

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XII — Vol. XVI

Domenica 21 Giugno 1885

N. 581

IL MINISTRO DELLE FINANZE

Troppo intima è la connessione che passa tra le finanze italiane e tutto quello che può essere necessario od anche solo utile alla prosperità del paese perchè non insistiamo e vivamente sopra questo importante argomento delle condizioni del bilancio dello Stato.

Le vivacissime discussioni che ebbero luogo da qualche tempo e nel Parlamento e nella pubblica stampa, la scossa non lieve che ha ricevuta da tali discussioni quella illimitata fiducia che il paese avevo nel genio dell'on. Magliani, ci inducono a ritornare sull'argomento con qualche considerazione generale. Vogliamo cioè cercare di esporre, se è possibile, quale pratico programma dovrebbe avere in questo periodo un ministro delle finanze del Regno d'Italia per accontentare ad un tempo coloro i quali precipuamente si preoccupano del bilancio, e coloro invece che mettono in prima linea la soddisfazione di alcuni bisogni che sono sentiti dal paese più o meno vivamente.

E tanto più ci sentiamo spinti a questa ricerca in quanto che crediamo che se non mancano quelli che anche nelle questioni finanziarie fanno entrare la irosa politica, vi sono pur sempre quelli che, come il *Diritto*, mostrano di voler cercare la soluzione che tutti desiderano mediante la calma e serena discussione.

Non è molto tempo che nelle colonne dell'*Economista* cercavamo di dimostrare la necessità di un indirizzo finanziario meno vago ed indeterminato di quello che da qualche anno si segue. È nostra convinzione infatti che, quando gravi pericoli minacciavano il regolare equilibrio del bilancio dello Stato, fosse giustificata la politica finanziaria del giorno per giorno, degli espedienti, dei ripieghi, dei tentennamenti ed anche delle contraddizioni. Allora tutte le menti erano preoccupate da un solo desiderio che bisognava prima di ogni altra cosa soddisfare, il raggiungimento dell'equilibrio fra le entrate e le uscite. Ma ottenuto coi sacrifici e colla tenacità che tutti ricordiamo questo supremo obiettivo, addossata la somma delle spese quasi tutta alle entrate ordinarie si manifestò la necessità di adottare un nuovo sistema, il quale con larghezza di vedute, con ampiezza di indirizzo riparasse ai mali inevitabili che su tutto il complesso delle finanze si erano per urgenza di cose accumulati.

A questo bisogno profondamente sentito dal paese, dove soprattutto, noi crediamo, la sua fama meritata e la ammirazione conquistata l'on. Magliani, poichè fino da quando egli assunse il portafoglio delle fi-

nanze parve a tutti che mai un ministro rispondesse coi suoi propositi ai desideri del paese.

Egli infatti cominciò subito a delineare una parte del suo programma e con maravigliosa abilità e tenacità si affaticò ad effettuarlo. L'abolizione del macinato, quella del corso forzoso dal 1880 al 1883, occuparono e preoccuparono bastantemente il Governo e la nazione.

Se non che nel mentre quelle due operazioni finanziarie ottennero il plauso dei più, solo in parte poterono soddisfare ai numerosi e molteplici bisogni, ed attendevasi il loro compimento per conoscere dove e a quale scopo avrebbe rivolta la sua attenzione il Ministro delle finanze per continuare in quel programma di riforma riconosciuto necessario. — Contrariamente ad ogni speranza, la aspettazione fu delusa. Nell'*Economista* lamentammo in varie occasioni che le esposizioni finanziarie dell'on. Magliani diventavano sempre più relazioni tecniche di contabilità e perdevano il carattere di programmi per l'avvenire.

Questa mancanza di indirizzo o forse questa mancanza di una pubblica dichiarazione dell'indirizzo da seguirsi, fu a nostro avviso la principale causa dell'indebolimento della fama che godeva alcuni anni or sono così salda ed indiscussa l'on. Magliani. Il paese non seppe chiaramente che cosa si volesse e dove si andasse; sospettò che non si sapesse che cosa si volesse e temette che si andasse a tentoni; gli avversari del Ministro profittarono della sua debolezza per accrescere il timore e per oscurare le tinte del quadro; parve per un momento che le finanze italiane andassero in rovina.

Colla stessa franchezza colla quale abbiamo per lungo periodo combattuti gli avversari del Ministro nelle loro esagerazioni, abbiamo anche in più occasioni rilevati e lamentati gli inconvenienti di un sistema che scontentava tutti perchè pareva la mancanza di un indirizzo chiaro e determinato. Non ci pare ora inopportuno, specialmente in questo momento di crisi ministeriale, esporre colla maggiore chiarezza quello che, a nostro credere, il paese aspetta ed un Ministro delle Finanze deve fare.

E l'esposizione del nostro pensiero è brevissima. Bisogna che il Ministro delle Finanze faccia conoscere alla nazione la via che intende battere per eseguire le molteplici riforme che in materia finanziaria si attendono. L'abuso di presentare tanti progetti senza provocare la discussione sopra alcuno si è mostrato pericoloso nè può continuare perchè consuma le forze facendole convergere oziosamente sopra diversi punti, e toglie fiducia sulla serietà di quei progetti che forse il Ministro ha in animo di

vedere risolti. In pari tempo la soverchia facilità di proporre delle soluzioni che poi non hanno il loro corso regolare, lascia credere che il Ministro sia indifferente o quasi sul modo col quale le questioni si risolvono. Così ad esempio noi abbiamo da molti mesi perduti tra la procedura parlamentare tre grandi problemi: la perequazione dell'imposta fondiaria; il riordinamento bancario; la legge sulle pensioni; e forse non è ben nota su nessuno dei tre la vera opinione del Ministro. Oltre ai progetti di legge abbiamo poi altre questioni finanziarie che attendono una soluzione che furono anzi con esplicita dichiarazione classificate urgenti, ma sulle quali la parola del Ministro o non fu detta, o fu vaga, o fu in contraddizione con altre dichiarazioni, come lo sgravio della imposta sul sale, la conversione della rendita, l'abolizione dei tre decimi sulla imposta fondiaria.

È naturale quindi, è giustificato che il paese sia ansioso di sapere che cosa si vuol fare e come si vuol fare. Troppo evidente apparisce a tutti che queste riforme non sono possibili se non attuate lentamente mano a mano che si svolge la attività del paese e quindi aumentano i mezzi dei quali dispone il bilancio. Ma appunto per questo è necessario rendere reali quelle speranze che si sono lasciate nascere e che possono essere soddisfatte, e abbandonare quei progetti che non si credessero meritevoli di approvazione o sui quali non si credesse opportuno aprire ora la discussione. L'ignoto od il mal noto è la causa principale dello sconforto a cui si abbandonano i più.

Ecco perchè domandiamo al Ministro delle Finanze un programma preciso, determinato, tale infine da lasciar comprendere al paese quale è la via sulla quale si cammina. Tutto il rimanente, a nostro avviso ha importanza relativa ed è subordinato. L'on. Magliani non ha saputo in questi ultimi anni assicurare il paese sull'indirizzo che intendeva seguire, ed ha tentennato di problema in problema di desiderio in desiderio senza accennare con sufficiente energia ad una meta prestabilita. Ma l'onorevole Magliani deve essersi accorto che mediante questa condotta ha destato non poche diffidenze, non lievi timori.

Spetta a lui, se rimane Ministro, od al suo successore, dare alla cosa pubblica quell'impulso di regolare movimento che costituisce uno degli elementi di solidità. Pur troppo i bisogni del nostro paese sono ancora moltissimi e bisogni che non riguardano soltanto nuove e forti spese che la civiltà e l'economia pubblica domandano, ma bisogni di riordinamento in quasi tutti i rami della azienda finanziaria. Abbiamo la circolazione metallica e fiduciaria da regolare definitivamente; abbiamo i rapporti tra le Banche di emissione e lo Stato da stabilire; abbiamo tutto il complesso del sistema tributario ancora disordinato, confuso, in qualche parte anche contrario ad ogni buon principio di economia e di finanza; abbiamo da studiare la divisione tra i cespiti a cui deve attingere lo Stato e quelli da lasciarsi ai corpi morali locali; abbiamo alcuni sgravi che formano oggetto di domande vivaci e sulle quali è necessario decidere; — abbiamo la conversione del debito pubblico a cui pensare, ecc. ecc.

Ogni uno di questi punti può dare il nome ad una legislazione, tanto ciascuno di essi pare a noi complesso, tanto fidiamo poco nella attività del potere legislativo. — Ma appunto per questo è neces-

sario che il Ministro delle Finanze fissi bene il suo programma, lo manifesti al paese e tenacemente rivolga la sua opera ad attuarlo. Il sistema attuale di sfiorare cento questioni e non trattarne alcuna è per tutti dannoso; pel Ministro che vi perde dignità e nome; pel paese che ad ogni momento si trova distratto da nuovi argomenti e da nuovi progetti.

L'on. Magliani ha mostrato nei primi anni d'acchè assunse il portafoglio di rispondere alle aspettative del paese; poi lo ha assorbito la ragione politica alla quale non volle o non seppe opporre una energica resistenza. Oggi però diventa sempre più manifesto che delle incertezze e dei tentennamenti degli ultimi anni, il paese desidera la cessazione e domanda un indirizzo netto e preciso.

LA QUESTIONE AGRARIA

all'Accademia dei Georgofili

Dopo che l'Accademia dei Georgofili ebbe udite due letture intorno alla questione agraria, l'una del senatore De Cambray Digny, l'altra dell'avv. Ferdinando Nobili, deliberò di prendere le mosse da queste per fare una discussione in proposito. Per quanto i quesiti proposti dal Consiglio Accademico pigliassero più specialmente di mira le condizioni agricole della Toscana, pure erano formulati con sufficiente larghezza perchè fosse dato agli oratori di considerare il problema nel suo complesso, cioè in rapporto a tutta l'Italia.

Questa discussione, a cui presero parte diversi oratori, fu più che altro una discussione generale, alla quale ne seguiranno altre intorno agli speciali quesiti. Nondimeno, trattandosi di un Istituto scientifico, il quale da oltre un secolo ha sostenuto sempre le più savie dottrine economiche, ci sembra prezzo dell'opera l'accennare quali fossero i concetti principali che emersero da quel dibattito e che saranno, crediamo, confermati nelle successive adunanze.

E prima di tutto, i più fra gli oratori che presero la parola, e che parve avessero annunte l'insigne Consesso, misero in sodo che una crisi agraria vera e propria non esiste in Italia, che essa è ristretta ad alcune regioni e riguarda certe colture, specie quella dei cereali. Il che ha, a senso nostro, molta importanza per i provvedimenti che sarebbe opportuno prendere, i quali non possono avere carattere generale che quando debbano applicarsi a un male del pari generale. Imperocchè non è giusto che lo Stato faccia pesare su tutti i contribuenti, se non le spese che sono d'interesse del paese intero; chè quando si tratta d'interessi che riguardano soltanto alcune provincie e non sono quindi interessi generali, è il caso di ripetere quel che Gian Gastone diceva agli oratori di Pontassieve, che gli avanzavano con parole scelte vive istanze perchè lo Stato costruisse un ponte a spese proprie a vantaggio della loro città:

« Quinci e quindi, puranco, unquanco e guari....

« Farete il ponte co' vostri denari. »

Quanto alle cause che hanno condotto alla condizione presente, non c'era in verità molto di nuovo da dire. Giovava piuttosto ricercare che cosa, a scongiurare i mali lamentati, possano fare ciascuno per la sua parte il Governo e i privati.

Quanto al Governo, non v'è da aspettare da lui rimedi molto efficaci, almeno direttamente. Però esso potrebbe prima di tutto rendere utile l'opera sua, togliendo di mezzo alcuni sconci della legislazione in vigore. Prima di chiedere che lo Stato intervenga, giova impedire che intervenga dove dal suo compito non è chiamato. È quindi da augurarsi che non si tardi più oltre ad abolire quella irragionevole disposizione del Codice italiano, secondo la quale lo sciopero anche scompagnato da violenze o minacce, si punisce come un reato, sol che la causa non ne apparisca ragionevole agli occhi del giudice, disposizione assurda contro la quale noi andiamo da ben dieci anni protestando e alla quale intendeva rimediare l'on. Depretis col suo progetto, consistente negli articoli relativi staccati dal nuovo progetto di Codice Penale, e che non ha avute ancora l'onore della discussione.

Fu ammesso senza difficoltà che sarebbe utile un buon Codice rurale, che porrebbe fine a molti inconvenienti, che nella pratica si vanno manifestando e sono spesso causa di liti, le quali sembra che male si risolvano colle generiche disposizioni del Codice civile, che si rimette in grandissima parte a consuetudini non sempre chiare e provate.

Fu osservato che le spese eccessive dello Stato e delle località ricadono in un paese come il nostro per la più gran parte sull'agricoltura, e si mise in chiaro ancora una volta lo scencio derivante dalla non frenata facoltà di sovrapporre nelle Provincie e nei Comuni. Vero è bensì che, se non può negarsi che anche i poteri locali siano stati spesso assaliti dalla mania spendereccia del potere centrale, bisogna al tempo stesso tener loro conto che si caricarono di spese obbligatorie per sgravarne il bilancio dello Stato, nell'atto stesso in cui si toglievano loro talune fra le principali risorse, accordando compensi illusorii. Taluno sollevò la questione se la sovrapposta locale non dovrebbe estendersi ai redditi della ricchezza mobiliare, al che altri rispose che già lo Stato l'avocò a sé e che è difficile in Italia imporre di più di quel che s'impone al presente, ma l'argomento fu appena sfiorato e crediamo che l'Accademia sarà per ritornarvi sopra, essendo degno d' tutta l'attenzione ed essendo stato parecchi anni or sono, portato in Parlamento da un Ministro delle Finanze.

Essendo stato detto che il Governo faceva tanto per l'istruzione industriale e ben poco per quella agricola, fu replicato che invero potevano essere grandissimi i benefici dell'istruzione medesima, ma che prima occorreva pensare al modo di renderla buona ed efficace. I frutti fin qui ottenuti sono scarsi e quindi non si può avere che un mediocre coraggio a chiedere al Governo di aggravare la mano sui contribuenti per spendere molti milioni in un insegnamento che lascia tanto a desiderare.

Non occorre dire che avendo alcuni fra gli oratori deplorato vivamente le condizioni dei lavoratori agricoli in alcune regioni, si convenne che, date le circostanze presenti, non c'era da maravigliarsene, poichè i salari saranno sempre scarsi e insufficienti dove l'offerta delle braccia sarà superiore alla domanda di lavoro. E qui naturalmente sorgono varie questioni. Che cosa si potrà sperare dalla equità dei proprietari? Quale beneficio potrebbe trarsi da una trasformazione di colture? Potrebbe lo Stato utilmente aiutare l'emigrazione e promuovere la fondazione di colonie?

Qui, a vero dire, il campo che si apre alla discussione è vasto. — Favorire una bene intesa emigrazione verso certi lontani paraggi non sarebbe probabilmente più utile che il fondare vere e proprie colonie? Acquistare naturalmente col numero e colla operosità una vera prevalenza non giova assai più che il lanciarsi in ispece d'incerto risultato, tanto più se si tien conto di ciò che i pesi che il pubblico sopporta sono ingenti e lo sviluppo economico del paese, sebbene in progresso, è troppo scarso di fronte a ciò che sarebbe non solo desiderabile, ma possibile?

La discussione generale avvenuta in seno dell'Accademia dei Georgofili non riuscì e non poteva riescire che a uno scambio d'idee. Ora però che il Consiglio è stato incaricato di formulare per le prossime discussioni più particolareggiati quesiti, non dubitiamo che la parola dell'illustre consesso potrà porgere ottimi consigli per la soluzione del problema agrario.

E noi vorremmo che l'attenzione dell'Accademia si portasse particolarmente su alcuni punti, che vennero accennati e sui quali non in tutto gli oratori parvero concordi, e cioè su quello di uno sgravio della imposta fondiaria nei limiti in cui fu proposto, che, secondo noi, non sarebbe giustificato e produrrebbe in ogni modo scarso vantaggio ai proprietari e non lieve offesa al bilancio. E che dire di uno sgravio della imposta sul sale? Tenendo anche questo nella misura proposta, l'igiene se ne avvantaggerà di quanto ne scapiterà l'erario?

Pensiamo poi che dalle discussioni dell'Accademia debba emergere chiara una verità.

Inutile qui il riandare le ragioni per le quali la proprietà fondiaria si vuole a tutti gli effetti considerare quasi come una proprietà speciale. Certo si è che gioverebbe che i proprietari si persuadessero che essi esercitano una industria come qualunque altra, la quale esige sapiente impiego di capitali e buona direzione. Sappiamo bene che a quei pochi, i quali dicono: io ho speso nelle mie terre, ho limitate certe colture, ne ho estese alcune altre, e me ne sono trovato bene, si risponde da molti altri: ma noi manchiamo di capitali. Lasciamo andare che spesso è mancata o manca forse la volontà; a ogni modo questa è una ragione di più per farci desiderare che si provveda una buona volta a semplificare la legislazione per ciò che tocca al trapasso della proprietà fondiaria, essendo questo uno dei mezzi più efficaci perchè le terre passino nelle mani di coloro che sono più atti a ricavarne un frutto con vantaggio proprio e dell'universale.

Crediamo finalmente che si toccherà del credito agricolo, il quale secondo noi non riuscirà a nulla di veramente e largamente proficuo se non si troverà modo di raccomandarlo a qualche Banca di emissione.

IL COMMERCIO DI TRIESTE

L'ultimo fascic. (giugno) della *Statistische Monatschrift*, una importantissima rivista speciale che si pubblica a Vienna, reca uno studio del dott. Bazant sul movimento commerciale del porto di Trieste. Lo studio è rivolto particolarmente a combattere le brutte

impressioni destate dai molti che, parlando in pubbliche assemblee o scrivendo nei giornali, tennero a persuadere come la vitalità commerciale dell'unico porto austriaco sia andata da parecchi anni deplorabilmente scemando.

Il Bazant nota fin da principio come quasi tutti i calcoli di coloro che hanno ingenerato e mantenuto cotesta corrente pessimistica siano men che attendibili pel fatto che essi riferiscono al tonnellaggio delle navi entrate nel porto e uscite da esso, mentre una più sana ragione economica vuole ch'essi contemplino invece, la quantità delle merci o, ancor più esattamente, il loro valore. Noi crediamo opportuno estrarre alcune considerazioni ed alcuni dati dalla monografia in parola perchè si tratta di una quistione che non è nuova e che non ha solo un'interesse locale per Trieste e per l'Austria.

Del rimanente, il punto di vista del Bazant non è nuovo nè in generale nè particolarmente nella sua applicazione al movimento commerciale del porto tergestino. Ci ricordiamo benissimo che, quando alla Camera dei deputati di Vienna, occorse la discussione del progetto relativo al traforo dell'Arlberg, la quistione di quel movimento fu svolta con sufficiente ampiezza. Un deputato sosteneva che esso era andato da parecchi anni sempre più decadendo, mentre pur da parecchi anni era andato, invece, sempre più crescendo, quello del porto di Venezia. L'onorevole rappresentante si basava appunto su calcoli fatti col criterio del tonnellaggio, e non con quello del valore delle merci importate ed esportate.

Un'altro deputato, che aveva interesse a sostenere una tesi contraria, gli potè dimostrare coi calcoli il movimento *ad valorem*, che le cose stavano proprio al rovescio: che, cioè, Trieste era andata sempre guadagnando all'incirca di quanto Venezia era andata perdendo. E la questione interessava allora il Reichsrath austriaco poichè Trieste non rinunciò mai all'aspirazione d'una linea ferroviaria che collegasse nel modo più diretto possibile il suo porto ai grandi centri interni dell'europa occidentale. Il deputato triestino sosteneva, adunque, che la ferrovia dell'Arlberg sarebbe stata di assai maggior danno, ancora, che di vantaggio alla sua città, quando non si fosse pensato a completarla colla linea del Predil, più volte promessa, e una volta anzi progettata congiuntamente al traforo dell'Arlberg dal ministro del commercio Chlumetzky. La quistione è sempre viva; giusto in questi giorni abbiamo letto di petizioni che dalle Camere di Commercio della Carinzia si fanno affiucchè, se di una nuova linea ferroviaria di congiunzione colle reti italiane si deve parlare, sia escluso il vecchio progetto del Predil.

A parte questo — che abbiamo accennato solo perchè il problema del presente e dell'avvenire del porto di Trieste è indissolubilmente collegato a quello delle ferrovie che ad esso conducono e da esso partono — il criterio di calcolo del Bazant non è nuovo, ma ottiene da esso quella compiuta applicazione che si può raggiungere in una monografia speciale, ma non si poteva chiedere ad un discorso parlamentare. Non istaremo nemmeno a discutere scientificamente la sua giustezza. Se ci vuole — del resto — una minuta indagine per conoscere in qual misura il calcolo basato sul tonnellaggio delle navi che entrano ed escono, e quello basato sulla quantità e sul valore delle merci contribuiscono a dare l'esatta misura di ciò che è, commercialmente, l'attività di un porto, ognuno vede che

il fidarsi troppo esclusivamente ad un sistema solo arrischia di far cadere in errori gravi. Bisogna servirsi di tutte e due, e non in ogni caso l'uno e l'altro contribuiscono nel medesimo modo al raggiungimento della verità. A voler esser poi più esatti ancora, occorrerebbe non trascurare nemmeno il determinante della *qualità* (espressa il più delle volte, ma non sempre, dal valore) delle merci, poichè — in conclusione — quando si fanno gli studi che il dott. Bazant ha fatto di Trieste non si può trattare d'altro se non di vedere in quanto una data misura, a tonnellate o a valore, di movimento commerciale contribuisca alla floridezza economica del porto in cui il movimento si verifica e delle città in cui, in genere, si compiono le operazioni sussidiarie.

La differenza, adunque, delle conclusioni del Bazant da quelle dei suoi predecessori pessimisti dipende dal criterio ch'egli ha adottato. In genere, egli afferma che non solo, negli ultimi anni, non si ha a notare un peggioramento, ma che, tutto sommato, si deve anzi constatare un miglioramento, un progresso continuo, una irrefutabile tendenza all'accrescersi dell'importazioni; riguardo alle esportazioni ci è, invece, un periodo di ristagno. Questo è prodotto, non da una condizione di cose normali, ma dal fatto anormale, dalla ragione artificiale — a così chiamarla — dei favori particolari che, nel sistema delle tariffe ferroviarie, il governo ungherese accorda al porto di Fiume, e al già effettuato completamento delle reti che conducono a questo. Le farine principalmente, e qualche altro prodotto in linea secondaria, si dirigono a Fiume, lasciando a parte Trieste. Così i calcoli e le osservazioni del Bazant non fanno che confermare quanto — sempre discutendosi il traforo dell'Arlberg a Vienna — il Sax ebbe già a prevedere, dicendo che — per le facilitazioni ferroviarie ottenibili dal governo ungherese — il Gottardo avrebbe sempre avuto favore nel combattere coll'Arlberg; i grani e le farine ungheresi avrebbero trovato men costoso e più comodo di giungere a parte della Svizzera, della Francia orientale e della Germania meridionale, facendo il viaggio per mare da Fiume a Genova, che è appunto il porto naturale del Gottardo.

Esaminando statisticamente il commercio triestino fino al 1867 il Bazant rileva che la esportazione rimase, nell'insieme, stazionaria da quell'anno fino al 1880 in una somma rotonda di 100 milioni di fiorini (circa un settimo dell'esportazione totale della monarchia, secondo le cifre che troviamo nelle più recenti pubblicazioni); dal 1880 in poi, invece, s'accrebbe del 40 per cento. In quanto alla importazione, due periodi si lascian distinguere: quello che arriva fino all'apertura del Canale di Suez; (1869), per cui si può calcolare un importo di poco superiore ai 100 milioni di fiorini, e quello susseguente in cui si nota un accrescersi della metà, a cui succede un breve ristagno e quindi un decadimento, fino a che ritorna il favore nel 1881, favore che si mantiene fino al 1885 per il quale si calcola una importazione di 185 milioni (nel medesimo anno la importazione totale della monarchia era di 646 milioni e mezzo).

È innegabile il vantaggio che il porto di Trieste ritrasse dall'apertura del Canale di Suez. Prima del 1869 il suo commercio d'importazione dal lontano oriente era poco men che nullo; esso invece rappresenta, secondo gli ultimi dati offertici dal Bazant, un valore di 45 milioni di fiorini anno per

anno, ch'è quanto dire più che un quarto della importazione totale della monarchia. In quanto all'esportazione, gl'incrementi maggiori sono quelli che si riferiscono alla Turchia (da 16 a 37 milioni); alla Grecia (da 5 a 12 milioni); e alle Indie orientali (da 0, nel 1868, a 5,800,000 fiorini nel 1883).

Sempre col criterio del valore, il Bazant cerca di determinare il posto che il porto di Trieste occupò dal 1871 al 1883 fra i principali de'suoi compagni nel mediterraneo; ecco un prospettino, di cui non isfuggerà ai nostri lettori l'interesse; avvertiamo che le cifre rappresentano milioni di franchi per Marsiglia, Genova e Venezia, e milioni di fiorini per Fiume e Trieste.

	Importazioni	Esportazioni	Totale
Marsiglia 1871	950	618	1568
» 1883	1209	758	1968
Genova 1871	272	166	438
» 1883	366	99	465
Venezia 1871	93	58	151
» 1883	133	58	191
Fiume 1871	9	5	14
» 1883	21	43	64
Trieste 1871	156	110	266
» 1883	185	146	332

La quota d'aumento proporzionale maggiore è quella di Fiume; e il fatto si spiega con ciò che Fiume gode i rapidi benefici dell'infanzia. Tutto insieme, Trieste viene subito dopo Marsiglia. Si osservi pure come l'esportazione triestina siasi accresciuta di un buon 36 per cento dal 1871 al 1883, mentre la genovese entro il medesimo periodo è diminuita di più che un terzo, e la veneziana è rimasta stazionaria. Ci sarebbero molte e gravi considerazioni da fare; ma noi preferiamo che intanto, parlino i fatti; a momento più opportuno ritorneremo sul vitalissimo soggetto.

DIRITTO FERROVIARIO

§ 39.° — INGHILTERRA. — Per l'Inghilterra la legislazione, com'è notissimo, si estrinseca, quasi fino agli ultimi tempi, soprattutto colle singole *concessioni* accordate con atti del parlamento. Si consideravano le ferrovie come qualunque altra impresa; lo Stein giunge a dire che la società anonima riguardavasi colà piuttosto come parte della pratica ferroviaria che non della scienza giuridica. Lo Stato interviene quindi soltanto per vigilare la sicurezza pubblica. Colla legge del 1844 le concessioni anziché dal Parlamento sono accordate dall'Ufficio del Commercio (Board of trade) e si dà facoltà a questo, quando lo creda nell'interesse pubblico, di procedere contro le ferrovie che contravengono ai capitoli. Dietro un rapporto della Camera dei Comuni nel 1846 sono istituiti 5 commissari regi per le ferrovie, cui passano tutte le attribuzioni del Board of trade, ma (cosa che lo Stein dimentica) sono aboliti nel 1851.

Carattere generale hanno il Companies Clauses Act del 1852 sulla sottoscrizione dei capitali, il Lands Clauses Act del 1854 sull'espropriazione e il Railway Clauses Act del 1856 che prescrive alcune norme tecniche per la costruzione. La diversità delle clausole delle varie concessioni portò alla necessità di stabilire norme tecniche d'esercizio valide per tutte le ferrovie e di rendere uniforme quelle per la co-

struzione; e vi si provvede col Railway Comp. Powers Act e col Railw. Construction Facilities Act del 1858. Havvi pure un Locomotive Act del 1865.

§ 40.° — Quanto al *diritto commerciale* ferroviario non si hanno che le Regulations della Clearinghouse riconosciuta per legge nel 1850. Esse formano la base del contratto di trasporto ed escono il 1.° gennaio di ogni anno completate colle modificazioni dell'anno precedente. Furono ormai accettate come regolamento di trasporto generale. Il Comitato arbitrale della Clearinghouse decide soltanto le controversie fra le varie Amministrazioni; i privati portano le loro azioni avanti i Tribunali ordinari e in rari casi avanti la Commissione istituita nel 1873 di cui si passa a dire.

§ 41.° — *Vigilanza e ispezione governativa* il Parlamento tentò stabilire con parecchie leggi, specie in quelle del 1843 e del 1854, Railway and Canal Traffic Act; ma senza giungere a risultati soddisfacenti. A rafforzare e completare le molteplici disposizioni, fu, in seguito alla relazione dell'inchiesta parlamentare del 1872, approvata la legge del 1875. Doveva durare come esperimento un quinquennio e poi fu sempre prorogata e vige tuttora: costituisce la parte più essenziale del diritto amministrativo ferroviario inglese. Crea una Commissione di tre commissari di cui uno esperto nelle cose legali e un altro nelle cose ferroviarie con due supplenti. Chiunque si creda lesa perchè una Società non curi a dovere l'esecuzione dei trasporti (afford all reasonable facilities) o usi indebite preferenze, può rivolgersi alla Commissione: è però all'uopo necessario di presentarle un certificato del Board of trade che dichiari esistere una contravvenzione. La Commissione può sentire prima le osservazioni della Società. Essa è pure autorizzata a decidere, come s'è detto, le controversie fra le ferrovie, ovvero tra ferrovie e privati ad es. anche per accidenti ferroviari, quando tutte le parti lo chiedano. Sono sottoposte alla sua approvazione le convenzioni con cui due o più società s'accordano per il servizio cumulativo, per l'esercizio comune di date linee o per la fusione, specialmente per garantire che i prezzi di trasporto non siano peggiorati. Dopo un decennio la Commissione può chiedere che tali convenzioni siano rivedute e imporne le condizioni. È suo compito di vegliare alla pubblicità delle tariffe; può chiedere che per un dato traffico sia indicato distintamente il prezzo del trasporto per ferrovia, quello per acqua, se c'è, e quello per le operazioni accessorie di carico, scarico, ecc.; può fissare le tariffe per queste operazioni accessorie, quando non siano determinate nelle concessioni. Decide sulle controversie fra le ferrovie e le poste, quanto all'esecuzione dei trasporti postali e al rimborso che questa deve a quelle. Hanno diritto di visitare qualunque parte della ferrovia, sentire tutti gli agenti, ispezionare tutti i registri in quanto sia necessario alla risoluzione delle singole questioni. Con miscela non insolita nella costituzione politica inglese è dato loro facoltà perfino di emanare regolamenti d'ordine generale, salvo a sottoporli poi all'approvazione del Parlamento.

Ampiezza di poteri quale non si riscontra sul continente; ma nuoce l'indeterminatezza delle attribuzioni. Quando si diranno mancare le reasonable facilities? Poi questo Tribunale, poichè tale esso è sostanzialmente, non interviene se non dietro richiesta della parte lesa e per lo più non decide che in

primo grado. Il privato stenta a sobbarcarsi alle spese e alle lungaggini del processo. [D'altra parte gli ispettori governativi che dipendono dal Board of trade non trovano sufficiente forza nella legge, giacchè manca perfino una vera e propria organizzazione di questo ispettorato, che i più vorrebbero quale corpo indipendente. Onde l'azione del governo appare ancora debolissima come risulta anche dalla inchiesta del 1881-82.

§ 42.^o — Merita una parola speciale anche la legge del 1844, in quanto prevede l'eventualità del *riscatto* per le linee contratte dopo di essa (ne restano escluse 2300 miglia costituenti le linee principali già allora costrutte). Sarebbe potuto compiersi 21 anni dopo la concessione, pagando alla Società un capitale corrispondente a 24 volte il prodotto netto medio dell'ultimo triennio: nel caso che questo non equivallesse ad un interesse del 10 0/0, doveva affidarsi ad arbitri di decidere se e quale aggiunta vi si dovesse fare. La clausola era applicabile soltanto alle ferrovie per i passeggeri, tali intendendosi quelle che traggono dai passeggeri almeno un terzo del reddito.

In particolare quanto alle *garanzie dei prestiti ferroviari* (obbligazioni) che vedemmo sorgere in Austria ad istituto giuridico sui generis, anche in Inghilterra trovansi alcune linee rudimentali. Il Companies Clauses Act del 1845 (c. 41) ammette il pegno degli averi della ferrovia fatta però eccezione del corpo stradale; poi il Railw. Comp. Securities Act del 1866 prescrive la presentazione semestrale dei dati relativi ai prestiti delle ferrovie e introduce un qualche controllo e una certa pubblicità a garanzia dei prestiti nuovi. Altra legge del 20 agosto 1867 vieta il pegno e l'esecuzione sul materiale mobile e sugli attrezzi delle ferrovie. Però i creditori ponno sequestrare le somme disponibili presso i cassieri sociali ed ottenere con sentenza che, dedotte le somme necessarie per le spese d'esercizio, il resto debba essere distribuito fra loro anzichè versato agli azionisti.

§ 43.^o — Un ultimo cenno sulla responsabilità per gli *accidenti* sulle strade ferrate. La cosa si agitava da lungo in Inghilterra, specialmente per togliere la irresponsabilità delle ferrovie riguardo agli infortuni che colpiscono i loro agenti. Il 28 aprile 1874 la Camera de' Signori nominò una Commissione che procedesse ad una inchiesta riguardo agli accidenti ferroviari e l'inchiesta fu difatti compiuta negli anni 1874-77. Il rapporto ne attribuisce la causa principalmente all'incuria degli agenti cui è affidata la sicurezza dei treni, spesso però all'enorme lavoro di cui i medesimi sono aggravati, sicchè riesce loro impossibile d'esercitare convenientemente le proprie mansioni. In una petizione inviata alla Commissione dalla Amalgamated Society of Railway Servants si fa notare, che le Amministrazioni nelle loro statistiche esagerano il numero degli agenti feriti od uccisi per colpa propria (9/10 dei casi pei morti, 4/5 pei feriti gravemente), mentre il più delle volte la colpa è delle Amministrazioni stesse, che impongono lavoro soverchio e non stabiliscono le necessarie misure di sicurezza. Da molti si deplora la insufficienza de' freni nei convogli e si propone d'autorizzare per legge il Board of trade ad imporre il numero di freni necessario e di rendere obbligatori quelli continui.

Però la Commissione ritiene che il migliore sti-

molo per le amministrazioni stia nella gravità dei risarcimenti, che devono pagare ove avvengano sinistri, e crede meglio conservare la responsabilità illimitata come prima. A ciò confortata anche dal rapporto di un ingegnere inviato all'uopo sul continente per esaminare le misure di sicurezza ivi applicate; il quale dichiara che sia per la costruzione, sia per l'esercizio, le ferrovie inglesi nulla hanno da invidiare a quelle della Francia, della Germania, del Belgio e della Svizzera.

Così, sebbene nel 1877, in seguito ai risultati dell'inchiesta, fosse presentato un progetto per la tutela dei viaggiatori, non se ne fece più nulla. E non se n'ebbe altro se non una leggina del 17 giugno 1878 in un solo articolo che suona così: — ogni società ferroviaria deve presentare due volte l'anno all'Ufficio del Commercio una relazione sui freni continui nei convogli da viaggiatori.

Assai più si giunse a conseguire per altra via, cioè coll'agitazione operaia che da parecchi anni insisteva per stabilire la responsabilità degli imprenditori nei casi di sinistri. Per merito specialmente del Macdonald si ottiene alla fine la legge dell'agosto 1880 (43 e 44 Vict. c. 42), la quale conserva bensì il vecchio principio della irresponsabilità dello imprenditore, verso l'agente o l'operaio leso, quando colpevole del sinistro è un altro agente od operaio, ma vi fa 5 eccezioni:

1.^o Quando il danno avvenga per difetti nello stato della strada, dell'officina, dei meccanismi ecc.

2.^o Quando derivi da negligenza dei superiori.

3.^o Quando derivi da negligenza di persone, ai cui ordini l'operaio doveva stare.

4.^o Quando derivi da un fatto o da una omissione di un agente che ha seguita le prescrizioni dell'imprenditore.

5.^o Quando derivi da negligenza di un agente che abbia in cura segnali, scambi, locomotive o treni su di una ferrovia.

È una vittoria che l'operaio inglese deve soprattutto a se stesso. Quanto ai viaggiatori son lunghi i procedimenti, ma del resto la legge del 15 agosto 1871 garantisce già loro sicuri e non tenui indennizzi.

§ 44. — Chi desidera approfondire lo studio del diritto inglese consulti:

Hodges: Law of Railways (6^a edizione del 1876).

Lely: The Railway and Canal Traffic Acts — 1875 (è un largo commento alla legge del 1875).

Bigg: Railway Statutes (1875).

Neville and Macnamara — Collection of cases decided under the 2nd Sect. of the Railway and Canal Traffic Act 1854.

Simon: The Law relating to Railway Accidents.

Cohn: Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England.

Ch. de Franqueville — Le Régime des travaux publics en Angleterre, il volume 3^o e 4^o contengono il testo delle leggi inglesi; nel 3^o havvi il modello di capitolato che s'usa per le concessioni.

§ 45.^o — SVIZZERA. — La Svizzera, colle sue malcelate tendenze al riscatto, vi si va preparando con legislazione sempre più invadente. Possiede per la *costruzione e l'esercizio* la legge del 23 dicembre 1872 con un'ordinanza del 1^o febbraio 1875. Vi si dichiara competente la Federazione a regolare 1^o le questioni giuridiche relative al trasporto; 2^o la costituzione e l'esercizio sul diritto di pegno delle ferrovie; 3^o le azioni civili di danno contro le ferrovie per accidenti

durante la costruzione e l'esercizio. A tutti tre i punti vien quindi in appresso provveduto mediante leggi federali, come vedremo. La legge del 1872 abolisce il privilegio delle società concessionarie per le linee parallele; vuole che, oltre al domicilio fissato nella Concessione, la Società abbia un domicilio anche nei singoli cantoni che attraversa. Impone che gli impiegati ferroviari abbiano libera almeno una domenica su tre. Regola la pubblicità delle tariffe — l'uniformità del materiale d'esercizio, ecc. Havvi legge apposita, del 19 dicembre 1874, per regolare i binari di raccordo fra gli stabilimenti industriali e le ferrovie. Per le espropriazioni vale la legge comune del 1° maggio 1850.

Alla *polizia ferroviaria* provvede la legge federale del 18 febbraio 1878 e l'art. 67 del Codice penale. Sia detto di volo che qualche disposizione in proposito trovasi in tutti i codici penali europei.

Quanto alla esecuzione dei *trasporti* e alla responsabilità che ne deriva, la legge del 20 marzo 1875 porge le disposizioni fondamentali, che trovano il loro complemento nel Regolamento emanato per tutte le ferrovie svizzere il 9 giugno 1876.

È del 1° luglio 1875 la legge che intende a stabilire la responsabilità delle ferrovie e delle imprese di navigazione in caso di sinistri; modellata sulla tedesca, ma comprende anche gli accidenti durante la costruzione. Le serve di complemento la Circolare del 18 luglio 1881 con cui il Consiglio federale, dietro mozione dell'Assemblea federale, invita le Società ferroviarie a disporre che gli agenti non restino in servizio più di 16 ore e non più di 44 se prestano lavoro continuo (come nella legge sulle fabbriche del 1872).

Per il *pegno e le obbligazioni ferroviarie*, per le liquidazioni coattive che ponno derivarne c'è la legge del 24 giugno 1874 con un regolamento del 17 settembre 1874 ed altro del 22 gennaio 1879. E poiché pareva temibile che in queste esecuzioni forzate potessero andare di mezzo anche i capitali delle casse pensioni e delle casse di risparmio amministrate dalle Società, come pure i depositi loro consegnati a titolo di cauzione, fu sancita altra legge del 20 dicembre 1878 affine di obbligare le Società a tenere per questi fondi gestioni separate.

§ 46.° — Finalmente abbiamo a ricordare la legge pubblicata il 29 dicembre 1883 che viene a governare la *contabilità* delle Amministrazioni ferroviarie: documento di tal valore che sostiamo alquanto a riassumerlo.

I conti e i bilanci delle Società ferroviarie devono essere compilati secondo il diritto delle obbligazioni tranne le deroghe che seguono (È noto che in Svizzera non si riuscì a pubblicare intero il codice di commercio, ma fu pubblicato soltanto la parte delle obbligazioni). Nelle attività del bilancio ponno essere calcolate tutte le spese fatte per la costruzione o lo acquisto della linea e per la provvista del materiale. Ove una linea sia venduta a prezzo minore di quello che figura nel suo bilancio, l'acquirente non può iscrivere nel proprio bilancio che il prezzo d'acquisto; se venduta a prezzo maggiore, l'acquirente non può iscrivervi questo prezzo, ma soltanto quello per cui figurava nel bilancio del venditore. Entrano fra le spese d'impianto quelle per l'organizzazione e l'amministrazione, come pure quelle necessarie a pagare gli interessi durante la costruzione, ma non le spese per il raccoglimento de' capitali. Dopo l'apertura all'esercizio le spese per il compimento o per ampliamenti o per acquisto di materiale ponno essere

aggiunte fra le attività, solo quando se ne ottiene un aumento o un essenziale miglioramento nell'interesse dello esercizio. Alla manutenzione o alla sostituzione dello impianto e degli accessori devesi provvedere coll'entrata annua o con appositi fondi di riserva. Però le Società, coll'approvazione del Consiglio federale, ponno ripartire su più anni spese che abbiano carattere eccezionale. I versamenti nei fondi di riserva e di rinnovamento devono farsi colle eccedenze delle entrate sulle spese e i loro importi devono essere stabiliti negli statuti. Il Consiglio federale, su presentazione di un piano d'ammortamento da parte delle Società, stabilirà la somma totale da rimborsarsi e determinerà in qual termine e per quali somme il rimborso debba essere fatto. Alle perdite di corso su prestiti non ancora rimborsati devesi riparare nel periodo della durata dei medesimi, nel che si avrà riguardo al tempo già trascorso: per le altre partite i termini saranno fissati dal Consiglio federale. Non sarà obbligatoria l'ammortizzazione delle perdite di corso subite nelle precedenti emissioni di azioni.

I conti ed i bilanci annui devono essere presentati al Consiglio federale, che esamina se essi sono conformi alla presente legge e agli statuti sociali. A questo uopo esso ha diritto di ispezionare tutta la contabilità sociale e richiedere tutti i dati necessari. Se la Società non accetta le modificazioni volute dal Consiglio, questo dopo 30 giorni ha diritto di sottoporre la questione al Tribunale federale che decide in ultimo grado. Finchè non siano scorsi quei 30 giorni e, in caso di controversia, finchè questa non sia decisa, rimane sospeso il pagamento dei dividendi.

La legge fu tradotta in atto colle seguenti disposizioni transitorie. Il Consiglio federale, non appena la legge entri in vigore, inizierà le trattative colle Società per determinare amichevolmente le spese di primo impianto. Ove ciò non sia possibile deciderà il Tribunale federale secondo il diritto delle obbligazioni e secondo la presente legge. Rimangono impregiudicate le disposizioni degli atti di concessione in quanto preveggano la determinazione per arbitri delle spese di impianto in caso di riscatto. Gli statuti sociali dovranno col 1° gennaio 1885 essere modificati conformemente a questa legge: da questa data diventano applicabili alle Società ferroviarie le disposizioni del codice delle obbligazioni sulla responsabilità.

È noto che le 5 Società principali protestarono contro il progetto di legge, giacchè a loro avviso, se miravasi unicamente a chiarire e consolidare la contabilità ferroviaria senza idee di riscatto, bastavano le disposizioni vigenti, anche per garantire la verità dei dividendi. La questione sta appunto lì: il riscatto non si vuole per ora, ma in fondo stimasi bene prepararlo.

§ 47.° — Non si può parlare della Svizzera senza far menzione del progetto di *convenzione internazionale riguardo al contratto di trasporto* sulle strade ferrate. L'iniziativa è dovuta ai signori De Seigneux di Ginevra e Christ di Basilea e dopo molte conferenze si riuscì finalmente a formulare il progetto di Berna che attende ora le deliberazioni dei vari governi. Non staremo a ripeterne le vicende esposte molto lucidamente dal Levi in una recente monografia. Ci basterà ricordare che questo tema suscitò una letteratura propria. Oltre le memorie delle varie amministrazioni ferroviarie e dei Governi sono noti gli scritti del Gola, del Carotti, del Levi fra i

nostri; e quanto agli stranieri citiamo fra i lavori più interessanti,

D.^r G. Eger — Die Einführung eines internationalen Eisenbahn frachtrechts.

D.^r Herrich — Ueber das internationale Eisenbahnrecht.

G. De Seigneux — Commentaire du projet de convention rédigée par la Conférence internationale réunie à Berne 1881.

Del resto la Svizzera non abbonda di scritti sul diritto ferroviario. È vecchio lo scritto del Vogt « Schweizer. Studien über Eisenbahrecht — Il migliore è ancora quello del D.^r H. Fick » Die Schweizerischen Rechts-Einheitbestrebungen insbesondere auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts. È poi riputatissimo il Commento che fa il Münzinger al codice di commercio nei lavori preparatori. Su parti speciali — Meili — Das Pfand und Concursrecht der Eisenbahnen.

Stüssi-Strassenbahnen.

Per il testo delle leggi — Recueil des pièces officielles relatives aux chemin de fer suisses.

IL DEBITO IPOTECARIO IN ITALIA

La Direzione Generale del Demanio ha recentemente pubblicato la statistica del debito ipotecario iscritto sulla proprietà fondiaria del Regno al 31 dicembre 1884.

La statistica distingue il debito ipotecario in fruttifero e in infruttifero.

Al 31 dicembre 1884 la somma complessiva delle iscrizioni rappresentava un val. di L. 12,589,465,269 di cui 7,191,113,241 spettavano al debito fruttifero e L. 5,198,352,028 al debito infruttifero.

Nella somma di L. 12,399,465,269 vi entrano le ipoteche convenzionali per L. 7,484,673,878; le ipoteche giudiziali per L. 1,012,136,451 e le ipoteche legali per L. 3,892,654,940.

Nel corso del 1884 furono iscritte nuove ipoteche per un valore di circa 700 milioni di lire e questa cifra è presso a poco la media delle iscrizioni annuali dal 1872 in poi. Dei 700 milioni 480 circa sono assegnati al debito fruttifero e il resto cioè 220 milioni al debito infruttifero.

Durante il 1884 non si verificò alcuna delle prescrizioni stabilite dal Codice civile, e quindi le diminuzioni avvenute sono tutte rappresentate da cancellazioni o riduzioni.

Le cancellazioni operate nel 1884 ammontarono a 405 milioni di lire di cui 292 spettanti al debito fruttifero e 111 al debito infruttifero.

Le formalità d'iscrizione furono nel 1884 in numero di 140,153 cioè 79,514 riguardanti ipoteche convenzionali, 29,432 le giudiziali e 31,189 le legali.

Dalla statistica che stiamo esaminando si rileva che il numero delle iscrizioni va ogni anno scemando. Infatti da 151,123 avvenute nel 1882 scesero a 145,405 nel 1883 e nel 1884 a 140,153.

Questa diminuzione si spiega a senso nostro con la maggior facilità ed anche col maggior tornaconto che si ha nel ricorrere alle banche le quali moltiplicandosi vengono in molti casi a sostituire l'azione delle casse di risparmio, e delle altre società immobiliari.

Chiuderemo questo breve riassunto riportando l'ammontare delle iscrizioni gravanti ciascuno dei compartimenti del Regno.

	Ipotecche convenzionali	Ipotecche giudiziali	Ipotecche legali	Totale
Piemonte e Liguria L.	935,280,964	135,063,746	875,048,535	1,945,393,245
Lombardia	897,607,478	52,255,163	196,263,702	1,146,131,343
Veneto...	355,690,315	37,926,844	48,803,431	442,521,000
Emilia...	743,536,592	56,470,685	345,223,649	1,145,230,926
Toscana...	718,381,561	50,484,133	375,559,943	1,144,425,637
Marche ed Umbria...	369,827,584	91,291,604	236,773,855	700,893,043
Lazio...	386,827,808	44,493,443	79,571,101	510,892,355
Napoletano	2,099,670,659	403,461,926	1,232,694,736	3,735,827,321
Sicilia...	859,682,828	112,921,172	460,714,460	1,433,318,460
Paradegna...	84,643,589	24,827,735	41,939,525	155,410,849
Totale L.	7,484,673,878	1,012,136,451	3,892,654,940	12,399,465,269

La statistica che abbiamo compendiato è stata formata con lo spoglio delle resultanze dei registri ipotecari e non comprende perciò le ipoteche che per speciali disposizioni di legge, hanno efficacia senza le formalità prescritte dal Codice civile come ad esempio quelle di che all'articolo 3° delle leggi 14 maggio 1865 n. 2279 (serie 1^a) pel riordinamento ed ampliamento delle strade ferrate del Regno, colla cessione di quelle governative e 5 luglio 1882 n. 855 (serie 3^a) che autorizza la spesa straordinaria per il riordinamento dell'esercito.

LA MARINA MERCANTILE ITALIANA

al 31 dicembre 1884

La forza del naviglio nazionale provveduto di atto di nazionalità, cioè addetto alla navigazione di lungo corso, di grande e piccolo cabotaggio, ed alla pesca illimitata era al 31 dicembre 1885 la seguente:

Bastimenti a vela N. 7270 di tonn. 865,881
Id. a vapore » 201 id. 107,452

Totale..... N. 7471 di tonn. 973,333

Durante il 1884 furono tolti dalle matricole 441 bastimenti a vela della portata di tonn. 39,567 e cinque piroscafi della portata di tonn. 927; sicchè in tutto la marina mercantile italiana diminuì di 446 bastimenti della portata di tonn. 40,494.

Eliminando da quest'ultima cifra 1457 tonn. per effetto di stazzatura resta la diminuzione effettiva di bastimenti 446, e di 41,024 tonn.

All'incontro la marina nazionale aumentò di 245 bastimenti a vela della portata di tonn. 22,902 di registro e di 19 piroscafi della portata di 15,520 tonn. Aggiungendo poi a questa seconda cifra 1497 tonn. aumentate per nuova stazza si ha un aumento effettivo di 262 bastimenti e di 39,619 tonn.

Tenendo conto delle diminuzioni e degli aumenti avvenuti, la forza del nostro naviglio era alla fine del 1884 la seguente:

Bastimenti a vela N. 7072 di tonn. 848,704
Id. a vapore » 215 id. 122,297

Totale..... N. 7287 di tonn. 971,001

cioè inferiore a quella del 31 dicembre 1883 di bastimenti 184 e di tonn. 2,332.

Nel 1884 i bastimenti a vela diminuirono per conseguenza del 2,72 per cento, e il loro tonnellaggio dell'1,98 per cento; mentre quelli a vapore aumentarono del 6,96 0/0, e il loro tonnellaggio del 13,81.

Nel triennio precedente la diminuzione del naviglio a vela era stata del 2,43 0/0 sui bastimenti e del 2,19 sul tonnellaggio nel 1883; dell'1,45 sui bastimenti e dell'1,12 sul tonnellaggio nel 1882 e nel 1881 del 2 3/4 sui bastimenti e del 2,99 sul tonnellaggio.

Per contro l'aumento del naviglio a vapore era stato del 4,69 0/0 sui bastimenti e del 2,61 sul tonnellaggio nel 1883; del 9,09 sui bastimenti e dell'11,76 sul tonnellaggio nel 1882 e nel 1881 dell'11,39 sui bastimenti, e del 21,60 sul tonnellaggio. L'aumento del tonnellaggio dei piroscafi sarebbe stato maggiore se non si fossero in quegli anni operate la ristazzature in base al R. Decreto 30 luglio 1882.

I bastimenti a vela esistenti al 31 dicembre 1884 erano iscritti nei seguenti compartimenti marittimi:

Genova bastimenti 1074 di tonn. 418,872; Castellamare 400 con 82,406 tonnellate; Napoli 1011 con 68,250 tonn.; e Spezia 435 con 60,420 tonn. Al disotto di 50 mila fino a 15 mila tonn. figurano Savona, Venezia, Livorno, Portoferraio e Catania; al disotto di 15 mila Trapani, Messina, Gaeta, e Palermo, e al disotto di 10 mila Bari, Porto Maurizio, Rimini, Ancona, Porto Empedocle, Civitavecchia, Cagliari, Pizzo, Taranto, Maddalena.

I bastimenti a vapore come abbiamo veduto sono in tutti 215 dei quali 49 in legno e 166 in ferro e acciaio compresi 43 rimorchiatori e piroscafi da diporto. Essi staziano in complesso 198,412 tonn. lorde e 122,297 nette di registro, ed hanno macchine della forza di 45,935 cavalli nominali, e di 131,578 cavalli indicati.

LE CASSE POSTALI DI RISPARMIO

È stato pubblicato dalla Direzione Generale delle Poste il resoconto sommario delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di aprile p. p. I risultati sono i seguenti:

I depositi eseguiti nel mese predetto ammontarono a Lire 10,742,985.09 mentre i rimborsi ascесero a L. 10,718,440.75. Vi è pertanto una rimanenza di L. 24,544.36.

Nei mesi precedenti dell'anno in corso i depositi ammontarono a L. 42,628,592.71 con una rimanenza in più sui rimborsi di L. 15,194,047.79.

Dal 1876 epoca dell'istituzione delle casse postali di risparmio fino a tutto il 1884 i depositi raggiunsero l'egregia somma di L. 504,920,473.96 a cui aggiungendo gli interessi capitalizzati per la cifra di Lire 10,267,626.73 si ha un totale in depositi di L. 568,559,678.49; dalla qual cifra sottraendo i rimborsi per l'importo di L. 409,432,352.75, risulta una rimanenza di L. 159,127,325.74.

Quanto ai libretti ecco le cifre sommarie:

	Emessi	Estinti	Rimasti accesi
Nel mese di aprile 1885 N.	22,663	8,174	14,489
Nei mesi precedenti del			
l'anno in corso. »	92,997	15,813	77,184
Dal 1876 a tutto il 1884 »	1,168,312	156,832	1,011,480
Per cui rimangono libretti accesi. N.	1,003,153		

Da questo movimento si hanno i seguenti totali:

Depositi.	L. 558,292,051.76
Interessi capitalizzati. »	10,267,626.73
Somma complessiva dei dep. e inter. »	568,559,678.49
Rimborsi.	409,432,352.75
Rimanenza. »	159,127,325.74

BULLETTINO DELLE BANCHE POPOLARI

(Situazioni al 31 maggio 1885)

Banca mutua popolare Siracusana. — Capitale versato L. 400,000; Riserva L. 68,832; Conti correnti L. 185,595; Risparmio L. 1,675,231; Portafoglio L. 1,615,817; Anticipaz. L. 113,568; Buoni del Tesoro L. 100,000; Sofferenze L. 00,00; Rendite L. 52,534; Spese L. 17,925.

Banca mutua popolare di Trapani. — Capitale versato L. 351,048; Riserva L. 15,574; Conti correnti L. 456,214; Risparmio L. 156,547; Portafoglio L. 975,574; Anticipazioni L. 4,905; Soffer. L. 00,00; Entrate L. 45,719; Spese L. 20,027.

Banca popolare cooperativa di Savignano di Romagna. — Capitale versato L. 100,000; Riserva 39,690; Conti corr. L. 258,927; Risparmio L. 103,708; Portafoglio L. 239,881; Valori diversi L. 47,125; Debitori diversi L. 91,327; Rendite L. 15,518; Spese L. 6,264.

Banca popolare di credito in Bologna. — Capitale versato L. 1,055,298; Riserva L. 695,755; Conti corr. L. 15,415,364; Creditori div. L. 699,337; Portafoglio L. 8,724,022; Valori L. 4,753,421; Immobili L. 156,561; Sofferenze L. 63,580; Rendite L. 162,244; Spese L. 102,769.

Banca popolare di mutuo credito in Cremona. — Capitale versato L. 2, 212,763; Riserva L. 832,763; Conti corr. L. 16,406,631; Creditori div. L. 58,906; Portafoglio L. 4,062,958; Anticipazioni L. 396,733; Mutui ipotecari L. 2,844,947; Immobili L. 66,162; Valori pubblici L. 12,315,430; Rendite L. 374,725; Spese L. 257,059.

Banca popolare cooperativa di Molfetta. — Capitale versato L. 104,424; Riserva L. 22,603; Risparmio L. 285,587; Buoni fruttiferi L. 127,056; Conti correnti L. 195,151; Portafoglio L. 568,585; Valori pubblici L. 69,451; Sofferenze L. 2,549; Rendite L. 20,211; Spese L. 12,646.

Banca popolare di Fano. — Capitale versato Lire 72,015; Riserva L. 12,817; Depositi diversi L. 370,630; Portafoglio L. 464,993; Anticipazioni L. 11,505; Valori L. 41,558; Rendite L. 27,483; Spese L. 18,568; Sofferenze L. 2,140.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Parma. — Nella tornata del 31 marzo deliberava ringraziamenti al consiglio amministrativo della Cassa di risparmio di Parma per aver concesso un sussidio di L. 500 a favore della Scuola serale di commercio, e concedeva una somma di L. 200 alla Società dei divertimenti in detta città da erogarsi esclusivamente come concorso alle spese occorrenti per la mostra di macchine agricole, e per la fiera di bestiame, che la predetta società teneva nel maggio di quest'anno.

Camera di commercio di Reggio Calabria. — Nell' adunanza del 10 marzo essendosi discusso sul ricorso per l'aumento dei noli da parte della *Navigazione Generale*, la Camera approvava il seguente ordine del giorno:

Considerando che nel servizio della Navigazione Generale Italiana si sogliono verificare taluni inconvenienti, come smarrimento di documenti doganali, calo e mancanza della merce consegnata, rifiuto per mancanza di spazio nelle stive, di prendere la merce per Reggio e da Reggio;

Considerando che il nolo fra Genova-Reggio, è enormemente aumentato in paragone di quello Genova-Messina e costituisce una vera proibizione per i commercianti di Reggio;

Considerando che dalle assicurazioni della Consorella di Messina apparisce come i noli per le farine da Genova per quella città sono di L. 4 compreso lo sbarco ed il 5 per cento di cappa; mentre la Società di Navigazione Italiana infligge per Reggio il nolo di L. 2,30 il quintale, deliberò:

Dirigersi alla Direzione della Navigazione Generale Italiana ed al Ministero facendo note le ingiustizie lamentate, affinché provvedano rispettivamente a migliorare il servizio;

Insistere col Ministero nel senso della iniziativa presa col dispaccio della Presidenza, affinché i noli siano sempre mantenuti per o da Reggio, come da e per Messina;

Inoltre la Camera approvava un'istanza da rivolgersi al Governo perchè sieno modificati opportunamente i punti di presa e di resa delle merci segnate nelle tariffe speciali.

Camera di commercio di Siracusa. — Nella riunione dell' 8 aprile la Camera si occupò di una domanda del comune di Vittoria diretta ad ottenere un sussidio per l'esecuzione di vari lavori di miglioramento da eseguirsi sullo scalo di Scoglitti. Dopo breve discussione deliberò di concorrere con la somma di L. 1,500 nella spesa per le opere da farsi a Scoglitti, giusta lo stato presuntivo del 21 marzo 1885 a firma dell' Ingegnere comunale di Vittoria, da pagarsi eseguito il collaudo delle opere, e riconosciute le ammontare nella somma di L. 5000 o più. Le dette L. 1,500 saranno stanziare: una metà nella corrente gestione prelevandole dagli articoli che offrano margine sufficiente, e l'altra metà sul bilancio del 1886.

Camera di commercio di Napoli. — Nella riunione del 27 marzo venne approvato il conto consuntivo per l'esercizio del 1884 col seguente ordine del giorno:

« La Camera udita la relazione e il conto e riconosciute la esattezza ravvisando pienamente giustificate le riscossioni minori del preveduto averatesi nella parte attiva;

Scorgendo che nella parte passiva le spese per tutti i capitoli sonosi contenuti nei limiti segnati nel bilancio, e che anzi pressochè tutti offrono avanzzi ed alcuni di essi non lievi;

Riconoscendo che le spese sonosi altresì contenute nei limiti segnati nei rispettivi articoli salvo solo un leggiero eccesso nell'art. 8 del cap. 6, esplicitamente autorizzato dalla Presidenza col consenso della Camera per ragioni impellenti;

Imputa il detto eccesso nell'art. 9 del capitolo stesso.

Ed approva definitivamente il conto in L. 111,245

e 72 di attivo, e 100,207.02 di passivo con un avanzzo di L. 11,038.63, e nelle reste attive di L. 10,751.50 e passive di L. 6,500.00.

Dispone che dall'avanzo netto tra fondo di cassa e resta in L. 15,410.15 si tenga conto nel bilancio del venturo esercizio.

Incarica la Presidenza di trasmettere il conto per l'approvazione al R. Governo.

Rende infine le più sentite grazie al Tesoriere pel modo onde ha condotto la gestione. »

Notizie economiche e finanziarie

Situazioni delle Banche di emissione estere.

(in milioni)

Banca di Francia

	11 giugno	18 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fr.	2,211,0	2,224,1	+ 13,1
{ Portafoglio.....	707,9	706,7	— 1,2
{ Anticipazioni.....	286,6	290,3	+ 3,7
Passivo { Circolazione.....	2,782,1	2,783,2	+ 1,1
{ Conti correnti.....	558,3	556,4	— 1,9

Banca nazionale del Belgio

	4 giugno	11 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fr.	97,8	95,6	— 2,2
{ Portafoglio.....	288,0	280,6	— 7,4
{ Anticipazioni.....	10,1	9,7	— 0,4
Passivo { Circolazione.....	339,7	338,8	— 0,9
{ Conti correnti.....	68,1	59,7	— 8,4

Banca Imperiale di Germania

	30 maggio	6 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico... St.	30,4	30,6	+ 0,2
{ Portafoglio e anticipaz.	19,8	18,7	— 1,1
Passivo { Circolazione.....	34,1	33,6	— 0,5
{ Conti correnti.....	12,7	12,0	— 0,7

Banche associate di Nuova York.

	30 maggio	6 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Sterl..	22,9	22,9	—
{ Portafoglio e anticipaz...	58,6	59,2	— 0,6
Passivo { Circolazione.....	2,0	2,0	—
{ Conti correnti.....	72,3	72,8	+ 0,5

Banca dei Paesi Bassi

	6 giugno	13 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fior.	134,5	135,6	+ 1,1
{ Portafoglio.....	46,9	45,1	— 1,8
{ Anticipazioni.....	45,1	45,0	— 0,1
Passivo { Circolazione.....	186,6	186,6	—
{ Conti correnti.....	24,9	23,2	— 1,7

Banca Austro-Ungherese

	7 giugno	15 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fior.	195,8	195,7	— 0,1
{ Portafoglio.....	113,4	107,0	— 6,4
{ Anticipazioni.....	27,5	27,4	— 0,1
Passivo { Circolazione.....	342,8	336,6	— 6,2
{ Conti correnti.....	83,6	84,0	+ 0,4

Banca d'Inghilterra (11 giugno).

Aumentarono: la *circolazione* di ster. 115,050; i *conti correnti del Tesoro* di sterline 366,745; il

portafoglio e le anticipazioni di sterline 191,036; l'incasso metallico di st. 430,546; la riserva biglietti di sterline 317,497.

Diminuirono: i conti correnti particolari di sterline 663,034; e i fondi pubblici di st. 600,000.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 20 Giugno 1885.

Il ritiro del Ministero presieduto dall'on. Gladstone, e l'incarico dato al Duca di Salisbury di formare il nuovo gabinetto non produssero alcuna impressione sfavorevole nel mondo finanziario, e la stessa borsa di Londra non diede a questo avvenimento l'importanza che da molti si prevedeva. Forse ciò è avvenuto perchè l'incidente si riteneva da molto tempo possibile, ed era stato così in gran parte scontato. Del resto se l'impressione prodotta da quei due fatti è stata del tutto negativa, non è da sorprendersene poichè l'impassibilità con cui vengono accolte le vicende della politica del giorno è uno dei tratti caratteristici della situazione odierna, e non è molto che è stato dimostrato che ci vogliono circostanze molto gravi perchè la politica possa da sola dirigere il mercato dei fondi pubblici. Soltanto la situazione dei mercati, e il pericolo di una speculazione oltremodo carica di impegni potrebbero, più che gli avvenimenti politici, determinare oggi il panico e la possibilità di una grave crisi finanziaria. Ma fin qui nulla giustifica queste poco liete previsioni, e tutto invece concorre a far ritenere che il terreno è sotto qualsiasi punto di vista, favorevole alla speculazione all'aumento. Analizzando infatti la situazione presente, apparisce che non vi è nessuna grave preoccupazione nella politica europea, che le previsioni sull'annata economica sono in generale discrete, e che finalmente il denaro che è il più grande ausiliario della speculazione al rialzo, è ovunque abbondantissimo. Ciò posto ognuno vede che il termometro del mercato finanziario anzichè indietreggiare non può che elevarsi a meno che non sorgano avvenimenti che l'attuale stato di cose non autorizza a prevedere. Le borse italiane malgrado gli eccitamenti venuti dall'estero, agirono con molta circospezione, e si può dire che nella prima metà della settimana i corsi si mantennero presso a poco sulle quotazioni della ottava scorsa. A consigliare questa linea di condotta contribuì la voce da più giorni insistente che l'opposizione della nostra Camera rafforzata di alcuni malcontenti della maggioranza, preparasse una sorpresa al Ministero in occasione della votazione a scrutinio segreto del bilancio degli affari esteri. La cospirazione era diretta unicamente contro l'on. Mancini, ma per alcune circostanze speciali venne a colpire più tardi l'intero gabinetto. Nella seduta del 16 giugno la discussione sul bilancio degli affari esteri si chiudeva con un voto per appello nominale col quale il Ministero, che per bocca dell'on. Depretis aveva dichiarato la propria solidarietà con l'on. Ministro degli affari esteri, riportava una maggioranza di 21 voti; ma nel giorno successivo essendosi proceduto alla votazione a scrutinio segreto di questo bilancio, la legge non passava che con quattro voti di maggioranza. Da quel giorno le nostre borse cominciarono a indebolirsi e

il ribasso prese una certa consistenza allorchè giovedì l'on. Depretis dichiarava alla Camera che il Ministero aveva presentato a S. M. il Re le proprie dimissioni. La situazione del mercato monetario internazionale continua ad essere eccezionalmente favorevole. A Londra la riserva della Banca d'Inghilterra ha raggiunto la cifra di 18 milioni e 209 mila sterline, cifra straordinaria inquantochè la proporzione cogli impegni è così salita al 51 5/8 per cento e fa prevedere un ulteriore ribasso sullo sconto. Anche la Banca di Francia continua ad ingrossare le proprie riserve, e il denaro è a Parigi così abbondante che lo sconto fuori banca è disceso all'1 1/2 per cento.

Ecco adesso il movimento della settimana.

Rendite francesi. — Il 3 0/0 da 110,27 saliva a 110,40 e poi dopo essere ricaduto a 110,15 resta oggi a 110,22; il 3 0/0 resta a 81,40 ex coupon e il 3 0/0 ammortizzabile da 83,60 saliva a 83,80.

Consolidati inglesi. — Rimasero giù per su sui corsi dell'ottava passata avendo oscillato fra 99 5/8 e 99 9/16.

Rendita turca. — A Londra da 16 15/16 saliva a 17 1/16.

Valori egiziani. — L'egiziano nuovo invariato intorno a 326 e il Canale di Suez da 2142 saliva fino a 2175.

Valori spagnuoli. — La nuova rendita esteriore non ebbe variazioni di rilievo avendo oscillato per tutta l'ottava fra 59 1/2 e 59 7/16.

Rendita italiana 5 0/0. — Sulle varie borse italiane fino alla metà della settimana si mantenne sui prezzi dell'ottava scorsa, cioè a 97,20 in contanti e a 97,40 per fine mese. Più tardi in seguito alla crisi ministeriale ribassava a 97,15 in contanti e a 97,30 per fine mese. A Parigi da 97,05 saliva fino a 97,40 e poi retrocedeva a 97,35; a Londra da 96 saliva a 96 1/2 e a Berlino da 95,50 a 95,80.

Rendita 3 0/0. — Ebbe qualche piccola operazione fra 62,15 e 62.

Valori pontificii. — Il Blount da 93,75 riprendeva fino a 96,10; il Cattolico 1860-64 invariato a 96 e il Rothschild da 96 saliva a 97.

Negli altri valori il movimento fu in generale altrettanto limitato, essendo rimasto circoscritto a quei soliti che per ragioni delle Convenzioni ferroviarie si trovano in condizioni eccezionali.

Valori bancarij. — La Banca Nazionale italiana fu negoziata da 2245 a 2235; la Banca Nazionale Toscana invariata intorno a 1155; la Banca Toscana di Credito a 523; il Credito Mobiliare da 937 indietreggiava a 927; la Banca Generale da 615 a 605; il Banco di Roma da 676 a 670; la Banca Romana invariata a 1092 e 1095; la Banca di Milano da 528 scendeva a 512 e la Banca di Torino da 830 a 825.

Valori ferroviari. — Le azioni meridionali da 715 declinavano a 709; le obbligazioni livornesi C D negoziate fra 319,50 e 320,50; le meridionali fra 306 e 306,50; le Vittorio Emanuele fra 316 e 316,50 e le nuove sarde fra 307 e 308.

Credito fondiario. — Roma fu contrattato a 474,50; Milano a 507; Napoli a 491,50; e Cagliari a 472.

Valori Municipali. — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze si negoziarono fino a 65,35; l'Unificato Napoletano a 92,20 e il prestito di Roma a 470.

Valori diversi. — L'Acqua Marcia fu contrattata a 460 circa, i buoni del Tesoro a 96, le costruzioni venete a 325.

Cambi. — Il Francia a vista chiude a 100,25 e il Londra a 3 mesi a 25,16 1/2.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — All'estero i mercati frumentari meno pochissime eccezioni, si mantengono nelle precedenti condizioni cioè a dire con tendenza al ribasso. A Nuova York i grani oscillarono da doll. 0,99 1/2 a 1,02 allo staio; il granturco da 0,52 1/2 a 54 e le farine extra state da doll. 3,55 a 3,75 per misura di 88 chilogr. A Chicago i grani si contrattarono da doll. 0,84 a 89 1/2 e i granturchi da doll. 0,44 1/2 a 46 1/2. Notizie dall'Australia e dalle Indie recano che i raccolti del grano si presentano abbondanti. In Alessandria d'Egitto i frumenti si quotarono a scellini 31,6. A Odessa l'aumento del cambio paralizzò l'esportazione, per cui i prezzi de' frumenti furono alquanto facili essendosi venduti gli azima da c. 0,90 a 1,10 al cetwert. A Londra tendenza debole nei grani, e rialzo negli orzi, e a Liverpool ribasso nei grani. A Berlino, a Colonia e in Amsterdam i grani proseguirono a ribassare e ribassò pure anche la segale. A Pest con ribasso i grani si quotarono da fior. 8,84 a 8,91 al quint.; e a Vienna con tendenza indecisa da fior. 9,05 a 9,10. Notizie dalla Spagna recano che la sverchia umidità del Maggio ha recato dei danni al raccolto dei grani. In Francia non solo non si ebbero ulteriori aumenti ma in generale i prezzi stentarono a mantenersi sui corsi raggiunti. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 23,25 al quint. e per luglio-agosto a fr. 23,75. In Italia dal complesso dei mercati viene a risultare che il ribasso ha cominciato a far breccia in tutti gli articoli principali cioè grani, granturchi e risi, e questo è derivato in parte dalla buona stagione favorevole all'imminente raccolto e in parte ai molti arrivi di merce estera, che si cede a prezzi facilissimi, cioè a due e tre lire meno dei frumenti indigeni. Ecco adesso il movimento della settimana. A Firenze i grani gentili bianchi si contrattarono fino a L. 24,50 al quint.; al vagone, i rossi da L. 22,75 a 23,75. — A Bologna i grani fecero da L. 23 a 23,50 e i granturchi da L. 13 a 14,75. — A Ferrara i grani si venderono intorno a L. 23 e i granturchi fino a L. 15,50. — A Verona si praticò da L. 22,25 a 23,50 per i grani, da L. 15,50 a 16,75 per i granturchi; da L. 29,50 a 37,50 per i risi; da L. 18 a 19 per l'avena e da L. 16 a 17 per la segale. — A Milano il listino segna da L. 23 a 25 per i grani; da L. 14 a 16,50 per i granturchi; da L. 19,25 a 20 per l'avena, e da L. 29 a 36 per il riso fuori dazio. — A Novara i risi si contrattarono da L. 23,25 a 25,75. — A Torino i grani fecero da Lire 23 a 25,50; i granturchi da L. 15 a 17,50; l'avena da L. 17,50 a 19 e il riso bianco fuori dazio da Lire 24,50 a 37. — A Genova i grani teneri nostrali si contrattarono da L. 24 a 25 e i grani teneri esteri da L. 19,50 a 22,25 — e a Bari i grani bianchi da L. 23 a 23,75; i rossi da L. 22,25 a 23; i duri da L. 22,50 a 25; i ceci da L. 15 a 20 e i fagioli a L. 25 il tutto al quintale.

Caffè. — L'articolo trascorre in calma e la domanda almeno per la speculazione si conserva negativa, salvo ad avere offerte di favore, molta merce è anche offerta sui nostri mercati, ma le qualità dove più facilmente puossi effettuare qualche vendita sono sempre i Santos i Guatemala ed i Porto Ricono sempre per merce superiore, il resto è calma completa. Anche i principali mercati regolatori sono tali e fanno l'altalena, mantenendosi con dei corsi molto deboli. — A Genova i prezzi correnti sono di L. 75

a 95 ogni 50 chilogr. al deposito per il Portoricono; di L. 120 a 125 per il Moka; di L. 55 a 60 per il S. Domingo; di L. 52 a 70 per il Rio e di L. 50 a 62 per il Santos. — In Ancona il Bahia fu venduto da L. 198 a 205 al quint., di L. 210 a 245 per il Rio; di L. 215 a 230 per il S. Domingo e di L. 285 a 295 per il Portoricono. — A Trieste il Rio fu quotato da fior. 46 a 59 al quint.; il Santos da 37,50 a 58 e il Giava Maloug a 56,50. — A Londra tendenza incerta e prezzi irregolari e in Amsterdam il Giava buono ordinario fu quotato a cents. 26 1/2.

Zuccheri. — Continuano attivi in tutte le qualità perchè la domanda si conserva molto animata. Specie le provenienze inglesi, ed i cristallini d'Egitto, con tutto ciò i nostri mercati si mantengono sempre al di sotto dei prezzi d'origine. Anche i raffinati esordirono più fermi, perchè regna sempre una seguitata domanda ed i prezzi domandati in seconde mani si aggirano a Genova dalle L. 113,50 a 114 per 0/0 kil. vagone raffineria. — In Ancona i raffinati si venderono da L. 118 a 120 al quintale. — A Trieste i pesti austriaci ottennero da fior. 25,75 a 27,50 al quintale. — A Parigi mercaio fermo. I rossi di gr. 88 disponibili si quotarono a fr. 46,25 al quint., al deposito, e i bianchi n. 3 a fr. 49 e a Londra mercato calmo per i greggi e debole per i raffinati.

Olj d'oliva. — Le transazioni sono generalmente senza importanza non solo nelle qualità andanti, ma anche nelle superiori. A Porto Maurizio le qualità mangiabili realizzarono da L. 120 a 140 al quintale. — A Genova si venderono da oltre mille quintali di olj al prezzo di Lire 135 a 144 al quintale per i Sassari, di Lire 135 a 150 per i Toscana; di Lire 120 a 134 per i Romagna; e di Lire 102 a 112 per i Bari. — A Livorno si venderono alcune piccole partite di olj mangiabili del lucchese e del fiorentino da L. 125 a 147 al quintale. — A Napoli in borsa i Gallipoli pronti si quotarono a L. 87,75 al quintale e per dicembre a L. 89,85 — e a Bari i prezzi da ordinari a sopraffini variarono da L. 95 a 170 al quintale.

Sete. — La situazione dei mercati serici continua sempre molto indecisa, ed anche più triste, sia per gli affari ed anche per i prezzi, e non sarà che quando si avranno notizie più precise sul quantitativo del raccolto dei bozzoli che si potrà sperare un indirizzo migliore sul commercio delle sete. — A Milano si fecero alcuni affari ai seguenti prezzi: Greggie classiche 10/11 vendute a L. 47; dette di 1° e 2° ord.: da L. 46 a 48; orgazini classici 18/20 a L. 58; detti di 1° e 2° ord. da L. 56 a 54; e le trame a due capi di 1° ord. da L. 52 a 53. — A Lione pure la situazione è depressa. Fra le vendite fatte abbiamo notato greggie italiane a capi annodati di 2° ord. 9/11 vendute da fr. 48 a 49; organzini 20/22 di 2° ord. a fr. 62 e trame di 3° ord. 28/30 a fr. 52.

Bachicoltura. — I mercati dei bozzoli sono ovunque aperti, ma quale sarà il risultato del raccolto non potrà sapersi se non a campagna finita; tuttavia potrebbe anche risultare maggiore di quello che prevedevasi un mese indietro, perchè molti coltivatori che furono costretti a diminuire i loro allevamenti, avendo meno bachi li curarono di più e potrebbero trovarsi con un quantitativo di bozzoli superiore a quello che speravano. I prezzi, continuano sempre molto bassi, e danno davvero da pensare ai poveri bachicoltori. In Toscana i bozzoli gialli non realizzano più di L. 3 a 3,50 per le migliori qualità, nel Veneto e nel Friuli i giapponesi da L. 2 a 2,50; gli incrociati gialli e bianchi da L. 2,50 a 2,70 e i gialli da L. 2,50 a 3; nell'Italia centrale i gialli da L. 2,70 a 3,30 e i giapponesi da L. 2 a 2,75 e in Lombardia nella bassa i gialli fino a L. 3,20 e in collina fino a 3,50 ma per partite di qualche importanza. In Francia pure i prezzi continuano bassi pagandosi i gialli da fr. 3 a 3,50.

Bestiami. — Il commercio dei bovi tanto da macello che da lavoro continua attivissimo e con prezzi favorevoli ai produttori; anche nei vitelli la situazione si mantiene eccellente. A *Bologna* i manzi da macello si venderono da L. 125 a 145 al quintale morto. — A *Rimini* i bovi a peso vivo si contrattarono da L. 80 a 82 al quintale, le vacche da L. 75 a 80; i vitelli da L. 115 a 120 e i castrati da L. 85 a 90. — A *Treviso* i bovi a peso vivo ottennero Lire 95 e i vitelli L. 110. — A *Gavardo* i bovi si venderono da L. 560 a 820 al paio; le vacche da L. 160 a 250 per capo, e i vitelli da L. 120 a 220 per capo. — A *Udine* i bovi a peso vivo a L. 73 al quintale; le vacche a 66 e i vitelli a 100 — e a *Parigi* i bovi da fr. 118 a 172 a peso morto; le vacche da 108 a 164; i vitelli da 130 a 215 e i maiali grassi da fr. 128 a 154.

Metalli. — In questi ultimi giorni oltre il piombo anche lo stagno ebbe ricerche più attive e prezzi alquanto sostenuti. Negli altri metalli nessuna variazione. A *Genova* l'acciaio di Trieste fu venduto da L. 54 a 58 al quint.; il ferro nazionale Pra da L. 21 a 21,50; il ferro comune inglese a L. 19; detto da chiodi in fasci da L. 21,50 a 23,50; detto per cerchi da L. 25,50 a 26,50; le lamiere inglesi da L. 28 a 36; il ferro vecchio dolce da L. 5 a 7; il piombo Pertusola da L. 34 a 35; lo stagno da L. 240 a 245; il rame da L. 110 a 145; il metallo giallo da L. 110 a 115; lo zinco da L. 45 a 50; la ghisa di Scozia da L. 7 a 8; il bronzo da L. 100 a 110, e le bande stagnate per ogni cassa, da L. 28 a 30. — A *Marsiglia* l'acciaio francese vale fr. 34 al quint., il ferro di Svezia fr. 28; il ferro francese fr. 18; il ferro bianco da fr. 25 a 34; e il piombo da fr. 26 a 27.

Carboni minerali. — I noli avendo subito qualche ribasso i prezzi dei carboni sono attualmente più facili. A *Genova* si praticò L. 26 per tonnellata per

il Cardiff e per l'Hastings Hartley; L. 24 per il Withwood Hartley; L. 25 per il Bickersaw; L. 22 per Scozia; Lire 20 per Liverpool, Newpeltion ed Hebbura.

Petrolio. — Tanto all'origine quanto sui principali mercati regolatori d'Europa prevale la calma con tendenza al ribasso. A *Genova* il Pensilvania in barili fu venduto da L. 18,50 a 19 al quintale fuori dazio, e in casse da L. 5,70 a 5,80 per cassa. Sul petrolio del Caucaso si fecero alcune vendite al prezzo di L. 16,50 per i barili e di L. 5,45 per le casse il tutto fuori dazio. — A *Trieste* i prezzi si aggirarono fra fior. 10,50 a 10,75 al quint. — In *Anversa* si praticò da fr. 17,25 a 17,50 al quint. al deposito e a *Nuova York* e a *Filadelfia* da cent. 7 5/8 a 7 3/4 per gallone.

Prodotti chimici. — Si fecero a *Genova* i seguenti prezzi: Soda cristallizzata a L. 8, sal di soda alcali 1^a di 30 gradi L. 10 1/5, idem 48, L. 12,30, id. 50, L. 16,75 e di 52 L. 17,25; sale soda 2^a qualità cenere 48, L. 13,90, 50, L. 14,50 e 52 L. 15; bicarbonato di soda in bariletti da 50 chil. Lire 20,50, idem di 100 chil. L. 20; cloruro di calce in fusti di legno dolce del peso di chilog. 300 circa L. 18,85, in fusti di legno duro del peso di chil. 150 a 200 L. 21 di 350 a 400 chil. L. 19,75 e di 500 a 600 chil. Lire 19,50; clorato di potassa in piccoli barili da 50 chil. L. 150, idem da 200 chil. L. 148; solfato di rame calmissimo L. 45; solfato di ferro calmo a L. 8; sale ammoniac prima qualità L. 150; idem seconda qualità L. 101; carbonato di ammoniac 1^a qualità piccoli barili L. 105; minio della riputata marca LB e C, L. 32; bicromato di potassa L. —; prussiato di potassa giallo L. 205; soda caustica 60 cenere in tamburri L. 21,50, idem 60 bianca id. L. 22,25, id. 70 bianca idem L. 24,85 il tutto al quintale.

AVV. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

BILLI CESARE *gerente responsabile*

RETE ADRIATICO-TIRRENA.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA del chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilomet.															
Prodotti della Settimana																							
1885	232,016	10	6,778	95	51,874	30	257,976	70	15,563	95	564,210	00	1770	318	76								
1884	213,110	20	6,569	15	51,470	10	200,199	30	4,120	40	475,469	15	1722	276	11								
differenze																							
1885	+	18,905	90	+	209	80	+	404	20	+	57,777	40	+	11,443	55	+	88,740	85	+	48	+	42	65
Dal 1° Gennaio																							
1885	4,431,904	71	133,407	36	1,188,724	77	4,982,075	07	221,772	35	10,957,884	26	1729,84	6,334	62								
1884	4,212,366	10	124,928	15	1,058,720	50	4,607,352	60	171,331	66	10,174,699	01	1722,00	5,908	65								
differenze																							
1885	+	219,538	61	+	8,479	21	+	130,004	27	+	374,722	47	+	50,440	69	+	783,185	25	+	7,84	+	425	97

RETE CALABRO-SICULA E LINEE COMPLEMENTARI.

Prodotti della Settimana																							
1885	125,080	70	3,035	25	25,320	75	124,401	70	3,259	21	281,097	61	1491	188	53								
1884	124,562	00	2,950	00	16,942	47	104,657	87	2.761	32	251,873	66	1403	179	52								
differenze																							
1885	+	518	70	+	85	25	+	8,378	28	+	19,743	83	+	497	89	+	29,223	95	+	88	+	9	01
Dal 1° Gennaio																							
1885	2,411,576	61	71,124	42	464,829	83	2,418,232	28	113,942	51	5,474,705	65	1491,00	3,671	83								
1884	2,182,445	40	64,348	00	450,636	47	2,312,842	07	133,952	32	5,144,224	26	1384,45	3,715	72								
differenze																							
1885	+	229,131	21	+	6,776	42	+	14,193	36	+	100,390	21	+	20,009	81	+	330,481	39	+	106,55	—	43	89

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze. — Capitale L. 200 milioni interamente versato

21.^a Settimana — Dal 21 al 27 Maggio 1885.

PROSPETTO DEI PRODOTTI

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

13^a Settimana dell' Anno 1885 — Dal dì 26 Marzo al dì 1^o Aprile 1885

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 3058)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del Prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	397,861.59	15,372.30	60,594.36	294,281.59	9,029.97	2,049.69	6,097.77	725,287.27	1,725	21,923.46
Settimana cor. 1884	316,136.43	18,846.39	52,510.48	292,510.50	9,738.15	1,854.54	5,315.00	696,911.49	1,684	21,637.92
Differenza {	in più	21,725.16	» »	8,083.88	» »	195.15	782.77	28,375.78	41	285.54
	in meno	» »	3,474.09	» »	708.18	» »	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell'Esercizio dal 1 ^o gen. 1885 al 1 ^o aprile d.o	3,681,939.84	188,967.06	633,786.11	3,590,995.29	171,612.23	62,970.59	64,451.46	8,394,722.58	1,725	19,519.47
Periodo corr. 1884	4,121,846.28	199,546.72	591,287.20	3,486,044.71	145,328.83	66,890.26	58,246.43	8,669,190.43	1,684	20,648.45
Aumento	» »	» »	42,498.91	104,950.58	26,283.40	» »	6,205.03	» »	41	» »
Diminuzione	439,906.44	10,579.66	» »	» »	» »	3,919.67	» »	274,467.85	»	1,128.98

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

14^a Settimana dell' Anno 1885 — Dal dì 2 al dì 8 Aprile 1885.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 3058)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	353,713.57	16,731.91	52,301.54	266,518.67	10,571.91	2,073.79	4,529.84	706,441.23	1,725	21,341.20
Settimana cor. 1884	350,646.38	19,536.99	59,054.96	288,345.01	10,992.61	1,753.03	4,892.43	735,221.41	1,684	22,827.42
Differenza {	in più	3,067.19	» »	» »	» »	320.76	» »	» »	41	» »
	in meno	» »	2,805.08	6,753.42	21,826.34	420.70	362.59	28,780.18	»	1,486.22
Ammontare dell'Esercizio dal 1 ^o Gennaio 1885 all'8 apr. detto	4,035,653.41	205,698.97	686,087.65	3,857,513.96	182,184.14	65,044.38	68,981.30	9,101,163.81	1,725	19,650.51
Periodo corr. 1884	4,472,492.66	219,083.71	650,342.16	3,774,389.72	156,321.44	68,643.29	63,138.86	9,404,411.84	1,684	20,645.94
Aumento	» »	» »	35,745.49	83,124.24	25,862.70	» »	5,842.44	» »	41	» »
Diminuzione	436,839.25	13,384.74	» »	» »	» »	3,598.91	» »	303,248.03	»	995.43

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

15^a Settimana dell' Anno 1885 — Dal dì 9 al dì 15 Aprile 1885.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 3058)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	387,718.41	17,139.59	51,764.19	238,879.37	10,968.95	1,877.27	3,735.49	712,083.27	1,725	21,524.57
Settimana cor. 1884	391,135.15	19,326.75	53,285.23	243,661.51	10,518.59	1,629.89	3,669.99	723,227.11	1,684	22,454.62
Differenza $\left\{ \begin{array}{l} \text{in più} \\ \text{« meno} \end{array} \right.$	» »	» »	» »	» »	450.36	247.38	65.50	» »	41	» »
	3,416.74	2,187.16	1,521.04	4,782.14	» »	» »	» »	11,143.84	»	930.05
Ammontare dell' Esercizio dal 1 ^o Gen. 1885 al 15 apr. d. o	4,423,371.82	222,838.56	737,851.84	4,096,393.33	193,153.09	66,921.65	72,716.79	9,813,247.08	1,725	19,775.45
Periodo corris. 1884	4,863,627.81	238,410.46	703,627.39	4,018,051.23	166,840.03	70,273.18	66,808.85	10,127,638.95	1,684	20,765.42
Aumento	» »	» »	34,224.45	78,342.10	26,313.06	» »	5,907.94	» »	41	» »
Diminuzione	440,255.99	15,571.90	» »	» »	» »	3,351.53	» »	314,391.87	»	989.97

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

16^a Settimana dell' Anno 1884 — Dal dì 16 al dì 22 Aprile 1885

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 3058)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	349,093.42	17,489.93	55,714.25	270,550.27	10,197.75	4,298.41	4,473.53	711,817.56	1,725	21,516.22
Settimana cor. 1884	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
Differenza $\left\{ \begin{array}{l} \text{in più} \\ \text{« meno} \end{array} \right.$	» »	» »	8,455.58	4,679.66	» »	1,421.00	» »	» »	41	» »
	38,829.98	6,604.22	» »	» »	4,015.01	» »	60.50	34,953.47	»	1,669.88
Ammontare dell' Esercizio dal 1 ^o Gen. 1885 al 22 aprile d. o	4,772,465.24	240,328.49	793,566.09	4,366,943.60	203,350.84	71,220.06	77,190.32	10,525,064.64	1,725	19,884.28
Periodo cor. 1883.	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	20,915.37
Aumento	» »	» »	42,680.03	88,021.76	22,298.05	» »	5,847.44	» »	41	» »
Diminuzione	479,085.97	22,176.12	» »	» »	» »	1,930.53	» »	349,345.34	»	1,031.09

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 XXX^a** (*Coupon*) di L. 12,50 per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, ed inoltre, a forma della deliberazione dell'Assemblea 28 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 la Banca di Credito Italiano
- » TORINO la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
- » ROMA id. id.
- » LIVORNO » Banca Nazionale nel Regno d'Italia (succ.^{lo} di
- » 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.
- » BASILEA id. de Speyr e C.
- » LONDRA id. Baring Brothers e C.

Firenze, li 12 Giugno 1885

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 XXX^a 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 XXX° sorteggio avvenuto il 1° aprile decorso:

- a FIRENZE la Cassa Centrale della Società
- » ANCONA id. dell'Esercizio id.
- » NAPOLI id. id. id.
- » MILANO la Banca di Credito Italiano
- » 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.

Firenze, 12 Giugno 1885.

LA DIREZIONE GENERALE.