

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XII — Vol. XVI

Domenica 14 Giugno 1885

N. 580

LA VERITÀ SULLE FINANZE ITALIANE

(al *Diritto*)

Il *Diritto*, prima di entrare nel vivo della discussione finanziaria da noi sollevata negli ultimi numeri, ci domanda categoricamente risposta sopra un punto pregiudiziale. Siamo ben lieti di cogliere questa occasione per manifestare in proposito completamente il nostro pensiero ed analizzare, quasi diremmo, un punto di divergenza che, secondo la nostra opinione, si basa, sopra un equivoco. E tanto più volentieri ci accingiamo a questo compito in quanto siamo veramente convinti che il *Diritto* nella non lieve parte che prende nel discutere delle cose finanziarie abbia in animo esclusivamente l'amore della verità ed il desiderio del bene. La opposizione che quell'autorevole periodico, da qualche tempo, fa all'on. Magliani, ha così spiccato carattere di serietà e di moderazione ad un tempo, che non possiamo confonderlo ed anzi lo abbiamo separato da tanti altri che null'altro spirito sembravano ascoltare che quello del *temporis acti*.

Il *Diritto* ci osserva che non solamente non trova nel Ministro Magliani la *sincerità finanziaria* ma che « vi ha qualche cosa di peggio » Infatti — a proposito della discussione sui premi per la marina mercantile — il Ministro delle finanze ha detto :

« Io dichiaro che se fossi convinto che il bilancio attuale si trovi in disavanzo non sosterrrei il presente disegno di legge, imperocchè anteporrei la salute del bilancio a quella stessa della marina mercantile. Ma fortunatamente io non ho nè potrei avere questa convinzione..... Voi vedrete, o signori, discutendosi la legge per l'assestamento del bilancio, che l'esercizio 1884-85 si chiuderà malgrado tutte le avverse circostanze, con l'avanzo di qualche milione. (Benissimo). L'esercizio 1885-86 sarà gravato di molte spese specialmente per la liquidazione della passata gestione ferroviaria e per l'effetto di alcuni provvedimenti legislativi approvati o in corso di esame davanti al Parlamento. Ma fin d'ora io sono convinto che le più ragionevoli previsioni, anche per l'anno finanziario 1885-86 portino alla conseguenza che anche quest'esercizio si chiuderà in perfetto equilibrio se non con qualche avanzo. Voi avrete occasione, signori, di riscontrare l'esattezza di queste mie previsioni, allorchè avrete dinanzi i rapporti della Commissione generale del bilancio. »

Ma — osserva sempre il *Diritto* — pochi giorni

dopo, la relazione dell'on. Lacava accertava un disavanzo di 26 milioni per l'esercizio 1884-85 e nella seduta del 23 Maggio lo stesso on. Ministro delle Finanze affermava :

« La categoria prima delle entrate e delle spese effettive non si bilancia: vi è una deficienza di 26 milioni. E questo, secondo le teorie da me propugnate ed annunziate al Parlamento, è un disavanzo. »

Ed all'on. Sonnino soggiungeva :

« Ad ogni modo, fatte varie rettificazioni sui calcoli preventivi e generici dell'on. Sonnino, io sostengo che l'esercizio 1885-86 si presenterà in condizioni meno favorevoli dell'esercizio 1884-85. »

Per cui il *Diritto* conclude : — Non vi sono che due ipotesi. Il 2 Maggio il Ministro delle finanze, all'epoca delle sue dichiarazioni, o ignorava la situazione finanziaria del paese o sovrassa ingannava il Parlamento. Scelga l'*Economista* fra queste due ipotesi ; ma nè l'una nè l'altra non fa certo onore al Ministro, non giova certo al prestigio del Governo e del credito pubblico.

Malgrado questa apparente flagrante contraddizione, noi persistiamo però a credere che il *Diritto* sia in un equivoco che non sarà difficile spiegare ; anzi ci pare impossibile che lo stesso autorevole periodico, che con tanta abilità e dottrina discorre di finanza, dalla stessa enormità della cosa non sia stato indotto a fare qualche studio, d'altronde non difficile, per vedere se qualche difetto di interpretazione non fosse sopravvenuto a produrre il malinteso.

Rifacciamo quindi un brevissimo cenno illustrativo nella speranza che non solo abbia a convincere gli avversari, ma abbia a seppellire per sempre questa oziosa questione del disavanzo che è o non è disavanzo.

Già abbiamo detto che in molte occasioni il Ministro delle Finanze ha fatto intendere chiaramente al Parlamento che il provvedere a spese ordinarie o straordinarie mediante la emissione di obbligazioni ecclesiastiche, cioè accensione di debiti, era creare un disavanzo nel bilancio. Tuttavia egli, il Ministro, si acconciava a questo procedere, contrario alla sua stessa opinione sulla buona amministrazione finanziaria, per due ragioni : — la prima perchè riconosceva la urgenza e la eccezionale straordinarietà delle spese per le quali tale emissione si faceva ; — la seconda perchè aveva tenuto sempre così prudentemente basso il preventivo delle entrate, da essere quasi sicuro che si sarebbe potuto evitare l'emissione delle obbligazioni ecclesiastiche e supplire alle spese per le quali esse erano destinate, mediante il materiale incremento delle entrate.

Il Parlamento quindi era conscio, fino dal momento in cui autorizzò le spese, che sono chiamate *ultrastraordinarie*, che esse costituivano un disavanzo, il quale avrebbe potuto essere coperto solo quando nessuna circostanza venisse ad interrompere quell' incremento delle imposte e quella misura delle spese che potevano considerarsi normali.

E infatti negli anni 1881, 82, 83 si verificarono appunto le previsioni più ottimiste del Ministro e il bilancio poté chiudersi in pareggio senza o quasi senza ricorrere alla autorizzata emissione delle obbligazioni ecclesiastiche.

Ora ci dica il *Diritto*: rigorosamente parlando non avrebbe potuto dire il Ministro che, a paragone delle previsioni, aveva ottenuto un avanzo composto di due cifre: — la somma dell'avanzo tra le spese e le entrate effettive, *più il risparmio* fatto nella emissione di obbligazioni ecclesiastiche?

Ma venne l'esercizio 1884-85 nel quale, cessando la imposta sul macinato e tristi condizioni sanitarie ed agricole aggravando la situazione, e spese militari rendendosi necessarie, il Ministro si vide costretto ad usare della facoltà avuta dal Parlamento; però per una somma inferiore a quella che era stata autorizzata.

Ora ci dica il *Diritto* se in questo senso debbasi chiamare *disavanzo* questa alienazione già convenuta ed autorizzata delle obbligazioni.

È disavanzo se consideriamo astrattamente le cose, poichè aumenta il debito pubblico e rende necessario di provvedere a spese straordinarie non con le entrate effettive, ma con movimento dei capitali.

Non è più disavanzo se si considera che, una volta convenuta dal Parlamento la urgenza di queste spese e la opportunità di non ritardarle, ma di provvedere ad esse con speciali disposizioni, il bilancio debba ritenersi assestato mediante la alienazione di quelle obbligazioni ecclesiastiche.

Abbiamo cioè due specie di disavanzo: uno tecnico, la differenza tra le entrate e le spese effettive; uno finanziario tra le previsioni e gli accertamenti.

Ecco perchè, a nostro modo di vedere, il Ministro il 2 maggio ha potuto parlare di *avanzo* basandosi sulle condizioni *già fatte* al bilancio; e nel 23 maggio ha potuto parlare di *disavanzo* basandosi sulle condizioni che il bilancio astrattamente dovrebbe presentare.

Se il *Diritto* non ammette questa essenziale distinzione che spiega la apparente enorme contraddizione nella quale sarebbe caduto il Ministro, converrebbe che ci accordasse un assurdo costituzionale, che cioè il Parlamento colle leggi per le fortificazioni, per la marina, e per il Tevere ha votato dei fondi non colla *speranza*, ma coll'*obbligo*, che non debbano essere impiegati.

Noi adunque non accettiamo il sistema del *Diritto* poichè esso si potrebbe ritorcere a chiedere: se il Parlamento fosse così poco memore delle leggi che ha votate da non comprendere il differente significato che può avere nel nostro caso la parola disavanzo; o se il *Diritto* ami accrescere l'equivoco e mantenere un apprezzamento che influisce a fuorviare la pubblica opinione.

Con questo si intende noi non intendiamo di approvare ciò che si fa, nè ciò che si è fatto. Noi non diciamo niente affatto che la politica finanziaria dell'on. Magliani sia quella di meglio che si potesse fare; deploriamo noi pure che sia stato così poco

energico a difendere vivacemente in Parlamento una posizione granitica che egli aveva acquistato e colla quale poteva tutto osare a vantaggio del paese, ed a procurare quella riforma tributaria e bancaria che si aspetta con tanta impazienza. — Ma sembra a noi che coloro i quali veggono questo *meglio* a cui potrebbe essere spinto il Ministro Magliani, segnano una via non opportuna sia accusandolo esageratamente o vanamente, sia combattendolo, perchè a questa piuttosto che a quella debolezza si piega.

In fin dei conti la situazione finanziaria è questa: senza compromettere il bilancio abbiamo ottenuto l'abolizione del macinato — da tanti desiderata — e l'abolizione del corso forzato da tutti voluta; — le entrate ordinarie sono aumentate, le spese ordinarie pure aumentate con vantaggio dei servizi pubblici, che ancora esigerebbero tanto di più; ad alcune spese reputate urgenti provvediamo mediante debiti, ma non mascheratamente, sebbene all'aperto, con leggi votate dal Parlamento e con acquiescenza del sentimento pubblico. Sorga — e ben lo desideriamo — un partito che voglia attuare un programma più severo e più rigoroso, e magari offra un uomo che prometta di rimpiazzare le qualità dell'on. Magliani con quella che gli manca — l'energia dei propositi; — ma non facciamo dei partiti di opposizione finanziaria che, senza offrire maggiore garanzia di energia — o si basano su questioni bizzantine, o non rappresentano che malecontenti provocati dal non aver conseguito vantaggi dalla debolezza del Ministro.

IL PROGETTO DI LEGGE

per la proroga del corso legale

La Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge per la proroga del corso legale dei biglietti degli Istituti di emissione, presenta alla discussione della Camera un testo di disegno che si compone di quattro articoli.

Col primo il corso legale è prorogato a tutto l'anno 1885; col secondo si stabilisce che durante il corso legale gl' Istituti non potranno variare il saggio dello sconto e dell'interesse delle anticipazioni senza autorizzazione del Governo, avendo bensì facoltà di scontare ad un saggio inferiore gli effetti cambiari ceduti dalle Banche popolari e dagli Istituti di Credito agricolo, purchè la somma degli effetti così scontati non oltrepassi il quinto del capitale utile per la circolazione. Il terzo articolo porta che il Governo potrà sospendere il corso legale dei biglietti di quegli Istituti che non si conformassero alle predette condizioni; il quarto finalmente stabilisce che non si intenderanno compresi nel limite fissato per la emissione dalla legge del 1874 i biglietti rappresentati da eguale fondo metallico e che sull'ammontare della circolazione corrispondente alla riserva metallica non è dovuta la tassa di circolazione.

Quanto al primo articolo, i nostri lettori comprendono che non saremo noi certo che lo combatteremo, e del resto anche la Commissione si pronunzia unanime su questo punto. Fino dalle origini del nostro periodico abbiamo sostenuto che era irragionevole far precedere l'abolizione del corso forzoso da quella del corso legale, il quale era atto a dare alla

circolazione posta in condizioni anormali un po' di quella elasticità che esiste nello stato normale della circolazione e che manca affatto in un mercato chiuso, quale è quello creato dal corso forzato. Senza pretendere di meritare il nome di profeti, perchè la profezia era facile, dicemmo che per questa parte la legge del 1874 sarebbe rimasta lettera morta, e quando il Governo chiese una prima proroga di sei mesi e vedemmo Governo e Parlamento ostinarsi in quell'errore che sopra abbiamo accennato, avvertimmo che si sarebbe andati di proroga in proroga. E plaudimmo all'on. Magliani allorchè alla fine venne a dire che abolire il corso legale prima di quello forzato era mettere il carro avanti a' buoi. E che il mantenimento del corso legale abbia contribuito a far passare il paese senza scosse dalla circolazione cartacea alla circolazione monetaria, niuno potrebbe ormai metterlo in dubbio senza disconoscere la evidenza dei fatti.

Oggi noi siamo usciti dal corso forzato, ma non bisogna dimenticare che la grande operazione non è, per così dire, compiuta e che ancora vi sono 540 milioni di biglietti di Stato a corso legale; si aggiunga la crisi che traversiamo e l'esodo dell'oro che continua, e si ammetterà facilmente che il rendere il biglietto delle Banche puramente fiduciario le costringerebbe a restringere sempre più le loro operazioni con grave danno delle industrie e del commercio. Solo vorremmo che si studiasse una buona volta ciò che convenga di fare riguardo al corso legale, non essendo serio questo andare di proroga in proroga, come si fa da quasi nove anni a questa parte. Perchè, quando le circostanze non permettono di procedere a quella riforma, non si adotta il semplice sistema di dichiarare che il corso legale è prorogato fino a quando sarà provveduto altrimenti per legge? Proclamare ogni sei mesi una misura destinata a non essere attuata non fa onore, diciamolo francamente, nè a chi la propone nè a chi l'approva. E ciò diciamo tanto più in quanto, dato il privilegio, il corso legale può giustificarsi anche nell'interesse del pubblico, specialmente quando si hanno più banche troppo diverse fra loro in potenza. Certo che se si avesse una Banca Unica, il biglietto di questa potrebbe essere puramente fiduciario senza inconvenienti di sorta, perchè sarebbe egualmente accettato da tutti.

Ma veniamo al secondo articolo. Qui ci si presenta una importante questione di principio. Può il Governo ingerirsi nella determinazione del saggio dello sconto? In tesi generale non esitiamo a dire di no. Da un lato le Banche hanno diritto di provvedere a sè stesse; dall'altro esse sono al caso di conoscere meglio di ogni altro i bisogni del commercio. E se il progetto proponesse di dare al Governo il diritto di imporre il saggio dello sconto, noi ci dichiareremmo assolutamente avversi a questa soverchia e ingiustificata ingerenza. Ma il progetto non giunge fino a questo punto; esso concede al Governo il solo diritto di approvare le variazioni nella misura dello sconto. E la differenza è chiara. Potrà il Governo impedire alle Banche di alzare o di abbassare il saggio dello sconto, ma non potrà obbligarle al rialzo o al ribasso. Indi l'ingerenza è molto minore. Ora è nostra opinione che per vari ordini di ragioni questa misura, pur non essendo buona in tesi generale, sia giustificata nello stato attuale delle cose. Quando lo Stato accorda un privi-

legio e, come notava l'on. Magliani, scema la libertà del pubblico nell'uso dei biglietti, ciò prescrive al Governo doveri di alta tutela. Ora non si può negare che, ad es. un rialzo nello sconto potrebbe a un certo momento giovare alle Banche, ma nuocere al commercio. D'altra parte il Tesoro può trovarsi in giuoco per le vicende che si producono nel mercato monetario, nè potrebbe disinteressarsene fino al punto di lasciarne libera la Direzione a Istituti che fruiscono di un privilegio. Rialzare o ribassare lo sconto non è senza influenza, come osserva il relatore della Commissione, sul corso dei valori pubblici e sui prezzi dei prodotti. Per questi noi dissentiamo in quanto non ci troveremmo alcuna giustificazione dell'ingerenza dello Stato, ma per quelli si giustifica l'intervento del Governo in quanto non può rimanere indifferente al giudizio intorno ai mezzi acconci a ristabilire l'equilibrio nel mercato monetario. E questo tanto più quando, giova non dimenticarlo, egli è obbligato al cambio dei biglietti già consorziali e di Stato.

E qui incidentalmente ci sia permesso di notare come questa ingerenza dello Stato diventi più opportuna di fronte all'esistenza di più Banche privilegiate, alle quali non potrebbe concedersi libertà d'azione troppo larga, quando il Governo ha bisogno d'intromettersi a loro vantaggio nei rapporti fra le une e le altre. Il che prova una volta di più che la logica non ammetterebbe che due sistemi o quello della libertà, libertà con legge, ma libertà vera e non eguaglianza al modo americano, o quello della unicità della Banca, il solo, a nostro avviso, ragionevole nelle condizioni presenti, il quale permetterebbe di determinare in modo preciso i rapporti fra la Banca e lo Stato senza quelle mezze misure, delle quali può dirsi come dei centri nei Parlamenti, che rendono il governare difficile e qualche volta impossibile. D'altra parte ci par meglio dare apertamente al Governo una certa ingerenza, che non ammetterla a parole e poi lasciare che nel fatto la eserciti più largamente, imponendo alle Banche in un modo o in un altro la sua volontà. Si dirà che potrà sempre avvenire lo stesso, e non neghiamo questa possibilità, ma è certo che la resistenza degli Istituti potrà essere più efficace quando sarà protetta da una legge che segni nettamente i diritti dello Stato.

Quanto a dare agli Istituti di emissione la facoltà di scontare a un saggio più basso alle Banche popolari e agli Istituti di credito agricolo, non possiamo che ripetere quello che altravolta avemmo occasione di dire. Noi non possiamo essere sospetti di poco affetto alle Banche popolari, dei cui interessi ci mostriamo continuamente solleciti; però non sapremmo comprendere come le Banche di emissione potessero valersi in modo assoluto di quella facoltà. Scontando alle Banche popolari a un saggio più basso, queste sarebbero poste in condizione di fare una concorrenza pericolosa a tutti gli altri Istituti di credito e di portar via agli stessi Istituti di emissione una parte della loro clientela. Ma in casi speciali quella facoltà usata con prudenza e con discrezione può essere utile, e noi lodammo, ad es. la deliberazione presa dal Consiglio superiore della Banca Nazionale Toscana di scontare a un saggio minore gli effetti presentati da Banche popolari che potessero dimostrare che quegli effetti appartengano ad agricoltori; e ci parve che quando si trovasse il modo di accertare ciò, questo sarebbe un mezzo efficace di venire in aiuto all'agricoltura. È stato a ogni modo

savio pensiero quello di stabilire che la somma degli effetti così scontati non possa oltrepassare il quinto del capitale utile alla circolazione.

Non occorre parlare del terzo articolo, che non fa che stabilire una penalità per quegli Istituti che non si uniformassero alle predette condizioni. Quanto al quarto articolo, esso traduce in legge il decreto che autorizzò le Banche a oltrepassare senza limite di sorta il *maximum* della circolazione, salvo ad avere una contro-valuta metallica di due terzi in oro e un terzo in argento. Noi approvammo allora quel decreto, nè troviamo ragione per mutare il nostro giudizio. Quel provvedimento presentava parecchi vantaggi; quello di accrescere le riserve, di dare più largo aiuto al commercio senza pericolo di esagerare una emissione in cui le Banche non hanno interesse, di dare maggior credito alla circolazione complessiva per la proporzione più giusta fra la riserva e la circolazione medesima, di agevolare quando che sia una riforma metallica sulla base del tipo unico aureo.

Quanto allo stabilire che sull'ammontare della circolazione corrispondente alla riserva metallica non si paghi la tassa di circolazione, ci sembra equo. Che le Banche paghino le tasse pei biglietti allo scoperto, coi quali compiono operazioni che tornano loro utili come se operassero sulla moneta, sta bene; ma quando il biglietto è ridotto, per così dire, ad un certificato monetario, il comodo è solamente del pubblico, mentre per le Banche è lo stesso che se in cambio degli effetti scontati dessero moneta.

Un'ultima osservazione. L'on. Simonelli, relatore della Commissione, biasima il Governo per avere ammesso che le riserve bancarie possano in parte essere composte di biglietti già consorziali o di Stato. Noi siamo con lui. Non vale il dire che que' biglietti sono convertibili. Che allo Stato possa far comodo che una parte non indifferente di quei biglietti non vada al cambio, lo intendiamo, ma non intendiamo come pei portatori dei biglietti sia lo stesso che la riserva sia tutta in moneta metallica, o parte in danaro e parte in carta. In sostanza è un prestito senza interesse che le Banche fanno allo Stato. Se un giorno questo non potesse rimborsarlo, la riserva delle Banche ne sarebbe d'altrettanto diminuita.

DIRITTO FERROVIARIO

§ 36.° — FRANCIA. — In Francia considerano come *legge fondamentale* quella dell' 11 giugno 1842 che creò le grandi arterie, le quali collegano le frontiere a Parigi; e stabilì il principio che allo Stato incombessero l'acquisto dei terreni, i lavori di terra, le opere d'arte e le stazioni, e che le Società provvedessero ai binari e al materiale d'esercizio. Sancì pure la massima che le tariffe fossero approvate dal Parlamento. Quanto alle concessioni, una legge del 3 maggio 1841 aveva stabilito, che vi occorresse sempre un atto legislativo, tranne per i tronchi di diramazioni non più lunghi di 20 chilometri. In appresso il Senatoconsulto del 25 Dicembre 1852 all'art. 4 dispose che per i lavori pubblici, i quali non recassero onere allo Stato, la concessione ne potesse essere fatta per semplice decreto imperiale e parecchie linee furono concesse in que-

sto modo. Ma la legge del 27 luglio 1870 tornò al principio di quella del 3 maggio 1841.

La legge del 1859 che poi creò la così detta *rete nuova*, generalizzando per quest'ultima il sistema delle garanzie applicate prime in qualche raro caso, presenta piuttosto importanza finanziaria che non giuridica. Forse giova però notare che con questa legge si pensò a porre un limite alle spese di primo impianto, obbligando le Società a chiudere i conti di costruzione entro un quinquennio e a presentare al Governo così tali conti come quelli d'esercizio; provvedimento la cui mancanza nocque in Italia e in altri Stati e obbligò recentemente la Svizzera a progettare una legge speciale. Anche in Francia non si seppe mantenere questo caposaldo e nelle convenzioni del 1868 vi si derogò ammettendo al conto capitale nuove spese ¹⁾: ma rimase il vantaggio d'avere regolamenti abbastanza definiti sulla contabilità, quali erano quelli del 1863 preparati per l'esecuzione delle convenzioni del 1859 e intesi a volere commissari governativi sempre più vigilantissimi ma il meno invadenti.

D'ordine finanziario sono pure le leggi del 1879 che crearono la *terza rete* e quelle del 1883 che cercarono compierne l'esecuzione mediante convenzioni colle grandi Società già esistenti.

Trattano di costruzioni anche le leggi del 12 luglio 1865 e dell' 11 giugno 1880; ma queste istituiscono altresì un ente giuridico con carattere proprio cioè le *ferrovie locali*, per le quali anche negli altri paesi venne sviluppandosi una legislazione apposita con agevolanze particolari. Il controllo dell'esercizio ne spetta ai prefetti. Vi è caratteristica la cura che vi si prende per la tutela dei possessori d'obbligazioni di fronte agli azionisti. La legge del 1863, col dare sovvenzioni per la costruzione, aveva eccitato l'incominciamento di una quantità di linee, che rimasero in gran parte incompiute o furono compiute con spese esorbitanti. Vi si volle rimediare colla legge del 1880 che solo tende a garantire l'interesse dell'esercizio.

Per l'esecuzione della legge dell' 11 giugno 1880 furono emanati due decreti. L'uno del 18 maggio 1881 stabilisce che prima della concessione della linea debba udirsi il parere di una Commissione composta di 7-9 membri, i quali sono scelti dai Prefetti fra i possidenti, gli industriali, i commercianti più noti del Dipartimento. Questo parere deve essere presentato entro 14 giorni, e dopo l'esame di esso il Prefetto invita pure le Camere di commercio e di industria, come anche i Consigli dipartimentali e comunali ad esprimere l'avviso loro.

L'altro decreto del 16 agosto 1881 contiene le disposizioni che concernono più da vicino la costruzione e l'esercizio di queste linee e che sono esposte anche più minuziosamente nel capitolato tipo del 6 agosto 1881, tanto per le ferrovie economiche come per quelle stradali.

Fin dal principio della costruzione delle linee locali apparve anche in Francia il pericolo, che col sussidio dello Stato i Corpi locali creassero linee di pura concorrenza alle grandi reti, nelle quali lo Stato ha cotanti interessi; ma si considerò come freno sufficiente l'intervento del Governo a dare la dichiarazione di pubblica utilità. Quando, caduto l'impero, si abolì il senatoconsulto del 25 dicembre 1852 più sopra citato e colla legge del 26 luglio 1870 si tornò

¹⁾ Aucoc tratta magistralmente le controversie sui conti di primo impianto e d'esercizio.

ai principi della legge del 1841, alcuni avrebbero voluto che per i lavori dei dipartimenti e dei comuni la dichiarazione di pubblica utilità non spettasse più allo Stato ma ai Corpi locali. Però non furono ascoltati e la legge del 1870 dichiara nulla essere mutato in proposito.

Ben è vero che nella legge del 10 agosto 1871, che riordinò i Consigli generali dei dipartimenti, fu tra le loro attribuzioni annoverata la costruzione delle ferrovie locali ed è vero altresì che essi, sebbene a torto, cercarono valersene per far concorrenza alle grandi reti; ma il Governo vi si oppose risolutamente. Fu giudice l'Assemblea legislativa. E queste linee concorrenti in parte furono dichiarate inutili, in parte accordate alle stesse grandi Compagnie colle convenzioni del 1875.

Le *ferrovie industriali*, sebbene costruite a tutta spesa della miniera, dello stabilimento ecc. che se ne serve, tuttavia fanno parte anch'esse del demanio pubblico, (art. 62 del Capitolato), e cadono sotto la legge del 15 luglio 1845 e l'ordinanza del 1846. La devoluzione allo Stato fu mantenuta, essendo altrimenti impossibile giustificare l'espropriazione per pubblica utilità.

Le *tramvie* sono dalla legge del 1880 pareggiate alle ferrovie locali. — Un parere del Consiglio di Stato (9 marzo 1876) aveva già dichiarato che la concessione spetta allo Stato. Però se la strada su cui si vuol costruire è dipartimentale o comunale occorre il consenso del proprietario, tranne che lo Stato classifichi quel tratto di via fra le strade nazionali. L'Aucoc porge in appendice il capitolato in uso per le tramvie.

§ 37.º — Nei rapporti giuridici-amministrativi hanno invece la maggior importanza la legge del 15 luglio 1845 sulla polizia delle strade ferrate, l'ordinanza del 1846 e il modello di capitolato riformato nel 1857-59.

La *legge del 15 luglio 1845* (ne fece buon commento il Duvergier) stabilisce che le ferrovie fanno parte della viabilità pubblica e quindi sono inalienabili, imprescrittibili e non suscettive di ipoteche. Determina i rapporti di vicinato rispetto alle ferrovie, gli obblighi di queste ultime riguardo alle altre vie pubbliche e alla navigazione, le pene per chi dia causa ad accidenti ferroviari e per gli agenti che trasgrediscono i pubblici regolamenti; inoltre sancisce la responsabilità civile dell'esercente. Non va con questa confusa l'altra legge del 15 luglio 1845, per la concessione della ferrovia da Parigi al Belgio, la quale pure contiene norme di carattere fondamentale circa gli appalti ferroviari, circa la costituzione delle Società anonime, l'emissione delle obbligazioni, ecc., tanto che fecero ad essa riferimento le concessioni posteriori. È notevole che nonostante colla legge del 14 luglio 1867 fosse abolita l'autorizzazione governativa per le Società anonime, tuttavia si continuò negli atti di concessione a far rivivere le cautele della legge del 1845.

L'*ordinanza del 1846* contiene le disposizioni necessarie per la vigilanza dell'esercizio ferroviario; il servizio delle vetture nelle stazioni, le barriere per la chiusura delle strade, i guardiani lungo le linee, le condizioni per il collaudo dei veicoli e delle locomotive, la composizione dei convogli, la loro partenza, la circolazione, l'arrivo, la riscossione delle tariffe e delle tasse accessorie, l'organizzazione del sindacato governativo mediante i commissari regi per la parte

amministrativa, gli ingegneri dei ponti e delle strade per la parte attinente alla manutenzione stradale, gli ingegneri delle miniere per il materiale mobile. Ci sono anche commissari speciali per il movimento dei convogli. Altre norme concernono la polizia quanto ai viaggiatori e alle persone estranee al servizio, il registro de' reclami ecc.

Un decreto del 15 febbraio 1868 incarica per ogni rete un ispettore generale dei ponti e delle strade, oppure delle miniere, di dirigere il controllo tecnico e commerciale. Egli interviene con voto deliberativo alle sedute del Consiglio generale dei ponti e delle strade, del Consiglio generale delle miniere e del Comitato consultivo delle ferrovie, ogni volta che vi si discutono questioni attinenti al servizio ferroviario. Ogni anno presenta un rapporto sull'andamento della propria rete e sui progressi tecnici attuati; rapporto che dopo essere stato sottoposto ai tre Consigli suddetti è inserito nel *Journal officiel*. Per il controllo tecnico si vale degli ingegneri dipartimentali dei ponti e delle strade e degli ingegneri delle miniere. Per il controllo commerciale ha sotto di sé appositi ispettori (sostituiti ai commissari amministrativi della ordinanza del 1846). Sotto gli ingegneri e sotto gli ispettori vengono poi i commissari del movimento (soltanto nelle stazioni principali), che per legge del 27 febbraio 1850 ricevettero la qualità di ufficiali della polizia giudiziaria e i commissari di polizia in senso stretto creati con decreto del 22 giugno 1855, i quali si occupano delle misure generali di sicurezza non inerenti all'esercizio vero e proprio.

Dopo le convenzioni del 1885 si fece sentire il bisogno d'organizzare una vigilanza più ampia, e quindi con decreto del 7 giugno 1884, pur mantenendo l'organismo precedente, furono istituiti parecchi Commissariati generali alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici, che devono vegliare particolarmente all'osservanza degli statuti sociali e sindacare le deliberazioni dei Consigli amministrativi delle Società. Hanno diritto di chiedere la convocazione di questi consigli, quando credono che gli uffici sociali assumano qualche spesa illegittima; hanno pure diritto d'assistere all'assemblea degli azionisti.

Infine il *modello di capitolato* (i cui successivi miglioramenti trovansi raccolti nella legge del 4 dicembre 1875 per la ferrovia da Alais al Rodano) tratta minutamente delle concessioni, regolando il caso in cui il Governo, invece di seguire il sistema della legge del 1842, affida tutta la costruzione alle Società. Tocca in breve della manutenzione e dell'esercizio; poi contempla la durata delle concessioni, il riscatto, il sequestro, la decadenza, la devoluzione; si diffonde sulle tariffe (ben lungi però dal porgere un completo regolamento) e sui trasporti per conto del Governo, sui binari di raccordo, sulle linee concorrenti e di diramazione. Più cose meriterebbero d'essere rilevate. Manca il privilegio che esclude le linee parallele; è assolutamente vietata la cessione totale della costruzione (contratto che da noi fu sempre sorgente di litigi infiniti); la Concessionaria deve sottomettersi ai divieti ministeriali quanto al lavoro delle domeniche e delle feste. Punto ancora più grave la clausola per l'omologazione delle tariffe, che ormai per consuetudine costante s'interpreta nel senso che il Governo debba sempre dare una omologazione provvisoria. L'Aucoc l'esamina attentamente e, pur riconoscendo l'utilità pratica di tale consuetudine, conchiude che però non regge nemmeno secondo i prin-

cipi del diritto amministrativo; essendo pericoloso lo affermare in tesi generale che, quando il Governo ha diritto di dare un'autorizzazione definitiva, possa darne a fortiori una provvisoria.

Il decreto 26 aprile 1862 dispensa dalla affissione preventiva di un mese per le tariffe di transito e di esportazione, che basta siano affisse il giorno prima: queste ultime si intendono approvate se entro 5 giorni il Ministro non notifica la sua opposizione. Eccezione analoga contiene il decreto 14 settembre 1873 per le tariffe ridotte di carattere temporaneo relative ai cereali.

L'art. 22 del Capitolato tipo dichiara che le ferrovie costituiscono opere d'utilità pubblica; ed è quindi loro applicabile la legge generale sulla espropriazione del 1841, che servi di modello a tutte le altre in Europa. Quanto ai risarcimenti dovuti per l'espropriazione riesce interessante il confronto della giurisprudenza esposta dall'Aucoc (n. 1591 e sg.) con quella dell'Haberer e dello Schrötter ¹⁾.

§ 38.° — Non ci dilungheremo sul diritto francese, i principi del quale passarono in gran parte nella nostra legge sui lavori pubblici e nel nostro diritto comune come per gli accidenti; onde sono abbastanza noti; come son parimenti conosciuti gli scrittori che ne trattarono, dei quali indichiamo i principali:

Dalloz — Repertoire — Voirie par chemin de fer.

Ducrocq — Cours de droit administratif.

Aucocq — Conférences sur l'administration et le droit administratif.

Picard — Les chemins de fer français (uscirono da poco il 5° e il 6° volume.

Lamé-Fleury — Code annoté des chemins de fer en exploitation.

Féraud-Giraud — Code des transports de marchandises et de voyageurs par chemin de fer.

Bédarride — Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises.

Duverdy — Traité du contrat de transport par terre en général et spécialement par chemin de fer.

Sarrut — Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer.

Cotelle — Législation française des chemins de fer.

Féraud-Giraud — Législation des chemins de fer par rapport aux propriétés riveraines.

Thirion — Les chemins de fer d'intérêt local (commenta la legge del 1863).

Level — De la construction et de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local.

Krant — Observation, sur les chemins de fer économiques.

¹⁾ Pregevole la Memoire sur les expropriations en matière de chemin de fer dell'ing. M. de Vialar che vorrebbe ristabilito il concorso dei dipartimenti e dei comuni (articoli 3 e 4 della legge del 1842 aboliti coll'altra del 19 luglio 1845) per frenare le esorbitanti domande degli espropriati.

BULLETTINO DELLE BANCHE POPOLARI

(Situazioni al 31 maggio 1885)

Banca di depositi e prestiti in S. Sofia. — Capitale versato L. 115,050; Riserva L. 23,690; Conti correnti L. 59,224; Risparmio L. 97,197; Creditori diversi L. 16,417; Buoni fruttiferi L. 110,919; Por-

tafoglio L. 271,180; Valori pubblici L. 55,138; Sofferenze L. 580; Debitori diversi L. 57,319; Rendite L. 9,045; Spese L. 1,787.

Banca Mutua Popolare in Cajazzo. — Capitale versato L. 51,025; Riserva L. 14,807; Depositi Lire 621,333; Portafoglio L. 226,405; Immobili Lire 6,617; Valori L. 55,000; Mutui L. 21,471; Credito L. 366,072; Rendite L. 11,370; Spese L. 6,372.

Banca di Verona. — Capitale versato L. 700,000; Riserva L. 105,000; Conti correnti L. 3,300,536; Buoni fruttiferi L. 419,001; Creditori diversi L. 12,636; Portafoglio L. 3,136,646; Conti correnti con garanzia reale L. 247,726; Debitori diversi L. 16,714; Sofferenze L. 4,360; Rendite L. 121,406; Spese L. 69,027.

Banca Popolare di Oderzo. — Capitale versato L. 80,975; Riserva L. 27,414; Conti correnti Lire 533,185; Buoni agrari emessi L. 40,000; Portafoglio L. 687,615; Sovvenzioni con buoni agrari L. 6,540; Prestiti fiduciari agli inondati L. 140,557; Rendite L. 21,200; Spese L. 19,096.

Banca Mutua Popolare di Cajazzo.

Nell'Assemblea generale degli azionisti tenuta il 29 Marzo p. p. fu letto il rendiconto del Consiglio di amministrazione sulla gestione del 1884. Eccone le cifre principali.

I soci da 539 che erano al 1° gennaio 1885 salirono alla fine dello stesso anno a 606 rappresentanti un capitale di L. 50,000 diviso in 2,000 azioni.

Il fondo di riserva al 31 dicembre 1884 compresa la quota utile dello stesso anno ammontava a L. 12,221 cifra non indifferente perchè fa salire il prezzo di ciascuna azione di L. 52 oltre il versamento.

I depositi cioè a dire i risparmi, i buoni a scadenza e i conti correnti erano rappresentati alla fine del 1884 dalla somma di L. 141,985.75 contro 115,618.34 che erano alla fine dell'esercizio precedente.

I prestiti concessi durante l'esercizio 1884 ascesero a 573 per L. 62,685.30 contro 532 per Lire 60,063.20 nell'esercizio del 1883.

Gli sconti ammessi furono 658 per L. 404,642.36 cioè a dire superiori di 100 effetti pel capitale di L. 155,665.89 alla cifra ottenuta nel 1883.

Le sovvenzioni ammontarono a L. 14,059.30 contro 5,759.99 nell'esercizio precedente.

La Cassa ebbe il seguente movimento:

Giacenza 31 dic. 1883 ... L. 8,171.42

Entrata 1884 » 1,035,625.10

Totale ... L. 1,043,796.52

Uscita » 1,035,418.47

Giacenza al 31 dic. 1884 L. 10,378.05

Gli utili lordi liquidati alla fine del 1884 sommarono a L. 18,978.39 cui aggiunto il residuo dell'anno precedente in L. 1,602.28 si ha un totale di L. 20,580.67. Dalla qual somma defalcate le spese restarono gli utili netti in L. 4,044.35 di cui 3260 vennero attribuite agli azionisti.

È ammirabile l'incremento di questa banca popolare. Basti il notare che il giro degli affari raggiunse in essa la imponente cifra di oltre 5 milioni cifra che eccede quella del precedente esercizio per più di un milione e mezzo.

Banca di anticipazioni e Cassa di risparmio in Napoli

L'esercizio del 1884 quantunque l'annata non sia stata molto propizia agli affari, dette tuttavia risultati abbastanza soddisfacenti.

I pegni fatti nel 1884 ammontarono a 90,582 per l'importo di L. 4,379,638 e i disimpegni a 82,303 per la somma di L. 4,220,870.12.

Il complesso delle operazioni di sconto, anticipi contro pegno di rendita, cartelle fondiare, semestri ipoteche, ecc., ecc., ascese alla egregia somma di L. 40,167,450.86 mentre la cifra dei pubblici valori posseduti dall'istituto si mantenne durante l'esercizio del 1884 in una media di L. 2,642,482.86.

La cassa di risparmio ebbe il seguente movimento:

Depositi N. 23,162 per L. 10,436,782.99
Rimborsi » 22,383 » » 9,231,150.91

Questo movimento offre come risultanza l'aumento di L. 1,205,632.08 sulla rimanenza dell'anno 1883 in L. 3,899,354.48 per guisa che la rimanenza al 31 dic. 1884 raggiunse la cifra di L. 5,104,986.16.

I versamenti in conto corrente a *cheque* e i depositi a tempo fisso ammontarono a L. 1,760,575.42; e i dep. di rendita e cartelle fond. a L. 3,140,500.

Le restituzioni comprese le somme già esistenti al 31 dicembre 1883 ascerero a Lire 2,021,902.09 per i conti correnti i depositi di danaro a tempo, e a L. 2,901,100 per le restituzioni di titoli.

Gl'incassi ascsero alla somma di L. 34,064,725.58 e i pagamenti a » 32,729,649.42

e quindi una riman. di cassa al

31 dicembre 1884 di L. 1,355,074.16

Il movimento generale dei valori, titoli e contabilità pervenne alla ragguardevole somma di Lire 167,847,031.78.

Gli utili di competenza del 1884 ammontarono a L. 367,263.75 da cui defalcate le sp. in L. 353,705.58 resta l'utile netto di L. 31,558.15 di cui 10 mila assegnate agli azionisti che rappresentano un beneficio del 10 0/0 su di ogni azione di L. 250.

LE AMMINISTRAZIONI FERROVIARIE

Diamo i nomi dei componenti i consigli di Amministrazione delle tre reti ferroviarie, la Adriatica, la Mediterranea e la Sicula:

Rete Adriatica.

Presidente, Bastogi conte Pietro.

Vice-presidenti, Balduino comm. Domenico e Brambilla Pietro.

Consiglieri, Balduino cav. Giuseppe — Bassi nobile cav. Gerolamo — Cagnola nobile cav. Carlo — Cerasi conte Antonio — Cini cav. Giovanni — Decio comm. avv. Innocente — Giarre cav. avvocato Massimiliano — Lacaita comm. Giacomo — Lancia di Brolo march. Corrado — Orsini commendatore avv. Tito — Papa cav. avv. Gio. Antonio — Parodi cav. Giacomo — Pisa cav. dott. Luigi — Ricasoli barone Vincenzo — Spinelli cav. Luigi — Tabbarrini avv. Cammillo — Trezzi cav. avv. Ambrogio — Papadopoli conte Niccolò.

Sindaci, Naldi cav. Raffaello — Peri comm. Carlo — Peruzzi comm. Cosimo.

Sindaci supplenti, Luchi cav. Lorenzo — Borghesi cav. Alessandro.

Rete Mediterranea.

Presidente, comm. Giulio Belinzaghi.

Vice-presidenti, comm. Antonio Allievi e commendatore Antonio Pariani.

Consiglieri, principe Borghese — comm. Malvano — comm. Arlotta — marchese Diana — march. Bernardi — avv. cav. G. Falcone — comm. Podestà — cav. Gaetano Vimercati — comm. Pedroni — cav. valier Bingen — cav. ing. Marsaglia — commendatore Trezza — comm. Frescot — cav. Cavallini — comm. Moise Bondi — cav. Rocco Fontana — cav. Matteo Maurocordato — comm. Meyer — ingegnere G. Maraini — cav. Villa Achille.

Sindaci: cav. Enrico Ravà — comm. Enea Bignami — cav. Alessandro Spada — barone Alberto Oppenheim di Colonia — sig. J. Schuster di Basilea.

Sindaci supplenti: cav. Giovanni Silvestri — cav. Ambrogio Bigatti.

Rete Sicula.

Amelio cav. Alberto di Torino — Antongini cavaliere Alberto di Torino — Colazia avv. Pietro di Messina — Consoli Marano — cav. Nunzio di Catania — Cattrau comm. ing. Alfredo di Napoli — Gallotti comm. Domenico di Napoli — Lanza Spinelli Francesco, principe di Scalea di Palermo — Marchesini avv. G. B. di Roma — Marsaglia cav. ingegnere Giovanni di San Remo — Maurocordato cav. Matteo di Livorno — Miglioretti conte Alberto di Messina — Noghera cav. Venceslao di Milano — Parisi comm. Saverio di Palermo — Tenerelli commendatore Francesco di Catania, — Varvaro comm. Roberto di Palermo.

Sindaci: Bonanno cav. Latterio di Messina — Manara avv. Ulisse di Roma — Piazza Domenico di Catania — Robbo Giuseppe di Palermo — Vita cav. Filippo di Palermo.

Sindaci supplenti: Colacicchi ing. cav. Raffaele di Napoli — Pintacuda ing. prof. Carlo di Palermo.

PRODOTTI FERROVIARI

nel gennaio 1885

La Direzione generale delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici pubblicava non è molto il prospetto dei prodotti delle ferrovie italiane nel gennaio 1885 in confronto con quelli del gennaio 1884. Su quei dati compiliamo i soliti prospetti.

	Gennaio 1885	Gennaio 1884	Differenza nel gen. 1884
Alta Italia.....L.	7,633,398	7,701,397	— 67,999
Romane.....	2,578,407	2,733,282	— 154,875
Calabro-Sicule.....	1,053,575	1,060,945	— 7,370
Venete.....	73,949	83,036	— 9,087
Ferrovie di varie Società esercitate dallo Stato...	1,334,223	1,397,087	— 62,864
Ferrovie Meridionali.....	2,272,622	2,112,711	+ 159,911
» Sarde.....	114,983	108,800	+ 6,183
» Diverse.....	353,774	299,067	+ 54,707
Totale generale L.	15,414,931	15,496,325	— 81,394

Da questo prospetto apparisce che nel mese di gennaio 1885 in confronto del gennaio 1884 si ebbe una diminuzione nel prodotto lordo delle ferrovie per l'ammontare di L. 81,394.

Diminuirono i prodotti dell'Alta Italia, delle Romane, delle Calabro-Sicule, delle Venete e delle ferrovie diverse esercitate dallo Stato.

Aumentarono invece quelli delle Meridionali, delle Sarde e delle ferrovie diverse.

Ecco adesso il prodotto chilometrico.

	Gennaio 1885	Gennaio 1884	Differenza nel gen. 1885
Alta Italia.....	L. 2,560	2,718	— 158
Romane.....	1,492	1,620	— 128
Calabro-Sicule.....	704	767	— 63
Venete.....	539	606	— 67
Ferrovie di varie Società esercitate dallo Stato....	1,447	1,515	— 68
Ferrovie Meridionali.....	1,316	1,224	+ 92
» Sarde.....	279	264	+ 15
» Diverse.....	558	641	— 83
Media complessiva L.	1,586	1,620	— 84

Il prodotto medio chilometrico diminuì in complesso di L. 84 per chilometro.

Dobbiamo avvertire che i prodotti chilometrici sono determinati in base alla lunghezza media delle linee, tenuto conto dei giorni di esercizio.

La lunghezza assoluta delle ferrovie italiane al 31 gennaio p. p. era di chilometri 10,138 mentre alla stessa data nel 1884 era solo di chilometri 9666 e la lunghezza media di esercizio dal 1° al 31 gennaio fu nel 1885 di chilometri 10,034 mentre nel gennaio 1884 era stato solo di chil. 9,564.

Il prodotto generale del gennaio 1885 che abbiamo veduto essere di L. 15,414,931 si costituiva come segue:

Viaggiatori	L. 5,520,185
Bagagli	» 203,838
Merci a grande e pic. veloc. »	1,381,500
Id. a piccola	» 8,226,396
Prodotti diversi	» 82,994

Totale L. 15,414,931

IL MOVIMENTO INDUSTRIALE E COMMERCIALE nella provincia di Catania

La Camera di commercio di Catania ha pubblicato il movimento delle industrie e del commercio nel suo distretto camerale durante il 2° bimestre dell'anno in corso. Ne faremo un breve riassunto.

L'opificio impiantato in Catania per la sublimazione e raffinazione degli zolfi, appartenente alla ditta Alonzo e Consolo, e che venne attivato nel primo bimestre di quest'anno, è adesso in pieno esercizio della sua industria.

Negli altri opifici zolfiferi esistenti in detta città si è notata durante il 2° bimestre una considerevole lavorazione di zolfi macinati e un importante esportazione da quel porto dovuta principalmente alle richieste che arrivano dall'estero, e specialmente dalla Grecia per la zolforazione delle viti (passolini) ove l'anno scorso la qualità di esse non fu punto soddisfacente.

Gli zolfi raffinati, lavorati nel distretto catanese, fanno concorrenza a quelli della Francia, e mentre ad essa rivolgevasi prima la Spagna, oggi fa appello ai prodotti industriali di Catania.

Una nuova fabbrica di agrocotto appartenente al cav. Scemmacca è stata impiantata in Catania, e a Belpasso è stato costruito un opificio a vapore per la macinazione dei grani.

A Riposto l'industria della fabbricazione delle botti ha preso uno sviluppo considerevolissimo. Vi si contano non meno di 40 fabbriche in piena attività delle quali ve ne sono due o tre importanti da costruire da 80 a 100 botti al giorno dette *pipe* della capacità di circa 500 litri. In altre si costituiscono botti da 200 a 500 litri. Vi si costruisce adesso un lambicco per gli alcool.

A Catania è stata aperta una fabbrica per l'estrazione dello spirito dalle vinacce, l'unica nel genere.

Le condizioni commerciali nel 2° bimestre sono stata alquanto discrete, specialmente per gli zolfi che si mantennero in aumento.

Notevole è stata la importazione nel porto di Catania dei grani del Mar Nero, i quali fanno una seria concorrenza agli indigeni, e vengono preferiti per il solo buon mercato.

L'esportazione degli agrumi per Trieste, Odessa ed America ha dato soddisfacenti risultati, facendo rialzare i prezzi dei limoni che erano da qualche tempo in stato di completo avvillimento.

MASSAUA

Fra i porti del Mar Rosso Massaua è attualmente il porto principale di esportazione dell'Abissinia. Il commercio con l'interno si opera per mezzo di carovane, le quali per lo più vengono dall'Abissinia e, sono composte non più di cammelli, ma specialmente di muli e tori. Il trasporto di un collo di 100 chilogrammi dall'ancoraggio a terra o viceversa costa due piastre egiziane.

I crediti si realizzano facilmente col mezzo dei negozianti europei: ogni negoziante a Massaua è anche agente e commissionario.

Le provvigioni variano secondo i patti convenuti, e non vi è alcuna tara per nessuna merce, solo per gli articoli di esportazione verso l'Europa si costuma il calo che varia dal 2 al 3 0/0 per tutti gli articoli ad eccezione delle pelli di vitello per le quali il calo è in ragione del 3 al 4 0/0.

Le cambiali sono tratte su Bombay, Aden, Alessandria, Cairo e Trieste, per lo più ad 8 fino a 10 giorni a vista.

La moneta usuale è il tallero Maria Teresa a 19 piastre egiziane; per il pagamento delle tasse al governo è calcolato a 17,50 piastre.

Gli articoli più importanti di importazione sono i cotoni tessuti di ogni genere provenienti da Manchester e dalle Indie, i panni di Bombay, le stoffe in seta di Milano, Monza e Inghilterra, le vetrerie e vasellami, i saponi e i fiammiferi provenienti da Alessandria, le candele da Marsiglia, le conterie da Venezia, lo zenzero in pani da Marsiglia, il riso indiano, gli spiriti di Trieste i liquori di Marsiglia e la birra di Trieste.

Gli articoli di esportazione sono i seguenti: la gomma arabica, le pelli di vitello dirette per Salo-

nicco, Trieste, Venezia, Genova e Livorno al prezzo di 24 talteri per *corregge* (20 pelli); l'arrivo per Bombay che vale 200 talteri per cantaro di 200 ratoli; la madreperla spedita esclusivamente in Austria; le pelli di leopardo esportate in India al prezzo medio di 3 talteri per pezzo; il muschio rinchiuso in corna di bue inviato a Bombay e in Alessandria; il burro che si vende in tutte le piazze del Mer Rosso e che vale all'ingrosso da talteri 3 1/2 a 4 per *madhana*; i manzi al prezzo di 7 a 8 talteri per manzo del peso di 150 a 150 chilogr.; il miele, la cera, la quale purificata e ridotta a forma prismatica si esporta per Livorno, Genova ecc. ecc.; la perle, il cui traffico è nelle mani dei Baniani e che ascende da 250 a 300 mila lire e finalmente il tabacco, che vale quando non è tagliato, 4 piastre l'oca compresa l'imposta e che viene spedito quasi tutto in Egitto e specialmente in Alessandria.

Tutti questi articoli provengono dall' Abissinia.

LA PRODUZIONE E IL CONSUMO NEL MADAGASCAR

Il 26 dello scorso mese di aprile venne promulgata in Roma una legge che dava piena e intera esecuzione alla convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione fra l'Italia e il Madagascar, la qual convenzione fu firmata a Londra il 6 luglio 1883 e ratificata in Roma il dì 11 giugno 1884. Avendo l'Italia adesso relazioni ufficiali col paese governato da Sua Maestà la Regina Ranavalomanjaka II non crediamo inutile il dare alcuni ragguagli sulla produzione e consumo del Madagascar e specialmente della costa Nord-ovest dell'isola, occupata recentemente dalle truppe francesi.

Il porto principale nel nord ovest di Madagascar sia dal punto di vista della popolazione, che da quello del commercio, è la baja di Vohèmar. Essa è chiusa al sud da un piccolo seno bassissimo coperto di sabbia e al nord da una catena di scogli su cui il mare si frange costantemente. L'entrata non è larga ma vi si accede senza pericolo anche con legni di grossa portata purchè si abbia cura di tenersi vicini agli scogli del sud e di rasentarli, essendo presso di essi il fondo alquanto importante. Anche l'ancoraggio vi è sicuro ed è molto vicino alla terra ove, ad un certo punto le operazioni di carico e di scarico si eseguono per mezzo di un barcone di circa 10 metri di lunghezza che serve di ponte fra la riva, e il bordo della nave.

Oltre la baia di Vohèmar vi è quella di Diego Suarez che è assai più grande, e che ha buoni ancoraggi; ma la provincia è meno popolata e soprattutto meno salubre. Inoltre la navigazione vi è difficile per la sua vicinanza al Capo d'Ambre, le cui correnti sono fortissime durante tutto l'anno, principalmente nei mesi di aprile e di ottobre, allorchè dominano i venti di sud-est. Essa poi non è centro commerciale.

Per la sua posizione Vohèmar è preferibile a tutti i punti della costa Nord-Ovest; il clima vi è sano e ventilato e le piogge frequenti tutto l'anno. Nel giugno, luglio e agosto la temperatura vi è eccellente: il termometro centigrado in questi mesi scende all'ombra fino a 17 gradi nel mattino e non oltre-

passa i 24 nel giorno. In tempi ordinari la temperatura scende a 24 nel mattino e alla sera tocca il 28.^{mo} e soltanto durante la stagione più cattiva il termometro raggiunge il 30.^{mo} grado.

Vohèmar occupa il centro del commercio che si fa per la via di terra e di mare nel nord-est del Madagascar: tutti i prodotti che provengono da questa parte della grande isola, vengono a preferenza sul mercato di questa provincia, ove si trovano oltre a una casa francese, i rappresentanti di tutti i negozianti indiani di Nossi-Be: gl'indigeni trovano però colà lo smercio più importante dei loro prodotti, e il commercio dal canto suo, li spedisce facilmente ai suoi committenti di Nossi-Be, da dove sono diretti in Europa. In quattro giorni si può andare per terra ad Essasy (costa nord-ovest) e di là alla piccola colonia francese non si impiegano che 12 o 15 ore di viaggio. Le comunicazioni per mare e con navi a vapore sono molto più facili, e più pronte, impiegandosi con tali mezzi da 18 a 20 ore di viaggio da Vohèmar a Nossi-Be.

Mahanoro e Sambava che sono i due più grandi centri di produzione, si trovano a due o tre giorni di cammino da Vohèmar, e nel Sud. Nella buona stagione, cioè durante il monzone di nord-est la traversata si fa per mare in 18 o 20 ore per mezzo di piccole golette: si viaggia a preferenza di notte, perchè i venti sono meno forti che nel giorno, essendo accertato che al calar del sole il vento diminuisce e viene da terra.

Passiamo adesso a vedere quali prodotti il commercio può procurarsi compreso il territorio, che la Francia ha recentemente occupato.

Il *caoutchouc* è il prodotto più importante del Madagascar. Esso si estrae da un pianta che si trova abbondante in tutta la grande isola, e si paga a Vohèmar da 200 a 250 franchi ogni 50 chilogrammi.

La *gomma copale* si trova in quasi tutto il Madagascar, ma in maggior quantità nella costa Est, specialmente a Sambava, e Mahanoro a due o tre giorni di cammino al sud di Vohèmar. Il suo prezzo varia da 65 a 80 franchi per ogni 50 chilogrammi secondo la qualità.

La *cera* si trova attualmente in abbondanza nell'interno della provincia di Vohèmar, ove ordinariamente si paga da 80 a 100 franchi i 50 chilogrammi.

Il *cristallo di rocca* non esiste realmente in quantità considerevole che nel nord del Madagascar e principalmente nella provincia di Vohèmar. Non è però facile procurarselo per mancanza di strade e di mezzi di trasporto, ed anche per l'opposizione degli Hoyas, sotto il pretesto che se si fossero trovate delle miniere, i *vavas* (bianchi) sarebbero venuti a impadronirsi del loro paese. Esso vale da 68 a 80 franchi i 50 chilogr. a seconda della purezza della pietra.

Il legname da costruzione e da ebanisteria vi è in gran copia. Vi si trovano l'ebano, l'acagio, il legno rosa, il sandalo, gli alberi aromatici il legno di cannella e tanti altri, ma l'esportazione del legname è proibita a vantaggio della Francia.

Il *ricino* cresce senza cultura e frutta tutto l'anno. A Tamatava e a Vohèmar viene pagato da fr. 1,25 a fr. 1,50 ogni 100 chil.

Il *sesame* pure si trova allo stato selvatico. Esso è di due qualità, grigio e bianco; quest'ultima specie è la più stimata e viene pagata fino a 25 franchi ogni 100 chil.

Il *sego* può essere classificato nella categoria dei

prodotti importanti del Madagascar, ma la esportazione è scarsissima per mancanza di trasporti. Si paga da 20 a 25 fr. i 50 chilogrammi se allo stato puro e da 15 a 20 se allo stato di grasso non puro.

La *tartaruga* è pescata nel nord del Madagascar principalmente nella costa est fra il capo d'Ambre e Vohemar. La qualità dipende dallo spessore della squama e la prima qualità è quella di cui i tredici pezzi che formano il guscio pesano almeno due chilogrammi. Se ne esportano da 5 a 600 chilg. all'anno, e vien pagata da 40 a 50 fr. al chilogr.

Oltre questi articoli vi si producono l'oricelio, il cotone, il riso, il cocco, il caffè, la canna di zucchero e il tabacco.

Vi è pure una gran quantità di bestiame bovino la cui produzione è facilitata dall'abbondanza dei pascoli, dal clima e dalla buona qualità dell'acqua.

Quanto alla importazione le merci che vengono dall'Europa e da altre parti del globo, sono svariatissime e comprendono tutte le industrie. Le più ricercate sono i tessuti, le terraglie e i liquidi. Il vermouth, l'assenzio, i liquori dolci, il vino e principalmente il rum trovano collocamento assai vantaggioso presso gli indigeni. Il consumo del rum a 24 gradi è importantissimo in tutta l'isola a motivo del buon mercato del liquido. Per i tessuti gli indigeni preferiscono le tele crude dell'America, la tela turchina detta di Guinea, la tela bianca (madapolan), le indiane di qualità inferiore e a buon mercato, preferendo quelle a colori vivaci. Le donne si servono di fazzoletti di colori differenti di *foulards* di cotone a grandi disegni e di colore rosso, e di panni delle indie. Finalmente trovano facile smercio fra gli indigeni che vivono a contatto della civiltà, i saponi, le chincaglierie, le mercerie e i giocattoli.

LA POPOLAZIONE ITALIANA

La Direzione generale della Statistica ha recentemente pubblicato il movimento riassuntivo della popolazione del Regno nel 1884 in riguardo alle nascite, ai matrimoni e alle morti. Un'altra pubblicazione che avrà luogo in breve conterrà i dati analitici per ciascun comune.

Nel 1884 furono registrati in tutto il Regno 239,514 matrimoni, 1,150,741 nati, esclusi però i nati morti e 780,361 morti.

Astrazione fatta da ogni movimento di emigrazione all'estero e di immigrazione all'interno, la popolazione si accrebbe nel corso del 1884 di 350,380 individui ossia dell'1,21 per cento, mentre nel 1885 si era aumentata soltanto di 277,256 abitanti, ossia di 0,95 per cento.

Il seguente prospetto presenta un esatto concetto del movimento della popolazione dal 1862 al 1884. È necessario sapere che per gli anni 1871 al 1881 la popolazione è quella trovata presente nel Regno col censimento al 31 dicembre, per gli altri anni la popolazione è calcolata aggiungendo al numero dei presenti secondo il censimento anteriore la eccedenza dei nati sui morti, senza riguardo al movimento di emigrazione e di immigrazione. Giova altresì avvertire che per l'anno 1862 sono esclusi il Veneto, Roma e quella parte della provincia di Man-

tova rimasta sottoposta all'Austria fino al 1866; e per gli anni dal 1863 al 1871 è esclusa la provincia di Roma.

Anni	Popolazione	Matrimoni	Nati	Morti
	censita o calcolata al 31 dicembre			
1862	21,929,176	176,897	833,054	681,212
1863	24,649,031	201,225	964,137	760,164
1864	24,850,690	198,75	938,795	737,136
1865	25,065,239	226,45	961,234	746,685
1866	25,312,349	142,024	980,200	733,190
1867	25,372,780	170,456	927,396	866,865
1868	25,495,972	182,743	900,416	777,224
1869	25,734,274	205,287	952,134	713,832
1870	25,912,600	188,986	951,495	773,169
1871	26,801,154	192,839	960,020	778,798
1872	26,994,338	202,361	1,020,682	827,498
1873	27,165,553	214,906	985,188	813,973
1874	27,289,958	207,997	951,658	827,253
1875	27,482,174	230,486	1,035,377	843,161
1876	27,769,475	225,453	1,083,721	796,420
1877	28,010,695	214,972	1,029,037	787,817
1878	28,209,620	199,885	1,012,475	813,550
1879	28,437,091	213,096	1,064,153	836,682
1880	28,524,999	196,738	957,905	869,992
1881	28,459,628	230,143	1,081,125	784,181
1882	28,733,396	224,041	1,061,094	787,326
1883	29,010,652	231,945	1,071,152	794,196
1884	29,361,032	239,513	1,130,741	780,361

Vi è poi un'altra tabella in cui il movimento della popolazione nel 1884 è diviso per provincie. Le provincie che contano un maggior numero di popolaz. sono *Milano* con 1,155,871 abit.; *Torino* con 1,043,942; *Napoli* con 1,013,592; *Roma* con 926,732 e così di seguito. Quelle che contano minor numero di abitanti sono *Grosseto* con 118,108; *Sondrio* con 125,400; *Livorno* con 125,575; *Porto Maurizio* con 135,400 e via dicendo.

Vi è finalmente un'altra tabella che riassume per compartimenti il movimento della popolazione durante il 1884.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Firenze. — La Camera di Commercio di Firenze il giorno 8 corrente trattò gli argomenti seguenti:

1° Sul riordinamento ed ampliamento della Scuola Commerciale Leon Battista Alberti:

« La Camera udita la lettura della Relazione della Commissione dalla quale risulta come nel riordinamento della Scuola Commerciale Leon Battista Alberti, in Firenze, il Municipio sia disposto a contribuirvi con una egregia somma, come il Governo parimente intenda di sopperire ad una parte non lieve delle spese di detta Scuola, e come il Municipio ricordato nel fare appello alla Camera di Commercio affinché volesse contribuire anch'essa al mantenimento di detta scuola, sia disposto ad ammettere che un rappresentante della detta Camera debba aver parte nel Consiglio dirigente a parità di condizioni coi rappresentanti del Municipio e del Governo:

« Vedute le condizioni del proprio Bilancio, le quali non permettono pel momento di aderire a detto invito che mediante un modesto contributo:

« Deliberò di offrire, a datare dal 1° genn. 1886,

la somma annua di *lire mille*, riserbandosi per l'avvenire di aumentare la detta somma qualora le condizioni del proprio bilancio lo consentano.

2° Sulla domanda del Ministero di Agricoltura, perchè le Camere vogliano contribuire alle spese delle Rappresentanze Commerciali Italiane all'estero, la Camera approvò la proposta di *lire duecento*, ed approvò la proposta che la Presidenza della Camera si ponesse in corrispondenza diretta colle Camere all'estero, e che fosse inviata ai produttori e industriali della provincia fiorentina una circolare per eccitarli a volere spedire alle ricordate Rappresentanze Commerciali Italiane, un Campionario di materie prime e di prodotti che possano formare oggetto di esportazione, mentre la Camera di Commercio di Firenze richiederà un campionario delle materie prime delle quali potrebbe farsi importazione diretta in Italia.

3° Intorno ad un'opuscolo pubblicato di recente dall'on. Sig. Cesare Orsini, dep. al Parlamento, per suggerire che in luogo delle Camere di Commercio italiane all'estero, si istituiscano delle Agenzie Commerciali, vere e proprie, sotto l'alto patronato delle Camere di Commercio del Regno, che per mezzo di un Consiglio di Delegati dovrebbe vigilare quelle Agenzie. La Commissione propose la non accoglienza di tale suggerimento e di tale riforma dello stato attuale delle cose, ritenendo che le Agenzie, lungi dall'essere di giovamento allo sviluppo dei commerci italiani, colle piazze estere, impedirebbero l'ordinato svolgersi dei medesimi, divenendo così un vero monopolio.

Camera di Commercio di Mantova. — Nella tornata del 28 maggio vennero trattati i seguenti affari:

1° Esaminata la tariffa pel dazio di consumo del comune chiuso di Mantova relativa al quinquennio 1881-85, dopo lunga discussione, il Consiglio delibera:

a) di raccomandare all'onorevole Giunta municipale la revisione della tariffa nell'interesse del commercio e nel senso di diminuire notevolmente i dazi per tutti gli articoli di consumazione aventi un valore così tenue da rendere attualmente impossibile lo smercio ai negozianti della provincia dopo la loro introduzione in città.

b) Che venga provveduto a che il vino in fiaschi od altri recipienti di vetro non tappati a macchina sia trattato come vino comune e non come vino in bottiglie senza riguardo alla capacità del recipiente;

c) Che siano dichiarati esenti da dazio i pacchi postali contenenti uno o due campioni di vino in recipienti comunque condizionati; e ciò per il riflesso che il vino spedito come campione non è destinato ad una vera e propria consumazione nel senso dell'imposta, ma bensì a semplici assaggi commerciali;

d) Che gli agrumi, i quali senza plausibile ragione sono dalla vigente tariffa equiparati alle frutta secche, e colpiti dall'enorme dazio di *tre lire* al quintale, (N. 36 lettera a), mentre per peso e per valore tanto ne differiscono, siano passati alla lettera b, e quindi assoggettati al minor dazio di L. 1,20;

e) Che tutti i surrogati di caffè i quali, pur avendo un valore infinitamente inferiore a quello del caffè del cacao e della cioccolata, sono attualmente equiparati e queste più nobili e costose consumazioni ed assoggettati conseguentemente allo stesso

grave dazio comunale di *lire dieci* per ogni 100 chilogrammi vengano caricati di un dazio non eccedente le *lire cinque*;

f) Che la ghianda, la quale viene classificata dalla vigente tariffa fra i combustibili per essere poi colpita da un dazio enorme di *lire cinque* al quintale, sia mandata esente o quanto meno colpita dal dazio minimo stabilito per i combustibili;

g) Che la cera greggia gialla, tanto animale che vegetale, vada egualmente esente da dazio o colpita nella più mite misura possibile.

2° Avuta comunicazione della circolare 14 maggio 1885 N. 7389 del R. Ministero d'agricoltura, ind. e commercio sulla costituzione di una quinta rappresentanza commerciale italiana all'estero e precisamente a Buenos-Ayres, richiamando la deliberazione presa sopra analogo invito ministeriale nel 30 luglio 1883, il Consiglio delibera di erogare anche per l'anno in corso la somma di *lire cento* già stanziata in bilancio a titolo di contribuzione alle spese di mantenimento di simili rappresentanze all'estero.

Camera di commercio di Catania. — Nella seduta del 21 Maggio la Camera si occupò dell'orario estivo delle ferrovie siciliane adottando la seguente proposta da inviarsi al Ministero e alla direzione generale delle Ferrovie

1. Che l'attuale classificazione dei treni Messina-Catania, sia modificata in modo che vi siano, oltre il diretto, *almeno* tre coppie di treni omnibus e una coppia di treni misti.

2. Che vengano stabilite col nuovo orario due corse di treni omnibus che partano da Catania e da Messina nella prima metà della giornata, combinando in modo le partenze che la 2^a corsa possa arrivare a Messina e a Catania verso il mezzodì.

3. Che le partenze delle altre corse siano per quanto è possibile distribuite per tutta la giornata con un intervallo di circa tre ore dall'una all'altra. Approvò poi la relazione statistica del 1884 deliberando che fosse data alla stampa e finalmente deliberò di concorrere alla costruzione della ferrovia da Paternò a Nicosia per la valle del Salso con la somma di L. 1250 all'anno per 50 anni.

Camera di commercio di Chiavenna. — Nella tornata del 7 Maggio prendeva le seguenti risoluzioni:

1. Dichiarava di non potere aderire al cortese invito del Comizio Agrario di Sondrio di promuovere in Chiavenna una Mostra dei prodotti agrari ed industriali della Provincia per la poca utilità pratica, e per la incertezza dell'epoca in cui sarà aperto all'esercizio il tronco ferroviario Colico-Chiavenna, i cui lavori procedono così lentamente da non permettere che si facciano delle previsioni, neppure in via di approssimazione, sulla data in cui saranno ultimati.

2. Accettava in massima di promuovere, d'accordo col Lod. Comizio Agrario di Sondrio, una Mostra in Chiavenna dei prodotti agrari ed industriali della Provincia, salvo di prendere una definitiva determinazione allorquando sarà nota l'epoca dell'apertura all'esercizio del tronco ferroviario Colico-Chiavenna, e si avrà un sicuro affidamento di un adeguato concorso finanziario da parte della Provincia.

Notizie economiche e finanziarie

Situazione delle banche di emissione italiane

(20 maggio e differenze colla decade precedente)

(In milioni)

	Banca Nazionale del Regno	Banco di Napoli	Banca Nazionale Toscana	Banca Romana	Banco di Sicilia	Banca Toscana di Credito
Attivo	1.198.1	432.9	125.4	89.1	104.1	39.9
	- 23.6	+ 0.3	- 1.8	- 0.7	- 0.2	- 0.1
Cassa e riserva	261.6	113.9	32.8	20.6	33.1	5.2
	+ 5.4	+ 1.8	- 1.3	+ 0.5	- 1.0	-
Portafoglio.....	267.0	80.6	31.6	39.0	27.1	4.0
	- 13.3	+ 0.5	- 0.9	+ 0.2	+ 0.7	- 0.4
Anticipazioni...	63.2	39.9	6.3	3.9	7.1	3.1
	+ 1.3	+ 12.8	+ 5.7	-	+ 0.1	-
Impieghi diretti	136.9	34.0	17.4	6.2	1.1	0.1
	- 0.1	- 13.1	-	-	-	-
Titoli.....	24.9	1.0	3.2	3.5	1.1	0.6
	- 9.3	+ 9.5	- 0.1	-	- 0.1	+ 0.4
Sofferenze.....	4.6	6.1	0.8	2.6	1.8	0.0
	- 0.1	-	+ 0.1	-	-	-
Passivo	1.198.7	432.9	125.4	89.1	104.1	39.9
	- 23.6	+ 0.3	- 1.8	- 0.7	- 0.2	- 0.1
Capitale	200.0	48.7	30.0	15.0	12.0	10.0
	-	-	-	-	-	-
Massa di rispetto	35.0	10.9	3.3	3.3	3.0	0.4
	-	-	-	-	-	-
Circolazione....	399.9	130.9	61.5	40.1	32.6	14.6
	- 21.8	- 5.2	- 0.7	- 0.5	- 3.4	+ 0.1
Circol. in riserva	94.3	43.5	-	6.8	7.9	-
	+ 11.3	+ 2.4	-	+ 0.8	- 2.9	-
Conti cor. a vista	48.7	71.0	0.4	1.0	30.2	0.0
	- 5.4	+ 1.1	- 0.1	+ 0.5	- 0.1	-
Id. a scadenza..	54.5	25.7	9.4	15.1	-	0.2
	- 0.9	+ 0.2	- 0.9	- 0.8	-	-
Cassa	243.9	110.8	29.1	20.5	28.8	5.0
	+ 2.2	+ 1.3	- 0.4	+ 0.5	+ 0.1	-
Oro	176.7	55.2	14.6	12.0	21.2	4.5
	+ 0.2	+ 0.2	- 0.1	-	- 0.1	-
Argento (scudi).	14.6	9.5	5.5	3.3	1.4	0.4
	- 0.8	+ 0.4	+ 1.3	- 0.9	-	-
Bronzo e biglietti	52.6	46.1	8.9	4.3	6.1	-
	+ 2.9	- 1.7	- 2.5	- 0.4	-	-

Situazioni delle Banche di emissione estere.

(in milioni)

Banca di Francia

	11 giugno	18 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fr. 2,181,0	2,211,0	+ 30,0	
{ Portafoglio.....	742,5	707,9	- 34,6
{ Anticipazioni.....	291,7	286,6	- 5,1
Passivo { Circolazione	2,798,8	2,782,1	- 16,7
{ Conti correnti.....	572,2	558,3	- 13,9

Banca nazionale del Belgio

	21 maggio	4 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fr. 95,4	97,8	+ 2,4	
{ Portafoglio.....	284,2	288,0	+ 3,8
{ Anticipazioni.....	10,6	10,1	- 0,5
Passivo { Circolazione	344,1	339,7	+ 4,3
{ Conti correnti.....	58,4	68,1	+ 9,7

Banca Imperiale di Germania

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

Banche associate di Nuova York.

	23 maggio	30 maggio	differ.
Attivo { Incasso metallico Sterl.. 22,9	22,9	-	
{ Portafoglio e anticipaz... 11,3	11,5	- 0,2	
Passivo { Circolazione	2,0	2,0	-
{ Conti correnti.....	72,6	72,3	- 0,3

Banca Austro-Ungerese

	2 giugno	7 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fior. 194,7	195,8	+ 1,1	
{ Portafoglio.....	112,4	113,4	+ 1,0
{ Anticipazioni.....	27,6	27,5	- 0,1
Passivo { Circolazione	340,9	342,8	+ 1,9
{ Conti correnti.....	87,9	83,6	- 4,3

Banca dei Paesi Bassi

	30 maggio	6 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fior. 135,3	135,4	- 0,1	
{ Portafoglio	47,8	46,9	- 0,9
{ Anticipazioni	48,6	45,1	- 3,5
Passivo { Circolazione	191,5	186,6	- 4,9
{ Conti correnti.....	23,8	24,9	+ 1,1

Banca d'Inghilterra (5 giugno).

Aumentarono: la *circolazione* di ster. 706,875; i *conti correnti particolari* di sterline 150,368; i *fondi pubblici* di st. 245,870; e l'*incasso metallico* di st. 320,169.

Diminuirono: i *conti correnti del Tesoro* di sterline 388,099; il *portafoglio* e le *anticipazioni* di sterline 36,026; e la *riserva biglietti* di st. 476,706.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 13 Giugno 1885.

Non essendo stata confermata la notizia dell'assassinio dell'Emiro dell'Afganistan, le borse estere riguadagnarono lunedì quel po' di terreno che avevano perduto sabato scorso e alla ripresa parteciparono, benchè in misura più lieve, anche le borse italiane. E queste buone disposizioni si mantennero finchè non sopraggiunse la notizia che il Gabinetto inglese aveva ricevuto alla Camera dei Comuni un voto di sfiducia alla seconda lettura del bilancio e precisamente sul capitolo delle nuove imposte, che per far fronte al *deficit* avrebbero dovuto imporsi sulla fondiaria, sugli spiriti e sulla birra. Questo voto a cui tennero dietro le dimissioni presentate da Gladstone alla Regina produsse a Londra una viva impressione, inquantochè si pensò che venendo un nuovo ministero avrebbe potuto risorgere la questione anglo-russa e a questa conclusione davano un certo fondamento di proba-

bilità le festose accoglienze fatte a Sir Peter Lumsden reduce dall'Afganistan, dai conservatori e dall'opposizione all'attuale gabinetto. E la incertezza da cui fu colpito il mercato inglese si riverberò specialmente sulle borse italiane, le quali temendo che cambiando ministero a Londra possa avvenire un qualche cambiamento nei rapporti fra l'Italia e l'Inghilterra a proposito delle nostre occupazioni sul Mar Rosso, trascorsero esitanti e deboli. A Parigi al contrario malgrado la debolezza della borsa di Londra la speculazione al rialzo fece notevoli progressi su quasi tutti i valori. Si disse che il rialzo era avvenuto perchè il sindacato francese giudicò diversamente della situazione, ritenendo cioè possibile che il Ministero inglese si mantenga al potere finchè non sieno fatte le elezioni politiche. Ma anche indipendentemente da questo, attualmente il vento spira molto favorevole per la speculazione francese, ed è evidente che la fermezza dei corsi a Parigi risponde a una situazione politica alquanto rassicurante. La Francia infatti con la conclusione della pace con la China si trova in ottima relazione con tutte le potenze, e la stessa questione egiziana che avrebbe potuto trascinarla in un terreno difficile, cammina regolarmente verso una soddisfacente soluzione. Come si vede oggi tutto corre propizio al movimento dei fondi pubblici, e se non si fosse entrati nella stagione delle villeggiature e dei bagni vi era da sperare in una solida ripresa. La situazione del mercato monetario internazionale continua eccellente, venendo segnalato da tutte le principali piazze d'Europa che il denaro è abbondante e lo sconto facilissimo. Anche in Italia il denaro si è fatto più facile trattandosi lo sconto fra banchieri intorno al 4 1/2 per cento.

Ecco adesso il movimento della settimana.

Rendite francesi. — Il 5 0/0 da 109,90 saliva a 110,40 e oggi resta a 110,27; il 3 0/0 da 81,95 a 84,25 e il 3 0/0 ammortizzabile da 83,40 a 83,70.

Consolidati inglesi. — Da 100 1/16 in seguito alla crisi ministeriale cadevano a 99 1/4 e oggi restano 99 5/8.

Rendita turca. — A Londra da 16 3/4 saliva a 16 15/16.

Valori egiziani. — L'egiziano nuovo invariato fra 324 e 326 e il Canale di Suez da 2127 saliva fino a 2162 e oggi retrocedeva a 2142.

Valori spagnuoli. — La nuova rendita esteriore da 59 11/16 cadeva a 59 1/2.

Rendita italiana 5 0/0. — Sulle varie borse italiane venne negoziata presso a poco sui medesimi prezzi dell'ottava scorsa, cioè intorno a 97,20 in contanti e a 97,40 per fine mese. Oggi poi resta a 97,15 in contanti e a 97,25 per fine mese. A Parigi oltrepassava il 97 e poi dopo essere ricaduta a 96,90 resta a 97,02; a Londra da 96 1/4 scendeva a 96 e a Berlino da 95,90 a 95,50.

Rendita 3 0/0. — Ebbe qualche piccola operazione intorno a 62 per fine mese.

Valori pontifici. — Il Blount da 96 scendeva intorno a 95,75; il Cattolico 1860-64 da 96,25 a 96 e il Rothschild invariato a 96.

Negli altri valori le transazioni furono più abbondanti che nelle settimane precedenti ma senza recare in generale notevoli variazioni sui prezzi.

Valori bancari. — La Banca Nazionale italiana da 2215 saliva 2245; la Banca Nazionale Toscana invariata intorno a 1155; la Banca Toscana di Credito a 523; il Credito Mobiliare da 945 indietreggiava

a 937; la Banca Romana invariata a 1095; la Banca Generale fra 612,75 e 614; il Banco di Roma da 667 migliorava fino a 676; la Banca di Milano invariata fra 525 e 528 e la Banca di Torino da 838 indietreggiava a 850.

Valori ferroviari. — Le azioni meridionali da 720 retrocessero a 715 circa; le obblig. livornesi *CD* si negoziarono fra 319,50 e 320; le obbligazioni meridionali fra 306,50 e 307; le nuove sarde fra 307 e 308 e le Vittorio Emanuele fra 315,50 e 316,50.

Credito fondiario. — Roma fu contrattato a 472,50; Milano a 509; Napoli a 492; e Cagliari a 472.

Valori Municipali. — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze si negoziarono fino a 65; l'Unificato Napoletano fra 92,40 e 92,20 e il prestito di Roma a 470.

Valori diversi. — Ebbero qualche affare la Fondiaria vita fra 279 e 281; la Fondiaria italiana fra 322 e 324; le azioni immobiliari fra 738 e 735; l'Acqua Marcia a 1400; e le costruzioni venete fra 428 e 430.

Cambi. — Si mantennero generalmente invariati. Il Francia a vista resta a 100,25 e il Londra a 3 mesi a 25,16.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — All'estero la tendenza al ribasso continuò ad accentuarsi e a questo risultato concorsero due fatti, cioè la pace assicurata fra l'Inghilterra e la Russia, e le notizie un po' meno sfavorevoli sull'andamento delle campagne. A Nuova York i grani con ribasso oscillarono da doll. 0,98 a 1 allo stajo; i granturchi da doll. 0,52 a 0,53 1/2 e le farine da doll. 3,55 a 3,75 per misura di 88 chilogrammi. A Chicago i frumenti con la stessa tendenza si quotarono da doll. 0,85 1/2 a 0,88 7/8 e il grant. da doll. 0,44 3/8 a 47. Notizie da Pietroburgo recano che i porti del Baltico sono aperti alla navigazione e che i depositi in grani sono abbondanti. A Odessa tendenza debole e a Tangarog lo stesso essendo i prezzi favorevoli ai compratori. A Londra si ebbe ribasso nei grani, nei granturchi e negli orzi, e a Liverpool oltre questi articoli ribassarono anche le farine. A Berlino ribassarono i grani, e a Magonza la segale, i grani e l'avena. A Pest i grani con tendenza al rialzo si quotarono da fior. 8,85 a 8,95 al quint., e a Vienna da 9,03 a 9,12. In Anversa i grani proseguirono a ribassare. In Francia i mercati furono un po' meno sostenuti delle settimane precedenti, e questo fatto viene ritenuto come indizio di futuri ribassi. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 23 al quint.; per luglio a fr. 23,40 e per gli ultimi quattro mesi a 24,70. In Italia la corrente rialzista continuò per i grani, per i granturchi e per l'avena, i risi non ebbero nessuna variazione, e la segale continuò a ribassare. Ecco adesso il movimento della settimana. A Firenze i grani gentili bianchi si venderono fino a L. 25,50 al quint. alla stazione e i rossi fino a L. 24. — A Bologna i grani realizzarono fino a Lire 24 al quint. e i granturchi da L. 12,50 a 15. — A Ferrara i grani fecero da L. 22 a 23,50 e i granturchi da L. 14 a 16. — A Padova i grani venduti da L. 22 a 22,50 e i grant. da L. 14,50 a 17,50. — A Verona prezzi identici a quelli segnati nella precedente rassegna. — A Milano il listino segna da Lire 23 a 25 per i grani; da L. 13,50 a 16,50 per il grantureo; da L. 16 a 17 per la segale; da L. 18,50 a 19,50 per l'avena e da L. 29 a 36 per il riso fuori dazio. — A Pavia i risi ottennero da L. 30 a 34. — A Torino i prezzi furono di L. 23 a 25,50 per i grani; di L. 14,75 a 17,50 per i grant.; da L. 17,50 a 19 per l'avena fuori dazio e da L. 24,50 a 37 per il riso fuori dazio. — A Genova i grani teneri esteri

segnarono da L. 18 a 21 — e a *Bari* le bianchette realizzarono da L. 23 a 23,50; le rossette da L. 22 a 23,50 e i grani duri da L. 21,75 a 24.

Vini. — I prezzi dei vini proseguono a salire, e il rialzo è determinato da due fatti cioè dall'assottigliamento dei depositi dei vini tanto vecchi che nuovi, e dal non troppo soddisfacente andamento del futuro raccolto, avendo le viti in molte zone sofferto alquanto sia per il prolungarsi delle piogge nel mese scorso, sia per il freddo sofferto durante la fioritura. Cominciando dal Piemonte troviamo che a *Torino* si vendono da poco più di 300 ett. di vini al prezzo di L. 58 a 70 all'ett. sdaiziato per le prime qualità, e di L. 41 a 58 per le seconde. — A *Casalmaggiore* i vini scelti oscillarono da L. 60 a 70 all'ettol. e i secondari da L. 35 a 37. — A *Genova* stante l'aumento verificatosi sui mercati siciliani gli Scoglietti si vendono al prezzo di L. 47 a 48 all'ett. sul ponte; i Riposto da L. 38 a 40; i Pachino da L. 42 a 44; i Castellamare da L. 44 a 50; i Napoli da L. 35 a 40 e i Calabria da L. 55 a 60. — A *Brescia* i vini chiari si pagarono da L. 40 a 44 e i rossi da L. 55 a 58. — A *Udine* i vini friulani fecero da L. 64 a 80. — A *Firenze* e nelle altre piazze della Toscana i vini vecchi vi si vendono da L. 70 a 85 al quint. sul posto e quelli dell'annata da L. 30 a 60. — A *Napoli* vennero praticati i prezzi segnati nella precedente rassegna. In Sicilia come abbiamo accennato i prezzi stante la riduzione dei depositi subirono nuovi aumenti. A *Vittoria* le prime qualità sono in pretesa da L. 45 a 46 all'ett.; a *Riposto* sulle L. 36; ad *Avola* da L. 41 a 42 e a *Messina* i prezzi praticati furono di L. 52 per i Faro e Milazzo di 1^a qualità; di L. 36 per i Vittoria; di L. 32 a 35 per i Riposto e di L. 26 a 38 per i Calabria. In Francia pure molte ricerche e prezzi sostenuti specialmente nei vini forestieri. A *Cette* i vini italiani si vendono da fr. 35 a 60 all'ett. a seconda della qualità; i vini di Spagna da fr. 35 a 58, e i Portogallo e Dalmazia da fr. 30 a 60. Quanto all'andamento del futuro raccolto all'estero, le notizie attualmente sono incerte e contraddittorie potendo da un momento all'altro variare a motivo della stagione.

Spiriti. — Continua la calma nell'articolo tanto all'interno che all'estero. A *Genova* gli americani di gr. 94/95 si dettagliarono a L. 188 al quintale alle solite condizioni, e i napoletani di gr. 90/91 a L. 178. — A *Milano* con affari alquanto scarsi i tripli si vendono da L. 172 a 173; i Napoli da L. 179 a 180; gli americani da L. 187 a 188; i germanici da Lire 186 a 187 e l'acquavite di grappa da L. 88 a 92. — A *Parigi* mercato sostenuto. Le prime qualità di gr. 90 disponibili si quotarono a fr. 47,25 e per luglio a fr. 47,75 al quint. al deposito.

Sete. — L'andamento degli affari serici non si è modificato neppure in questa settimana, e quindi le contrattazioni riuscirono ancora limitate e difficili per tutti gli articoli. A *Milano* le greggie classiche 9/10 si vendono da L. 50 a 51; dette di 1^o ord. L. 48; le greggie mazzami 14/18 di 1^o e 2^o ordine da L. 28 a 27; gli organzini classici 17/19 da L. 59 a 60; detti di 1^o ord. da L. 57 a 58, e le trame a due capi classiche 24/26 a L. 56. — A *Lione* pure il mercato serico continuò nella solita indifferenza con prezzi irregolari e deboli. Fra gli articoli italiani venduti abbiamo notato greggie di 1^o e 2^o ordine 10/12 e 9/11 da fr. 48 a 51; organzini di 2^o ordine 22/24 a fr. 58 e trame di 1^o ord. 20/22 a fr. 58.

Bachicoltura. — La situazione degli allevamenti continua in Italia soddisfacente, e se non fosse stata la mancanza di foglia che si è verificata in alcune zone importanti, si avrebbe forse avuto in quest'anno un raccolto eccezionale. Sicché si può dire che an-

cora si è incerti sull'esito finale. Quello che vi è di certo si è che i prezzi che si incominciarono a spiegare sui bozzoli sono meschinissimi, e non danno compenso agli agricoltori, già stremati dal ribasso che colpisce altri prodotti agricoli. A *Firenze* i gialli si vendono da L. 2,60 a 3,15 al chilog.; a *Monteverchi* da L. 2,90 a 3,40; a *Pistoia* da L. 2,80 a 3,50; a *Pisa* da L. 2,70 a 3,20; a *Pontedera* da L. 2,60 a 3,20; a *Pescia* da L. 2,60 a 3,40; a *Meldola* da L. 2,60 a 3,50, e a *Jesi* da L. 2 a 3. In Francia la riuscita del raccolto si ritiene completa, e i prezzi dei bozzoli si aggirano da fr. 3 a 3,65.

Lardo e strutto. — Abbiamo da *Trieste* che il lardo dall'interno si pagò al dettaglio con bolletta da fiorini 50 a 51, e la roba nostrana per consumo locale da 48 a 52 secondo il merito e pezzatura, il tutto verso cassa pronta senza sconto. Arrivarono circa 70 quintali di strutto dall'interno, 42 barili da Liverpool marca Bancroft e barili 25 marca Wilcox e si vendette la maggior parte come segue: le qualità di Pest, roba primaria, a fior. 56; Vienna con bolletta a 52; Bancroft da 49,50 a 50; Wilcox a 48, ma senza compratori. La roba italiana fece fior. 45, chiudendo debole.

Cotoni. — La situazione del commercio dei cotoni è tuttora favorevole ai venditori, ma vi è sempre molta incertezza che apparisce dalle molte oscillazioni che si manifestano non tanto nei mercati di produzione, quanto anche nei grandi centri di consumo. A *Milano* con domande alquanto ridotte il Middling Orleans fu venduto da L. 76 a 79 i 50 chilog.; i Middling Upland da L. 76 a 77,50; i Bengal da L. 49 a 51; gli Oomra da L. 59 a 61,50; i Dhollerach da L. 59 a 62; i Broach da L. 67 a 68,50, e i Salonicco roulé a L. 51. — A *Genova* i cotoni italiani realizzarono da L. 51 a 69 ogni 50 chilog.; i cotoni americani da L. 68 a 73 e i cotoni indiani da L. 48 a 67. — All'*Havre* calma su tutte le provenienze. — A *Liverpool* gli ultimi prezzi praticati furono di denari 6 per il Middling Orleans; di 5 15/16 per il Middling Upland, e di 4 15/16 per fair Oomra — e a *Nuova York* di cent. 10 3/4 per il Middling Upland. La provvista visibile dei cotoni nelle Indie, negli Stati Uniti e in Europa era alla fine della settimana scorsa di balle 2,230,000 contro 2,475,000 l'anno scorso alla stessa epoca e contro 2,874,000 nel 1883.

Lane. — I prezzi delle lane continuano ad essere deboli e per ora non vi sono indizi di alcun miglioramento. A *Genova* i prezzi correnti sono di L. 140 a 150 per le Tunisi sudice; di L. 120 a 200 per le Buenos Ayres e Montevideo idem; di L. 160 a 250 per le Marocco lavate; di L. 220 a 500 per le Buenos Ayres e Montevideo idem; di L. 450 a 500 per le Berdianska idem e di L. 180 a 220 per le Tripoli e Bengasi idem. — A *Marsiglia* si vendono diverse partite di lane al prezzo di fr. 165 al quint. per le Bagdad; di fr. 130 a 132,50 per le Georgia di 2^a tosa, e di fr. 105 a 140 per le Khorassan a seconda della qualità.

Tonno. — Durante l'ottava gli arrivi furono molto limitati, per cui seguì il sostegno. Il mercato però è attivissimo per le molte richieste e non abbiamo alcun deposito. Le nuove pervenute dalle diverse tonnare sembrano più favorevoli dalla Sicilia che dalla Sardegna ed in queste si pescarono dal 1^o al 4 corrente 2,500 e più tonni, quindi siamo in attesa di diverse partite. A *Genova* i prezzi praticati furono di L. 140 a 145 al quint. in darsena.

Agumi. — Abbiamo da *Genova* che molte sono le partite che arrivano dalla Sicilia, ma in gran parte i prezzi sono di tutto ribasso praticando da L. 2,50 a 5,50; aranci da 4,50 a 6,50; uso Genova da 12 a 13 per caduna cassa il tutto franco vagone.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI
Società anonima sedente in Firenze. - Capitale L. 200 milioni interamente versato

20.^a Settimana — Dal 14 al 20 Maggio 1885.

PROSPETTO DEI PRODOTTI

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	328,797 40	8,054 00	57,521 50	276,666 60	6,512 30	677,551 80	1770	382 80
1884	286,928 90	9,126 00	51,062 40	188,750 30	21,926 09	557,793 69	1722	323 92
differenze								
1885	+ 41,868 50	- 1,072 00	+ 6,459 10	+ 87,916 30	-15,413 79	-119,758 11	+ 48	+ 58 88
Dal 1° Gennaio								
1885	4,199,888 61	126,628 41	1,136,850 47	4,724,098 37	206,208 40	10,393,674 26	1727,83	6,015 45
1884	3,999,255 90	118,359 00	1,007,250 40	4,407,153 30	167,211 26	9,699,229 86	1722,00	5,632 54
differenze								
1885	+ 200,632 71	+ 8,269 41	+ 129,600 07	+ 316,945 07	+38,997 14	+694,444 40	+ 5,83	+382 91

RETE CALABRO-SICULA E LINEE COMPLEMENTARI.

Prodotti della Settimana								
1885	147,535 10	3,807 20	31,128 15	99,843 65	3,399 79	285,713 89	1491,00	191 63
1884	140,605 10	3,621 10	18,894 00	102,878 20	13,192 48	285,190 88	1392,28	204 75
differenze								
1885	+ 930 00	+ 186 10	+ 12,234 15	- 3,034 55	- 9,792 69	+ 523 01	+ 98,72	+ 13 12
Dal 1° Gennaio								
1885	2,286,495 91	68,089 17	439,509 08	2,288,830 58	110,683 30	5,193,608 04	1491,00	3,483 31
1884	2,057,883 40	61,398 00	433,694 00	2,208,184 20	131,191 00	4,892,850 60	1383,53	3,536 14
differenze								
1885	+ 228,612 51	+ 6,691 17	+ 5,815 08	+ 80,646 38	-20,507 70	+301,257 44	+107,47	- 52 83

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

10.^a Settimana dell'Anno 1885 — Dal dì 5 al dì 11 Marzo 1885

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 2815)

	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	283,694.18	15,272.29	50,731.51	293,477.53	9,019.63	1,143.43	5,312.93	658,651.50	1,725	19,909.18
Settimana cor. 1884.	346,235.59	19,085.91	46,918.78	275,517.66	11,182.85	3,176.88	4,616.87	706,784.54	1,684	21,916.60
Differenza {	in più	»	3,812.73	17,959.87	»	»	696.06	»	41	»
	in meno	62,541.41	3,813.62	»	2,163.22	2,033.45	»	48,083.04	»	2,007.42
Ammontare dell'Esercizio dal 1. ^o gen. 1885 all' 11 mar. d.o.	2,744,502.10	142,304.35	473,832.53	2,714,418.92	187,641.47	57,116.22	49,317.20	6,319,132.79	1,725	19,131.52
Periodo cor. 1884	3,169,752.42	143,678.67	450,244.71	2,627,727.26	116,198.22	60,955.10	44,125.05	6,612,681.43	1,684	20,218.20
Aumento	»	»	23,587.82	86,691.66	21,443.25	»	5,192.15	»	41	»
Diminuzione	425,250.32	1,374.32	»	»	»	3,838.88	»	293,548.64	»	1,086.68

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

11^a Settimana dell' Anno 1885 — Dal dì 12 al dì 18 Marzo 1885.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 2815)

	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	279,007.79	15,198.55	49,107.37	302,482.54	11,573.33	1,975.23	4,951.46	664,296.27	1,725	20,079.69
Settimana cor. 1884	327,533.05	18,651.06	46,152.28	281,715.09	10,754.03	2,311.69	4,506.14	691,623.34	1,684	21,473.74
Differenza $\left\{ \begin{array}{l} \text{in più} \\ \text{meno} \end{array} \right.$	» »	» »	2,955.09	20,767.45	817.30	» »	445.32	» »	41	» »
	48,525.26	3,452.51	» »	» »	» »	336.46	» »	27,327.07	»	1,394.05
Ammontare dell'Esercizio dal 1° Gennaio 1885 al 18 mar. detto	3,023,509.89	157,502.90	522,939.90	3,016,901.46	149,214.80	59,091.45	54,268.66	6,983,429.06	1,725	20,072.01
Periodo cor. 1884.	3,497,285.47	162,329.73	496,396.99	2,909,442.35	126,952.25	63,266.79	48,631.19	7,304,304.77	1,684	20,352.74
Aumento	» »	» »	26,542.91	107,459.11	22,292.55	» »	5,637.47	» »	41	» »
Diminuzione	473,775.58	4,826.83	» »	» »	» »	4,175.34	» »	320,875.71	»	280.73

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

12^a Settimana dell' Anno 1885 — Dal dì 19 al dì 25 Marzo 1885.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 2815)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	320,568.36	16,091.86	50,251.85	279,812.24	13,367.46	1,829.45	4,085.03	686,006.25	1,725	20,736.17
Settimana cor. 1884	308,424.38	18,370.60	42,379.73	284,091.86	8,638.43	1,768.93	4,300.24	667,974.17	1,684	20,739.12
Differenza $\left\{ \begin{array}{l} \text{in più} \\ \text{meno} \end{array} \right.$	12,143.98	» »	7,872.12	» »	4,729.03	160.52	» »	18,032.08	41	» »
	» »	2,278.74	» »	4,279.62	» »	» »	215.21	» »	»	2.95
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gen. 1885 al 25 mar. d.o	3,344,078.25	173,594.76	573,191.75	3,296,713.70	162,582.26	60,920.90	58,353.69	7,669,435.31	1,725	19,319.10
Periodo cor. 1884	3,805,709.85	180,700.33	538,776.72	3,193,534.21	135,590.68	65,035.72	52,931.43	7,972,278.94	1,684	20,384.60
Aumento	» »	» »	34,415.03	103,179.49	26,991.58	» »	5,422.26	» »	41	» »
Diminuzione	461,631.60	7,105.57	» »	» »	» »	4,114.82	» »	302,843.63	»	1,065.50

Firenze, Tipografia dei Fratelli Bencini, Via del Castellaccio 6.