

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XI — Vol. XV

Domenica 22 Giugno 1884

N. 529

## RENDITA OD OBBLIGAZIONI

### per le linee complementari?

Non avremmo mai creduto che dopo tante dimostrazioni, che da tutte le parti furono fatte sulla necessità di chiudere il gran libro del debito pubblico, la discussione sulle convenzioni ferroviarie fornisse occasione a contraddire ad un principio che ci pareva fosse entrato nella generale convinzione.

Abbiamo più volte cercato di dimostrare tutto il danno che derivava e al nostro credito, ed alla situazione finanziaria dello Stato in generale, la emissione troppo frequente che veniva fatta di consolidato, quando il mercato se ne mostrava un po' troppo carico. E quando il bilancio nostro conquistò un grado di solidità veramente inaspettato, malgrado gli arditissimi provvedimenti ai quali diede corso l'on. Magliani, e quando ad onta di ciò la rendita continuò a mantenere sul mercato finanziario un saggio inferiore ai consolidati di altri paesi, forse meno del nostro ordinati nel loro bilancio, osservammo che la sola causa, od almeno la causa principale di questa situazione inferiore della nostra rendita doveva trovarsi nelle troppo frequenti e troppo grandi emissioni che il Parlamento autorizzava. E ci ricordiamo anche di aver cercato di dimostrare come non potesse avere grande influenza il fatto che il Ministro delle Finanze non emettesse realmente tutta quella rendita che il bilancio gli consentiva, potendo fare fronte agli impegni mediante gli avanzzi che gli esercizi del bilancio consentivano. Infatti le borse non si possono facilmente ingannare con dichiarazioni, ma tengono specialmente ed unicamente ai fatti. E quando il Governo è autorizzato ad emettere della rendita, il mondo finanziario sa benissimo che, se anche il Ministro può per qualche tempo, grazie le buone condizioni del bilancio, soprassedere nella emissione, approfitterà però di un momento di rialzo per realizzare un vantaggio a favore dello Stato, e questa convinzione, appunto perchè le borse sono sensibilissime, è più che sufficiente a mantenere il consolidato ad un basso saggio. — Tanto è ciò vero che fino a che l'on. Magliani si limitava a fare in Parlamento delle dichiarazioni tutte platoniche sulla necessità di chiudere il gran libro del debito pubblico e sulla sua ferma volontà di fare sosta nelle emissioni, mentre poi i fatti contraddicevano queste stesse dichiarazioni, inquantochè non solo era autorizzato ad emettere 60 milioni l'anno per le nuove costruzioni, ma lasciava anche proporre dei progetti

di riscatto della rete Meridionale, il che poteva importare un aumento nel debito pubblico, — il consolidato ebbe sempre sul mercato di tutta Europa un prezzo relativamente inferiore a quello degli altri paesi, sebbene la condizione della nostra politica ed estera ed interna fosse e paresse migliore di quella di altri Stati.

E se le Borse diedero luogo al movimento di rialzo che portò la rendita italiana in queste ultime settimane al 97, è a credere che ciò sia dovuto ad alcuni fatti che vennero finalmente in appoggio alle intenzioni manifestate dal Ministro delle Finanze. Non va dimenticato infatti che i contratti di appalto presentati dall'on. Genala contengono appunto due patti che altamente interessano quella parte del mercato finanziario che è legato col bilancio italiano, e che sono precisamente opposti a quegli intendimenti che precedentemente informavano la politica del Governo in fatto di ferrovie. È noto che tanto l'on. Zanardelli che l'on. Baccarini nei loro studi e nelle proposte loro partivano dal principio di riscattare la rete delle Meridionali, per il qual riscatto domandavasi appunto la emissione di rendita per molti milioni, o ad ogni modo l'aumento del debito pubblico; ed è pure noto che l'on. Baccarini nel suo progetto 18 gennaio 1883 non aveva incluso alcun provvedimento per le nuove costruzioni, sebbene da ogni parte si dimostrasse il danno che derivava al credito dello Stato dalla annuale emissione di 60 milioni di consolidato, quando tante ragioni consigliavano a chiudere il libro del debito pubblico.

L'on. Genala nelle convenzioni che ha stipulate, non solo lascia sussistere la Società delle Meridionali come proprietaria della rete e quindi evita il riscatto, ma, creandosi la facoltà di affidare alle Società esercenti anche la costruzione delle nuove linee, muta la emissione dei 60 milioni di rendita nella emissione fatta dalle Società stesse di 102 milioni l'anno di obbligazioni ferroviarie 3 per cento ammortizzabili in 90 anni.

A questi due fatti principalmente noi crediamo che sia dovuta la sostenutezza della nostra rendita sui diversi mercati, e crediamo ancora che se il Parlamento si risolvesse a votare le convenzioni, mantenendo sostanzialmente quei due provvedimenti, maggiore ancora sarebbe il movimento del nostro consolidato.

Se non che può essere osservato che dalla emissione di obbligazioni invece di rendita il bilancio dello Stato può essere maggiormente aggravato, e che quindi non sarebbe giustificato il rialzo della rendita. Noteremo però che l'ammortamento delle obbligazioni non avrebbe principio che nel 1896, cioè

da qui a 12 anni, epoca nella quale le condizioni del bilancio possono essere, come tutto lascia credere, ben migliori che non siano attualmente. Ma anche indipendentemente da questa considerazione, non conviene dimenticare che la emissione di obbligazioni 3 per cento garantite dallo Stato si rivolge ad una parte di pubblico che è diversa da quella che accoglie la rendita, e che se è vero che tanto le obbligazioni che il consolidato in fin dei conti aumentano il debito patrimoniale, è anche chiaro che quelle assorbono nella loro definitiva collocazione una classe di risparmio, che meno facilmente si applica alla rendita. Infatti questa è soggetta a molte oscillazioni ed è scopo di contratti di borsa e di speculazioni più o meno arrischiate; quelle invece rappresentano un titolo in generale molto limitato nei suoi movimenti, con un interesse mite, quindi con ricerche ed abbandoni meno impetuosi, con un ammortamento prestabilito. È naturale quindi che le obbligazioni sieno in genere cercate da coloro, i quali vogliono impiegare il loro risparmio ad un frutto moderato bensì, ma scevro da quelle brusche vicissitudini che sogliono attraversare i consolidati.

Questa osservazione, che d'altronde non è nuova, ma presenta il fatto quale si manifesta nei mercati finanziari, permette appunto di concludere che il mutare la emissione della rendita in emissione di obbligazioni gioverà al consolidato e ne farà rialzare il saggio, sia perchè si avrà una prima prova della ferma intenzione del Governo di chiudere il gran libro del debito pubblico, sia perchè così la ricerca del consolidato stesso si applicherà ad una più ristretta quantità.

A noi pare adunque che in questa parte delle loro disposizioni i contratti Genala corrispondano alle più urgenti esigenze della nostra situazione finanziaria e tendano a produrre quel rialzo del nostro credito, specialmente sui mercati esteri, del quale l'on. Magliani in più occasioni dimostrò la necessità.

## LA CONVENZIONE PER LA RETE SICULA

Nel nostro passato numero dicemmo come il 13 corrente fossero state firmate le convenzioni per l'esercizio delle ferrovie Sicule, e ne accennammo i punti principali.

A vero dire, poteva temersi che le stipulazioni non si concludessero così sollecitamente. Infatti il Governo nel contratto del 25 aprile 1884 aveva stabilito l'obbligo per la Società esercente la rete Mediterranea di assumere l'esercizio della rete Sicula, quando all'epoca in cui il contratto andrebbe in vigore non fosse compiuta una speciale convenzione. Invece le trattative hanno approdato.

Le basi di queste trattative, a quanto ci si assicura, sarebbero conformi a quelle adottate nei contratti per le reti continentali. Nè poteva essere diversamente. Dal momento in cui, come ripetutamente abbiamo dimostrato, quei criterii furono scelti dopo lungo studio come i migliori nelle condizioni presenti del problema ferroviario in Italia, era naturale che venissero applicati per la convenzione della rete Sicula come per le altre. Se pertanto le nostre notizie sono esatte, anco ai termini di questo con-

tratto l'esercente avrebbe la proprietà del materiale rotabile; peserebbero su lui tutte le spese di esercizio ordinario e straordinario, si provvederebbe alle spese pei danni derivanti da casi di forza maggiore e con quelle di rinnovamento coi fondi di riserva, e si avrebbe una Cassa per gli aumenti patrimoniali; spetterebbe al Governo di determinare gli orari ed il *maximum* delle tariffe, ed esso avrebbe una compartecipazione al prodotto lordo e al di là di un certo limite al prodotto netto. Tuttociò per ciò che tocca ai criterii fondamentali: quanto ad altri patti, essi devono essere speciali per le peculiari condizioni delle ferrovie dell'isola.

Sappiamo come alla Società per la rete Mediterranea s'imponesse l'obbligo di costituirsi con un capitale non inferiore al valore presunto del materiale mobile e degli approvvigionamenti che deve acquistare dallo Stato; ed è muovendo dallo stesso principio che il capitale minimo della Società per la rete Sicula si è stabilito in 15 milioni. Facendo la proporzione coi dati delle reti continentali, ne segue che lo Stato pagherà alla Società in corresponsivo del materiale mobile e di esercizio lire 868,650.

Consultando le statistiche ufficiali, si trova che l'esercizio della rete Sicula ha dato nel 1882 un prodotto lordo di lire 8,048,500. Chiunque conosca per poco le condizioni della Sicilia, converrà agevolmente che nel calcolare il prodotto iniziale e tanto più nello stabilire la percentuale a favore della Società, non si poteva, atteso il minore e più lento sviluppo del traffico, seguire le stesse norme fissate per le reti continentali. E per questa ragione che il prodotto iniziale si è valutato in 8 milioni e mezzo e alla Società si assegna una compartecipazione dell'82 per cento finchè il prodotto non supera 8 milioni e mezzo; poi del 72 per cento fino a 15 milioni; del 62 per cento al di là di questo limite. Nel 1882 le spese ordinarie di esercizio delle Sicule che venivano esercitate dalle Meridionali ascensero a 6,592,200. La Convenzione attuale però colla istituzione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali viene a scemare la spesa. Però quand'anche si raggiungesse il prodotto lordo di 15 milioni, ci pare certo che, tenuto conto delle pendenze e tutto sommato, la differenza delle percentuali sia giustificata, per quanto pel momento ci manchino i dati sufficienti per portare un esatto giudizio. Consimili considerazioni avrebbero consigliato di assegnare ai fondi di riserva una quota complessivamente maggiore di quella per le linee continentali, e così per la Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Per ciò finalmente che concerne l'esercizio delle linee complementari, si sa che per le reti continentali il corresponsivo chilometrico è stabilito in una quota fissa di lire 3000 da accrescersi della metà del prodotto lordo. ma quanto alle linee complementari della rete Sicula si sarebbe portata la parte di compenso proporzionale al prodotto lordo dal 50 al 65 per cento. Crediamo non andare errati, supponendo che anche per questa parte si sia avuto riguardo alle speciali condizioni di questa rete. Non vi ha dubbio che pur sulle reti continentali alcune nuove linee potranno far concorrenza ad altre esercitate dalla stessa Società, il che sarà per essa evidentemente un danno, inquantochè è provato che la diminuzione del traffico non porta seco una corrispondente diminuzione di spesa come l'aumento del traffico non conduce ad un aumento proporzionale

nella spesa. Ma ognuno comprende che questo danno sarà molto minore per le reti continentali; le quali possono ragionevolmente confidare in uno sviluppo considerevole del traffico. Al contrario per la rete Sicula quella concorrenza a cui abbiamo accennato sarà più facile da un lato e più sensibile dall'altro, sia perchè la prospettiva di un largo sviluppo del traffico è assai limitata, sia perchè non bisogna dimenticare che si tratta di costruire ben 500 chilometri di nuove linee, cioè solo un centinaio di chilometri meno di quelle esistenti, onde la proporzione è molto più alta che per le reti continentali.

Ci sembra che l'on. Genala abbia così corrisposto all'aspettativa; se il Parlamento approverà le Convenzioni per le reti continentali e quella per la rete Sicula, potremo dire di avere alla fine dato un normale assetto alle ferrovie della Penisola.

## Il riordinamento delle Emissioni

Il corrispondente finanziario della *Nuova Antologia*, e, sulle notizie da esso date, la *Perseveranza* e l'*Opinione* hanno pubblicato nei giorni passati delle considerazioni sulle modificazioni, che la commissione parlamentare avrebbe portato, o sarebbe disposta a portare, al progetto di legge presentato, concernente il riordinamento degli istituti d'emissione. Benchè ognuno parta da differenti punti di vista, e che in parte essi differiscano pure dai nostri, le conseguenze a cui tutti arrivano ci sembrano giustissime, e desideriamo unirvi ad essi per deplorare le notizie se son vere, e per far voti onde sieno gli argomenti già discussi dalla Commissione da essa riconsiderati; e in ogni caso per richiamare su di essi la maggiore attenzione dei nostri legislatori nel momento in cui questi verranno alla discussione pubblica.

Secondo le notizie date dalla *Nuova Antologia*, la Commissione parlamentare avrebbe aumentata da 1050 milioni, come portava il progetto Berti Magliani, a 1500 il limite della circolazione cartacea degli istituti d'emissione, così suddivisa: 600 milioni alla Banca Nazionale, come recava il progetto; 300 al Banco di Napoli, di cui 180 per ora e il resto a misura dell'aumento del suo patrimonio; 90 alla Banca Romana, 90 alla Nazionale Toscana, 75 al Banco di Sicilia, 20 alla Banca Toscana di credito; vi sarebbe dunque aumento di circolazione alla Banca Romana, ai due banchi meridionali e alle due Toscane e conservazione delle cifre portate dal progetto al maggiore istituto. La differenza fra il totale di queste emissioni (1175 milioni) e il limite massimo, cioè 325 milioni sarebbe riservata alle banche da fondarsi in seguito.

Inoltre, sarebbe dato alla riscontrata tra i biglietti delle diverse banche un termine di 15 giorni, di 5 maggiore a quello proposto nel progetto, e prorogabile di altri 15 in caso di difficoltà al pagamento.

Questo aumento di capitali, accordato precisamente a quegli istituti, che per la natura loro offrono minori garanzie di responsabilità, o che, come due dei proposti, non fecero il miglior uso dell'emissione, allorchè era più limitata; e questo margine abbastanza largo, lasciato alla fondazione di nuovi istituti,

il cui bisogno è tutt'altro che sentito, viene dal corrispondente dell'*Antologia* stigmatizzato con una frase energica; esso chiama la situazione, a cui questi aumenti daranno luogo, *una vera orgia bancaria*.

L'articolo della *Perseveranza* ammette vere le sue sposte notizie, e dice che questo peggiorarsi e deformarsi del progetto di legge nel passare per la trafila della Commissione, è conseguenza dell'essere stato dai due ministri proponenti, posto male il problema; tutti i principii buoni o mediocri, che erano nel progetto, furon messi da parte e sostituiti con cattivi; le cose cattive invece si sono svolte intrepidamente; ciò accadde, perchè il progetto per contentare le due opposte opinioni della pluralità e dell'unicità delle banche, fu fatto a doppia faccia, e ciò è il peggio che si possa immaginare; esso doveva portare ad esagerare il limite, perchè la differenza fra le emissioni e questo era troppo piccola per dar adito alla fondazione di nuove banche, e ciò avviene perchè non si è avuto il coraggio di stabilire il principio, che il numero delle banche in Italia è già troppo grande e sarebbe il caso di ridurlo. Ammette che col principio delle libere fusioni, esse avrebbero in processo di tempo potuto ridursi a due sole, la Banca Nazionale e il Banco di Napoli, e questo servendo di correttivo a quella, si sarebbe venuti a un *duopolio*, meno invisio ai teorici che un monopolio; ma ad ottenere ciò, il ministero avrebbe dovuto presentare il progetto al momento dell'abolizione del corso forzoso; trascurato quel momento, non si riuscirà a dare norme eque e sicure alla circolazione.

L'*Opinione*, non crede a tutte le notizie date dall'*Antologia*, anzi afferma che esse sono *fortunatamente* non esatte nella parte più rilevante, che è quella dell'aumento dell'emissione complessiva. Secondo essa, la circolazione bancaria non sarebbe dalla Commissione spinta a 1500 milioni, ma invece a 1175, i quali coi 340 dei biglietti di Stato darebbero la circolazione complessiva di 1515 milioni dei quali 1175 distribuiti, secondo quanto è detto di sopra, fra gli Istituti esistenti, e 340 potrebbero valere per i nuovi da fondarsi. L'*Antologia*, non avendo detto che i 1500 milioni del limite fossero al di fuori dei 340 della circolazione dello Stato, non vediamo gran differenza fra la notizia e la rettificazione di essa; anzi vi troviamo un 15 milioni di più, dati in pasto alle future banche. In ogni modo, essa nega che il progetto ministeriale abbia due faccie; i suoi fini non erano sottintesi nè reconditi; esso rispettava i fatti esistenti e vi coordinava le nuove disposizioni; accedeva ai voti del parlamento, e al desiderio vivo nel partito di far posto alla creazione di nuovi Istituti, e lasciava che i bisogni del mercato decidessero, non violentando nè pregiudicando nulla. Le proposte della Commissione invece allontanano la creazione di nuove banche, impinguano smisuratamente le esistenti, non tengono conto dello scarso *stock* metallico del paese e della proporzione che deve esistere fra la circolazione fiduciaria e la metallica, e di più col sopprimere la facoltà di cessione del dritto di emissione, impediscono lo svolgimento avvenire del sistema bancario, secondo le tendenze e i bisogni che il tempo verrà creando. E d'accordo poi colla *Perseveranza* nel meravigliarsi che si osi proporre aumento di capitale e circolazione per la Banca Romana, ma ancor più, che si tenti di proporre un aumento (e che aumento!) a quella dei due banchi meridionali, il che dimostra la leggerezza con cui si

trattano queste questioni, ciò che fa temere per l'avvenire economico del paese. Infatti, se fu errore l'accordare l'emissione a questi due banchi, che sono *res nullius*, cosa che nessun paese avrebbe fatto, perchè privi del controllo efficace degli azionisti e del movente dell'interesse privato, non vi è ragione di aggravare questo errore e peggiorarlo. È contraria al *duopolio*, a cui accenna la *Perseveranza*, poichè teme che il Banco di Napoli, irresponsabile e disinteressato, spinga l'istituto maggiore nella via del denaro a buon mercato; il prezzo del denaro non deve esser regolato con artificio, e tanto meno con la irresponsabilità degli enti chiamati ad aver voce in capitolo, e richiama a una larga discussione su questo terreno.

L'*Economista* pubblicò poco tempo fa un articolo sui pericoli che erano da attendersi dal commercio, e perfino dallo Stato, per l'esistenza di questi banchi di un genere unico, di cui non v'ha esempio in niun altro paese, i quali possono in un momento dato esser fonte di perturbazioni per l'incapacità o il capriccio dei loro capi, che non hanno a rispondere dei loro atti dinanzi ad alcuno, e il cui passaggio nella direzione di essi è così corto, che sono dispensati dal pensare all'avvenire, senza perciò aver obblighi maggiori pel presente, e ancor meno per le condizioni generali economiche del paese; non può dunque che far eco a queste considerazioni, e far voti anch'esso, perchè un'ampia discussione si apra su questo delicatissimo argomento.

Per quello poi che concerne le proposte della Commissione parlamentare incaricata dello studio del progetto di riordinamento degli Istituti di emissione, le opinioni che abbiamo sempre professate rendono superfluo per noi il prenderle in esame; sostenitori dell'unità bancaria, noi avremmo voluto, non che vedere allontanarsi il momento di attuarla, che il ministero ne avesse francamente ed esplicitamente proclamato il principio, con un coraggio che cerchiamo invano nel progetto di legge; noi pensiamo in parte che il problema fu mal posto, e che se ne peggiorino le condizioni col ritardarne soverchiamente la soluzione; se pure considerazioni di utilità generale di un certo peso impedirono di fare della soluzione di esso, una cosa sola coll'abolizione del corso forzoso, il ritardo di due anni (che poco meno sarà necessario avanti che esso riceva la sanzione dei due rami del Parlamento) ci pare soverchio, e abbiamo elevato la nostra voce, quando ci parve che si perdesse un tempo prezioso in discussioni bizantine, trascurando e ritardando le leggi, da cui il paese attende una forte spinta alla sua rigenerazione economica.

Un estendersi della circolazione fiduciaria ad un limite di troppo superiore alla cifra a cui, secondo i pratici, giunge il nostro *stock* metallico, (1020 milioni circa) può evidentemente in un momento dato gettare il paese in una crisi terribile; in Italia attualmente la quota per abitante della circolazione cartacea sta alla quota per abitante della circolazione metallica come 1:0,68, mentre in Inghilterra la proporzione è di 1:3,54, in Francia di 1:2,41, in Germania di 1:2,29; fra gli Stati più commerciali del mondo, noi veniamo ultimi; ci superano anche gli Stati Uniti (1:4,09) la Svizzera (1:4,69) i Paesi Bassi (1:4,03) non ci sembra dunque sia il caso, con una più forte emissione cartacea, di peggiorare le condizioni di questa proporzione, già di

per sè non buona. Vogliamo ammettere che qualche cosa possa concedersi ad un paese recentemente uscito dal regime del corso forzoso; che si faccia la parte dell'abitudine contratta dal pubblico a maneggiare più la carta che la moneta, per la quale si verifica il fenomeno che quella è spesso a questa preferita; ma se tutto ciò è vero alle condizioni naturali delle cose, cessa però di esserlo al primo movimento di panico, che per avventura possa manifestarsi; inoltre questa preferenza che il pubblico accorda alla carta sulla valuta metallica è piuttosto originata dall'aver perdute, in tanto tempo che è durato il corso forzoso, l'abitudine di servirsi di questa, e la poca pratica che esso ne ha, facendo temere le falsificazioni, fa sì che esso si attiene più volentieri alla valuta che meglio conosce e nella quale è più in grado di distinguere la moneta falsa; colla pratica nel maneggio della valuta metallica, questa preferenza perderà una delle principali sue basi, e già ne vediamo gli effetti, poichè essa è molto diminuita, in un anno e più, dall'abolizione del corso forzoso. Nulla adunque consiglierebbe a tenere lo *stock* cartaceo in misura superiore e neppure eguale al metallico, mentre altrove è molto inferiore; a causa delle peculiari condizioni nostre, possiamo forse osare di fare un poco più di quel che fanno le altre nazioni e tenerlo di poco inferiore, ma il superarlo e peggio ancora tenerlo in una sproporzione di circa 500 milioni, quasi la metà dello *stock* monetario, e una volta e mezzo in proporzione matematica di esso, costituisce pel nostro avvenire economico un pericolo istante, una spada di Damocle pronta a caderci sul capo alla prima occasione di una forte ricerca di numerario nei paesi esteri, una probabilità di ritorno al regime del corso forzoso, da cui con tanti sacrifici e fatica ci siamo appena appena liberati.

Il ritardo di 10 a 15 giorni, prorogabili fino a 30 della riscontrata dei biglietti delle banche fra loro, è pure un provvedimento che può recar danni gravissimi in un momento di crisi; essa mette una banca nell'obbligo di ricevere durante un periodo di tempo relativamente lungo i biglietti di un'altra, che per avventura può essere screditata, e di non poter rivolgersi ad essa per rientrare nei suoi fondi; in tal modo il pericolare di una sola di esse può danneggiare tutte le altre e rendere generale una crisi, che senza di ciò rimarrebbe in ristretti limiti rinchiusa.

Noi vogliamo sperare che all'epoca della discussione pubblica della legge sulle banche i nostri legislatori vorranno considerare la grave responsabilità che loro incombe, trattandosi di regolare la funzione più gelosa della vita economica di una nazione, quale è quella dell'emissione fiduciaria, e vorranno evitare al paese i pericoli che una disposizione di legge, in apparenza indifferente, può far correre alla prosperità intera della nazione; tutte le funzioni della vita economica in genere, e più specialmente tutte le parti di uno stesso edificio economico, come l'emissione fiduciaria, si tengono fra loro con strettissimo legame, formano fra tutte una compagine, di cui una parte difettosa è capace di far crollare il tutto; e quel che è peggio, il pericolo non si manifesta subito, ma solo nei momenti in cui non è più possibile ripararvi, cioè nei momenti terribili delle crisi, nelle quali tante fortune possono naufragare, e tante attività esser costrette

all'inazione per la mancanza di poco numerario. Facciamo voto altresì che non annebbino le menti loro, considerazioni ispirate al regionalismo, e ancora meno interessi personali, e che vogliano considerare la soluzione del problema bancario come una utilità nazionale, facendo completa astrazione dalla considerazione che il banco che più è loro simpatico riceva maggiori o minori vantaggi da un ordinamento destinato a favorire un interesse generale, e non abbiano a preoccuparsi se la sede di esso è stabilita in una, piuttosto che in un'altra città d'Italia.

## DA NAPOLI

Napoli, 19 Giugno 1884.

Se si ricerca l'epoca in cui sorse il primitivo concetto, o l'embrione dei vari progetti d'opere pubbliche, che furono già attuati e si stanno a poco a poco compiendo in Napoli, si è sicuri di trovar per quasi tutti la data memoranda della liberazione dal giogo borbonico. Senonchè, se sotto il dispotismo la gelosa e tiranna volontà del sovrano per ragioni politiche, o per crudeltà di rappresaglia e di repressione, negava alla Città quel materiale sviluppo di cui sentiva potentemente il bisogno, pur troppo anche dopo essersi ottenuta a sì caro prezzo la libertà, le scarse finanze, la noncuranza del Governo, le incertezze, gl'indugi frapposero tali ostacoli da doversi ricordare ormai come lontana quella fortunata epoca feconda di entusiasmi e deliri, ma eziandio di grandiosi concetti e propositi.

Nel 1861 infatti si era compilato un progetto di generale sistemazione del porto mercantile di Napoli ed il progetto stesso, che era stato attuato soltanto in minimissima parte durante il lungo periodo di più che vent'anni, oggi soltanto modificato, corretto ed ampliato avrà la sua completa esecuzione. Il Golfo di Napoli, teatro di poesia così allegra e serena, è terribile nella tempesta ed i marosi inseguono colla loro collera tremenda le navi fin presso la spiaggia e insidiano loro la sicurezza e il mal sicuro asilo, che dietro i contrafforti e moli del porto sperano di trovare. — Ad ogni nuova burrasca che agitava le acque del porto troppo aperto all'imbocco e mal difeso ai fianchi, e che faceva cozzare l'un coll'altro i bastimenti ormeggiati danneggiandoli e talvolta sommergendoli, si riparavano alla meglio i guasti dei moli e questi si allungavano e rafforzavano, seguendosi criteri tecnici diversi e disparati sulle correnti del mare e sulla influenza dei venti dominanti al largo e che producevano la risacca nel porto.

Alle maggiori bufe che imperversarono nel golfo nel 1863, nel 1864 e nel 1872, seguì quella terribile del 24 febbraio 1879 che perdurò fino al 25. Parecchie tartane si sommersero, tre piccoli piroscafi ancorati presso il molo dell'Immacolatella furono quasi sfasciati, e gravi avarie soffersero i vapori di maggiore portata ormeggiati nella banchina esterna di S. Gennaro e le navi da guerra riparate nel contiguo porto militare.

Queste disgrazie e questi danni ripetuti e ognor crescenti impensierirono la Città ed il Governo e si

riconobbe finalmente la necessità di studiare e di porre in esecuzione un definitivo progetto, col quale garantendosi il porto da futuri disastri si assicurasse l'esistenza al commercio marittimo della Città. E sia lode al vero, non si perdette molto tempo, tenuto conto delle solite lentezze a cui ci hanno abituati le pubbliche amministrazioni. Il progetto di massima dei lavori di ampliamento e sistemazione del porto veniva compilato il 10 aprile 1880, l'esecuzione ne veniva approvata con legge 23 luglio 1881 e l'aggiudicazione dei lavori veniva conclusa il 16 maggio 1883.

Il progetto è informato al concetto discusso ed adottato dai tecnici chiamati a studiare l'azione delle correnti marine e dei venti sulle acque del porto, concetto che diede luogo a contestazioni scientifiche, che fu sviluppato in relazioni e memorie e che io m'atterrò di riassumere in poche parole.

Per gli anni addietro prevalse l'opinione che il commovimento delle acque del porto dipendesse dalla forza dei venti sciroccali e seguendosi codesta teoria si eseguivano lavori ai moli, che alla prova riuscirono inutili od almeno insufficienti. Con osservazioni e studi più accurati si poté stabilire che non già i venti sciroccali, ma piuttosto le onde dirette e quelle riflesse sospinte dai venti di libeccio, di mezzogiorno — libeccio e di mezzogiorno suscitano quell'agitazione tanto pericolosa alla sicurezza del porto. Di conseguenza si dovette modificare ed in parte abbandonare il primitivo progetto del 1861 ed adottare la nuova configurazione del porto allo scopo che s'intendeva raggiungere.

Perchè il lettore possa farsi un'idea per quanto incompleta ed imprecisa, della situazione del Porto mercantile, della sua configurazione attuale e della trasformazione che subirà coi lavori d'ampliamento e di sistemazione, tenterò d'abbozzarne la descrizione, quantunque debba riconoscerla insufficiente senza uno schizzo.

Immaginato un imperfetto arco di cerchio formato dalla spiaggia e limitato a ponente dal R. Arsenale e dalla parte di levante dal Forte Carmine, avremo lo spazio in cui sono compresi il vecchio porto ed il nuovo.

Il vecchio porto mercantile è contiguo a quello militare ed è di forma quasi rettangolare, racchiuso da tre lati a Nord-Ovest verso terra dalla Via Piliero, a Sud-Ovest dal molo Angioino, a Sud-Est dal molo San Gennaro. È aperto quasi totalmente al quarto lato orientale, salvo un tratto chiuso dal molo Immacolatella che protende per circa 200 metri verso mezzogiorno.

Questo porto ristretto, angusto, di difficile imboccatura, è della superficie di poco più di 12 ettari.

Lo difende dai venti e dai flutti di mezzogiorno il molo di S. Vincenzo, che distaccasi dalla Darsena del R. Arsenale e protende parallelo al molo Angioino, per un chilometro e più in mezzo al mare. Coll'attuazione del progetto d'ampliamento e di sistemazione il porto vecchio costituirà una delle minori parti del nuovo.

A partire dal molo dell'Immacolatella verso levante, verranno costruite opere di scogliera e muratorie, come vedremo in appresso, che serviranno per banchine e calate d'ormeggio e di scalo, fino alla spiaggia del Forte del Carmine per la lunghezza dell'arco di cerchio di circa metri 600. Da questo punto si distaccherà il nuovo molo, che chiuderà il

lato orientale del nuovo porto, ed avrà per 510 metri la direzione Sud, per divergere poi verso Sud-Sud Est in linea curva per altri 240 metri.

Questo molo, l'opera più importante dei lavori da eseguirsi, sarà in linea convergente col molo S. Vincenzo e costituirà insieme a quest'ultimo la bocca dell'antiporto della larghezza di metri 630.

Un molo a martello che si staccherà perpendicolarmente al molo orientale con direzione verso ponente, avrà la testata di fronte a quella del molo S. Gennaro, formando con questa l'imboccatura del nuovo porto della larghezza approssimativa di metri 400.

Ed ora esaminiamo più dettagliatamente le opere più sopra accennate e che costituiscono la parte essenziale dei lavori occorrenti per l'attuazione del progetto. Prima di tutto havvi il prolungamento del molo S. Vincenzo, il quale protendesi attualmente in mare sul lido occidentale per oltre 1200 metri in direzione da ponente a levante, e che, come abbiamo visto, non può proteggere sufficientemente il porto dai venti Sud e Sud-Ovest. Con tale prolungamento, che per ora vien limitato a metri cento, il molo S. Vincenzo coprirà dai venti del mezzogiorno, l'altro molo orientale da costruirsi. L'opera aggiunta conterà di una scogliera di massi naturali dell'altezza media sott'acqua di 30 metri e con una banchina sovrapposta della larghezza di metri 6, emergente due metri dal livello medio del mare, e con un muraglione di difesa dello spessore di metri 4. sormontato da un parapetto alto e spesso un metro, L'altezza del muraglione sul livello del mare alla sommità del parapetto è di metri 9.50.

L'altra opera consiste nella costruzione *ex novo* del molo orientale, il quale si distaccherà perpendicolarmente alla spiaggia alla distanza di circa due chilometri ad Est dall'altro molo e si svilupperà in due tratti l'uno rettilineo e curvilineo l'altro.

Il primo tratto avrà la lunghezza di metri 510 e si avvanzerà in mare in direzione di mezzogiorno ed il secondo tratto ripiegherà verso levante per la lunghezza di metri 240 compresa la testata. In complesso quindi il molo avrà una lunghezza di metri 750. La parte rettilinea del molo verrà costruita a scogliera di massi naturali ed avrà l'altezza subacquea da m. 1,20 a 9 in gradazione della sua distanza dalla spiaggia, sovrapposti e addossati alla scogliera; si costruiranno una calata della lunghezza di metri 15, emergente 2 metri e mezzo dal livello medio, ed un muraglione di difesa con lo spessore di metri quattro sormontato da un parapetto alto e spesso un metro. Il muraglione avrà l'altezza di m. 9,50 sul livello medio del mare. Attraverso questa prima parte del molo verranno praticati due trafori dell'ampiezza bastevole a rinnovare le acque e a mantenerle in un movimento necessario per l'igiene del porto.

Il tratto curvilineo del suolo verrà costruito a scogliera di massi naturali rivestita con massi artificiali della larghezza di metri 9,40 a 11,40 e dell'altezza di metri 12,30. Alla testata sorgerà un faro difeso da un muro dello spessore di tre metri ed emergente 8 metri e mezzo dalla media marea.

Questo suolo è destinato a sostenere l'urto delle onde sospinte per riflessione dai venti di mezzogiorno e di mezzogiorno-libeccio e rigettarle via e non farle affluire alla bocca del porto.

Perpendicolare alla estremità rettilinea del molo

orientale si distaccherà il molo a martello, dilungandosi verso ponente per metri 145 e ripiegando per un altro tratto di metri 120 verso libeccio. Complessivamente il molo avrà la lunghezza di metri 265. Anche questo sarà costruito a scogliera di massi naturali dell'altezza subacquea dai 9 ai 10 m. vi sarà sovrapposta una platea larga 10 metri e mezzo ed alta metri due sul livello medio del mare.

Dovendo servire questo molo per l'ormeggio ed il tonnage, sulla platea verranno costruite due banchine della larghezza di metri quattro ed un muraglione di difesa dello spessore di metri tre e dell'altezza di metri 8,40 sul livello medio del mare. Alla testata del molo si ergerà un fanale.

Tra il molo orientale e quello esistente dell'Immacolatella lungo la spiaggia verranno costruite delle calate per il complessivo sviluppo di metri 510, divise in quattro tronchi. La parte fuori d'acqua dei muri di sponda avrà la larghezza di metri 2 e l'altezza di metri 2,50.

Colla modificazione del progetto 1861 si è spostato il collocamento del molo orientale, in guisa che lo spazio del lido destinato alle banchine per le operazioni di sbarco ed imbarco ne rimase notevolmente ridotto.

Per supplire a tale deficienza si costruiranno due ponti, uno di forma trapezia della larghezza alla base di metri 171 ed alla testata di metri 73 coi lati di egual larghezza di metri 150, l'altro di forma rettangolare sarà largo metri 80 e lungo metri 150: l'altezza delle opere muratorie emergenti sarà di metri 2,50. I due ponti che si spiccheranno dal lido si protenderanno in direzione dell'imboccatura del porto. Nei punti del nuovo vastissimo porto in cui verranno ad ormeggiarsi le navi di grossa portata, si eseguiranno gli scavi necessari per ottenere la profondità non minore di metri 8 sotto il livello medio del mare.

L'esecuzione di questi lavori importa la spesa di 5,703,286,40, conformemente al contratto stipulato colla ditta assuntrice dell'opera, e dovrà essere condotta a termine entro otto anni a datare dal maggio 1883.

Le modificazioni apportate al progetto generale di massima del 1861 ridussero alquanto l'ampiezza del nuovo porto mercantile, che avrebbe dovuto essere di ettari 150 di superficie circa, mentre lo sarà di ettari 100, o poco più. Ad ogni modo si comprenderà di leggeri che anche questa dimensione, sia presa assolutamente, che posta a raffronto con quella del Porto attuale, è esuberantemente bastevole ai bisogni avvenire del commercio di Napoli per quanto incremento e sviluppo possa conseguire. Oltre a ciò è quasi certo che quando sarà costruito il Porto Militare di Taranto, quello di Napoli verrà ceduto alla Città, di maniera che il Porto Mercantile aumenterà la sua superficie acquea di circa 17 ettari.

Appunto in vista di questa cessione si è sospeso lo studio del progetto per la costruzione di un bacino di radobbo e carenaggio, essendosi riconosciuto il Porto Militare come il sito più opportuno per lo impianto di siffatta opera. Qualora non si verificasse l'abbandono del Porto Militare da parte della R. Marina, o l'indugio fosse soverchio, si penserà a costruire il bacino in prossimità al molo orientale.

Io avrei finito ma a costo di riescire troppo lungo e forse noioso, voglio dirvi due parole intorno ad un lavoro che ha stretti rapporti con quello che ab-

biamo esaminato. Con decreto del 24 Dicembre 1880 il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto pel collegamento della Stazione ferroviaria Centrale al Porto. Questo progetto consta di due parti. La prima riguarda la diramazione della linea ferroviaria dalla Stazione alla spiaggia con proseguimento in linea parallela alla spiaggia stessa e precisamente alla strada della Marinella fino alla base del primo ponte da costruirsi al fianco sinistro della spalla del molo orientale. La percorrenza è fissata in 2 chilometri e mezzo e la spesa di mezzo milione. La seconda parte consta del proseguimento e congiungimento di questa linea col deposito franco, che è situato al molo Angioino, della lunghezza di metri 3,230,60 e della spesa di L. 712,000. Però essendosi stabilito che questo secondo lavoro non abbiasi a cominciare se non dopo che saranno compiute le opere di sistemazione del porto, e d'altra parte richiedendo il commercio l'immediata comunicazione del Deposito franco colla stazione, si sta eseguendo una linea provvisoria attraverso il Molo dell'Immacolatella, che congiungendosi da una parte con quella in costruzione che diramasi dalla stazione proseguirà dall'altra lungo le banchine del vecchio Porto fino al Deposito Franco.

I lavori furono affidati alla Società delle Strade Ferrate Romane e in breve tempo saranno finiti.

## I PRODOTTI FERROVIARI NEL MARZO 1884

La *Gazzetta Ufficiale* del 6 giugno ha pubblicato il prospetto dei prodotti lordi delle ferrovie del Regno nel marzo 1884 in confronto con quelli del mese corrispondente del 1883. Eccone i risultati.

|                                            | marzo<br>1884 | marzo<br>1883 | Differenza<br>nel marzo 1884 |
|--------------------------------------------|---------------|---------------|------------------------------|
| Alta Italia.....L.                         | 8,826,254     | 8,319,315     | + 506,939                    |
| Romane.....                                | 2,041,139     | 2,902,707     | + 138,432                    |
| Calabro-Sicule.....                        | 1,132,080     | 1,022,466     | + 109,614                    |
| Ferrovie di varie Società eser.dallo Stato | 1,564,790     | 1,477,442     | + 87,348                     |
| Ferrovie Meridionali..                     | 2,151,943     | 1,935,666     | + 216,277                    |
| » Venete.....                              | 98,106        | 93,248        | + 4,858                      |
| » Sarde.....                               | 115,527       | 110,712       | + 4,815                      |
| » diverse.....                             | 342,978       | 235,529       | + 107,449                    |
| Totale generale L.                         | 17,272,817    | 16,097,085    | + 1,175,732                  |

Da questo prospetto risulta che nel mese di marzo 1884 in confronto del marzo 1883 vi fu un aumento nei prodotti ferroviari di L. 1,175,732 al quale contribuirono tutte le linee.

Dal 1° gennaio a tutto marzo il prodotto lordo raggiunse la cifra di L. 47,735,182, maggiore così di L. 3,407,336 a quello del marzo 1883.

Ecco adesso il prodotto chilometrico.

|                                                       | marzo<br>1884 | marzo<br>1883 | Differenza<br>nel mar.1884 |
|-------------------------------------------------------|---------------|---------------|----------------------------|
| Alta Italia.....L.                                    | 3,099         | 3,001         | + 98                       |
| Romane.....                                           | 1,798         | 1,720         | + 78                       |
| Calabro-Sicule.....                                   | 812           | 761           | + 51                       |
| Ferrovie di varie Società esercitate dallo Stato..... | 1,697         | 1,551         | + 146                      |
| Ferrovie Meridionali.....                             | 1,246         | 1,208         | + 38                       |
| » Venete.....                                         | 716           | 680           | + 36                       |
| » Sarde.....                                          | 281           | 284           | - 3                        |
| » diverse.....                                        | 725           | 718           | + 7                        |
| Totale generale.....L.                                | 1,799         | 1,747         | + 52                       |

La media del prodotto chilometrico nel mese di marzo scorso in confronto del marzo 1883 aumentò di L. 52, e nei primi tre mesi del 1884 in confronto del primo trimestre del 1883 di L. 125.

Ecco adesso la lunghezza media di esercizio dal 1° gennaio al 31 marzo 1884 in confronto del periodo corrispondente del 1883.

|                                                       | 1° trimestre<br>1884 | 1° trimestre<br>1883 | Diff.<br>nel 1° trim. 1884 |
|-------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------------|
| Alta Italia.....                                      | Chil. 2838           | 2752                 | + 86                       |
| Romane.....                                           | 1689                 | 1687                 | - 2                        |
| Calabro-Sicule.....                                   | 1386                 | 1343                 | + 43                       |
| Ferrovie di varie Società esercitate dallo Stato..... | 922                  | 952                  | - 30                       |
| Ferrovie Meridionali.....                             | 1726                 | 1596                 | + 130                      |
| » Venete.....                                         | 137                  | 137                  | -                          |
| » Sarde.....                                          | 411                  | 389                  | + 22                       |
| » Diverse.....                                        | 468                  | 328                  | + 140                      |
| Totale generale Chil.                                 | 9,577                | 9,184                | + 393                      |

Ecco finalmente la lunghezza delle linee e tronchi di linee aperti dal 1° gennaio al 31 marzo 1884.

|                                           |                                        |    |
|-------------------------------------------|----------------------------------------|----|
| Romane.....                               | Stazione definitiva di Frascati. Chil. | 4  |
| Rete Calabrese.....                       | Candela Fiumara d'Atella .....         | 11 |
| Alta Italia, ecc. ....                    | Gallarate-Lavino .....                 | 32 |
| Albano-Lograle, ecc. Albano Nettuno ..... |                                        | 38 |
| Totale Chil.                              |                                        | 85 |

## RIVISTA DELLA STAMPA SULLA QUESTIONE FERROVIARIA

Il *Corriere della Sera* non è punto soddisfatto delle nuove tariffe, sia perchè il costo minimo dei trasporti segnato in cent. 3,08 è sempre troppo elevato; sia perchè ribassi ulteriori nelle tariffe sono poco sperabili e poco desiderabili, visto che lo Stato, ove li volesse introdurre, dissenzienti le Società, dovrebbe indennizzare queste di ogni danno possibile. Sia finalmente perchè nelle tariffe stesse si notano delle incongruenze, come ad esempio la non sempre proporzionata elevatezza del prezzo di trasporto al valore della merce, anche fra merci similari.

Il *Roma* di Napoli vede per le convenzioni esposta a serio pericolo la sorte degli impiegati ferroviari; e ciò per due lati. Prima perchè le Società non sono obbligate a mantenere in servizio l'antico personale se non nella misura dei rispettivi bisogni, e quindi, se ad esse fosse sufficiente un personale meno numeroso, una parte degli attuali impiegati si troverebbe gettata sul lastrico. Poi perchè essendo agli attuali impiegati assicurato lo stipendio, ma non il grado nè gli aumenti, questi si vedrebbero in molti casi tolti la speranza di futuri avanzamenti.

Il *Popolo Romano*, occupandosi delle nuove costruzioni, combatte alcune idee erronee manifestate a questo riguardo dall'on. Zanardelli, e più specialmente rileva non esser vero che le Società siano per questo lato assicurate da ogni perdita, pur avendo la prospettiva di larghi guadagni. Infatti le nuove costruzioni possono essere accolte alle Società a *forfait* e ogni *forfait* implica necessariamente la possibilità di una perdita. D'altra parte anche i lucri che le Società andrebbero a percepire l'accogliendo delle costruzioni dovrebbero comprendersi in quel 7 1/2 di utili generali, oltre il quale ogni maggiore utile deve dividersi a metà collo Stato. Anche maggiormente assurda poi sarebbe l'altra proposta di accollare le nuove costruzioni alle Società per un prezzo unitario medio di un tanto a chilometro, mentre nissun criterio sicuro saprebbe trovarsi per la determinazione di così fatto prezzo.

Il *Popolo Romano* stesso intraprende a discutere la questione delle tariffe, opponendo alle opposizioni sollevate dalla minoranza le parole di un membro della minoranza stessa, dell'on. Baccarini. Così sulla facoltà che il contratto lascia al Governo di ribas-

sare le tariffe compensando le Società, della perdita, compenso che venne da alcuni creduto una concessione troppo favorevole alle Società il **Popolo Romano** riproduce il seguente brano della relazione Baccarini al progetto 18 gennaio 1883.

« Il governo avrà sempre facoltà di ordinare i cambiamenti che credesse conveniente d'introdurre nelle tariffe, entro i limiti delle tariffe generali, delle normali a base differenziale e delle speciali comuni.

« Ma il corrispettivo (percentuale), che è assegnato all'esercente in compenso delle spese messe a suo carico dal capitolato d'esercizio, è, come già si è avvertito, basato sulla applicazione di una certa tariffa al traffico dell'anno o di alcuni anni precedenti il cominciamento del traffico. Quel corrispettivo suppone una certa relazione fra la spesa ed il prodotto lordo, relazione che *varia col variare della tariffa, poichè questa influisce direttamente sul prodotto e non sulla spesa di trasporto.* »

« Quando adunque il governo obblighi le società a modificazioni di tariffa, a cui esse si dichiarino dissenzienti, è necessario che nella liquidazione della partecipazione delle società al prodotto lordo, si tengano distinti gl'introiti ottenuti da quella determinata categoria di trasporti, la cui tariffa venne modificata, e si sostituiscano agl'introiti stessi quelli risultanti dall'applicazione della vecchia tariffa a quella certa quantità di traffico, che si è verificata sotto il regime della tariffa modificata. »

Per cui il **Popolo Romano** spiritosamente soggiunge:

« Le tariffe sono le sue — con alcuni miglioramenti; le disposizioni rispondono in modo preciso ai criterii positivi e concreti da lui esposti alla Camera; giova quindi ritenere che nella questione delle tariffe la maggioranza della Commissione avrà un poderoso alleato nell'on. Baccarini, il quale saprà certamente difendere con vigore l'opera sua, tanto più che fu migliorata in vantaggio dell'industria e del commercio. »

In un altro articolo sulle tariffe il **Popolo Romano** dopo dimostrato che quelle Genale contengono molti ribassi e nessun aumento a paragone di quelle Baccarini, discorre sulla inopportunità che la Commissione e la Camera discutano voce per voce le tariffe stesse e di questa inopportunità trova le ragioni in un discorso dell'on. Baccarini del quale riporta il seguente brano:

« La loro determinazione non può quindi essere circoscritta in troppo angusti confini. Il loro studio deve informarsi a concetti prettamente commerciali, che non si possono soddisfare colle fredde e compassate norme, le quali devono regolare un progetto di unificazione di tariffe.

« Nel fissarle, occorrerà tener conto della diversità di criteri, che dovranno regolare l'esercizio sulle diverse reti, degli spostamenti nelle correnti del traffico, che deriveranno da una nuova ripartizione di linee, da nuove ferrovie in costruzione e dall'applicazione stessa di tariffe generali diverse da quelle ora in vigo e. »

« Alle tariffe speciali e locali, destinate a provvedere ad esigenze mutabili del traffico e del commercio, occorre una grande elasticità di applicazione, una mobilità, che, nei limiti dei prezzi massimi stabiliti dalle tariffe generali, permetta di tener conto dell'offerta e della domanda, affrontare e vincere la concorrenza, guidare con una unità di concetto la nostra politica doganale e ferroviaria, tutelare gl'interessi dei nostri porti, e conservare all'Italia quel movimento di transito, che naturalmente le compete.

« Influenze tutte, di cui è impossibile prevedere a priori gli effetti sui commerci, sulle industrie sui bisogni, che le tariffe speciali e locali sono destinate a regolare. »

Per cui — conclude il **Popolo Romano** — la Com-

missione e la Camera potranno bensì raccomandare al Governo di « temperare ed agevolare colle tariffe speciali e locali certi trasporti in dati punti, ma senza il sussidio della esperienza è impossibile determinare oggi le norme assolute.

« Tutto al più si potrebbe chiedere che in base al coordinamento gli aumenti non possano mai superare un tanto per cento sui prezzi speciali delle antiche tariffe.

« Ma tutto questo non può in alcun modo influire sulla tariffa unica, la quale rappresentando i prezzi massimi, essendo base della percentuale, digià approvata, non può in alcun modo soffrire alterazioni, se non si vuol scompaginare l'intero progetto. »

In un terzo articolo il **Popolo Romano** tratta della durata dell'appalto, e dopo aver scherzato sulla proposta dell'on. Doda di ridurre a cinque anni la durata del contratto riporta il brano seguente della relazione colla quale l'on. Baccarini presentava alla Camera il suo progetto di legge 18 Gennaio 1883.

« D'altronde i perfezionamenti, che possono essere suggeriti dal continuo progresso della scienza e dell'esperienza, consigliano pure a non fare contratti di esercizio di troppo lunga durata.

« Perciò si ritiene preferibile, tanto nell'interesse del governo, come in quello della Società, di dividere la durata dell'appalto, fissata per 60 anni, in tre periodi di 20 anni ciascuno, come era stabilito nelle convenzioni del 22 novembre 1877, anzichè in due soli di trent'anni, come è stato proposto dalla onorevole Commissione parlamentare d'inchiesta.

« La opportunità di un periodo, che non superi i venti anni, risulta anche dal fatto, che in un ventennio, non solo saranno costruite tutte le nuove linee ordinate dalle leggi, di cui si fece cenno nel primo capitolo di questa relazione, ma potranno anche essere già constatati gli effetti, che esse produrranno sul traffico delle nostre reti, e si avrà così una norma per le opportune modificazioni da portarsi ai contratti di esercizio. »

E riferendosi alle nuove costruzioni che debbono essere compiute in 10 anni conclude:

« Certamente la durata dei 30 anni va ridotta: certamente bisogna tener conto della ottima impressione che un minor limite farebbe sull'animo di molti deputati; ma non bisogna neppur esagerare tanto e soprattutto occorre tener in vista l'interesse dello Stato.

La **Tribuna** del 18 corr. pubblica una lunga lettera del Sig. Leone Carpi diretta all'on. Baccarini sul problema ferroviario; la **Tribuna** in una nota afferma di pubblicare quella lettera sebbene non disposta ad accettarne tutte le idee, non essendo convinta, anche in teoria, dalla bontà dell'esercizio di Stato. E infatti nella sua lettera, il Sig. Carpi ha creduto ancora una volta necessario ripetere per la milionesima volta le solite considerazioni contro l'esercizio privato ed a favore dell'esercizio governativo senza tener conto di tutto quello che da dieci anni è stato detto e non aggiungendo alle antiche e già vinte argomentazioni della sua tesi una sola nuova idea. È per questo che non riassumiamo la lettera del Sig. Carpi, rimandando il lettore alla raccolta dell'*Economista* dove vi sono i discorsi che lo stesso Sig. Carpi, sullo stesso argomento ed all'incirca colle stesse idee pronunciava in seno della Società A. Smith.

Il **Commercio di Genova** del 17 corr. ha una corrispondenza da Roma nella quale ci rende conto della discussione fattasi nel seno della Società ferroviaria sulla percentuale e sui fondi di riserva, e sulla quale si fanno voti vivissimi perchè la Commissione solleciti il suo lavoro e metta la Camera in grado di discutere il progetto prima delle vacanze.

Nel numero del 18 lo stesso **Commercio** intraprende uno studio sulle tariffe e riportando le vecchie e le nuove tariffe dimostra come le sete vengano

ad avere colle proposte Genala una considerevole riduzione dei prezzi di trasporto, e così pure le frutta gli ortaggi ed il vino. E conclude con un esempio sul carbone dicendo:

« Il carbon fossile è uno degli elementi essenziali dell'industria; la circostanza che non ne abbiamo in Italia ci è fatale, perchè dobbiamo ricorrere al carbone estero, che ci giunge necessariamente aggravato dalle spese di trasporto. Colle nuove tariffe si cercò di venire a sollievo della circolazione interna del carbone e si introdussero modificazioni, in seguito alle quali il Governo abbandona 350,000 lire all'utile pubblico, e 350,000 lire che anche il progetto di legge Baccarini trascurava di sovvenire all'industria nazionale. »

E conclude:

« Insomma per concludere, la nuova tariffa generale viene a portare ribassi e miglioramenti per otto decimi delle voci e per quelle voci appunto in cui si compendiano gli interessi più diretti e vitali del nostro commercio. »

Il **Roma** di Napoli nel 17 corrente si occupa della sorte degli impiegati ferroviari, e riportati gli articoli delle convenzioni, trova, come è naturale, che peggio non potevano essere trattati. Stima ingiusto che le Società esercenti sieno dai contratti autorizzate a ripartirsi gli impiegati in ragione dei rispettivi bisogni per mezzo di Commissioni di nove membri tre dei quali governativi; e vorrebbe che il Governo avesse obbligate le Società ad accettare gli organici quali sono; — ma poi al **Roma** non basta neppur questo e vorrebbe che gli stipendi degli impiegati delle diverse reti fossero perequati in base al massimo, trovando ingiusto il sistema degli assegni personali. — Si intende però che lo stesso giornale ha dimostrato in altri numeri come il 62 1/2 per cento per spese di esercizio sia una eccessiva remunerazione!

La **Stampa** esamina la stessa questione nel numero del 18 corr. e viene a conclusioni affatto opposte a quelle del **Roma**, trovando che cogli articoli dei capitoli sono largamente assicurati al personale ferroviario, l'impiego, l'onorario, il grado e i titoli di anzianità. Esaminando poi l'interesse che hanno le Società a diminuire le loro spese di esercizio prova che appunto per questo gli impiegati hanno meno a temere di quelle frequenti trasferte delle quali molte volte abusa lo Stato. E venendo alle Casse pensioni dimostra il disordine nel quale esse si trovano, accenna alle disposizioni contenute nei capitoli per mettere in grado quelle Casse di rispondere ai loro impegni, e conclude affermando che il Governo non poteva con più gelosa cura e con più premurosa antiveggenza assicurare le sorti degli impiegati ferroviari.

Il **Movimento** di Genova continua a parlare delle tariffe e pensando all'avvenire del commercio e della industria italiana crede che sia grave errore vincolare (?) le tariffe per trent'anni; e per provare la bontà dell'esercizio di Stato dice: « Noi udiamo, or non è molto, un alto impiegato ferroviario affermare che i risultati dell'esercizio provvisorio di Stato, erano splendidi, malgrado le contrarietà indipendenti da cause intrinseche. Le contrarie affermazioni non avere alcun fondamento, come sarebbe prossimamente dimostrato dalla pubblicazione dei bilanci, e chi affermava ciò era in posizione di avere le più esatte notizie. » Osserviamo solo che poche righe prima lo stesso **Movimento**, polemizzando col suo confratello il **Commercio**, — che affermava come il Ministro Genala avesse grandemente diminuite le tariffe dei cereali, dei foraggi, del carbon fossile — lo rimprovera così: « ma ciò è puramente affermare e non già provare, e in tesi generali, le affermazioni sono facili, quanto le prove sono difficili. » O allora perchè non dire queste parole all'alto impiegato?

Abbiamo ricevuto un volume col titolo: *L'ordinamento delle Ferrovie Italiane — Studi e notizie*, edito a Roma dalla Tipografia Bencini. Il problema ferroviario presenta senza dubbio molte difficoltà, e ne è prova il disordine della discussione che ha luogo nella stampa e, ci sia permesso dirlo, nella Commissione parlamentare. Ci sembra dunque che venga in buon punto un libro che con molta competenza tratta in modo conciso ma lucidissimo le singole parti di una questione, che a buon dritto preoccupa il pubblico italiano.

## CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

**Camera di Commercio di Milano.** — Nella riunione del 14 giugno si discussero i temi proposti dalla Camera di Torino per il Congresso delle Camere di commercio in detta città.

Sul tema 1° — *Revisione della tariffa dei dazi di confine e delle discipline doganali.* — Per la vastità immensa del tema si riflette essere difficile trattarne convenientemente in un congresso, salvo di restringere la discussione a poche voci; quindi si dà mandato di fiducia ai delegati per la trattazione delle tariffe, solo raccomandando loro in ispecie modo di propugnare possibilmente l'abolizione del dazio d'uscita sulle sete. Invece si indica come oggetto utilissimo di trattazione il riordinamento del collegio dei periti, pel quale il recente progetto di legge presentato al Parlamento provvederebbe in modo non corrispondente alle aspettative del commercio. Anzi da ciò si trae argomento, stante l'urgenza della cosa per consigliare che dei desideri della Camera in proposito si faccia oggetto di speciale petizione al Parlamento anche indipendentemente dalle risoluzioni del Congresso.

Sul tema 2° — *Ordinamento del servizio ferroviario e delle relative tariffe.* — Vengono indicati alcuni provvedimenti desiderabili per il miglioramento di detto servizio; ad esempio l'osservanza dei termini di resa, l'ampliamento delle stazioni col l'aumento dei binari, ecc. Quanto alle tariffe, si ammette il principio che esse debbano venire compilate tenendo conto non solo del peso, ma anche del valore delle merci; non si approvano però quelle annesse al progetto delle convenzioni ferroviarie, perchè per le prime due zone, nelle quali ha pur luogo il maggior traffico, porterebbero un aumento nelle spese di trasporto; affine di evitarlo, si consiglia di domandare che la lunghezza di queste zone sia ridotta da 100 a 50 chilometri, applicando però alle nuove zone le tariffe delle zone proposte.

Sul tema 3° — *Delle sovvenzioni alla navigazione.* — Si riconosce la opportunità che il Governo aiuti lo svolgimento dei traffici sovvenzionando determinate linee di navigazione, che senza la sovvenzione non sarebbero probabilmente create, causa la insufficienza del traffico specialmente nei primi tempi di esercizio; ben inteso che la sovvenzione si deve intendere data alle linee e non alle compagnie, in questo senso che non abbiano ad istituire dei privilegi e dei monopoli a carico del bilancio dello Stato. In considerazione poi del fatto che il commercio italiano potrebbe facilmente allargarsi in parecchi porti sul Mediterraneo, anche vicini a noi, ai quali oggi non può giungere in concorrenza coll'estero

per difetto di dirette comunicazioni, si fa voto che su questo punto venga particolarmente richiamata la attenzione del Governo affinchè veda di provvedere.

Sul tema 4° — *Della ripartizione, per legge, della tassa camerale applicabile a ditte aventi sedi o stabilimenti in diverse provincie.* — Si pensa che in considerazione del piccolo numero delle Camere di commercio per le quali sarebbe di qualche importanza la prescrizione legislativa della ripartizione delle tasse, e in considerazione anche della evidentissima equità di questa ripartizione, potrebbe parer superfluo che le Camere domandino per sè stesse una legge e dovrebbero piuttosto uniformarsi spontaneamente alle istruzioni date in tal senso dal ministero; tuttavia se la maggioranza del congresso ritenesse desiderabile di domandare una legge in proposito, sembra giusto e conveniente di consigliare che nella stessa si trasfonda puramente e semplicemente il tenore della circolare ministeriale.

Sul tema 5° — *Dell'ordinamento dei tribunali di commercio.* — Si riconosce che l'ordinamento di questi Tribunali lascia qualcosa a desiderare, perchè deferendosi ai giudici commercianti anche l'istruttoria delle cause e la procedura nei processi di fallimento, vengono ad essere gravati di attribuzioni che richiedono moltissimo perditempo e che non sono realmente in giusta corrispondenza colla speciale loro competenza. Inoltre si rileva che il giudizio dei commercianti, riservato come è adesso a poche città e per la sola prima istanza, non presenta tutte le desiderabili garanzie pel commercio, sembrando che in ogni dove e non solo in pochi centri la causa commerciale debba venir decisa con criteri commerciali, e che questi abbiano modo di farsi valere anche davanti alle Corti d'Appello. Quindi si consiglia di propugnare le tesi: 1° che la funzione dei giudici commercianti sia ridotta a quella di assessori o giurati mercantili, limitandola alla risoluzione delle controversie, lasciato invece ai giudici di toga il compimento degli atti di procedura, 2° che questo sistema degli assessori mercantili sia esteso anche a tutti i Tribunali civili ed alle Corti di Appello quando giudicano di affari commerciali.

Sul tema 6° — *Della emigrazione.* — La Camera, pur non disconoscendo l'importanza grandissima dal punto di vista sociale dello studio di questo tema, pensa però che esso eccede la competenza speciale di chi rappresenta gli interessi del commercio, e quindi preoccupandosi solo di questi, non trova che sia da propugnare veruna determinata tesi.

Dopo la discussione dei suindicati temi, la Camera, tenuto fermo il principio che tutti i Consiglieri fanno parte di diritto del Congresso, deferisce ai signori Miani e Pavia di rappresentarla espressamente al Congresso stesso.

**Camera di Commercio di Sassari.** — Nella seduta del 29 Maggio il Presidente della Camera di Commercio di Sassari dava lettura della sua relazione sul nuovo aumento di tassa per l'introduzione del bestiame in Francia nella quale concludeva:

1.° Che si abbia ad interessare il nostro Governo a che, ove gli uffizi che saranno fatti presso il Governo della Francia non riescano ad allontanare il pericolo di un aumento nei dritti doganali di entrata in Francia sul bestiame bovino, si pensi fin d'ora a provvedere con opportune proposte di legge ai rimedi necessari onde le conseguenze di

quell'aumento riescano meno disastrose pel nostro commercio e per le nostre condizioni economiche.

2.° Che s'abbia a fare un diligente e particolare studio sull'importazione ed esportazione degli animali e degli altri nostri prodotti dall'Estero e per l'Estero, affine di avvisare ai mezzi atti a diminuire almeno in parte i danni derivabili dall'attuazione della progettata tariffa francese.

E la Camera approvando le considerazioni svolte nella relazione del suo Presidente, e ritenendo inoltre che la tassa qualunque ne sia la misura, applicata in ragione eguale ed identica per capi e non per peso riesce più grave alla Sardegna, il cui bestiame in media vale e pesa circa la metà meno di quello delle altre provincie del Continente italiano, ad unanimità approvava le proposte del Presidente e lo incaricava di ordinarne la stampa per dare ad essa la più larga pubblicità.

Dalla relazione sopra rammentata apprendiamo che nell'ultimo sessennio sopra 127 mila capi di bestiame spediti a Marsiglia e a Tolone, esclusi gli ovini e suini, non che i muli e gli asini, i bovi ammontarono a 90 mila, formarono cioè i tre quarti del bestiame grosso esportato per la Francia. Ma l'esportazione dal porto di Sassari nello stesso sessennio viene resa maggiormente evidente dalla seguente tabella, nella quale allato al numero dei buoi e tori esportati da tutto il Regno per qualsiasi parte dell'Estero vi ha quello della stessa specie esportato dal porto di Sassari per Marsiglia e Tolone.

BUOI E TORI ESPORTATI

| Nell'anno           | Dal Regno      | Dalla Prov. di Sassari |
|---------------------|----------------|------------------------|
| 1878                | 85,452         | 20,015                 |
| 1879                | 58,014         | 15,781                 |
| 1880                | 39,712         | 10,547                 |
| 1881                | 30,877         | 7,569                  |
| 1882                | 62,639         | 10,457                 |
| 1883                | 68,382         | 26,168                 |
| <b>Totali . . .</b> | <b>345,076</b> | <b>90,537</b>          |

La provincia di Sassari rappresenta per conseguenza un quarto della esportazione totale con la differenza che mentre questa si riferisce alla parte che viene pure avviata ad altri mercati esteri, quella della provincia Sassarese, e potrebbe dirsi del solo porto di Portotorres viene avviata unicamente a Marsiglia e a Tolone, e quindi ai soli mercati di Francia. E grave jattura ebbe perciò a subire la Provincia di Sassari allorchè per la legge francese del 7 Maggio 1881 il diritto doganale di entrata venne colà aumentato

per i buoi . . . da L. 6 a L. 13  
per le vacche . da » 4 a » 8  
e per i vitelli e  
giovenchi . . da » 2 a » 5

**Camera di Commercio di Bologna.** — In una delle sue ultime tornate la Camera bolognese avendo riscontrate esatte le singole partite di entrata e di uscita da cui risultava in complesso quella di L. 43,514,57 e questa di L. 35,822,36 approvava il bilancio consuntivo del 1883 con un reilquato lordo di L. 9,333,41 che si riduceva a L. 3,516,86 stante l'estinzione di alcune passività per l'ammontare di L. 5,516,85.

**Camera di Commercio di Catania.** — Nella tornata del 27 maggio approvava la lista dei curatori, deliberava di appoggiare la Camera di Commercio di Siena nella sua istanza diretta al Ministero del Commercio relativa agli spezzati d'argento; stabiliva di appoggiare l'istanza diretta dalla Camera di Commercio di Modena al Ministro suddetto affine di ottenere che sieno esenti da dazio di consumo nei comuni aperti, e nella zona dei comuni chiusi fuori del recinto daziario i laboratori e stabilimenti di lavorazione e salagione di carne macellata; passava finalmente all'ordine del giorno sul voto della Camera Bolognese per una proposta di legge generale pel ceto dei periti rigattieri.

**Camera di Commercio di Firenze.** — Gli argomenti trattati nella seduta del 2 giugno furono gli appresso:

In primo luogo l'on. Presidente presentò i Bilanci consuntivi pel 1883 tanto del patrimonio particolare della Camera, quanto di quello degli Edifici e Gualchiere (già dell'arte della Lana) da essa Camera amministrato. Secondo il disposto del Regolamento interno furono nominati due revisori nelle persone degli on. Padovani e Landi.

In secondo luogo la Commissione IV per mezzo dell'on. Padovani presentò una Relazione intorno ai temi proposti dalle Camere di Commercio del Regno non che su quelli accolti da quella di Torino per essere discussi nel Congresso che avrà luogo in quella città dal 23 al 30 giugno corrente ed al quale sono invitati tutti i Componenti le Camere ed i Segretari delle medesime.

Fu quindi deliberato, dopo approvata la Relazione, che mentre tutti i Membri della Camera avrebbero diritto di prender parte al Congresso, una speciale rappresentanza si recasse a Torino. Essa fu composta degli on. Comm. Angelo Padovani e Conte Guido Vimercati, membri della Camera, e Cav. Avv. Pier Luigi Barzellotti Segretario di essa, cui venne anche dato l'incarico di presentare una Relazione sui lavori del Congresso.

In terzo luogo l'on. Landi fece omaggio alla Camera di una sua memoria intitolata *Il Commercio all'estero dei prodotti agrari italiani e le tariffe ferroviarie* e presentò una proposta di deliberazione che attesa la gravità dell'argomento venne inviata allo studio della Commissione IV che ne riferirà il più sollecitamente possibile.

## Notizie economiche e finanziarie

Situazione delle Banche di emissione italiane ed estere.  
(in milioni)

### Banco di Napoli

|                                   | 20 maggio | 31 maggio | differ. |
|-----------------------------------|-----------|-----------|---------|
| Attivo { Cassa e riserva... L.    | 120,1     | 123,1     | + 3,0   |
| { Portafoglio.....                | 47,0      | 48,3      | + 1,3   |
| { Anticipazioni.....              | 29,4      | 29,8      | + 0,4   |
| { Capitale..... L.                | 48,7      | 48,7      | —       |
| Passivo { Massa di rispetto... L. | 8,4       | 8,4       | —       |
| { Circolazione.....               | 131,5     | 142,8     | + 11,3  |
| { Altri debiti a vista.....       | 68,4      | 68,7      | + 0,3   |

### Banco di Sicilia

|                                 | 20 maggio | 31 maggio | differ. |
|---------------------------------|-----------|-----------|---------|
| Attivo { Cassa e riserva... L.  | 30,1      | 30,0      | — 0,1   |
| { Portafoglio.....              | 20,4      | 20,7      | + 0,3   |
| { Anticipazioni.....            | 4,2       | 4,2       | —       |
| { Capitale..... L.              | 12,0      | 12,0      | —       |
| Passivo { Massa di rispetto.... | 3,0       | 3,0       | —       |
| { Circolazione....              | 32,7      | 33,7      | + 1,0   |
| { Altri deb. a vista.....       | 27,1      | 27,7      | + 0,6   |

### Banca Nazionale Toscana

|                                 | 30 aprile | 21 maggio | differ. |
|---------------------------------|-----------|-----------|---------|
| Attivo { Cassa e riserva... L.  | 27,3      | 26,8      | — 0,5   |
| { Portafoglio.....              | 27,5      | 27,9      | + 0,4   |
| { Anticipazioni.....            | 0,4       | 0,5       | + 0,1   |
| { Capitale..... L.              | 30,0      | 30,0      | —       |
| Passivo { Massa di rispetto.... | 3,2       | 3,2       | —       |
| { Circolazione....              | 57,1      | 55,2      | — 1,9   |
| { Altri debiti a vista....      | 0,5       | 0,8       | + 0,3   |

### Banca di Francia

|                                | 12 giugno | 19 giugno | dif.   |
|--------------------------------|-----------|-----------|--------|
| Attivo { Incasso metallico Fr. | 2,050,3   | 2,055,0   | + 4,7  |
| { Portafoglio.....             | 881,9     | 881,9     | + 0,4  |
| { Anticipazioni.....           | 294,8     | 294,8     | —      |
| Passivo { Circolazione.....    | 2,895,7   | 2,881,4   | — 14,3 |
| { Conti correnti.....          | 450,3     | 457,7     | + 7,4  |

### Banca nazionale del Belgio

|                                | 5 giugno | 12 giugno | differenza |
|--------------------------------|----------|-----------|------------|
| Attivo { Incasso metallico Fr. | 95,1     | 93,8      | — 1,3      |
| { Portafoglio.....             | 284,1    | 277,3     | — 6,8      |
| { Anticipazioni.....           | 15,0     | 15,4      | + 0,4      |
| Passivo { Circolazione.....    | 331,2    | 330,5     | — 0,7      |
| { Conti correnti.....          | 64,5     | 68,9      | + 4,4      |

### Banca Imperiale di Germania

|                                   | 31 maggio | 7 giugno | differ. |
|-----------------------------------|-----------|----------|---------|
| Attivo { Incasso metallico... St. | 31,6      | 31,6     | —       |
| { Portafoglio e anticipaz.        | 18,0      | 18,2     | + 0,2   |
| Passivo { Circolazione.....       | 35,4      | 35,0     | — 0,4   |
| { Conti correnti.....             | 12,3      | 11,9     | — 0,4   |

### Banca Austro-Ungherese

|                                  | 7 giugno | 15 giugno | differ. |
|----------------------------------|----------|-----------|---------|
| Attivo { Incasso metallico Fior. | 189,3    | 189,2     | — 0,1   |
| { Portafoglio.....               | 126,5    | 126,5     | —       |
| { Anticipazioni.....             | 23,4     | 23,3      | — 0,1   |
| Passivo { Circolazione.....      | 348,8    | 348,3     | — 0,5   |
| { Conti correnti.....            | 89,8     | 84,8      | — 5,0   |

### Banca dei Paesi Bassi

|                                  | 31 maggio | 7 giugno | differ. |
|----------------------------------|-----------|----------|---------|
| Attivo { Incasso metallico Fior. | 138,9     | 138,7    | — 0,2   |
| { Portafoglio.....               | 41,9      | 37,1     | — 4,8   |
| { Anticipazioni.....             | 41,9      | 41,2     | — 0,7   |
| Passivo { Capitale.....          | 16,0      | 16,0     | —       |
| { Circolazione.....              | 198,5     | 194,9    | — 3,6   |
| { Conti correnti.....            | 7,9       | 5,9      | — 2,0   |

### Banche associate di Nuova York.

|                                    | 31 maggio | 7 giugno | differ. |
|------------------------------------|-----------|----------|---------|
| Attivo { Incasso metallico Sterl.. | 9,2       | 9,2      | —       |
| { Portafoglio e anticipaz..        | 61,9      | 60,6     | — 1,3   |
| Passivo { Circolazione.....        | 2,8       | 2,8      | —       |
| { Conti correnti.....              | 57,6      | 56,6     | — 1,0   |

**Banca d'Inghilterra** (11 giugno.)

Aumentarono: i *conti correnti del Tesoro* di sterline 41,314; i *conti correnti particolari* di sterline 1,512,715; i *fondi pubblici* di st. 612,000; il *portafoglio* di ster. 171,324; l' *incasso metallico* di ster. 379,068; e la *riserva biglietti* di st. 763,208. Diminui soltanto la *circolazione* per la somma di ster. 386,140.

**Clearing House.** — Le operazioni ammontarono nella settimana che terminò coll'11 corrente a sterline 92,627,000 cioè ster. 29,425,000 meno che nella settimana precedente e ster. 2,575,000 più che nella settimana corrispondente del 1883.

**RIVISTA DELLE BORSE**

Firenze, 21 Giugno 1884.

La liquidazione della quindicina tanto a Parigi che a Londra non fu attraversata da alcuna seria difficoltà. Vi fu un momento, è vero, che si temè che il denaro potesse rincarare, in quanto fra Londra e Nuova York era avvenuta nel cambio una certa tensione da far temere spedizioni d'oro dall' Inghilterra agli Stati Uniti, ma il fenomeno fu del tutto passeggero, e ben presto la situazione monetaria riprese il suo andamento normale. Malgrado questo, le disposizioni dei mercati non furono in questa settimana soddisfacenti, e la caratteristica che vi predominò fu l'incertezza. E la cattiva tendenza si attribuì specialmente al ribasso dei fondi egiziani prodotto dalla voce che i loro interessi verrebbero ridotti e alla questione del Marocco. Per ciò che riguarda la rendita italiana le cattive disposizioni furono determinate dalla notizia spacciata da alcuni giornali politici che il nostro Governo avesse ordinato l'armamento di alcune corazzate per inviarle nelle acque di Tangeri e della voce corsa che il nostro ministro degli affari esteri avesse inviato una nota alle potenze centrali, nella quale avrebbe dichiarato di non potere l'Italia continuare in alleanza con esse se fosse abbandonata nel Mediterraneo. Qualunque sia la ragione il risultato è che la speculazione non opera oggi che con molta circospezione, e che i valori sono colpiti dal ribasso più delle rendite, poichè queste stante l'abbondanza del denaro, relativamente al loro reddito, sono preferite dal capitalista. Anche per l'avvenire vi è poco da sperare poichè avendo i vecchi speculatori il carico completo non è probabile che i nuovi vogliano entrare in lizza alla vigilia dell'epoca delle vacanze. Tuttavia ogni speranza specialmente per il mercato italiano non è perduta ed è che le convenzioni ferroviarie vengano approvate prima delle vacanze parlamentari, poichè se la discussione fosse rinviata al Novembre, il timore che in questo intervallo potesse verificarsi qualche fatto da mettere in dubbio l'approvazione non potrebbe a meno di esercitare pernicioso influenza sull'avvenire dei nostri fondi pubblici. Le condizioni del mercato monetario internazionale continuano soddisfacenti. A Londra il denaro fu facile e abbondante e quindi le cambiali a 3 mesi fuori banca si scontarono dal 2 1/8 al 2 0/0, e quelle a giorno per giorno all'1 per cento. A Parigi pure la stessa tendenza essendosi aggirato lo sconto privato dal 2 1/4 al 2 1/2

per cento. Notizie telegrafiche da Nuova York recano un ulteriore miglioramento nelle riserve metalliche delle Banche associate.

Ecco adesso il movimento della settimana.

**Rendite francesi.** — Il 5 0/0 da 108,20 indietreggiava fino 108 e oggi resta a 108,07, il 3 0/0 da 79,23 cadeva a 78,27 e il 3 0/0 ammortizzabile da 80,30 a 80,03.

**Consolidati inglesi.** — Da 99 15/16 declina a 99 13/16

**Rendita turca.** — A Londra invariata 8 1/16 e a Napoli venne negoziata fino a 9,30.

**Valori egiziani.** — L'Egiziano nuovo da 308 ribassava a 290 e il Canale di Suez da 2032 scendeva a 2025 e oggi resta a 2007.

**Valori spagnuoli.** — La nuova rendita esteriore invariata fra 61 1/4 e 61 7/16 chiude oggi a 61 1/2.

**Rendita italiana 5 0/0.** — Sulle varie piazze italiane da 97,25 in contanti scendeva fino a 96,10 e da 97,33 per fine mese a 97,90. A Parigi da 97,25 indietreggiava a 96,95 e oggi chiude a 96,65, a Londra da 96 3/8 cadeva a 96 e a Berlino da 96,60 a 96,20.

**Rendita 3 0/0.** — Venne negoziata da 62,60 a 62,20.

**Valori pontificii.** — Il Rothschild fu domandato fino a 95,45; il Blount resta nominale a 95,65 e il Cattolico 1860-64 a 96,50.

**Valori bancari.** — Il loro movimento fu quasi nullo e i prezzi più deboli dell'ottava scorsa. La Banca Nazionale italiana si contrattò da 2215 a 2200; la Banca Nazionale Toscana fra 1054 e 1046; la Banca Toscana di credito a 537; il Credito mobiliare da 935 cadde a 917; la Banca Romana nominale a 1015; la Banca Generale scese da 585 a 577; il Banco di Roma nominale a 592; la Banca di Milano a 488 e la Banca di Torino invariata fra 845 e 840.

**Regia tabacchi.** — Le azioni furono negoziate fra 583 e 584. Il dividendo dell'esercizio 1883 venne approvato in L. 67 per azione, ma fu stabilito di non pagarlo, ma di capitalizzarlo onde poter compensare in parte il credito degli azionisti che è di circa 52 milioni col debito di 68 milioni, che per ragioni di liquidazione lo Stato ha verso la società.

**Valori ferroviari.** — Ebbero affari assai ristretti e prezzi incerti a motivo delle voci contraddittorie intorno all'epoca della scadenza delle convenzioni ferroviarie. Le azioni Meridionali da 650 scesero a 628, le romane negoziate fra 126 e 127, le obbligazioni meridionali fra e 295 1/2 e 294, le livornesi C D fra 307 e 308; le maremmane fra 486 e 488; le Vittorio Emanuele fra 303 e 306 e le nuove sarde fra 294 1/2 e 295 1/2.

**Credito fondiario.** — Roma fu negoziato a 486,50; Milano a 509; Napoli a 488 e Cagliari a 460.

**Valori comunali.** — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze si negoziarono a 63; l'Unificato napoletano fino a 91 e il prestito di Roma a 460. **Azioni acqua marcia.** Non ebbero variazioni che nel prezzo di aumento: esordite a 967 salirono fino a 978 con molti affari.

**Cambj.** — Il Francia a vista resta a 99,90 e il Londra a 3 mesi a 25,02.

## NOTIZIE COMMERCIALI

**Cereali.** — In complesso all'estero i mercati frumentari mantennero in questi ultimi otto giorni la situazione precedente cioè con tendenza al ribasso, senza che peraltro i corsi subissero ulteriori deprezzamenti. A Nuova York i grani rossi oscillarono da doll. 1,01 a 1,03 allo staio; i granturchi da cent. 62 a 63 e le farine extra state da doll. 3,35 a 3,55 per misura di chilog. 88. A Chicago sostegno nei grani, e nei granturchi. A Smirne i prezzi dell'orzo variarono da fr. 12,50 a 13 al quint. a bordo. In Algeria raccolto abbondante tanto nei grani che negli orzi. I primi si vendono sui 20 fr. al quint.; l'orzo da 12 a 13 e l'aveua a 13. A Londra ribasso nei grani e nei granturchi, e a Liverpool rialzo nei granturchi. A Galatz sostegno nei grani che realizzarono da scell. 28 a 32 le 480 libbre. A Pest i grani sostenuti da fior. 9,82 a 9,87 al quint.; e a Vienna con rialzo da fior. 10,12 a 10,17. A Berlino la segale e i grani furono venduti con ribasso. In Francia non abbiamo notato variazioni d'importanza. A Parigi i grani pronti si quotarono a franchi 23,25 al quintale; e per luglio a franchi 22,60. In Italia i grani stante la stagione sfavorevole alla maturazione del nuovo raccolto ebbero qualche aumento, i granturchi invece si contrattarono con qualche ribasso e i risi ebbero la stessa sorte. Ecco adesso i prezzi fatti in settimana: A Firenze i grani gentili bianchi si contrattarono da L. 23 a 24,55 al quint.; e i rossi da L. 22, a 23,75. — A Pontedera i gentili rossi si venderono da L. 19,15 a 20,50 all'ettolo; i bianchi da L. 19,20 a 20,60 e i mazzocchi da L. 18,50 a 19,30. — A Bologna i grani fecero da L. 24 a 23,50 al quint.; i granturchi da L. 15,25 a 25,750 e i risi da L. 23 a 25. — A Ferrara si praticò da L. 23 a 24 per i grani vecchi, e L. 21,50 a 22,50 per i nuovi consegna luglio-agosto. — A Verona i grani con rialzo si contrattarono da L. 22,50 a 24,50; il granturco da L. 15,75 a 16,50 e il riso nostrale da L. 35,50 a 41. — A Milano il listino segna da L. 22 a 25 per i grani, da L. 14 a 16 per i granturchi e L. 18 a 19 per la segale e da L. 31 a 38,50 per il riso fuori dazio. — A Pavia i risi si contrattarono da L. 34 a 37. — Torino i grani realizzarono da L. 23 a 25 1/4; i granturchi da L. 16 a 18 e il riso bianco fuori dazio da L. 25 a 35,50. — A Genova i grani teneri nostrali si venderono da L. 25,50 a 26; gli esteri da L. 18,50 a 24,25 e i granturchi da L. 15,50 a 16. — In Ancona si praticò da L. 23 a 23,50 per i grani delle Marche e da 22 a 22,75 per gli abruzzesi — e a Barletta i grani bianchi si venderono a 23,25 e i rossi a L. 22,60 il tutto al quintale.

**Metalli.** — Mercato fiacco con prezzi invariati ad eccezione del piombo che continua ad avere domanda regolare con tendenza all'aumento. A Genova il ferro nazionale Pra fu venduto intorno a L. 22 al quint; l'acciaio di Trieste da L. 58 a 62; il ferro comune inglese a L. 19,50; detto per chiodi da L. 21,50 a 23,50; le lamiere inglesi da L. 28 a 36; il ferro vecchio dolce da L. 7 a 8,50 a 8,50; il piombo Pertusola a L. 33,57; il rame da L. 145 a 220; il metallo giallo da L. 150 a 155; lo stagno da L. 240 a 250; lo zinco da L. 50 a 55; la ghisa di Scozia a L. 8; e le bande stagnate da L. 24 a 32 per cassa. — A Marsiglia l'acciaio francese vale da fr. 34 al quint.; il ferro di Svezia fr. 29; il ferro francese fr. 21; la ghisa di Scozia a da fr. 9 a 9,50 il ferro bianco da fr. 27 a 36; il piombo da fr. 26,50 a 28 e lo zinco in fogli fr. 50.

**Carboni minerali.** — I carboni sono piuttosto offerti e tante la mollezza che si manifestò nei noli. E da sperare che i noli si mantengano in questo stadio onde i carboni inglesi possano lottare coi carboni tedeschi, che ormai si vogliono introdurre ad ogni costo

sul mercato italiano, e per ottenere quest'intento si ricorse al ribasso delle tariffe pel percorso delle linee germaniche. Però la bontà del carbon fossile inglese non potrà mai essere messa al confronto del carbone tedesco, per quanti sforzi si facciano dagli interessati al riguardo. Così si pensa a Genova ove i carboni inglesi si venderono ai seguenti prezzi: Newcastle Hasting da L. 27 a 28 per tonnellata; Cardiff da L. 26 a 30; Scozia da L. 23 a 25; Liverpool da L. 21 a 22; Hebburn e Newpeltan a L. 25,50; Bicheraw da L. 26 a 27; Coke Garesfield da L. 41 a 42 e il Coke da gas inglese da L. 34 a 35.

**Sete.** — La settimana che termina oggi non ha portato modificazione di sorta all'andamento degli affari, i quali perciò si mantennero calmi e difficili. La domanda è sempre circoscritta a pochi bisogni momentanei, e le offerte risentono naturalmente di tale circostanza; ma in pari tempo i proprietari non si mostrano tanto premurosi di cedere le loro rimanenze, colla prospettiva che i nuovi prodotti avranno un costo superiore. Non è ancora il momento di poter fare apprezzamenti sull'importanza del raccolto, ma però fedeli al nostro mandato di cronisti, non possiamo tralasciare di segnalare come si vadano sempre più estendendo le lagnanze in merito a questa campagna, sia per le cattive rendite, come per gli scarti continui, specialmente nelle razze gialle. — A Milano e nelle altre piazze italiane i prezzi rimasero nominali e a Lione le gregge italiane a capi annodati 10/12 di 1° ordine si contrattarono a fr. 58; gli organzini 20/22 di 1° ordine a franchi 65 e le trame 20/22 di 1° ordine da fr. 61 a 62.

**Oli d'oliva.** — Regna nell'articolo un po' d'incertezza a motivo delle notizie un poco contraddittorie sull'andamento degli olivi. — A Bari mercato calmo: i soprafini si contrattarono da L. 145 a 150 al quint. i fini da L. 105 a 143 e i mangiabili da L. 85 a 95. — A Terni e nelle altre piazze dell'Umbria i mangiabili fini realizzarono da L. 138 a 140 al quint. i mezzofini da L. 120 a 122 e i chiari gialli da L. 100 a 103. — A Firenze le qualità acerbe si venderono da L. 85 a 92 per soma di chit. 61,200 e le altre qualità mangiabili da L. 80 a 82. — A Genova prezzi sostenuti. I Riviera si contrattarono da L. 125 a 160; i Romagna da L. 120 a 135 e i Tunisi mangiabili da L. 95 a 108. — A Porto Maurizio le quotazioni furono le seguenti: Olio d'oliva extra da fr. 155 a 158, detto fino fr. 140 a 145, mezzo fino fr. 132 a 138, detto inferiore fr. 125 a 130, mangiabile fr. 115 a 120, lavato fr. 68 a 70, chiaro di lavato fr. 79 a 81, al solfuro fr. 60 a 62, il tutto i 100 chil. alla pila.

**Zuccheri.** — In questi ultimi giorni si ebbero nell'articolo forti ribassi prodotti a quanto pare dalla soverchia abbondanza di merce posta in vendita. — A Genova si venderono da 8 mila quintali di zuccheri della Ligure Lomvarda da L. 115 a 116 al quint. — In Ancona i prezzi praticati furono di L. 125 a 126 per i raffinati indigeni e di L. 127 per quelli indigeni. — A Trieste i fusti austriaci realizzarono da fior. 24 a 27,55 al quint. — A Parigi gli ultimi prezzi quotati furono di fr. 38,50 per gli zuccheri rossi di gradi 88, di fr. 40,2 per i raffinati e di fr. 45,75 per i bianchi N. 3 il tutto al quintale al deposito. — A Londra mercato posante e in Amsterdam i Giava N. 12 si quotarono a fior. 33 al quintale.

**Caffè.** — Alla fine della settimana scorsa ebbero luogo in Olanda i pubblici incanti che dettero per risultato un aumento di cents 1 1/2 in media sulle quotazioni. In seguito a questo risultato la maggior parte dei mercati trascorse con maggior sostegno. — A Genova le vendite ascresero a 900 sacchi di varie qualità a prezzi tenuti segreti. — In Ancona il Rio fu venduto da L. 230 a 250 al quint. il Bahia da L. 200 a 210, il S. Domingo da L. 225 a 235 e il Portorico da L. 290 a 300. — A Trieste il Rio fu venduto da fior. 51 a 66, o il Santos da fior. 57,50

a 63. — A Londra mercato sostenuto e in Amsterdam il Giava buono ordinario fu venduto a cent. 30 1/2.

**Prodotti chimici.** — Ecco i prezzi costo nolo e sicurtà da Newcastle per la piazza di Genova: Soda cristallizzata L. 9,30. Sale di soda 1<sup>a</sup> qualità da L. 12,50 a 18,25. 2<sup>a</sup> qualità da L. 14,65 a 15,50. Ricarbonato di soda L. 20,25. Solfato di magnesia L. 10,50. Alume in pezzi L. 15. Carbonato d'ammoniaca L. 137,50. Arsenico bianco L. 34. Potassa caustica L. 62,50. Borace raffinato inglese L. 105,50. California L. 104. Solfato di ferro L. 8,50. Clorato di potassa L. 123. Sale ammoniacale L. 108 per 1<sup>a</sup> qualità e L. 103 per la 2<sup>a</sup>. Salnitro raffinato da L. 60,75. a L. 65,75. Iposolfite di soda L. 21. Solfato di rame L. 57. Acido ossalico L. 130. Cloruro di calce L. 21,75. Soda caustica da L. 24,50 a 27,65. Silicato di soda L. 12,85. Nitrato di soda L. 27,25. Minio raffinato L. 33,25. Litargio in pagliette L. 35,25, in polvere

L. 35. Bianco di Piombo L. 41,50. Minio arancio L. 58,50. Olio di lino crudo da L. 54,25 a 53,25, cotto da L. 53,25 a 57,25. Olio di cotone raffinato L. 71, il tutto i 100 chil. Magnesia Calcinata da L. 1,08 1/2 a L. 1,47 la libbra inglese.

**Petrolio.** — In generale non presenta variazioni d'importanza rimanendo con pochi affari e con prezzi stazionari. A Genova i barili pronti fuori dazio si venderono a L. 20 al quint. e le casse da L. 6,25 a 6,30 per cassa. Per consegna futura le casse fecero da L. 6,20 a 6,40 e i barili L. 20,50. — A Trieste prezzi sostenuti stante la scarsità di merce allo sbarco. I barili pronti si venderono da fior. 9,75 a 9,90 al quint.; e le casse da fior. 11,25 a 11,50 — In Anversa con tendenza al ribasso fu quotato a fr. 18 1/8 al quintale al deposito per giugno e a fr. 18 3/8 per luglio e a Nuova York e a Filadelfia i prezzi variano da cent. 7 3/4. a 8.

AVV. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

BILLI CESARE *gerente responsabile*



## STRADE FERRATE ROMANE

(c. 2732)

### AVVISO per fornitura d'Olio d'oliva

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all'acquisto di chilogrammi 70,000 Olio di Oliva di cui:

Chilogrammi 35,000 pel Magazzino di Napoli

» 35,000 » di Foligno

apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze (Piazza dell'Unità Italiana N. 7) e nelle stazioni di Firenze, Livorno, Pisa, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni e Ancona.

Le offerte dovranno pervenire con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 2 pomerid. del dì 26 corrente. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

#### Offerta per fornitura d'Olio d'oliva

L'apertura delle offerte sarà fatta il giorno 27 successivo alle ore 2 pom. dal Comitato di Sorveglianza dell'Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti, e ciò senz'obbligo di indicarne il motivo.

Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione della offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano 5 OlO, per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere. E previa esibizione della ricevuta di deposito, ogni concorrente od un suo delegato potrà assistere all'apertura delle offerte stesse.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere iscritto in tutte lettere e in cifre nell'offerta, e questa dovrà pure indicare le stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedir l'Olio a forma dell'art. 3.<sup>o</sup> del Capitolato.

Firenze, 12 Giugno 1884.

LA DIREZIONE GENERALE.

## Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima — Firenze — Capitale L. 200 milioni intieramente versato

Si notifica ai Signori Azionisti che, a partire dal 1° luglio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare

la **Cedola** (*Coupon*) **XXVIII<sup>a</sup>** di L. 12,50 per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente; ed inoltre a forma della deliberazione dell'Assemblea 29 Maggio p. p., altre L. 7,50 al portatore della medesima, il quale ne farà ricevuta nella relativa distinta.

**NB.** Eguale somma di L. 7,50 sarà pagata, esclusivamente presso la Direzione Generale in Firenze, ai Portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate

- a FIRENZE la Cassa Centrale della Società
- » ANCONA id. dell'esercizio id.
- » NAPOLI id. id. id.
- » MILANO il Signor Giulio Belinzaghi
- » TORINO la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
- » ROMA id. id.
- » LIVORNO » Banca Nazionale nel Regno d'Italia
- » GENOVA » Cassa Generale
- » VENEZIA i Signori Jacob Levi e Figli
- » PARIGI } la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale
- » GINEVRA i Signori Bonna e C.
- » LONDRA id. Baring Brothers e C.

(C. 19676)

Firenze, 17 Giugno 1884

LA DIREZIONE GENERALE.

## Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima — Firenze — Capitale L. 200 milioni intieramente versato

Si notifica ai Signori Portatori di Buoni in Oro che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo:

il **pagamento** della Cedola **XXIX** di L. 15 in oro per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, nonchè

il **rimborso** in L. 500 oro dei Buoni estratti nel **XXVIII°** sorteggio avvenuto il 1 aprile decorso:

- a FIRENZE la Cassa Centrale della Società
- » ANCONA id. dell'Esercizio id.
- » NAPOLI id. id. id.
- » MILANO il sig. Giulio Belinzaghi
- » TORINO la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
- » ROMA id. id. id.
- » GENOVA » Cassa Generale
- » LIVORNO » Banca Nazionale nel Regno d'Italia
- » PARIGI » Banca di Parigi e dei Paesi Bassi
- » GINEVRA id. id.

(C. 19676)

Firenze, 17 Giugno 1884.

LA DIREZIONE GENERALE.

# STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

## PRODOTTI SETTIMANALI

16<sup>a</sup> Settimana dell' Anno 1884 — Dal dì 16 al dì 22 Aprile 1884

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 2727)

|                                                                      | VIAGGIATORI  | BAGAGLI<br>E CANI | MERCANZIE          |                     | VETTURE<br>Cavalli e Bestiame |                     | INTROITI<br>supplementari | Totali        | Chilometri<br>esercitati | MEDIA<br>del prodotto<br>Chilometrico<br>annuo |
|----------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------------|---------------|--------------------------|------------------------------------------------|
|                                                                      |              |                   | Grande<br>Velocità | Piccola<br>Velocità | Grande<br>Velocità            | Piccola<br>Velocità |                           |               |                          |                                                |
| Prodotto della settimana . . . . .                                   | 387,923.40   | 24,094.15         | 47,258.67          | 265,870.61          | 14,212.76                     | 2,877.41            | 4,534.03                  | 746,771.03    | 1,684                    | 23,186.10                                      |
| Settimana cor. 1883                                                  | 354,295.13   | 19,308.45         | 48,259.43          | 265,711.44          | 12,209.86                     | 5,071.74            | 4,133.12                  | 708,989.17    | 1,684                    | 21,952.66                                      |
| Differenza { in più<br>« meno                                        | 33,628.27    | 4,785.70          | » »                | 159.17              | 2,002.90                      | » »                 | 400.91                    | 37,781.86     | » »                      | 1,233.44                                       |
|                                                                      | » »          | » »               | 1,000.76           | » »                 | » »                           | 2,194.33            | » »                       | » »           | » »                      | » »                                            |
| Ammontare dell' Esercizio dal 1 <sup>o</sup> Gen. 1884 al 22 Aprile. | 5,251,551.21 | 262,504.61        | 750,886.06         | 4,283,921.84        | 181,052.79                    | 73,150.59           | 71,342.88                 | 10,874,409.98 | 1,684                    | 20,915.87                                      |
| Periodo cor. 1883.                                                   | 4,882,015.41 | 269,343.78        | 760,125.01         | 3,813,163.67        | 188,729.77                    | 73,630.19           | 55,978.22                 | 10,042,986.05 | 1,683,903                | 19,314.53                                      |
| Aumento . . . . .                                                    | 369,535.80   | » »               | » »                | 470,758.17          | » »                           | » »                 | 15,364.66                 | 831,423.93    | 0,097                    | 1,600.84                                       |
| Diminuzione . . . . .                                                | » »          | 6,839.17          | 9,238.95           | » »                 | 7,676.98                      | 479.60              | » »                       | » »           | » »                      | » »                                            |

# STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

## PRODOTTI SETTIMANALI

17<sup>a</sup> Settimana dell' Anno 1884 — Dal dì 23 al dì 29 Aprile 1884.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 2727)

|                                                                      | VIAGGIATORI  | BAGAGLI<br>E CANI | MERCANZIE          |                     | VETTURE<br>Cavalli e Bestiame |                     | INTROITI<br>supplementari | Totali        | Chilometri<br>esercitati | MEDIA<br>del prodotto<br>Chilometrico<br>annuo |
|----------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------------|---------------|--------------------------|------------------------------------------------|
|                                                                      |              |                   | Grande<br>Velocità | Piccola<br>Velocità | Grande<br>Velocità            | Piccola<br>Velocità |                           |               |                          |                                                |
| Prodotto della settimana . . . . .                                   | 355,488.34   | 22,628.63         | 44,704.39          | 259,468.87          | 14,770.77                     | 2,793.91            | 4,169.61                  | 704,024.52    | 1,684                    | 21,858.56                                      |
| Settimana cor. 1883                                                  | 372,927.36   | 19,783.20         | 49,600.70          | 265,352.45          | 9,155.60                      | 2,827.48            | 4,051.75                  | 723,698.54    | 1,684                    | 22,407.87                                      |
| Differenza { in più<br>» meno                                        | » »          | 2,845.43          | » »                | » »                 | 5,615.17                      | » »                 | 117.86                    | » »           | » »                      | » »                                            |
|                                                                      | 17,439.02    | » »               | 4,896.31           | 5,883.58            | » »                           | 33.57               | » »                       | 19,674.02     | » »                      | 549.31                                         |
| Ammontare dell' Esercizio dal 1 <sup>o</sup> Gen. 1884 al 29 Aprile. | 5,607,039.55 | 285,133.24        | 795,590.45         | 4,543,390.71        | 193,823.56                    | 75,944.50           | 75,512.49                 | 11,578,434.50 | 1,684                    | 20,970.42                                      |
| Periodo cor. 1883.                                                   | 5,254,542.77 | 289,126.98        | 809,725.71         | 4,078,516.12        | 197,885.37                    | 76,457.67           | 60,029.97                 | 10,766,684.59 | 1,684                    | 19,601.94                                      |
| Aumento . . . . .                                                    | 352,096.78   | » »               | » »                | 464,874.59          | » »                           | » »                 | 15,482.52                 | 811,749.91    | » »                      | 1,368.48                                       |
| Diminuzione . . . . .                                                | » »          | 3,993.74          | 14,135.26          | » »                 | 2,061.81                      | 513.17              | » »                       | » »           | » »                      | » »                                            |