, e delle doti che Roma e Napoli concedono ai loro teatri. In nessun luogo però l'autore ci dà la spiegazione del suo concetto qua e là spesso enunciato che « l'argomento dei dazi si colleghi a quello dei prestiti. » E, diciamo francamente, se

da una parte vi è una naturale ed evidente relazione tra i sistemi tributari dei Comuni ed i prestiti e debiti dei Comuni stessi, non sappiamo invero indovinare una speciale relazione tra il dazio consumo ed i debiti e prestiti.

Vorremmo fare molte altre osservazioni sopra questo primo libro del lavoro, maravigliarci, ad esempio, che l'autore non abbia saputo consacrare che poco più di venti righe a studiare (!) » i modi coi quali i Comuni fecero i prestiti »; ma per amore di brevità ci limitiamo a dire della conclusione, dove l'autore propone 24 *rifforme generali* e 13 *rifforme parziali*. Per dare un'idea della leggerezza di questo lavoro sarebbe prezzo dell'opera riportare quelle 37 riforme dove abbondano le osservazioni vaghe che mostrano, sia pure, il desiderio del bene, ma la completa non conoscenza del modo di conseguirlo. Per esempio il n. 3 « che i Consigli comunali, i Consigli e le Deputazioni provinciali ed il Governo si adoperino perchè i bilanci comunali esprimano la verità e sieno conformi ai bisogni della popolazione »; — n. 4 « che si dia opera affinchè i centesimi addizionali sulla fondiaria e sui fabbricati conservino la loro vera in-ole » (quale? in che consiste? in che modo?) N. 12 « che la metà del contingente normale dei centesimi addizionali sia sempre in ogni caso pei Comuni » e poi al n. 17 « che nel riparto delle sovraimposte non si attribuisca ad ogni comune tutta la quota disponibile » ecc., ecc.

Nel secondo libro l'autore si propone di studiare le condizioni economiche di sei categorie di comuni divisi in gruppi col seguente ordine: 1° Milano, Torino, Genova, Bologna; 2° Palermo e Messina; 3° Padova, Venezia e Verona; 4° Firenze e Ancona; 5° Bari; 6° Napoli e Roma.

Non fermiamoci ad esaminare questo libro dove l'autore senza ordine, senza criterio direttivo, senza unità di concetto, dà per ognuno di questi Comuni un disordinato accozzo di cifre di bilancio e di relazioni degli assessori, senza che possa riuscir possibile al lettore di formarsi anche approssimativamente una idea delle condizioni finanziarie ed economiche di un comune. Ora non vengono offerti che pochi ed insufficienti elementi, ora si scende a particolari minuti, e mancano i dati generali.

A provare che queste nostre osservazioni non sono eccessivamente severe, citiamo la tabella di confronto nei bilanci della città di Palermo dal 1867 al 1877 (pagina 150); — il fatto che, senza avvedersene l'autore pubblica due brani identici sulla storia dei bilanci di Palermo, forse ricavati da due diverse relazioni (pag. 128 e 151); — l'osservazione sulla coincidenza nel prodotto di due cespiti diversi di entrata (pag. 140); — il giudizio dato sulle condizioni economiche di Venezia, riepilogate in queste parole « Venezia è una città povera, ma non per colpa propria (!): e l'amministrazione del suo Comune conferma questa verità. » Forse queste parole non esprimono il concetto dell'autore, ma il loro significato non cessa di essere grave mancando completamente la prova della affermazione. Non è qui il luogo di entrare in merito dell'argomento, tanto più che l'affetto della patria potrebbe farci credere meno imparziali, ma notiamo soltanto, che non basta affermare, ma conviene provare.

Il terzo libro contiene alcuni quadri statistici, ed

il volume termina con alcune note di giurisprudenza generale e speciale, di statistica internazionale, e di bibliografia.

In conclusione questo lavoro del prof. Errera in misura più notevole, ha il difetto che in genere fu osservato negli altri lavori dell'Autore, la fretta della compilazione e la mancanza o scarsezza di studi preparatori, e quindi è riuscito inferiore allo scopo propostosi dall'Autore.

Mantova, dicembre, 1882.

Prof. A. J. DE JOHANNIS.

Annuario dell'economia politica e della statistica, dei signori GUILLAUMIN, GIUSEPPE GARNIER, MAURIZIO BLOCK, 1882, per Maurizio Block, L. 9. — Parigi, Guillaumin editore, via Richelieu, 14.

Ogni anno, nella stessa epoca, l'*Annuario dell'economia politica* conta un volume di più; quello che è stato pubblicato è il trentanovesimo, e contiene più di 900 pagine di un testo compatto. Diretto dal signor Maurizio Block, che non ha cessato di sviluppare l'opera, di cui l'editore prese la iniziativa, e che fu continuata dall'eminente economista Giuseppe Garnier, questa pubblicazione è troppo conosciuta perchè sia necessario di farne l'elogio. — L'Annuario comprende cinque parti. La prima, consacrata alla Francia, fa conoscere la popolazione, secondo il censimento del 1881, lo stato delle finanze, del commercio e della navigazione di quel paese. Essa fornisce le più complete informazioni sulla giustizia criminale e civile, i fallimenti, la pubblica assistenza, i Monti di pietà, i dazi di consumo, le casse di risparmio, l'istruzione pubblica, la statistica agricola, i tabacchi, le strade ferrate, i telegrafi, le banche, l'esercito, e la marina, ecc. ecc.

La seconda si riferisce tutta intera a Parigi, alla sua popolazione, al suo bilancio, al suo consumo, alla sua polizia, ai suoi mezzi di trasporto ecc.

Nella terza si trova uno studio dello stesso genere, sull'Algeria e le Colonie ecc.

La quarta passa in rivista tutti i popoli esteri, indicandone per mezzo di cifre la superficie, la popolazione, i bilanci, l'esercito, la marina, la navigazione, le strade ferrate ecc., di ciascuno di essi.

Infine l'ultima parte comprende le riviste bibliografiche e finanziarie, un'analisi dei lavori dell'accademia di scienze morali e politiche, e documenti diversi.

Queste indicazioni sommarie basteranno a dare un'idea dell'abbondanza, della varietà e dell'utilità delle informazioni che racchiude quest'opera eccellente, indispensabile a tutti quelli che si occupano di politica, di statistica e d'economia sociale.

IL COMMERCIO ESTERNO DELLA FRANCIA nei primi dieci mesi del 1882

Durante il mese d'ottobre il movimento commerciale della Francia subì un movimento retrogrado, che colpì specialmente l'esportazione.

Eccone i risultati:

	Ott. 1882	Ott. 1881
Importazione	Fr. 436,752,000	440,479,000
Esportazione	» 265,937,000	334,932,000

Sicchè l'importazione diminuì nell'ottobre di franchi 2,727,000 e l'esportazione di fr. 68,995,000.

I risultati complessivi dei primi dieci mesi del 1882 in confronto con lo stesso periodo del 1881 sono i seguenti:

	1882	1881
Importazioni . . Fr.	4,090,095,000	4,004,041,000
Esportazioni	2,976,906,000	2,799,546,000
Totale. Fr.	7,067,001,000	6,803,587,000

L'importazione del 1882 oltrepassa quella del 1881 di 86,000,000 di fr. e l'esportazione la supera di fr. 177,360,000.

Ecco come si decompongono le cifre generali che abbiamo enunciate.

IMPORTAZIONI

	1882	1881
Prodotti alimentari. fr.	1,364,137,000	1,401,519,000
Materie prime . . . »	1,935,939,000	1,918,214,000
Prodotti fabbricati. »	559,606,000	465,055,000
Altre merci »	231,013,000	219,253,000
Totale . fr.	4,090,095,000	4,004,041,000

ESPORTAZIONI

	1882	1881
Oggetti alimentari. fr.	691,900,000	684,556,000
Materie prime . . . »	569,890,000	531,129,000
Prodotti fabbricati. »	1,566,309,000	1,441,708,000
Altre merci »	148,807,000	142,153,000
Totale . fr.	2,976,906,000	2,799,546,000

Cominciando dall'esportazione troviamo che mentre alla fine dei primi nove mesi del 1882 la categoria degli oggetti fabbricati dava un aumento di 168,000,000 di fr. in confronto dello stesso periodo del 1881, alla fine invece dei primi 10 mesi quest'aumento si trova ridotto a 124,601,000 di fr. D'altra parte l'esportazione delle materie prime che dava nei primi nove mesi del 1882 un aumento di 54,000,000 di fr. alla fine dei primi 10 mesi quell'aumento si riduceva a fr. 58,761,000.

Fra i prodotti fabbricati di cui la esportazione è diminuita nel 1882 troviamo gli oggetti da toilette, i giocattoli, le confezioni (biancheria) i mobili, ed altri lavori in legno, articoli dell'industria parigina, i fili di lino, canape e juta, armi, lavori in metallo, specchi, saponi e altri oggetti da profumeria, acido stearico lavorato, i lavori di giunco, l'oreficerie, e le bigiotterie.

Fra le materie prime esportate diminuirono il carbon fossile, le resine indigene, le lane, il seme di bachi da seta, il cotone in borra, i muli e mulletti, le macchine da cereali e le sanse.

Non tutti però gli articoli d'esportazione furono colpiti: ve ne sono alcuni il cui movimento è sempre importante, e che segnano aumento in confronto dell'anno scorso. Essi sono: i tessuti di seta, lana, cotone, lino e canape, i fili di lana, le pelli preparate, i lavori in pelle, le macchine e altri oggetti meccanici, le carrozze, le mode e fiori artificiali, la carta, e i cartoni, i vetri e i cristalli, gli estratti di legno da tingere, e altri prodotti chimici.

Termineremo questa rassegna dell'esportazione col dire, qualche cosa degli oggetti d'alimentazione. La esportazione dei vini nei primi 10 mesi dell'anno in

corso fu di fr. 208,776,000 contro fr. 198,696,000 nello stesso periodo del 1881, e l'esportazione degli spiriti si cifra con fr. 55,851,000 cioè a dire con 4,000,000 di meno sulla somma dell'anno scorso. I burri esportati raggiunsero nel 1882 il valore di fr. 87,767,000 contro 69,806,000 nel 1881. I grassi, i bestiami, i pesci di mare, i frutti da tavola, e i legumi verdi segnano aumento, mentre al contrario i grani, e le farine accusano nel 1882 una cifra soltanto di 48,000,000 invece di 72,566,000 iscritti nell'attivo dell'anno scorso.

Passando all'importazione si trova che la categoria degli oggetti d'alimentazione è in decrescenza, mentre al contrario gli oggetti fabbricati, e le materie prime seguirono il loro movimento di salita.

Nella categoria degli oggetti d'alimentazione importati notiamo che i cereali rimasero presso a poco stazionari: 445,000,000 di fr. nel 1882 e 442,000,000 nel 1881; l'importazione dei vini si cifra con 270,555,000 di fr. nel 1882, e con 301,866,000 nel 1881, l'importazione degli zuccheri con 112,000,000 nel 1882, e 113 nel 1881, e i caffè rimasero stazionari a 80,000,000 di franchi. L'importazione del bestiame raggiunse nel 1882 la somma di 141,000,000 di fr. invece di 121,000,000 nel 1881.

Fra le materie prime importate aumentarono i carboni fossili, le pelli e le pelliccerie greggie, le lane, il lino, il legname da costruzione, le doghe, il legno da tingere, i materiali, le piume da guarnizione, i peli d'ogni specie, la juta, gli stracci, i foraggi, le stecche di balena, i minerali d'ogni specie, e l'indaco.

Diminuirono invece le sete, e la stoffa di seta, il cotone, i frutti oleosi, i semi oleosi, l'olio di palma, e il rame.

La categoria dei prodotti fabbricati importati presenta aumento sui fili di lino e di canape, sui vetri e cristalli, sui nitrati di potassa e di soda, sui prodotti chimici diversi, sulle pelli preparate, sulle trecce e cappelli di paglia, e su certi lavori in metallo. L'importazione dei fili di cotone è rimasta stazionaria. L'importazione dei tessuti di seta è caduta da 41,000,000 di fr. nel 1881 a 54,000,000 nel 1882, e l'importazione dei tessuti di cotone dà per ciascuno dei due anni la medesima cifra di 58 milioni di franchi.

Chiudendo questa rassegna degli scambi internazionali della Francia aggiungeremo che le macchine e gli oggetti meccanici da 52,000,000 di fr. nel 1881 salirono a 69,000,000 nel 1882, e che le costruzioni in ferro per mare il cui movimento medio annuale variava prima della nuova legge sulla marina mercantile fra i 4 e i 5,000,000 di fr., vennero importate nel 1882 per un valore di 47,500,000 di franchi.

I FALLIMENTI IN ITALIA

Dall'ultimo *Bollettino dei Fallimenti* pubblicato dalla Direzione dell'industria e commercio al Ministero dell'agricoltura, industria e commercio e che si riferisce ai due mesi di maggio e giugno dell'anno corrente, togliamo alcuni dati statistici che ci sembrano interessanti;

Durante i due accennati mesi in 43 provincie d'Italia si ebbe un totale di 160 dichiarazioni di fallimento.

Le provincie nelle quali ve ne fu il maggior numero sono:

Milano (19) Torino (17) Napoli (14) Firenze (10).

Il maggior numero di fallimenti tra i fabbricanti fu di 6. Appartengono a Ditte che esercitavano la fabbricazione dei tessuti in lana delle quali 3 a Milano e 3 a Novara.

Il maggior numero di dichiarazioni di fallimenti di negozianti (16) si ebbe tra quelli in stoffe e tessuti; in manifatture (11) e in coloniali e commestibili (9).

Nel periodo anzidetto non fu pronunziata veruna sentenza di riabilitazione. Ne furono pronunziate invece 9 di revoca o annullamento di precedenti.

Vi furono in 29 provincie (sempre negli accennati due mesi) 83 sentenze di omologazione del concordato o di scusabilità del fallito.

Le sentenze pronunziate in materia di fallimento in tutto il regno durante i mesi di maggio e giugno 1882 furono 252 a paragone di 235 pronunziate nei corrispondenti mesi dell'anno antecedente, di 207 in maggio e giugno 1880; di 235 in simile periodo del 1879.

Il primo semestre 1882 diede per tutto il regno una somma di 716 sentenze in materia di fallimenti a paragone di 750 del 1° semestre 1879, 659 del detto periodo 1880; 625 dell'eguale tempo del 1881.

Diamo il nome delle provincie che ne ebbero nel 1° semestre 1882 un numero maggiore.

Alessandria (21) Bologna (22) Brescia (15) Cuneo (17) Firenze (45) Genova (48) Livorno (21) Messina (35) Milano (32) Roma (11) Torino (16)

LE STRADE COMUNALI

È stata distribuita una voluminosa relazione dell'on. Baccarini sulle strade comunali obbligatorie.

La parte di spese fatte finora per le strade comunali obbligatorie, che ad opera finita rimarrà a carico dello Stato, è di 85 milioni.

L'ammontare dei lavori eseguiti a tutto il 1881 per le strade comunali obblig.^e è di L. 188,405,279.23 delle quali L. 8,079,505.98 corrispondono al costo dei progetti studiati, e la somma di L. 180,523,683.25, rappresentano l'importo delle costruzioni eseguite e delle espropriazioni fatte.

I Comuni hanno finora sostenuto una spesa superiore ai 152 milioni.

Le strade comunali del Regno hanno una lunghezza di circa 20 mila chilometri.

All'epoca della pubblicazione della legge 38,000 chil. erano costruiti, 53,000 erano da costruire e 9,000 avevano bisogno d'una radicale sistemazione.

Avvenne talvolta che i Comuni dichiarassero come costruite delle strade che poi si riconobbero non rotabili.

Le condizioni della viabilità obbligatoria sono molto mutate, per effetto della esecuzione data alla legge 30 agosto 1868. Le strade obbligatorie da costruire e sistemare che erano 43,472 con una lunghezza di chil. 55,172, sono ora ridotte a 10,036, con una lunghezza di chilometri 35,172.

Delle strade che devono essere ancora costruite e sistemate, 2215, lunghe chilometri 9932, sono già

poste in costruzione, e di esse sono compiuti tanti tronchi per una lunghezza di chil. 1901.

Di altre 2471 strade lunghe chil. 3020 hanno il progetto in corso di compilazione; sicchè non vi sono più che 4751 strade lunghe chil. 12,612 per le quali non fu preso ancora alcun provvedimento.

Al principio di quest'anno degli 8253 Comuni del Regno 3475 hanno la loro rete obbligatoria completa.

Non rimangono che 3070 comuni che debbono completare ancora gli studi di progetti per le loro strade comunali obbligatorie.

Queste cifre dimostrano che la legge del 1868 ha recato notevoli benefici e maggior vantaggio potrà portare quando vi saranno introdotte le modificazioni promesse dall'on. Baccarini.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE

Dalla Direzione generale delle strade ferrate è stato pubblicato il prospetto dei prodotti delle ferrovie del mese di luglio 1882, in confronto con quelli dello stesso mese 1881:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia . . . L.	8,120,330	L. 8,073,171
	Romane . . . »	2,400,507	» 2,625,762
	Calabro-Sicule . . »	914,616	» 873,450
Ferrovie di diverse Società eserc. dallo Stato	»	1,533,189	» 1,510,410
Ferrovie Meridionali . . »		2,043,180	» 2,030,582
» Venete . . . »		91,590	» 91,099
» Sarde . . . »		122,153	» 124,997
» Diverse . . . »		275,220	» 273,397

Totale L. 15,501,435 L. 15,602,868

Si ebbe dunque nel luglio 1882 una diminuzione di L. 101,433.

Ecco ora i prodotti dal 1° gennaio a tutto luglio 1882, confrontati con quelli dello stesso periodo 1881:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia . . . L.	53,485,213	L. 51,399,494
	Romane . . . »	17,883,195	» 18,624,789
	Calabro-Sicule . . »	6,555,665	» 5,465,197
Ferrovie di diverse Società eserc. dallo Stato	»	10,017,421	» 9,610,490
Ferrovie Meridionali . . »		13,359,186	» 13,609,697
» Venete . . . »		606,055	» 557,835
» Sarde . . . »		833,237	» 811,852
Ferrovie diverse . . . »		1,700,547	» 1,404,853

Totale L. 104,440,519 L. 102,484,207

Nel 1882 si è avuto un aumento di L. 1,956,312.

Diamo finalmente i prodotti chilometrici dal 1° gennaio a tutto il 31 luglio 1882, in confronto con quelli dello stesso periodo 1881:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia . . . L.	20,484	L. 19,685
	Romane . . . »	10,619	» 11,073
	Calabro-Sicule . . »	4,881	» 5,000
Ferrovie di diverse Società eserc. dallo Stato	»	10,713	» 10,278
Ferrovie Meridionali . . »		8,703	» 9,386
» Venete . . . »		4,423	» 4,071
» Sarde . . . »		2,141	» 2,130
» diverse . . . »		5,184	» 4,894

Media complessiva L. 11,653 L. 11,677

Notiamo dunque nella media generale del 1882 in confronto con quella del 1881 una diminuzione di L. 24.

Aumentarono le seguenti linee: Alta Italia L. 779; le ferrovie di diverse società esercitate dallo Stato di L. 453; le Venete di L. 352; le Sarde di L. 41; le diverse di L. 290.

Diminuiro: le Romane di L. 454; le Calabro-Sicule di L. 419; le Meridionali di L. 683.

Dal 1° gennaio al 31 luglio furono aperti i seguenti nuovi tronchi di linee:

MERIDIONALI	
Pietra-Elcina-S. Giuliano del Sannio chilometri	47
Termoli-Larino	32
Aquila-Rocca di Corno	25
S. Giuliano-Vinchiaturo	11
ROMANE	
Codola-Nocera	5
Totale chilom. 120	

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Livorno (*Seduta del 20 Novembre*). — Sbrigati alcuni affari di minore importanza vennero prese le seguenti deliberazioni:

1°. Accogliendosi la istanza della ditta di commercio L. A. Piazza, si delibera di fare nuove e vive premure al Ministero dei Lavori Pubblici onde, a far cessare i danni che il commercio risente dalla soppressione delle tariffe speciali che favorivano i trasporti da e per la Svizzera sulla linea del Ceniso, vengano senz'altro indugio adottate tariffe consimili per la nuova via del Gottardo; e di richiamare in pari tempo l'attenzione del prelodato Ministro sugli eccessivi ritardi che oggi subiscono le spedizioni della Svizzera in vagone completo, affinché anche questa causa di danno sia, com'è necessario, rimossa.

2°. Letto un voto della Camera di Commercio ed Arti di Savona relativo alla lamentata frequente deficienza del materiale ferroviario per il trasporto delle merci, si delibera, sulla richiesta della predetta Camera, di aderire a tal voto rinnovando le istanze già in passato fatte al governo in ordine a questo argomento.

3°. Venendo la Camera richiesta dal Ministro del Commercio di inviargli settimanalmente i prospetti delle compensazioni compiute in ciascun giorno di stanze della settimana trascorsa, insieme ad un prospetto riassuntivo delle medesime, si stabilisce di invitare ogni Cassiere delle Stanze dei PP. Pagamenti a trasmettere alla Camera alla fine d'ogni settimana i prospetti delle operazioni da esso compiute in ciascun giorno di stanze onde, Ella possegga gli elementi per compilare i quadri riassuntivi da inviarsi al Ministero.

Camera di Commercio di Torino (*Seduta del 10 Novembre*). — L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge di istituzione di una scuola commerciale e industriale in Torino sotto gli auspicci della Camera di Commercio.

I consiglieri Sclopis e Rabbi relatori, esposte le diverse fasi del progetto in discussione, si propongono i due seguenti quesiti:

1°. Se nelle condizioni attuali dell'istruzione tecnica industriale della nostra Città sia necessaria la creazione di una Scuola industriale pratica specialmente diretta a formare dei Capi-fabbrica e dei Direttori di manifatture od officine industriali;

2°. Se l'istruzione commerciale sia nella nostra Città sufficientemente sviluppata da rispondere ai bisogni del commercio.

Essi accennano agli insegnamenti teorico-pratici che si impartiscono in Torino allo Istituto Industriale Professionale ed al R. Museo Industriale Italiano; osservano che gli studiosi, i quali intendono divenire Capi-fabbrica o Direttori industriali, trovano nel primo Istituto, di poi nel secondo che lo completa, istruzione sufficiente, soprattutto per le industrie chimiche e meccaniche; pongono o confronto i programmi dei più rinomati Istituti esteri con quelli del R. Museo Industriale Italiano e considerano come coll'aggiunta di alcuni insegnamenti il Museo stesso potrebbe pareggiarsi alle più celebrate Scuole estere; rispondendo quindi al primo quesito, concludono di non ritenere necessaria in Torino la creazione di una nuova Scuola Industriale pratica ed essere preferibile di introdurre nel R. Museo i perfezionamenti ed i nuovi insegnamenti accennati nella relazione.

Circa all'istruzione commerciale osservano che essa viene data in questa città presso il R. Istituto Tecnico, nell'Istituto Internazionale Italiano ed in diverse scuole private; soggiungono che vi è una notevole differenza nell'indirizzo degli studi e nella scelta delle materie fra i suddetti Istituti, la Scuola Superiore di commercio di Venezia ed i più lodati Istituti commerciali esteri; avvertendo che in questi ultimi si conserva un certo nesso fra l'insegnamento commerciale e l'industriale, i Relatori propongono la creazione di una sezione commerciale al R. Museo suddetto per l'insegnamento complementare in due o tre anni della contabilità, della storia del commercio e della industria, della geografia commerciale, della legislazione doganale, delle tariffe ferroviarie e dei trasporti marittimi; a tale corso sarebbero accettati gli allievi muniti di licenza degli Istituti tecnici e coloro che subissero uno speciale esame di ammissione.

Chiudono perciò il loro rapporto proponendo il seguente ordine del giorno:

« La Camera incarica la Presidenza di voler prendere colla Direzione del R. Museo Industriale e cogli Enti Morali interessati gli opportuni concerti onde venga maggiormente sviluppato l'insegnamento pratico delle materie formanti oggetto dei corsi speciali di industrie, e vi venga aggregata una sezione commerciale, la quale con un corso di studi di due o tre anni serva contemporaneamente sia di complemento all'attuale insegnamento industriale, sia come Scuola Superiore di commercio. »

Prendono parte alla discussione varj consiglieri in seguito alla quale i relatori propongono un nuovo ordine del giorno concepito in questi termini:

« La Camera, sentita la relazione della sua Commissione relativamente agli studi commerciali ed industriali in Torino, incarica la Presidenza di voler studiare d'accordo colla Direzione del R. Museo Industriale Italiano e cogli Enti morali interessati il modo di dare uno sviluppo sempre maggiore all'insegnamento pratico delle materie formanti oggetto de' corsi speciali d'industrie e d'aggregare anche al Museo stesso una Sezione

« commerciale, la quale, con un Corso di studi di due o tre anni, serva contemporaneamente sia di complemento all'attuale insegnamento industriale, sia come Scuola Superiore di Commercio, e di riferire in proposito alla Camera per le sue ulteriori deliberazioni. »

Il consigliere Cerino-Zegna propone una variante alla seconda parte di tale ordine del giorno per non pregiudicare la questione se il Corso Superiore di Commercio debba essere attuato presso il Museo Industriale, presso l'Istituto Internazionale o presso altra Scuola di Commercio.

Il cav. Mylius esprime un voto di plauso alla Commissione e propone che si sospenda ogni deliberazione, incaricando la Presidenza di studiare il progetto sotto il lato finanziario.

Il Presidente dichiara di accettare il mandato di cui all'ordine del giorno come sopra modificato dalla Commissione, facendo calcolo sul concorso della medesima per l'avviamento delle pratiche in esso accennate.

Posto ai voti il suddetto ordine del giorno è approvato con voti 10 su 16, dopodichè la seduta è sciolta.

Camera di Commercio di Varese. — *Seduta del 24 novembre.* — Presa adeguata notizia delle istanze presentate da molti negozianti di stoffe e mercerie di Varese, tendenti a promuovere, dall'onorevole Municipio di Varese, misure efficaci, allo scopo d'infrenare l'abuso del commercio girovago, la Camera di commercio, coerentemente a deliberazioni di massima antecedentemente adottate, alla unanimità ammise di vivamente appoggiare, presso il Municipio di Varese, le predette istanze, suggerendo parecchie misure riconosciute opportune e legittime onde praticamente conseguire il reclamato provvedimento, senza però vulnerare il principio della libertà di commercio.

Camera di Commercio di Vicenza. — In una delle sue ultime tornate la Camera di Vicenza, in conformità al voto espresso da altre consorelle invocò dal Ministero la riduzione della spesa elevata a cui soggiace in Italia il protesto degli effetti di cambio, e ciò a differenza di quello che ha luogo presso altre nazioni ove la spesa è minima.

Camera di commercio di Rouen. — La Camera di Rouen ha scritto il 12 novembre all'onorevole Ministro del commercio per domandare che la Direzione delle Colonie sia tolta al Ministero della marina e riunita a quello del commercio.

Le conclusioni della lettera della Camera di Rouen sono che:

Lasciata alla marina, la direzione delle colonie, non avrà la direzione pratica che le conviene;

Costituita a ministero speciale, di cui essa non ha la vastità, rischierebbe di deviare e di diventare esclusivamente coloniale, cosa che ne falserebbe lo spirito;

Riunita definitivamente al commercio, vi troverà la situazione che le conviene e un mezzo competente, dove tutte le questioni, che essa abbraccia saranno utilmente studiate e risolte e nel senso coloniale e nel senso metropolitano insieme, nel mezzo del quale deve, secondo essa, tenersi.

La Camera di Rouen si è indirizzata alle altre Camere di commercio di Francia per domandar loro di emettere un voto favorevole a questa opinione.

Notizie economiche e finanziarie

È stato presentato alla Camera il progetto di legge a favore degli inondati.

Il progetto stabilisce che l'imposta fondiaria ordinaria non si pagherà che nel 1884, e che nel 1885-86 si pagheranno le rate sospese del 1882-83: ciò per i proprietari danneggiati.

I non danneggiati pagheranno l'arretrato 1882 entro il 1883.

Il Governo obbligasi, durante il periodo della sospensione, di presentare un altro progetto di legge e proporre degli sgravi per tutti quei terreni, che subirono modificazioni o peggioramenti in causa del disastro.

Propone infine nuove proroghe per quei proprietari che, in seguito a più accurata revisione, risulteranno i più danneggiati.

— Il consuntivo del 1881 presentato alla Camera nota un 4,000,000 di avanzo ed è superiore del previsto. Il consuntivo del 1882 presenterà 30,000,000 più del previsto, i quali serviranno per provvedere alle domande di maggiori spese di tutti i Ministeri, comprese le inondazioni.

— Gli assuntori del prestito hanno versato 6,000,000 d'argento a Torino. Se ne verseranno altri 33,000,000 a Parigi il 15 dicembre prossimo per il pagamento dei coupons della nostra rendita.

— Il collegio dei periti doganali ha nelle sue ultime adunanze adottato una massima molto importante per lo sdaziamento dei tessuti di lana. Secondo essa tutti i tessuti misti di lana scardassata e di lana pettinata debbono sottostare al dazio delle stoffe di lana pettinata.

— I Ministeri delle finanze e del commercio sono disposti ad estendere alla esportazione dei sali secondari di chinino il *drawback* accordato al solfato. Ciò recherà notevole vantaggio alla fabbrica lombarda di prodotti chimici.

— Il ministro delle finanze ha deciso, che le istanze presentate all'autorità finanziaria dai piccoli distillatori di spirito per poter lavorare in esenzione d'imposta, possano essere scritte su carta libera.

— La riunione del Consiglio superiore d'agricoltura, che doveva aver luogo in dicembre è stata differita a gennaio.

— Col nuovo progetto della tariffa doganale si risolverebbe la questione tanto dibattuta del dazio sui tonni; e sarebbe risolta a favore dell'industria delle tonnare nazionali.

— In principio di dicembre saranno promulgati i regolamenti per l'esecuzione del Codice di commercio nella parte che riguarda il registro delle Società commerciali.

— Il Collegio dei periti doganali, ha formulato il voto che nella riforma doganale si stabilisca che d'ora in poi le vestimenta pagheranno il dazio del tessuto più tassato che entra nella loro composizione. Con questo provvedimento si spera di moderare l'importazione dei vestiti dall'estero.

— Il Ministero delle finanze con recente circolare ha dato le disposizioni necessarie perchè anche alle distillerie di vino, di vinacce e di frutta s'applichi il misuratore, quando esista troppo grave disaccordo sulla loro produttività tra l'ufficio tecnico di finanza e il fabbricante.

— Dopo la denunziata scadenza del trattato di commercio e di navigazione fra la Spagna e l'Italia, il ministro delle finanze non soltanto ha avvertito le dogane che deve essere applicata la tariffa generale a tutte le merci provenienti da quella nazione, ma ancora che tutti i bastimenti spagnuoli che approderanno nei porti dello Stato e che faranno operazioni di commercio devono essere sottoposti al pagamento del doppio diritto d' ancoraggio, vietando a un tempo che merci provenienti dalla Spagna possano essere ammesse nei depositi franchi, senza che il concessionario del deposito franco s' assoggetti a pagare all' uscita il dazio portato dalla tariffa generale per tutte le merci della stessa qualità che fossero depositate.

— La Banca Nazionale del Regno d'Italia è autorizzata ad ammettere allo sconto, alle stesse condizioni e collo stesso *minimum* di 10 giorni di scadenza, anche effetti pagabili a Prato, Pescia, Intra, Varese e Rieti.

— Il 14 del prossimo dicembre si riuniranno in conferenza a Roma i rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie, sotto la presidenza del Commendatore F. Biglia, per trattare delle questioni riflettenti la trazione ed il materiale mobile.

— Nei progetti pel rimboscimento, l'on. Berti stabilirà l'obbligo per i proprietari di rimboscare in un dato termine i bacini fluviali entro il perimetro che sarà fissato dagli ingegneri governativi. Ove i proprietari non obbediscano, il governo potrà procedere all' espropriazione.

— Il 1° dicembre si è aperta in Firenze la scuola d'orticoltura e pomologia.

Essa ha per iscopo di preparare, mercè l'insegnamento teorico pratico di tutto ciò che riguarda la coltivazione delle frutta e degli ortaggi, individui atti:

a) All'esercizio pratico della coltura delle frutta e degli ortaggi, nonchè alla conservazione delle une e degli altri.

b) Alla direzione di pomari e d'aziende orticole.

Il corso ha la durata di tre anni, con allievi interni ed esterni.

— Il 19 novembre si riunirono in Palermo i rappresentanti degli Istituti di credito, e i principali negozianti per promuovere l'attuazione delle Stanze di compensazione. Venne nominata una Commissione, la quale invitò gl'interessati a riunirsi alla stessa Camera di commercio, per discutere e deliberare intorno al seguente ordine del giorno:

1° Se vogliono costituirsi in associazione per istituire ed amministrare le stanze di compensazione;

2° Per proporre le norme generali secondo le quali dovranno operare.

Il raccolto degli aranci in Sicilia andò quasi fallito per essere stata pregiudicata dai venti di mare la fioritura.

In quanto ai mandarini i pochi che si ebbero, furono piccoli e guasti.

— L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici la proposta di modificazione al Regolamento-tariffe in vigore sulle reti Meridionale e Calabrese, per quanto riguarda la tassazione della calce alla rinfusa.

Colla modificazione di cui sopra, i trasporti, at-

tualmente assegnati alla 7^a classe della tariffa generale, verrebbero ascritti alla classe 6^a.

In seguito ad accordi presi fra le nostre Amministrazioni ferroviarie e quelle in corrispondenza, le ferrovie dell'Alta Italia hanno deciso che siano escluse dal trasporto con tutte le ferrovie estere, tanto in servizio diretto quanto con rispedizione al punto di confine, le pelli gregge d'ogni sorta, qualora non siano insalamoiate, salate od incalciate, e colla condizione d'imballaggio prescritta per le spedizioni stesse in servizio interno e cumulativo italiano.

— Nei giorni scorsi radunavansi in Bologna la Commissione esecutiva del Comitato bolognese per promuovere gli studi e la esecuzione di una nuova ferrovia Bologna-Roma. In seguito a premure fatte dalla Commissione, il Ministro della guerra, avendo sottoposto allo Stato-maggiore il progetto dell'ing. Zannoni, rispondeva con una lettera importantissima che fu appunto comunicata.

Il parere del Ministro è assai favorevole: trova utile militarmente il tratto Bucine Rapolano, e di vera importanza militare il tratto San Piero a Sieve-Bologna per valle di Savena, massime se insieme a questo si costruisca il brevissimo allacciamento Borgo San Lorenzo Pontassieve. Il Ministro scrive di avere già raccomandato al collega dei lavori pubblici la linea affinchè sia eseguita.

Si comunicarono molte altre adesioni di Municipii e di Società, che sommano già alla sessantina.

— Confrontando la situazione complessiva dei nostri sei istituti di emissione al 30 settembre con quella del mese precedente, rileviamo le seguenti variazioni nei conti principali:

All' Attivo: Una diminuzione da L. 532,221,499 a L. 516,690,525 nella Cassa e riserva; un aumento del portafoglio da Lire 588,892,607 a 408,590,547; un aumento nelle anticipazioni da 92,554,479 a 95,463,724; un altro aumento nei titoli da L. 251,019,850 a 256,127,701; una diminuzione dei crediti da Lire 291,557,257 a 255,505,448; un'altra diminuzione nelle partite varie da L. 152,357,985 a 127,652,797.

Al Passivo: Un aumento nella circolazione da L. 754,345,416 a 757,515,863; una diminuzione insensibile da L. 126,598,115 a 126,282,245 nei debiti a vista; un aumento nei debiti a scadenza da L. 91,678,487 a L. 94,457,658. Le partite varie diminuirono da L. 188,547,661 a 155,095,801.

I depositi ebbero un aumento da L. 505,708,083 a 516,227,955. La riserva era così formata: oro decimale 76,044,090; argento a 900/000 24,866,594; argento divisionale 42,225,242; bronzo 199,524; biglietti consorziali 153,817,797, più altre 100 mila lire circa d'oro e d'argento non decimale.

Il rapporto fra il totale del capitale utile (251,750,000) e la circolazione fu di uno a 2.928; il mese antecedente era stato di 1 a 2.917. Il rapporto fra il totale della riserva e il totale della circolazione e degli altri debiti a vista fu di uno a 2.905; il mese prima era stato di 1 a 2.755.

Il totale degli sconti e delle anticipazioni fatte da tutte le sedi dei vari istituti durante il settembre fu di L. 240,156,235, cioè di oltre 35 milioni superiore alle operazioni dell'agosto. Le anticipazioni contribuirono in questo totale per L. 15,415,560.

— Il giorno 6 dicembre si riunirà a Francoforte un'assemblea per costituire una *Società coloniale germanica*. La Società, a cui hanno fatto adesione personaggi eminenti, vuole anzitutto promuovere la fondazione di stazioni commerciali che serviranno di punto di partenza per imprese maggiori.

— Dai documenti pubblicati dalla delegazione austriaca appare che per l'anno 1883 il prodotto delle dogane di tutto l'impero (Austria, Ungheria, Bosnia ed Erzegovina) è preveduto in 43 milioni di fiorini. Detratte le spese speciali di amministrazione (fiorini 1,850,000) e i drawbacks (nientemeno che 23 milioni di fiorini) il prodotto netto si limita a 15 milioni di fiorini cioè 37 milioni di lire nostre. La dogana austriaca rende dunque meno di una lira per abitante, mentre la dogana italiana dà più di 5 lire per testa.

— La Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée, organizza un servizio regolare, rapido e diretto da Parigi per tutta l'Italia per la via del Moncenisio, senza cambiamento di vettura alla frontiera e con registrazione dei bagagli sino a destinazione definitiva.

— Il 1° aprile 1883 sarà aperta a Madrid un'Esposizione nazionale a cui saranno ammessi anche i produttori esteri di macchine, istrumenti, ecc., applicabili all'esercizio delle cave, alla metallurgia, alla ceramica, alla cristalleria, ed alla utilizzazione delle acque minerali.

Le domande di ammissione dovranno essere presentate entro il 31 dicembre p. v. al Presidente della Commissione (Ufficio delle Miniere al Ministero del Fomento, a Madrid).

L'amministrazione delle ferrovie della Paris-Lyon-Méditerranée ha chiesto al governo la facoltà di poter ribassare le tariffe sul trasporto dei cereali dello zucchero, dei vini e dei sali.

— Il Governo austriaco ha deliberato di accordare ai fabbricanti di calzature il *drawback* per il cuoio adoperato nelle suole e importato dall'estero.

— Si calcola che il debito pubblico degli Stati Uniti sia diminuito nel mese di ottobre di dollari 15,250,000.

Oggi la Tesoreria riprende lo scambio dei buoni del Tesoro portanti l'interesse del 3.50 per cento in altri al tasso del 3 per cento.

Per ora lo scambio è ordinato soltanto per la somma di 259,000,000 di dollari, lasciando fuori al 3.50 per cento una rimanenza di doll. 119,752,500 la cui presentazione è facoltativa.

— Dal bilancio che viene attualmente discusso alla Camera francese rileviamo che il Governo della Repubblica accorda ai principali servizi postali marittimi le seguenti sovvenzioni:

Per la linea postale fra il continente e la Corsica L. 375,000.

Per le linee del Mediterraneo, del Brasile e della Plata L. 4,382,263.

Per le linee di Nuova York e delle Antille L. 9,958,600.

Per le linee dell'Indo-China L. 8,575,024.

Per quelle dell'Algeria L. 880,000.

Per quella fra Calais a Douvre L. 100,000.

Spende così in totale per le sovvenzioni marittime L. 24,268,895.

— Dal reso onto ufficiale della ferrovia del Gottardo rileviamo le entrate del mese di ottobre cioè:

Viaggiatori 81500 — Introiti Fr. 445,000
Merci in tonnellate 33,360 515,000

Introito totale... Fr. 960,000

Le spese d'esercizio ascendono a 335,900

Rimangono nette..... 625,000

Ed ecco lo specchietto da giugno a tutto ottobre pei 250 chilometri.

	Viaggiatori	Introiti compresi i bagagli
Giugno.....	N. 84,219	Fr. 333,818 74
Luglio.....	102,600	» 423,000 —
Agosto.....	110,000	» 594,000 —
Settembre.....	99,000	» 579,000 —
Ottobre.....	81,500	» 445,000 —

	Merci	Introiti
Giugno.....	Tonn. 24,361	Fr. 276,491 31
Luglio.....	25,190	» 317,000 —
Agosto.....	26,895	» 356,000 —
Settembre.....	26,985	» 386,000 —
Ottobre.....	33,360	» 515,000 —

	Totale introiti	Spese d'esercizio
Giugno.....	Fr. 610,310 05	Fr. 267,942 58
Luglio.....	740,000 —	» 277,500 —
Agosto.....	950,000 —	» 300,000 —
Settembre.....	965,000 —	» 300,000 —
Ottobre.....	960,000 —	» 335,000 —

— Ecco i bilanci settimanali delle Banche di Francia e d'Inghilterra al 23 novembre.

BANCA DI FRANCIA

Aumenti

Conti correnti particolari . Fr. 14,364,300
Sconti ed interessi..... » 796,923

Diminuzioni

Incasso metallico..... Fr. 14,713,607
Portafoglio commerciale... » 131,838
Anticipazioni..... » 3,546,806
Biglietti in circolazione... » 10,895,285
Conti correnti del Tesoro. » 28,986,239

Bilancio indicante una gran calma d'affari.

BANCA D'INGHILTERRA

Aumenti

Conti correnti del Tesoro.... Ls. 1,507,246
Portafoglio ed anticipazioni.. » 106,634
Incasso metallico..... » 123,312
Riserva biglietti..... » 711,825

Diminuzioni

Circolazione biglietti..... Ls. 543,435
Conti correnti particolari.... » 534,381
Fondi pubblici..... » 250,000

Le condizioni del bilancio lascierebbero sperare una prossima riduzione dello sconto, ma il ribasso del cambio americano non lo permette per ora.

Le proporzioni dell'incasso cogl'impegni si portarono dal 38 1/8 al 40 5/8 0/0.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 2 dicembre.

Se il mercato al contante non avesse subito l'influenza delle disposizioni predominanti nel mercato a termine, non vi sarebbe che ad encomiare la sua

attitudine. L'apertura infatti dell'ottava fu eccellente tanto rispetto all'attività delle transazioni, quanto rispetto al sostegno dei corsi, ma questa situazione non si mantenne che a sbalzi, prevedendo ora la domanda, ora l'offerta, ma più questa che la prima, dimodochè il miglioramento ottenute al terminare della settimana passata andò dapprima in gran parte perduto. E questo avvenne tanto per le rendite, che per gli altri valori. Sul mercato a termine, esauriti i riacquisti, gli affari divennero molto lenti e i prezzi naturalmente andarono infiacchendosi sulla maggior parte delle Borse. Era cosa da prevedersi, specialmente a Parigi ove si trova un gruppo imponente di ribassisti, che si sforza alacremente di contrastare il terreno alla speculazione al rialzo. E necessario pertanto di tener conto di questa resistenza tanto più che la rapidità dei benefici ottenuti dai nuovi compratori provocherà senza dubbio delle realizzazioni di cui non mancherà di prevalersi la speculazione al ribasso. La situazione monetaria delle principali piazze continua incerta e pesante. L'ultimo bilancio settimanale della Banca di Francia segna nuove diminuzioni nel fondo metallico, avendo questo perduto cinque milioni di franchi in oro e nove e mezzo in argento. Il portafoglio non subì variazioni; le anticipazioni perdettero un milione, e la circolazione diminuì di 11. La situazione della Banca d'Inghilterra tende invece a migliorare. L'ultimo bilancio reca un aumento di sterl. 128,512 nel fondo metallico, una diminuzione di sterl. 515,435 nella circolazione e un aumento di sterl. 671,747 nella riserva, la quale è così risalita a sterl. 10,520,694. Il denaro però su questa piazza è sempre caro, sebbene le domande non sieno molto abbondanti. Il cambio a Nuova York è nuovamente ribassato, e ciò ha destato qualche inquietudine sul mercato monetario europeo, specialmente su quello inglese. A Berlino e sulla maggior parte delle piazze tedesche i timori di scarsità sono spariti non solo, ma vi si verifica anzi una certa abbondanza di denaro, che lascia bene sperare dell'imminente liquidazione fino mese. A Vienna sul mercato libero lo sconto è rimasto per tutta l'ottava fermo da 5 a 5 1/8 per cento per la carta bancaria a breve scadenza, e da 5 1/2 a 5 3/4 per quelle a lungo termine.

A Parigi la lotta fra rialzisti e ribassisti fu viva, ma questi ultimi essendo rimasti sul terreno, quasi tutti i valori chiudono con prezzi superiori a quelli dell'ottava scorsa.

A Londra il denaro essendo un po' più teso che per l'avanti, le operazioni in fondi pubblici vennero un po' intralciate, e i corsi per conseguenza furono un po' meno sostenuti dell'ottava precedente.

A Vienna e a Berlino l'andamento fu regolare, e in Italia le Borse quantunque un po' sempre incerte, trascorsero sostenute per la maggior parte dei valori.

Rendite francesi. — Il 5 0/0 da 114,20 saliva a 114,95 per ricadere a 114,40; il 3 0/0 da 80,40 andava a 80,60, ricadeva quindi a 79,95, e il 3 0/0 ammortizzabile da 80,85 scendeva a 80,70.

Consolidati inglesi. — Da 102 1/4 indebolivansi a 102 1/16.

Rendita turca. — A Londra invariata fra 11 1/4 e 11 1/2 e a Napoli venne trattato fino a 11,95.

Valori egiziani. — La nuova rendita egiziana

da 67 1/4 cadeva a 66 7/8 e il Canale di Suez da 2160 a 2542.

Valori spagnoli. — La nuova rendita esteriore da 63 saliva a 63 1/4 per ricadere a 63 circa.

Rendita italiana 5 0/0. — Sulle varie piazze italiane venne trattata fra 90,10 e 90,20 in contanti, e fra 90,30 e 90,40 per liquidazione. A Parigi da 89,75 cadeva a 89,30 a Londra da 88 3/4 s'indeboliva a 88 5/8 e a Berlino da 88,60 retrocedeva a 88,40.

Rendita 3 0/0. — Venne trattata intorno a 55,50.

Prestiti pontificii. Ebbero pochissime operazioni e restano nominali il Blount a 89,45; il Rothschild a 97,40 e i certificati del Tesoro 1860-64 a 91,75.

Valori bancarii. — Un po' più attivi e sostenuti dell'ottava scorsa. La Banca Nazionale italiana fu negoziata fino a 2126; la Banca Nazionale Toscana fino a 870; il Credito mobiliare fra 755 e 758; la Banca Generale fra 570 a 572; la Banca Romana nominale a 1050; il Banco di Roma da 612 andava a 634; la Banca di Milano offerta a 580; e la Banca di Torino venduta da 700 a 696.

Regia tabacchi. — Le azioni invariate intorno a 720 e le obbligazioni nominali a 520.

Valori ferroviarii. — Ebbero qualche operazione le azioni meridionali fino a 459; le azioni romane a 112; le centrali toscane a 456; le Vittorio Emanuele a 285; le livornesi *c d* a 284,50; le nuove sarde a 268 e le complementari invariate a 290.

Credito fondiario. — Roma ebbe qualche operazione fra 428,50 e 430; Milano a 502,50; Napoli a 469,25 e Cagliari a 456.

Prestiti comunali. — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze invariate a 56,55 e l'unificato napoletano invariato fra 82,60 e 82,80.

Oro e Cambi. — Sostenuti. I napoleoni restano a 20,27 1/2; il Francia a vista a 100,85 e il Londra a 3 mesi a 25,14.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — La situazione commerciale dei grani è degli altri cereali è rimasta generalmente invariata cioè a dire con tendenza più o meno ferma a seconda della maggiore o minore quantità di merce disponibile. A Nuova York i frumenti rossi chiudono sostenuti a doll. 1,10 allo staio; i granturchi salirono fino a doll. 1 e le farine extra state variarono da doll. 4,25 e 4,40 al barile di chilogr. 88. A Pietroburgo tendenza al ribasso nei frumenti, sostegno nella segale, e nessuna variazione per l'avena. A Londra i grani esteri ebbero prezzi in aumento, e la stessa tendenza abbiamo notato a Pest, in Anversa, e in varie piazze della Francia. A Parigi i grani si quotarono a fr. 25 1/4 per dicembre e a fr. 25,65 per i primi quattro mesi dell'anno. In Italia i grani furono meno sostenuti dell'ottava scorsa, e i granturchi e i risi proseguirono a indebolirsi unicamente però per ragione della loro cattiva qualità. Quanto all'andamento delle campagne gli agricoltori cominciano a preoccuparsi del prolungarsi delle piogge, e della stagione sciroccale, e prevedono scarsi raccolti per l'anno venturo se il freddo non viene presto a rinvigorire le recenti sementi. I prezzi praticati all'interno furono i seguenti. — A *Pescia* i grani realizzarono da L. 18,40 a 21,30 all'ettol. e il granturco intorno a L. 11. — A *Bolo-*

gna i grani ottimi si venderono da L. 24 a 24,50 al quint. e i granturchi a L. 19. — A *Ferrara* i grani invariati da L. 23 a 25 al quint. i granturchi da L. 19,50 a 20,25 e l'avena sulle L. 18. — A *Casalmaggiore* si praticò da L. 18 a 18,70 per i grani, e da L. 14 a 14,70 per i granturchi, il tutto all'ettolitro. — A *Verona* i frumenti si contrattarono da L. 23,50 a 25 al quint. i frumentoni da L. 20 a 23, i risi da L. 30 a 44,50 e l'avena da L. 18,50 a 19. — A *Milano* il listino segna da L. 23 a 25,50 al quint. per i grani; da L. 17,50 a 21,50 per il granturco; e da L. 27 a 37 per il riso nostrale fuori dazio. — A *Novara* i risi nostrali si venderono da L. 21,75 a 26,50 all'ettol. e i bertoni da L. 21,25 a 23,15. — A *Torino* i grani ottennero da L. 22 a 27 al quint. i granturchi da L. 19 a 21; la segale da L. 17 a 19 e il riso nostrale fuori dazio da L. 24 a 39,50. — A *Genova* i grani teneri nostrali si contrattarono da L. 25,50 a 27,50 al quint. e gli esteri da L. 23 a 27,50. — In *Ancona* i grani delle Marche fecero da L. 23, 75 a 24,50 al quint. i grani degli Abruzzi da L. 22,75 a 23,50 e i granturchi da L. 20 a 21. — A *Napoli* e a *Bari* si praticarono i medesimi prezzi dell'ottava scorsa.

Sete. — La settimana è trascorsa generalmente invariata cioè con fretta di vendere superiore alla volontà di acquistare. — A *Como* mercato fiacco in tutti gli articoli. Gli organzini belli sublimi 18|20 si venderono da L. 61,50 a 65; detti belli correnti 18|22 a L. 63 le trame classiche 24|28 a L. 62, e le greggie sublimi 10|11 da L. 54 a 55. — A *Torino* la tendenza fu piuttosto sostenuta, ma gli affari conclusi furono senza importanza. — A *Milano* le sete greggie continuarono a tenere il primo posto nelle transazioni, e venne quindi gli organzini e le trame che ebbero affari limitati ai bisogni immediati. — A *Lione* gli affari furono stentati, e pochi, e a parte qualche migliore domanda in lavorate europee, la situazione fu uguale alle precedenti. I prezzi praticati furono i seguenti: Greggia Cèvenne, 2° ordine, a fr. 62; Piemonte classica capi nodati a 64; Italia, 1° ordine, capi nodati 9|11 a 60; id., 2° ordine, non a capi nodati 9|11 a 57; organzino Francia filatura e lavoriero, 1° ordine, a 71; id. id., 3° ordine, a 65; Piemonte id., 2° ordine, a 67; Toscana, 2° ord., 20|22 a 65; trama Italia, 2° ordine, 22|24 a 63; Giappone giri contati, 1° ordine, 26|28 a 61; id. id. 28|32 a 59.

Oli d'oliva. — Durante l'ottava è stato segnalato il seguente movimento. — A *Diano Marina* i mosti si vendono da L. 75 a 80 al quint. e i lavati nuovi da L. 61 a 64. — A *Genova* i Riviera si contrattarono da L. 100 a 135 e i Sardegna da L. 120 a 135. — A *Lucca* gli olii nuovi ebbero diversi affari da L. 100 a 115 al quint. sul posto. — A *Pescia* gli oli vecchi realizzarono intorno a L. 108 all'ettolitro. — A *Napoli* gli olii di Taranto ebbero denaro a duc. 25 la salma. — A *Bari* gli olii sopraffini si quotarono da L. 104 a 109 al quint. i fini da L. 82 a 98; e i mangiabili da L. 76 a 86.

Vini. — Ecco il movimento segnalato durante la quindicina che termina oggi. A *Torino* con affari piuttosto scarsi, i vini di prima qualità si venderono da L. 30 a 54 all'ettol. sdaziato, e i vini di seconda da L. 44 a 48. In *Asti* i vini di Barbera e Grignolino sostenuti da L. 50 a 54 all'ettol. alla cantina, e i vini comuni da pasto da L. 36 a 40. — A *Casalmoferrato* i prezzi variarono da L. 28 a 40 secondo merito. — A *Genova* gli Scoglietti si dettagliarono da L. 33 a 34; i Castellamare neri da L. 35 a 36, detti bianchi da L. 26 a 27; i Napoli da L. 24 a 32, e i Sardegna da L. 32 a 44. — A *Livorno* si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa. — A *Pescia* i

prezzi variarono da L. 11 a 26,30 all'ettol. — A *Reggio Emilia* i vini comuni si quotarono da L. 30 a 35. — In *Amelia* i vini vecchi si mantennono intorno alle L. 42. — A *Napoli* i vini tutta lagrima realizzarono da D. 100 a 90 al carro sul posto; quelli di mezza lagrima da D. 60 a 70, e i vini secondari da D. 54 a 60. — A *Gallipoli* i vini di prima qualità si cedono a L. 24 all'ettol. franco bordo. — A *Trani* i prezzi variarono da L. 48 a 53 per salma di litri 175. — A *Milazzo* i vini buoni da pasto si comprarono da L. 28 a 30 e a *Terranuova* da L. 26 a 26,50 il tutto all'ettol. franco bordo.

Spiriti. — Generalmente invariati, ma con tendenza piuttosto al sostegno a motivo delle maggiori domande da parte del consumo. A *Milano* prezzi sostenuti sugli spiriti indigeni stante gli scarsi arrivi dall'estero. I tripli di gr. 94|95 si venderono da L. 141 a 142 al quint., i germanici di gr. 94|95 da L. 149 a 150; gli americani di gr. 91|92 da L. 144 a 145 e l'acquavite di grappa da L. 68 a 74. — A *Genova* si praticò da L. 145 a 148 per i prodotti delle fabbriche di Napoli, e per gli americani da L. 148 a 149. A *Parigi* le prime qualità di 90 gr. disponibili si quotarono a fr. 51,59; per dicembre a fr. 52 e per i primi quattro mesi dell'anno a fr. 53,25.

Zuccheri. — Continuano deboli tanto all'estero che all'interno. A *Genova* i raffinati della Ligure Lombarda realizzarono da L. 135 a 136 al quint reso al vagone. In *Ancona* i raffinati nostrali e olandesi si venderono da L. 142 a 143 al quint. e gli austriaci da L. 145 a 146. A *Trieste* i pesti austriaci si cedono da fior. 30,50 a 33,50 al quint. A *Parigi* mercato fermo. I rossi disponibili di gr. 88 si quotarono a fr. 53; i bianchi n. 3 a fr. 59,50 e i raffinati scelti a fr. 108,50. A *Londra* mercato sostenuto, e in *Amsterdam* i Giava n. 12 si quotarono a fior. 29 1|2 al quintale.

Cotoni. — In seguito alle migliori notizie venute da Nuova York, e dai principali centri industriali inglesi i prezzi dei cotoni furono più sostenuti dell'ottava scorsa. A *Genova* gli Orleans si venderono da L. 79 a 82 ogni 50 chilogr.; gli Upland da L. 75 a 79: gli Oomra da L. 61 a 64, e i Broach cood da L. 74 a 75. All' *Havre* mercato calmo. A *Liverpool* i Midling Orleans chiudono a den. 6 3|8; i Midling Upland a 6 1|8 e i Fair Oomra a 4 1|16 e a *Nuova York* i Midling Upland a cent. 10 3|16. Alla fine della settimana scorsa la provvista del cotone visibile in Europa, agli Stati Uniti e nelle Indie era di balle 2,326,000 contro 2,390,000 alla stessa epoca nell'anno scorso e contro 2,296,000 nel 1880.

Canape. — Notizie da *Bologna* recano che la canapa buona è tutta quanto riposta nei magazzini dei possidenti produttori, aspettando il verbo dall'anno nuovo. Qualità andanti, tipo dell'annata, sono cedute a discrezione con L. 77,50 in media, con rare ma non rilevanti transazioni sotto un poco alle L. 90. Anche nei gargioli, il salto delle primissime qualità, che sono in preteso di L. 175, alle secondarie, è rapido e brusco, e si discende a L. 135 con molta facilità e scarso esito. Ciò avviene proprio pel fin d'anno, e pel fatto dei piccoli industriali che hanno impegni di ritiro della roba greggia, comprata al raccolto. A *Ferrara* furono vendute alcune partite di canape greggie da L. 220 a 225 al migliajo ferrarese.