

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XIV — Vol. XVIII

Domenica 4 Dicembre 1887

N. 709

LA SITUAZIONE ECONOMICA E FINANZIARIA

Un bello spirito proponeva testè che si mutassero le costituzioni negli Stati dove esiste il Parlamento, togliendo a questo ogni altro potere che non fosse una discussione di principii. E suffragava la sua proposta dimostrando, a dir vero senza fatica, come i Parlamenti non siano adatti ad alcuna discussione positiva, specie di ordine finanziario ed economico.

Se mai mancasse la prova di questa deficienza nelle Assemblee legislative, ne abbiamo avuta certo una e splendidissima in Italia, dove da tre anni, o si evita ogni discussione sulla situazione economica del paese e finanziaria dello Stato, o, se anche si affronta, a bello studio non si approfondisce.

Mentre infatti uno dei rami del Parlamento siede discutendo dei consorzi d'acque o di alcun che di simile, e l'altro si aggiorna per mancanza di lavoro, vediamo quali siano la situazione economica del paese e quella finanziaria dello Stato.

L'economia del paese è turbata da una grave crisi monetaria, che da un momento all'altro, date certe circostanze, può diventare intollerabile ed esigere i più radicali e più funesti provvedimenti. La crisi ha doppio carattere: — manca la moneta metallica perchè la insana politica finanziaria di questi ultimi anni, non solo non ha provveduto a diminuire gli effetti dello sbilancio commerciale, ma li ha aggravati, aggiungendo nuove cause allo squilibrio; — manca il medio circolante, perchè vogliamo mantenerci in una situazione artificiosa di circolazione, che se può essere giustificata e tollerata quando sia di carattere transitorio, è assolutamente impossibile quando diventi permanente.

L'emigrazione del nostro *stock* metallico è dovuta, disse in Senato l'on. Magliani, allo sbilancio economico, ai debiti fatti dallo Stato, alla speculazione doganale. Ebbene, i due ultimi fatti sono opera dello stesso on. Magliani, e l'aver saputo indicarli, come cause dello squilibrio, se è prova di grande franchezza, è anche aumento di colpa, perchè è colpa consapevole. Ed il biasimo che da tutte le parti gli viene inflitto per le circostanze, che diremo strane, nelle quali propose la nuova legge sul catenaccio, la contraddizione troppo palese che corre tra le conseguenze che derivano dall'ammontare dei debiti, e le continue proposte di aumento, dovrebbero far comprendere all'on. Ministro che da lui si attendeva ben altro che non sia questa tempesta incessante di espedienti che rovinano il credito, scuotono le basi del bilancio, tolgono la fiducia negli ingegni più rispettabili e più rispettati.

Ad ogni modo, è pur troppo certo che alla mancanza di moneta metallica non si potrebbe supplire se non mediante un radicale provvedimento che valesse a mutare completamente la faccia della nostra situazione. — Se all'aprirsi del Parlamento il Ministro avesse domandato 100 milioni di nuove imposte, per colmare il *deficit*, e non avesse prolungata la illusione, a cui oramai nessuno più crede, di un prossimo equilibrio, non vi è alcun dubbio che il Parlamento le avrebbe accordate e che il paese le avrebbe tollerate, pur di non perdere il bene inestimabile del pareggio. Ed il nostro credito si sarebbe certamente rialzato, non si avrebbero avuti nè i deprezzamenti della rendita all'estero, nè i rifiuti di risconto del nostro portafoglio, ma si sarebbe ristabilita quella corrente felice manifestatasi nel 1883, quando i nostri titoli trovavano tanto facile collocamento all'estero ed entrava in Italia abbondante la moneta metallica, poichè tutti ammiravano il giovane regno che non badava a sacrifici per togliersi dal corso forzato.

Ma non manca soltanto la moneta metallica, manca anche il *medio circolante*; e di chi la colpa? — Chi permise che le Banche oltrepassassero in tempi normali la circolazione? — Chi diede modo alla speculazione doganale di mostrarsi così ardita? — Chi mantiene da tanti anni uno stato di incertezza intollerabile intorno alla sorte riserbata agli Istituti di emissione? — Ed ecco appunto che per queste colpe il Governo si trova nel più crudele dei bivi; se appaga i desideri del mercato aumentando la circolazione, vede inevitabilmente prossimo il corso forzato, perchè emigreranno l'ultimo scudo e l'ultimo pezzo d'oro; — se restringe la circolazione, toglie al mercato quello di cui ha bisogno per operare, cioè il sufficiente medio circolante. Ma il Ministro non ha il coraggio di esporre alle Camere questo stato di cose, non ha la franchezza di dire che la vera chiave della situazione sta nella questione finanziaria; culla ancora il Parlamento nella illusione della efficacia degli espedienti, e fornisce alle Banche di emissione uno *stock* di vecchie monete perchè aumentino di altrettanto i loro biglietti. — Sta bene che con ciò non si contravviene in sostanza ad alcun articolo di legge; ma che accoglienza farà l'estero ad un espediente per il quale uno Stato, che ha un miliardo e mezzo di bilancio, è costretto a questi disperati espedienti onde dare al mercato di un paese, che vuol esser grande, la ingente somma di 30 milioni di sconto?

E mentre questa è la situazione monetaria interna, ed internazionale dell'Italia, mentre tutto dimostra che questo equilibrio si mantiene per mezzo di una rete di deboli espedienti, fra un mese tutto al più

avremo la scadenza del trattato di commercio colla Francia, avremo la metà dei nostri traffici internazionali completamente turbati, in parte dall'opera nostra, in parte dalle inevitabili rappresaglie dei nostri vicini. Noi comprendiamo tutte le politiche, anche quella di liberisti che, per rimanere al potere, diventano protezionisti; — ma quando si vogliono tentare di questi esperimenti, quando si vuol mettere il paese al repentaglio di lottare economicamente contro una nazione dieci volte più ricca di noi, occorre essere forti il più possibile.

Ci dicano invece se, di fronte ad una rottura possibile dei nostri rapporti commerciali con la Francia, potremmo trovare una situazione economica più debole e più disordinata di quella che oggi esiste in Italia.

E se ci volgiamo al bilancio, l'orizzonte è ancora più denso di nubi. — Già si confessa ormai apertamente un deficit di 120 milioni; e mentre la esistenza di questo deficit del bilancio in corso è consegnata nei documenti presentati al Parlamento, è in vigore lo sgravio di alcune imposte; e mentre per quattro o cinque anni gli uomini che attualmente sono al potere hanno fatto sventolare la bandiera col motto *non un centesimo di nuove spese senza nuove entrate* — domandano di colmare il disavanzo con 70 milioni di nuovi debiti, affermando che tale disavanzo è transitorio nella speranza che l'anno prossimo non si avranno più le spese d'Africa!

In verità che la penna si rifiuta di scrivere i giudizi che spontanei formula il pensiero di chi ama veramente la patria, di fronte a questa rete di illusioni con cui mediante le parole si vogliono mascherare i fatti. — Sono tre o quattro anni che un nucleo forte di deputati alla Camera dice in tutte le forme ai governanti: — coprite le vostre spese con nuove entrate; siamo pronti a votare qualunque nuovo sacrificio, ma vogliamo il pareggio del bilancio! E l'on. Magliani si ostina ad ogni preventivo a formare sempre più rosee previsioni.

E il Parlamento? Abbiamo parlato con molti nostri amici che siedono a Montecitorio e tutti si mostrano impensieriti della gravità della situazione finanziaria ed economica; tutti paventano l'avvenire, tutti sentono che il pilota vien meno alla fama, e che volendo bordeggiare troppo al largo ha perduto di vista il porto; — ma tutti trovano che *la situazione politica si impone* e che nulla c'è da fare. — E per metter fine alla corrente che pur trovano funesta, nominano in grande maggioranza quella stessa Commissione del bilancio che sino ad oggi ha avuto il sindacato delle cose finanziarie e che, o nulla ha veduto, od a finto di nulla vedere.

Quel giorno in cui un fatto di qualche gravità turbasse con violenza il mercato e noi deboli fossimo sbattuti tra i marosi senza mezzo di salvezza, perchè ormai sono esaurite tutte le nostre risorse, allora chiederemo invano alla politica quei provvedimenti che oggi ancora forse potrebbe utilmente accordarci.

IL SERVIZIO FERROVIARIO A GENOVA

In questi giorni la voce pubblica si è alzata in reprimenzioni contro la Società del Mediterraneo ed il Governo per l'avvenuta sospensione dell'accettazione di merci dirette a Genova. Si lamenta la im-

previdenza di coloro che sono preposti alla direzione delle cose ferroviarie, si deplora violentemente la deficienza dei carri. Giornali d'ogni partito, Camere di Commercio, privati ognuno crede di aver motivo per muover biasimo a destra ed a sinistra e pochi si preoccupano di cercare le cause che hanno in realtà dato origine al presente stato di cose. E siccome non è presumibile che i preposti alle cose ferroviarie procaccino per proprio divertimento tutto questo rumore che si fa intorno all'opera loro, crediamo conveniente esaminare con calma e con coscienza lo stato delle cose per vedere se e quanto dipendano dalla volontà dell'Amministrazione ferroviaria o del Governo, e quanto da imprevedibili cause, alle quali non stava in potere umano di ovviare.

Le cause dei fatti che si lamentano sono di due specie: permanenti e casuali. Dall'esame che ne verremo facendo, vedranno i lettori se sia veramente utile una agitazione che provocando misure improvvisate, non ponderate, talvolta inefficaci, può produrre l'effetto opposto a quello che si va cercando.

Ognuno sa come l'unico sfogo per il commercio del porto di Genova sia la linea dei Giovi, alla quale si sta adesso ultimando la nota Succursale. Ora per farci un'idea dello stato d'insufficienza in cui si trova questa linea di fronte al traffico attuale del nostro massimo porto, bisogna rifarsi addietro al tempo in cui essa venne progettata e vedere a quale sviluppo commerciale doveva servire e come rimanessero inferiori al vero le previsioni di coloro che la costruirono.

Infatti la potenzialità della tratta Pontedecimo-Busalla venne determinata in base ad un movimento giornaliero non superiore ai 200 carri. Sarebbe stato certo tacciato di sognatore colui che avesse osato sperare per l'avvenire un transito giornaliero di 300 o di 400 carri al massimo. *Fugaces labuntur anni*. Chi avrebbe preveduto allora che in così breve volgersi di tempo sarebbero stati perforati i due colossi del Cenisio e del Gottardo e che le barriere che rendevano difficile e lento il trasporto delle merci attraverso le Alpi, sarebbero cadute come per opera di magia? Di mano in mano naturalmente che il commercio andava aumentando, le Società ferroviarie che subentrarono ai costruttori ed agli esercenti primitivi hanno messo in opera ogni mezzo suggerito dalla scienza per rinforzare la potenzialità della Galleria dei Giovi, tanto che riesca ora possibile non solo di superare la cifra — come si disse più sopra — di 400 carri, che in origine sembrava fantastica, ma di portarla a quella, che i primi costruttori avrebbero detto favolosa, di 810 ed anche di 1000 carri al giorno. Questa cifra infatti, per una linea che ha la non indifferente pendenza del 35 per cento e che esige la tripla frazione, rappresenta il massimo raggiungibile, avuto altresì riguardo alle condizioni geologiche della montagna dei Giovi attraverso la quale è scavato il tunnel.

Con una esposizione irrefragabile di cifre verremo a dimostrare in modo palmare l'impossibilità di portare il movimento giornaliero dei carri ad un contingente superiore a quello sopraindicato. Infatti la galleria non comporta che alla successiva distanza di 20 minuti il passaggio di un treno formato da 24 carri. Dato adunque che si potesse sempre con opportune manovre sgombrare ad ogni arrivo di treno la Stazione di Busalla dai carri provenienti da Pontedecimo, attraverso i Giovi, si avrebbero per

ogni ora tre treni, ossia 72 treni al giorno. La linea richiedendo però quotidianamente una minuta e coscienziosa ispezione bisognerà dedurre quattro ore, occorrenti a tal uopo. Avremo così a nostra disposizione sole 20, ore durante le quali si possono formare N. 60 treni, di cui 10 essendo devoluti al movimento passeggeri, 50 soli possono esser messi a disposizione del commercio. Moltiplicando ora il numero dei treni per quello dei carri, che abbiamo detto essere di 24 per treno, avremo la cifra complessiva di 1200 carri che giornalmente potrebbero transitare da Pontedecimo a Busalla.

Tenendo calcolo però che non è sempre possibile di arrotondare la cifra dei carri a 24 per treno, (giacchè supponendo che un treno proveniente da Genova arrivi a Pontedecimo p. es. con 65 carri avremo bensì la cifra di 24 pei due primi treni, ma per il terzo non ne rimarrebbero che soli 17) stabiliremo un massimo di 1000 carri al giorno. E tutto ciò dato che il servizio potesse procedere con regolarità cronometrica; e cioè, che fosse sempre fattibile di sgombrare in tempo i binari, che le condizioni atmosferiche fossero perpetuamente favorevoli; che i vagoni si trovassero sempre in pieno assetto, non slittassero in causa del cattivo tempo e non fossero mai soggetti ad avarie. È superfluo adunque il fare osservare come tale computo debba ritenersi del tutto teorico e come nella pratica i risultati siano di molto inferiori. Ognuno sa poi che l'unico sbocco del commercio della Liguria orientale della Toscana e della linea Maremmana verso l'Alta Italia è la linea Novi-Genova. Ora questo movimento è rappresentato da una media di 200 carri al giorno, i quali per ragioni di equità non debbono esser messi a così dire in quarantena. Ognuno comprende come non sarebbe giusto che per favorire il commercio genovese avesse ad essere pregiudicato quello di altri centri minori che di fronte alla Società ferroviaria hanno diritto come terzi a quell'unico trattamento, che è pari per tutti. Rimangono quindi N. 800 carri a disposizione del traffico alimentato dal Porto di Genova. Questa cifra non può assolutamente essere aumentata senza pregiudizio della buona conservazione della linea, la cui potenzialità non comporta matematicamente un aggravamento maggiore.

Non è adunque che la Società ferrovia non possa, per mancanza di materiale ruotabile, mettere a disposizione del commercio un maggior numero di carri: ciò che la costringe a limitarlo alla quantità suindicata sono ragioni, come si è dimostrato, di puro ordine tecnico, la cui imprescindibilità non ha bisogno di ulteriori dimostrazioni.

Eccoci dunque alla necessità di una nuova linea, che il Governo non ha esitato a far costruire malgrado i sacrifici finanziari che le accidentalità del suolo per cui passa hanno resi necessari. La succursale dei Giovi che comprende il tratto da Ronco a Rivarolo costa la somma non indifferente di 65 milioni per soli 25 km.; ma essa si presentava come l'unica soluzione del difficile problema che il crescente movimento commerciale imponeva e certo non appena sarà aperta al pubblico i lamentati inconvenienti non tarderanno ad essere allontanati. Però molti si meravigliano della pretesa lentezza colla quale procedono i lavori. Ma tutti sanno che la nuova galleria lunga circa 9 km. fu scavata nelle viscere della stessa montagna attraverso la quale passa il

vecchio tunnel della linea Novi-Genova. Ora le difficoltà che si presentarono in causa della natura argillosa e franatoria del terreno e che nella costruzione della vecchia galleria non vennero superate se non dopo continui lavori di rinforzo, posteriori all'apertura al servizio della medesima, furono tali da richiedere un lungo e paziente studio allo scopo di evitare quei difetti che l'esperienza aveva messi in rilievo. Si è appunto per tale riflesso che il Governo, preoccupato solamente della solidità delle opere di codesta linea, rescindeva ultimamente il contratto che conferiva i lavori all'Impresa Ottavi e continua ora i lavori stessi per conto proprio. Attualmente si è posto mano al completamento ed al parziale rifacimento dell'ultimo chilometro ed impegnando ogni sforzo ed ogni solerzia, la linea Ronco-Rivarolo potrà essere aperta al traffico verso la fine del 1888.

Messe così in rilievo le cause permanenti che contribuiscono ad originare il presente incaglio nel movimento merci, vediamo ora i motivi transitori ed accidentali che contribuiscono a produrre gl'inconvenienti.

Innanzitutto e per il fatto che accenneremo più sotto, il movimento delle merci dirette a Genova è aumentato in quest'anno di fronte all'anno scorso di una percentuale superiore ad ogni previsione possibile. Mentre negli anni anteriori il traffico si accresceva successivamente dal 3 fino al 5 per %, nel 1887 si è già superato il traffico del 1886 per una proporzione che poteva ritenersi veramente inarrivabile presso del 20 %, come risulta dalle decadi pubblicate dalla Società. La legge del catenaccio spiega pienamente questo stato di cose. La rete della speculazione, la furia febbrile dei commercianti, tutti insomma quei fenomeni previsti dalla scienza economica come inevitabile conseguenza di simili provvedimenti hanno fatto sì che l'amministrazione ferroviaria si trovasse senza sua colpa nella spiacevole condizione di non poter far fronte alle affollate e pressanti richieste del commercio e di dover contro sua voglia e contro i suoi interessi venire alla misura di sospendere temporariamente l'accettazione delle merci.

Ma v'è di più. La Società Generale di Navigazione avendo, come è noto, i suoi migliori piroscafi impegnati nel trasporto delle truppe in Africa, non può eseguire il carico delle merci che con vapori di piccolo stazzo, per cui un'immensa quantità di vagoni pieni di mercanzia ingombrano attualmente le Stazioni di Genova e di Sampierdarena, senza che i signori commercianti pensino a farli scaricare. Aggiungeremo a tali inconvenienti quelli del tempo pessimo, della mancanza di binari di sdoppio e degli opportuni meccanismi, come pure della ristrettezza di spazio nelle Stazioni di Pontedecimo, Busalla, Novi, Alessandria, e quindi potremmo a giusta ragione concludere che le cause del male sono ben altro che non il cattivo servizio delle Società ferroviarie, le quali alla fin dei conti non sono proprio l'ultime fra quelle a cui la crisi attuale può arrecare ed anzi arreca pregiudizio. La sospensione ordinata non ha altro scopo che quello di evitare un ulteriore accumulamento di merci nelle suddette stazioni, ciò che ritarderebbe maggiormente lo sgombrare dei binari incagliati ed aggraverebbe ancor più l'attuale situazione. Rimesse così le cose sotto una luce più vera, possiamo scorgere come sia inutile

alzare la voce per domandare provvedimenti che o sarebbero inefficaci o non si potrebbero attuare e come ad ogni modo verso uno solo dovrebbero essere rivolte le preghiere, cioè il Ministro delle Finanze.

I DEBITI AGRARI E IL CREDITO AGRARIO

I.

In verità che da certi scritti di economia agraria e da certi discorsi che si ode ripetere ogni giorno parrebbe che la condizione normale, o meglio lo stato ideale in cui dovrebbe trovarsi la proprietà fondiaria, non potesse essere che quello di soggiacere al peso di molti debiti.

— L'Agricoltura è povera di capitali? Sì? Allora convenien provvedere a che il denaro affluisca ai campi con ricca vena per risanguare la tiscuza.

Se le tasche degli agricoltori sono molto spesso vuote conviene che facilmente si riempiano. Dunque?

Dunque si favorisca, si spinga il Credito con leggi che ne facilitino l'esercizio e col mezzo di moltissimi Istituti che da ogni parte li diffondano somministrando i denari a tutti coloro, che abbisognano per le misere sorti della loro condizione agricola, li chieggono a prestito.

Il Credito largamente diffuso genererà progresso, aumenterà la produzione, renderà efficaci ed utili gli sforzi degli agricoltori. Perciò tutti ad una voce gridano ai coltivatori: Ricorrete al Credito! —

E si va tant'oltre con queste idee che ad ogni nuova fondazione di qualche Banca o Bancuccia si accende come per incanto nell'animo di molti la speranza di vedere intorno a quella rifiorire miracolosamente il benessere e la proprietà economica; e i giornali del paese con la più calda prosa inneggiando, traggono lieti auspici per l'avvenire agricolo del circondario.

Or bene di fronte a tanto entusiasmo non sta male alle volte un po' di analisi, un po' di ragionamento.

Io credo che convenga farsi a considerare la questione da un riguardo semplice sì ma fondamentale.

Come si ricorre al Credito? non altrimenti che contraendo dei debiti. Dire ad un agricoltore. Ricorrete al Credito è proprio come dirgli: Fate dei debiti!

E a me pare, e metterei pegno di non dilungarmi troppo dal vero, che quando si consiglia ad alcuno di indebitarsi sia d'uopo anzi tutto di procedere molto cauti e molto ponderati.

Difatti di fronte a coloro che danno a prestito il denaro, stanno quelli che lo chieggono e lo ricevono; da una parte si esercita il Credito, e dall'altra si fanno debiti, ed è ben naturale che per rendersi conto di quello che avviene tra codesti contraenti, per misurare le conseguenze di questi fatti e per trarne utili ammaestramenti, si debba studiare e l'una parte e l'altra, considerando tanto l'opera economica di chi dà, quanto quella di chi riceve.

Veramente quando si eccitano tanto gli agricoltori a ricorrere al Credito per aver denaro che suscitati più poderosa la produttività dei campi, e quando si mira a diffondere l'opera del Credito coll'aumentare

il numero degli Istituti e con leggi che facilitino e ne allarghino l'esercizio, non si mira che da un lato l'arduo problema.

Da vedute unilaterali non è dato scorgere che una parte della verità.

In questa opinione mi sono con vivo compiacimento rafforzato, leggendo lo splendido discorso che il Dr. H. Thiel, consigliere di Stato a Berlino, pronunciava al Congresso internazionale agricolo di Budapest nell'ottobre 1885.

« Finora, egli disse esordendo, la discussione ha « versato sulla quistione di sapere come si potrebbe « procurare ai nostri proprietari rurali piccoli e medi « un credito più largo e a miglior prezzo. Ho ri- « marcato non soltanto qui, ma ancora in molti al- « tri luoghi che la discussione su questo soggetto « prende sempre questa piega caratteristica; chi non « conosce le nostre condizioni e le nostre leggi eco- « nomiche potrebbe credere che noi non abbiamo « avuto altra mira che di facilitare ai nostri colti- « vatori la contrattazione di nuovi debiti.

« Come se fosse una cosa naturale e imprescin- « dibile nella vita economica quella di far debiti; « come se l'indebitamento fosse una condizione nor- « male e non già una anomalia! A rischio di pa- « rere ingenuo io debbo dunque dichiarare che l'as- « senza d'ogni debito dovrebbe essere lo stato nor- « male del proprietario.... »

Aurei concetti davvero.

Ma si dirà, badate; non è forse un malanno per i privati, una condizione veramente dannosa per l'economia pubblica lo stato in cui si trovano moltissimi coltivatori privi di capitali da impiegare nella industria agraria, costretti a ricavare misere produzioni dalla terra quasi abbandonata a sè stessa; impotenti a suscitare dal suolo tutto quel prodotto che solo una coltura intensa, razionale, provvista di scorte e di mezzi pecuniari può dare? E come si può rimediare a questo stato di cose se non provvedendo il denaro che manca a quegli agricoltori col mezzo del Credito?

Verissimo; ma d'altra parte l'agricoltore che si trova gravato da debiti che importano annualità passive, a scadenza fissa, è gravemente pregiudicato nella sua forza economica. L'indole dei redditi spesso malcerti della agricoltura di fronte alle ferree esigenze della passività, lo pone in improvvisi imbarazzi che si risolvono in nuovi debiti. E i nuovi ed i vecchi confiscano in breve il prodotto della terra ed il frutto di tante fatiche. Nell'ingranaggio dell'indebitamento molti non si lasciano prendere da principio che con la punta di un dito. Ma ben presto è il braccio e il corpo stesso vi sono trascinati irresistibilmente. E quando il Credito spalanca i suoi sportelli ai coltivatori, questi vi ricorrono non soltanto per ricavarne i mezzi atti a dar vigore alla industria agraria, ma ben anco, e per lo più per sopperire ad altri bisogni, per riempiere altre voragini. Quanto è più facile di trovar quattrini a prestito, tanto è più pernicioso il mettersi sulla via dell'indebitamento per coloro che son tratti a ricorrervi.

Anche l'indebitamento, lo si vede fin d'ora senza approfondire l'argomento, può dunque essere (ed è per lo più) un grave malanno per i coltivatori e per la pubblica economia.

Non merita dunque di essere ben ponderato il consiglio che si suol dare generalmente alla leggiera ai coltivatori di ricorrere al Credito?

Non conviene di misurare bene gli effetti che derivano da un grande impulso al Credito stesso?

II.

Fermiamoci un momento su ciò.

Che vuol dire far debiti? In lingua povera quando il debito sia minore della sostanza attiva di chi lo contrae, vuol dire o *consumare* o *trasformare* (realizzando) una parte di quella ricchezza. Che se il debito supera la sostanza attiva di chi lo contrae, vuol dire che si consuma o si trasforma la ricchezza degli altri.

Si *consuma* quando l'importo del debito viene speso e distrutto per cui nulla rimane di lui; si *realizza* e si *trasforma* quando quell'importo s'investe in speculazioni per cui il capitale non si sperda ma sopravviva nella sua nuova investita.

Or bene non sempre gli agricoltori ricorrono al Credito per impiegare i quattrini presi a prestito nella industria agraria. I grandi, ed anche i medi proprietari, che traggono ogni loro reddito dal prodotto dei campi non si trovano corazzati contro a crisi economiche che diminuiscano o tolgano anche per un solo anno le loro rendite. Il disavanzo fra le spese rimaste identiche e i profitti divenuti esigui non si colma che col mezzo dei debiti. Ed oltre a ciò per altre infinite cause essi si trovano nella necessità di ricorrere al Credito. E tutto il denaro che ricavano da questo va immediatamente consumato e sparisce nel colmare i buchi di un bilancio in perdita.

Che cosa avviene? Che quando il denaro preso a prestito viene consumato, quando non resta in mano del proprietario, questi ha distrutto una parte della sua sostanza che apparentemente rimane in sua proprietà. Se la sua sostanza fosse consistita in denaro sonante, anziché ricorrere al Credito egli avrebbe consumato una parte del suo Capitale; essendo invece questa difficilmente realizzabile (sia per chi non può, sia per chi non vuole vendere) perchè costituita da beni stabili, necessita di prendere i quattrini a prestito.

Or questi debiti non portano che danni e pericoli alla sostanza che ne è gravata.

Danni perchè obbligano al pagamento d'interessi molto elevati; pericoli perchè hanno in sé la forza instinguibile di generare nuovi debiti.

In fatti in tali condizioni, per legge economica infallibile, è incontrastabile la tendenza che hanno codesti debiti ad aumentare, fino al punto da paralizzare tutta la forza finanziaria di chi ne è gravato. E un proprietario la cui ricchezza consiste esclusivamente, o quasi, in terreni, è notorio che si trova completamente paralizzato molto tempo prima che il suo passivo raggiunga l'ammontare della sua sostanza.

I piccoli proprietari alla lor volta si trovano in condizioni da un lato migliori, ma dall'altro sensibilmente peggiori a tale proposito.

Essi resistono senza dubbio di fronte ad una crisi senza ricorrere a debiti più di quello che non lo possono i grandi proprietari. Quando la rendita diminuisce essi possono spendere meno senza trovare un ostacolo all'economia nelle esigenze della loro condizione sociale.

D'altronde essi consumano molti dei loro prodotti e quindi soffrono minor danno se questi sul mercato restano dalla concorrenza internazionale deprezzati. Perciò essi ricorrono meno facilmente al credito per

aver consumato il valore corrispondente ad una parte della loro sofferenza. Tuttavia le disgrazie, le successioni, le divisioni, la mania di estendere i possessi e tante altre cause li spingono fatalmente all'indebitamento. — E quando prendono denaro a prestito per codeste ragioni essi corrono ben seri pericoli, perchè il debito costa loro sacrificii maggiori ed il credito ad essi vien fatto a più gravi condizioni. Per ciò è ben poca la resistenza che possono opporre alla corrente che li investe e travolge.

Queste cagioni che spingono i proprietari di stabili, grandi e piccini, a ricorrere al Credito non allo scopo d'investire il denaro dal credito ottenuto nell'industria agraria, ma per sopperire ad altri bisogni per consumarlo, trovano la loro origine in condizioni Sociali così radicate che certamente non si può sognarsi di combatterle a parole. — La maggior parte di coloro che si pongono per questa strada che si inclina in ripidissimo e sdruciolevole pendio, sa dove riescirà scivolando, perchè sa di consumare le sue sostanze nel modo più rapido, meno utile per se e più malinconico.

Figurarsi! Taluno vendendo i suoi beni potrebbe allegramente andare in rovina consumandosi come crede gli scudi del suo sacchetto! Invece prendendo denaro a prestito egli ha la soddisfazione di veder distruggersi quel po' di ben di Dio anche per opera di coloro che lo hanno sovvenuto di denaro ed è costretto a tutte le angustie di un navigante che vede la sua barcuccia rabberciata e piena di falle in balia dei marosi riempirsi sempre più d'acqua.

Certamente nessuno (che non eserciti professione di banditore ai pubblici incanti) si sogna di spingere gli agricoltori a consumare le loro sostanze ricorrendo al credito per sperperare i quattrini ottenuti. — Eppure tuttavia la grande maggioranza dei debiti che gravano la proprietà fondiaria fra noi è di codesto genere. — Ed ogni giorno si accrescono quelli esistenti e ne vengono contratti di nuovi.

Quando gli Istituti di credito diffondono da ogni parte la loro opera resa da opportune leggi più spedita, più pronta e più facile, non è chi non veda il bene e il male che essi fanno dal punto di vista dal quale noi stiamo osservando le cose.

Ottima certamente è la loro azione per la concorrenza che fanno all'usura — questa piaga che rode le nostre campagne. — Alla fin fine sta bene che chi fa debiti li faccia alle migliori possibili condizioni e che possa convertire a buon patto i debiti fatti a patti gravosi.

Ma d'altronde la facilità di trovare denaro a tasso discreto è una grande tentazione per coloro che si trovano in ristrettezze finanziarie, e molto spesso le lusinghiere apparenze del mite peso, decidono i dubbiosi e li spingono all'indebitamento. — Ed il far debiti del genere in parola, per quanto sieno vantaggiosi i patti, è sempre un grave pericolo, un grave danno, un passo economicamente malaugurato.

In conclusione a tutti coloro che fanno debiti, consumando un po' alla volta la loro sostanza, il migliore consiglio che si possa dare (che per essere intuitivo ed infantile, non è meno prezioso e... inascoltato) è di diffidare del Credito, di arrestarsi sulla strada dei debiti, di vendere taluni o tutti i loro fondi e di liquidare la loro posizione finanziaria con la fretta che il pericolo urgente raccomanda. — Quanto ci sarebbe da scrivere di assennato e di serio su ciò! E quante pagine inutili di più!

III.

Poichè i redditi fondiari di un proprietario oborato normalmente sono insufficienti a provvedere alle esigenze dei debiti e a quelle del proprietario stesso, così, come disperata risorsa, sorge in molti di costoro il pensiero di investir denaro nella industria agraria onde forzare la produzione ed aumentare fortemente la rendita.

E va da se, che codesti denari sono forniti ancora dal Credito.

In una parola si fa un debito di più; con la differenza essenziale però che il ricavato di esso viene impiegato nella coltura dei campi.

E molti anche che non si sono ancora indebitati si lasciano trascinare a farlo nella speranza di veder diventare fiorente la loro produzione e maggiori le loro rendite.

Notiamo gli effetti di questi altri debiti il cui ammontare non rappresenta una ricchezza distrutta ma che viene investita (più o meno utilmente) in una delle più complicate o difficili industrie: l'agricola.

L'idea che muove quelli che pieni di tali speranze ricorrono al credito per migliorare la loro condizione agricola, si fonda su ciò: una fiducia profonda nei benefici che il capitale deve produrre quando è impiegato nella coltivazione dei fondi.

Forse che il capitale (provenga o no dal credito non monta) ha sempre questo immancabile effetto di far rifiorire le sorti dell'agricoltura comunque venga in soccorso di essa? A udire taluno parrebbe che unico e fondamentale pensiero dovrebbe essere quello di riversare il denaro ai campi, quasi che per forza non nè potessero derivare che i più prosperi effetti.

Io vorrei invece che si ascoltassero queste parole del sig. Thiel tanto notevoli e sagge:

« L'effetto fecondante del capitale può essere comparato all'effetto fecondante dell'acqua, che non sorge se noi le permettiamo di aprirsi una strada sulle campagne in quantità immensa liberamente, senza freno, e se la lasciamo fermarsi sopra a volontà. Noi dobbiamo condurla sul luogo dove essa deve esercitare i suoi effetti, dobbiamo regolarla e dopo alquanto tempo scollarla. — Se la lasciamo stagnare sarà nociva anzichè utile. — Così a misura che noi la avremo fatta colare e che avremo goduto dei raccolti ottenuti col mezzo della irrigazione, potremo introdurla di nuovo sui campi. — Così i capitali; essi non devono inondare i terreni nel giacere in stagnazione; perchè come i torrenti possono devastare e rovinare la terra, così anche questi possono alla lor volta rovinare gli agricoltori che non sanno dirigerli e regolarli ».

Non bisogna scordare che chi adopera il capitale, quale coefficiente di produzione agricola, si slancia coraggiosamente nella impresa di una vera industria.

E quanta tecnica capacità, quanto corredo di cognizioni scientifiche, quanto senso pratico, quanta intuizione d'affari, non è necessaria per poter vittoriosamente incontrare le infinite ed aspre difficoltà di cotale impresa?

Per porsi alla testa di una qualunque industria e molto più se si tratta della industria agraria, bisogna unire ad un sodo ed acuto ingegno la cono-

scienza non superficiale di quelle molte scienze che sono le ausiliarie indispensabili di quella. — E come se tutto ciò non fosse di già molto, conviene che l'intelligenza viva e la coltura tecnica si fondino su quella praticità di consiglio, su quella sicurezza di calcolo che è la dote più preziosa degli affaristi, temprati a correre i rischi del lavoro industriale. — In una parola, per far buon uso del capitale nella coltivazione agricola, bisogna *saper usarne*.

Sembra un aforisma degno di La Palisse, ed è una verità preziosa e pur troppo anche poco accetta alla maggioranza degli agricoltori. — Moltissimi proprietari di fondi fra noi mostrano di ignorare completamente che la proprietà imponga ad essi dei doveri.

Non si immaginano neppure che taluno (Bar: de Cetto) abbia scritto tanto saggiamente: *che la coltivazione dei campi non è soltanto una attività chiamata a fornire certi prodotti alimentari; che la proprietà rurale è una vera funzione sociale che impone doveri verso lo Stato e verso la Società*.

I fatti (questi implacabili e freddi attestatori del vero, anche quando è triste) ci dimostrano che la comune opinione fra noi ammette senza contrasto che la professione dell'agricoltore (l'industriale dei campi!) non richieda una speciale capacità tecnica, che qualunque altro lavoro richiederebbe.

Chi è che non creda di saperne anche troppo per fare l'agricoltore? —

Per riuscire un buon coltivatore pare, a detta di molti, che non convenga studiare nè sapere nulla di ciò che si deve fare. —

Fra noi fino ad ora l'agricoltura è stato il rifugio di molte persone doviziose o rovinare ma pigre d'intelletto e di corpo che non appena riescite a farsi bocciare all'esame di licenza tecnica o ginnasiale o alle volte a buscarsi la laurea in giurisprudenza e in filosofia, vi si sono dedicate ritirandosi in campagna a far strage di lepri, di pernici e di forosette. Slanciate costoro nell'industria agricola muniti di capitali; sarà presso a poco come affidare un'arma ad un fanciullo.

E il capitale investito in quella industria è proprio un'arma, che in mani prudenti e sicure difende, in mani inespertanti od ignare ferisce e danneggia.

Certamente io non mi discosto da questo principio: che gli effetti fecondanti del Capitale quale coefficiente di produzione rurale, dipendono dal grado di tecnica capacità degli agricoltori. — E davvero mi par di non dar nel pessimismo, se inclino a pensare che fra noi il livello di codesta capacità sia estremamente depresso. E mi si permetta di ripetere qui alcune parole del Prof. Antonio Salandra che riassumono perfettamente codeste idee: « Io credo, egli dice, che affinchè l'Agricoltura del Vecchio-Mondo possa essere salvata bisogna che essa cessi di essere l'industria degli ignoranti e dei poveri, come ella è stata fin qui, e che essa divenga una industria governata dalla scienza e vivificata dal capitale, come tutte le altre industrie ».

Ma non si potrebbe forse aggiungere senza tema di errore che fin tanto che gli industriali dei campi saranno ignoranti essi dovranno essere per necessità sempre poveri? Io lo credo fermamente, — ed il Salandra stesso deve averlo pensato, se pose per prima la condizione della capacità degli agricoltori e per seconda e subordinata quella del capitale.

IV.

Partendo sempre dall' idea che il capitale è elemento di prosperità agricola solamente quando venga adoperato da mani abili e perite, quali saranno gli effetti economici di quello che gli agricoltori ottengono dal credito per impiegarlo nella industria agraria? In massima abbiamo visto quanto sia pericoloso per chi non ha un sufficiente grado di capacità tecnica l'investire capitali nell'industria agraria; quando poi il capitale proviene dal credito, e cioè l'Agricoltore se lo procura indebitandosi, i pericoli notevolmente si accrescono.

Il capitale male adoperato si consuma e l'Agricoltore che fece dei debiti per investire il denaro nella coltura agraria si trova in condizione identica di quello che fece dei debiti per giuocare al lotto. — Il capitale tanto in un caso che nell'altro è *consumato* si ricade proprio nella ipotesi fatta da prima.

Tanto peggio poi se il coltivatore aveva già fatto dei debiti e se quindi la sua condizione economica era di già indebolita. — Al malanno di aver sperperato un capitale, trattandosi di denaro preso a prestito di aver cioè sperperato una parte della propria sostanza, si aggiunge il fatto che l'imbarazzo prodotto sempre dai debiti alla economia del privato si accresce quando questa è minata dalle passività, quando il capitale ottenuto dal Credito per l'industria agraria viene a sparire come un'ultima illusione che si perde.

Ma d'altra parte è bene ricordarlo; nei pochi casi nei quali l'Agricoltore è tecnicamente capace di slanciarsi nella industria dei campi — anche se i denari che mancano sono provveduti dal credito — l'affare cammina ben diversamente. — Sapientemente usando del capitale, vigilando il lavoro rurale e calcolando con matematica esattezza i risultati della azienda, l'industriale agricolo, come ogni altro, può far fiorire la sua impresa, che lo remunera delle sue prestazioni personali dopo di aver soddisfatto alle annualità passive del capitale preso a prestito, e anche all'ammortamento graduale del debito.

Bisognerebbe proprio persuadersi che l'industria agraria è a tale riguardo identica ad ogni altra, per accorgersi di questo: che gli espressi concetti sono fin troppo ovvi.

Taluno si trova un bel dì in possesso di un opificio industriale, per esempio di un cotonificio.

Sprovvisto di denaro per far andare l'industria egli contrae un debito e ottiene un capitale. — Lo investe nella lavorazione del cotone, ma siccome il bravo uomo non ha studiato codesto ramo della attività umana e perciò, come si suol dire, non sa il mestiere, malgrado le sue conoscenze letterarie e filologiche, va alla più bella in rovina. — Se dopo consumato il primo capitale preso a prestito, l'industriale per un istante di lodevole resipiscenza si arresta, e liquida la sua posizione e si priva del suo opificio, potrà ancora salvarsi conservandosi ciò che gli resta del valore ricavato dalla vendita, dopo detratto l'importo del debito fatto. — Ma se invece si ostina a fare ciò che non sa, e dopo consumato il primo capitale preso a prestito fa di nuovo debiti per impiegare altri quattrini nel suo cotonificio, si troverà un bel giorno come colui che a forza di strappi e di buchi nella sua veste, si riduce ad avere invece della veste un unico e grande buco!

Ora io domando: che cosa dice la gente quando

si ode che Tizio si dedica all'industria del cotone e prende denari a prestito per far andare il suo affare, mentre non sa il mestiere nel quale impiega il suo lavoro, i suoi quattrini e la sua ignoranza? Ma la gente dice e ripete semplicemente che quella di Tizio è una pazzia.

E perchè dunque non si vuole ritenere una pazzia quella di Cajo che si dedica all'industria agraria e investe in quella i capitali che si procura indebitandosi, se non ha la capacità scientifica e pratica del suo mestiere? E puramente a ciò che si riduce la quistione! Ed è un fatto indiscutibile pur troppo: che mentre tutti riconoscono che una industria qualunque ha tanta maggior probabilità di riuscita prospera, quanta è maggiore la capacità e la competenza di chi la dirige; tutti a rovescio ripetono che nell'industria agraria un ignorante gastaldo vale più di qualunque agronomo che sappia il suo mestiere per la semplicissima ragione che lo ha studiato. Contraddizioni inesplicabili.

V.

Dopo queste chiacchiere la conclusione (se di conclusione fosse bisogno) viene da se.

— L'indebitamento è economicamente un fatto anormale e pericoloso.

— L'agricoltore che ha capacità tecnica sufficiente per slanciarsi nella industria agricola, fa opera saggia nel ricorrere al Credito per ottenere i Capitali necessari alla sua impresa.

Entro i limiti di queste due verità si restringe tutta la quistione.

Di qui non si scappa.

Il gridare agli agricoltori, alla leggiera: Ricorrete al Credito, cioè, contraete dei debiti, facendo balenare alla loro mente la speranza di trovare nel credito una infallibile risorsa, è ingannevole consiglio.

Converrebbe dire ad essi in quella vece:

— Badate! un debito è una voragine; e bisogna essere un nuotatore di gran forza per resistere alla forza travolgente di un vortice.

Finchè la vostra sostanza sarà libera da passività, anche con rendite moderate il vostro bilancio potrà chiudersi con vantaggio; ma quando avrete il patrimonio minato dai debiti, non vi resterà uscita che offra qualche utilità che in una pronta liquidazione. Da questo naufragio potrete salvare almeno parte del vostro carico; altrimenti la vostra nave avariata andrà a picco, colerà a fondo e tutto sarà inghiottito dal mare.

Finchè vi limiterete ad amministrare la vostra sostanza stabile riscuotendo i vostri redditi, voi sarete tanto poco industriali dei campi, quanto è poco speculatore e banchiere colui che restringe le sue operazioni bancarie a presentarsi con i *coupons* della rendita consolidata agli sportelli dello Stato.

Ma quando vorrete slanciarvi nella vera industria agraria, converrà che vi assicuriate di esserne tecnicamente capaci; allora soltanto il Credito agrario potrà essere una vera risorsa per voi. —

Ecco un linguaggio che mi parrebbe ispirato alla verità e alla prudenza, quindi saggio ed onesto.

Eppoi?

Eppoi credo che appunto perchè è retto e prudente questo consiglio, così continuerà a piacere meglio..... quell'altro!

Certo è che i più preferiscono di credere piuttosto alle parole liete che fanno sorgere illusioni, che alle tristi che le illusioni combattono.

Udine, Novembre 1887.

DOTT. UMBERTO CARATTI

Rivista Economica

La Conversione della rendita francese 4 e 4 e mezzo per cento. — Il Canale di Suez ed il Canale di Panama. — Una nuova via per le Indie.

Continuiamo a seguire la importante operazione sulla conversione della rendita francese 4 e 4 1/2 per cento. Cominciata negli scorsi giorni, nei modi spiegati nei precedenti numeri di questo giornale, ha dato risultati soddisfacenti, malgrado che la politica sia venuta ad intralciare il regolare andamento del mercato. Come si sa, la rendita da convertirsi ammontava a 37 milioni e mezzo di franchi, rappresentati da rendita 4 e mezzo per cento (antichi fondi) e 4 per cento, e ragguagliati a circa 840 milioni di capitale: l'operazione poi dividevasi in due parti: la conversione propriamente detta e la sottoscrizione a un capitale di circa 165 milioni in rendita 3 per cento.

Su di un capitale di 840 milioni, le domande di rimborso si limitarono a fr. 80,187,514; quindi i portatori di rendita rappresentanti un capitale di fr. 759,812,486 hanno accettata la conversione. Venne poi sottoscritta nuova rendita 3 per cento per fr. 1,799,282, che rappresenta circa 50 milioni di capitale, ossia meno di un terzo della rendita offerta al pubblico. Su questa somma il Tesoro ricevette come primo versamento fr. 10,857,000. La differenza tra questa somma riscossa, e il capitale reclamato allo Stato dai portatori delle rendite 4 e 4 1/2, che non accettarono la conversione, è quindi di 69,500,000 fr.; e lo Stato preleverà questa somma dai fondi disponibili di circa 300 milioni, che ha presso la Banca di Francia, la Banca d'Algeria e presso la Cassa Centrale, senza quindi ricorrere ad prestito alla Banca, come erasi previsto nella ipotesi che fosse stato domandato il rimborso dei vecchi titoli per un capitale più ingente.

Con Decreto Presidenziale del 24 Novembre 1887 venne fissata la data, a partire dalla quale i portatori del 4 e mezzo (vecchio) e 4 per cento, che non accettarono la conversione della loro rendita in nuova rendita 3 per cento, potranno ricevere il rimborso del capitale al quale hanno diritto. Il Decreto dispone che i rimborsi vengano eseguiti dalla cassa dei contabili del Tesoro, che hanno ricevuto in deposito i titoli: in Francia (non compresa la Corsica) a cominciare dal 6 dicembre 1887, in Corsica ed in Algeria dal 16 dicembre 1887. In ogni colonia l'epoca del rimborso verrà fissata da un ordinanza del Governatore. Assieme al rimborso del capitale verranno pagati gl'interessi scaduti dal 22 settembre al 6 dicembre, per i titoli rimborsabili in Francia, e dal 22 settembre al 16 dicembre per quelli rimborsabili in Corsica ed in Algeria: nelle colonie la maturazione degl'interessi andrà a cessare dal giorno in cui verrà fissato il pagamento del rimborso.

— La Compagnia del Canale di Suez pubblica lo stato de'suoi prodotti durante il mese di ottobre decorso, confrontato con quello degli anni 1885, 1886. Da esso risulta che i prodotti dell'impresa furono i seguenti:

Ottobre 1885	5,033,369	franchi
» 1886	4,575,351	»
» 1887	4,681,381	»

Questi prodotti si ricavano quasi totalmente dal transito, il quale diede 4,966,957 franchi nell'ottobre 1885, 4,513,636 franchi nell'ottobre 1886 e 4,162,228 franchi nell'ottobre 1887.

Il numero delle navi, che transitarono, e il relativo tonnelloaggio fu il seguente:

Ottobre 1885 N. delle navi	273	tonnellate	476,761
» 1886	»	235	» 451,889
» 1887	»	251	» 463,369

Quindi il mese di ottobre 1887 presenta, come si vede, un ravviamento apprezzabile in confronto con quello dell'anno passato.

Vicissitudini simili a quelle che ha attraversato il Canale di Suez, attraversa ora l'impresa per il Canale di Panama. Non viene però mai meno nel sig. De Lesseps la fede profonda nella riuscita finale del colossale lavoro, dovuta al suo genio ed al suo ardimento.

Oggi però siamo giunti ad un periodo critico ed è interessante sentire dallo stesso sig. de Lesseps quale sia la situazione finanziaria dalla Società.

Il sig. de Lesseps ha diretta in data del 15 novembre al Ministro delle Finanze francese la domanda affinché la Compagnia sia autorizzata ad emettere delle nuove obbligazioni in lotti per 265 milioni di franchi che restano ad emettersi sui 600 milioni autorizzati dagli azionisti, per altri 300 milioni, che potranno occorrere da ora fino al 1890, epoca fissata per l'apertura del canale.

A giustificazione della sua domanda il sig. de Lesseps espone che la spesa preventivata nel 1879 per la costruzione nel Canale fu di 1,200 milioni di franchi, e l'opera doveva essere compiuta nel 1888; calcolandosi fino dal primo anno di apertura su di un trasporto per il canale di 7 1/2 milioni di tonnellate, producente un prodotto lordo a beneficio della Compagnia di 112 milioni e mezzo di franchi per anno. Il sig. de Lesseps dichiara che l'opera non potrà essere compiuta se non nel 1890 e ciò in causa delle difficoltà finanziarie incontrate, essendosi dovuto pagare per l'imprestito del capitale un interesse superiore al 5 per cento per anno, ch'erasi previsto, e per difficoltà tecniche, giustificabili in lavoro così colossale.

La spesa per il taglio del canale propriamente detto non s'è aumentata; ma gli oneri annuali risultanti dagl'ultimi prestiti — quantunque vadano a beneficio degli associati stessi della impresa, cioè degli azionisti, — aumentano ogni giorno la spesa complessiva del canale.

In questo stato di cose il sig. de Lesseps trova solo rimedio di assicurare per il 1890 un passaggio attraverso il canale sufficiente al traffico previsto in 7 milioni e mezzo di tonnellate, coll'eseguire nella sezione centrale opere tali che permettano di continuare i lavori del Canale a livello, applicando al perforamento di questa parte l'azione delle draghe: ed in pari tempo non interrompano i lavori di approfondimento, mentre verrebbero così posti in co-

municazione i due oceani. La Commissione consultiva dei lavori diede parere favorevole all'esecuzione di questo progetto, per la quale non resta che estrarre 40 milioni di metri cubi dei quali 10 milioni di terreni duri, e 30 milioni di terreni da estrarsi colla draga.

Il sig. de Lesseps espone quindi la situazione finanziaria della impresa, e le conseguenze ch'essa incontrerà dall'affrettata apertura del Canale al transito.

Gli oneri degl' imprestiti ed altri imposti alla compagnia per l'esecuzione del Canale sono così costituiti:

Capitale azioni.....	300 milioni di fr.
Prestito autorizzato e realizzato.	635 » »
Prestito autorizzato e da realizzarsi.....	265 » »
Carichi imposti al disopra delle previsioni della Commissione internazionale	300 » »

Totale generale del conto del Canale al giorno dell'inaugurazione nel 1890..... 1,500 milioni di fr.

I prodotti provenienti dalla sola tassa di transito, applicata al traffico previsto di 7 milioni e mezzo di tonnellate, verrebbero impiegati per 72 milioni di franchi all'anno al servizio dell'interesse di prestiti al 6 per cento all'anno, e per la restante somma di 40 milioni per provvedere alle spese di amministrazione 3 milioni, alle spese di manutenzione 6 milioni, all'interesse 3 per cento del capitale in azioni 15 milioni, alle spese impreviste 4 milioni.

Quindi, secondo le previsioni del sig. Lesseps, nel primo anno resterebbe un beneficio di 10 milioni di fr. da distribuirsi come primo dividendo.

Le ultime notizie ai lavori del Canale recano che i 17 primi chilometri del Canale, dalla parte di Colon, sono aperti e che quindi le navi possono risalire dall'oceano fino a Palo Horqueta.

— Dopo maturi studi il Governo inglese si è deciso a sovvenzionare un servizio postale mensile fra Vancouver, la China e il Giappone. Si crede che questa nuova via debba ridurre di due giorni la durata del tragitto per Shangai e di quattordici a 18 giorni il tempo necessario per andare a Yokooma. Il the si trasporta già per questa via e non è improbabile che il traffico del Canale di Suez ne abbia a risentire le conseguenze in modo abbastanza sensibile. È vero che vi è lo svantaggio del trasbordo ma coi mezzi e metodi perfezionati si può supplire a questo inconveniente, e se il the ed altri articoli del levante possono essere trasportati più sollecitamente e con minore spesa per la via di Vancouver che per quella di Suez, quest'ultima non potrebbe tardar molto ad essere abbandonata. I vantaggi della nuova via dal punto di vista inglese, in confronto di quella del Canale sono evidenti poichè la prima si trova interamente in pieno mare e dominio inglese.

In questi ultimi tempi l'opinione pubblica in Inghilterra si è fortemente scossa per riguardo alla importanza del Canale di Suez. Chi si fosse una volta permesso di dubitare dell'importanza vitale per l'Inghilterra del Canale di Suez sarebbe stato considerato come un uomo del tutto ignaro dei veri interessi del proprio paese. Ma dall'epoca della battaglia di Tel-el-Kebir e dopo che i generali ed ammiragli inglesi ebbero a dichiarare che in tempo

di guerra i trasporti per il Suez non potrebbero effettuarsi senza pericolo, mentre in tempo di pace il Canale è al sicuro da ogni attacco, il pubblico inglese cominciò a domandarsi perchè l'Inghilterra contribuirebbe alla difesa di un Canale che le altre potenze hanno più di essa interesse a conservare. Se la via del Pacifico dà i risultati che se ne prevedeva, specialmente per quanto concerne i trasporti delle truppe alle Indie, non vi è da dubitare che il Governo inglese abbia a considerare la questione del Canale di Suez sotto un aspetto diverso da quello veduto finora, ed anche per conseguenza a modificare sensibilmente la sua politica in Egitto.

LA SITUAZIONE DEL TESORO

al 31 ottobre 1887

Il riassunto del conto del Tesoro al 31 ottobre dava i seguenti risultati:

Attivo:

Fondi di Cassa alla chiusura dell'esercizio 1886-87.....	L. 342,276,005.03
Incassi dal 1° luglio 1887 a tutto ottobre.....	» 653,540,571.49
Per debiti e crediti di Tesoreria.....	» 644,621,450.60
Totale.	L. 1,640,438,027.12

Passivo:

Pagamenti dal 1° luglio 1887 a tutto ottobre.....	L. 536,745,065.73
Per debiti e crediti di Tesoreria.....	» 715,089,502.08
Fondi di Cassa al 31 ottobre 1887.....	» 388,608,459.31
Totale.	L. 1,640,438,027.12

La situazione dei debiti e crediti di Tesoreria è dimostrata dal seguente specchio:

	30 giugno 1887	31 ottobre 1887	Differenze
Conto di cassa L.	342,276,005.03	388,608,459.31	+ 46,332,454.28
Situaz. dei crediti di Tesor. ^a	66,777,386.20	131,122,879.68	+ 64,345,493.48
Tot. dell'attivo L.	409,053,391.23	519,731,338.99	+110,677,947.76
Situaz. dei debiti di Tesoreria...	496,121,940.25	489,999,362.95	— 6,122,558.00
Situaz. dicassa L.	87,068,549.72	29,731,956.04	+116,800,505.76

Gli incassi nel mese di ottobre ammontarono a L. 208,870,860.81 con una differenza in più sull'ottobre dell'anno scorso per l'importo di L. 58,082,453.13 e dal 1° luglio 1887 a tutto ottobre a L. 653,540,571.49 con un aumento di L. 181,761,545.98 sul periodo corrispondente dell'esercizio 1885-86.

Il seguente prospetto contiene l'ammontare degli incassi ottenuti nell'ottobre p. p. in confronto con la previsione mensile del bilancio stabilito nella

somma di L. 146,568,187, e con gli incassi fatti nell'ottobre 1886.

Entrata ordinaria	Incassi nell'ottobre 1887	Differenza col 12° preventivato	Differenza con gli incassi ottenuti nell'ottobre 1886
Redditi patrimoniali... L.	1,071,831	- 5,720,180	- 169,899
Imposta fondiaria...	28,709,082	+14,724,586	- 1,645,927
Imposta sui redditi di ricchezza mobile...	23,729,771	+ 5,953,939	+ 640,135
Tasse in amministrazione del Ministero delle Finanze...	15,360,780	+ 894,114	+ 1,501,361
Tassa sul prodotto del movimento a grande e piccola velocità sulle ferrovie...	1,672,331	+ 254,554	+ 337,684
Diritti delle Legazioni e dei Consolati all'estero...	9,399	- 46,434	- 2,482
Tassa sulla fabbricazione degli spiriti, birra, ecc...	3,048,026	+ 48,026	+ 528,205
Dogane e diritti marittimi...	23,228,758	+ 4,141,425	+ 4,569,682
Dazi interni di consumo...	6,922,513	+ 141,076	+ 239,773
Tabacchi...	16,461,673	+ 128,340	+ 2,431
Sali...	4,955,957	+ 2,376	+ 118,421
Multe e pene pecuniarie...	254	- 88	- 926
Lotto...	3,058,393	- 3,466,607	- 1,663,247
Poste...	3,609,598	- 57,068	- 383,686
Telegrafi...	1,350,059	+ 188,806	+ 11,318
Servizi diversi...	1,299,689	+ 188,644	+ 190,475
Rimb. e conc. nelle spese...	2,644,842	+ 580,190	+ 81,834
Entrate diverse...	903,534	+ 381,226	+ 430,313
Partite di giro...	4,239,394	- 3,547,582	- 1,972,885
Entrata straordinaria			
Entrate effettive...	925,647	- 2,250	+ 489,454
Movimento di capitali...	9,913,372	+ 6,963,082	+ 555,377
Costruz. di strade ferrate	53,125,960	+39,255,127	+54,838,444
Capitali aggiunti per resto attivo...	-	-	- 3,721,087
Totale... L.	208,870,860	+62,302,673	+51,051,443

Le riscossioni nell'ottobre 1887 furono superiori alla previsione mensile per l'importo di L. 62,302,673 e superarono di L. 51,051,443 le entrate ottenute nell'ottobre del 1886.

I principali aumenti ottenuti nell'ottobre di quest'anno sull'ottobre dell'anno scorso, riguardano per L. 1,501,361 le *tasse in amministrazione del Tesoro* aumento che deriva dalla trasformazione edilizia nei maggiori centri di popolazione; per L. 4,569,682 le *dogane e diritti marittimi*, aumento che dipende dall'aggravamento del dazio di entrata sopra alcuni generi di consumo, nonché dalle considerevoli maggiori importazioni di zucchero, ferri lavorati e tessuti, in previsione di un probabile rimaneggiamento dei dazi di confine; per L. 1,972,885 le *partite di giro*, aumento che ha origine dai versamenti fatti dalla Cassa dei depositi e prestiti pel servizio delle Casse pensioni; per L. 4,282,388 la *vendita beni*, maggiore entrata costituita dai versamenti in conto del prezzo della vendita dei terreni demaniali ai Prati di Castello in Roma; e per L. 54,838,444 la *costruzione di strade ferrate* maggiore incasso che deriva da alienazione di obbligazioni ferroviarie.

Le diminuzioni più importanti furono per lire 1,645,927 nell'*imposta fondiaria*, diminuzione che deriva dall'abolizione del decimo di guerra; per L. 1,663,247 nel *lotto*, ma la diminuzione non è che apparente, poichè nel mese di ottobre 1887 non furono completamente rimborsate le spese per aggio e vincite, i cui ordini di pagamento vengono cambiati in quietanza d'entrata; per L. 4,837,764 nell'*accensione di debiti* diminuzione che deriva dall'avere incassato nell'ottobre del 1886 L. 8,767,500 per alienazione di obbligazioni ecclesiastiche, mentre nell'ottobre di quest'anno si introitarono soltanto quattro milioni di lire da alienazione del titolo speciale per i lavori del Tevere, e finalmente per L. 3,721,078

nei *capitoli aggiunti* per resti attivi, diminuzione dovuta agli incassi fatti nell'ottobre 1886 per alienazione di rendita 5 0/0 onde far fronte alle costruzioni ferroviarie nell'esercizio 1885-86.

L'aumento poi dell'entrata effettiva di fronte alla previsione mensile dipende in gran parte dal maggiore incasso avutosi al titolo « costruzioni di ferrovie » e in parte all'incasso bimensile dell'imposta fondiaria, e della ricchezza mobile, il cui pagamento scadeva appunto nell'ottobre.

Ecco adesso il prospetto comparativo della spesa, la cui previsione mensile fu determinata nella somma di L. 150,146,131.

Pagamenti	Pagamenti nel ottobre 1887	Differenza col 12° preventivato	Differenza coi pagamenti nel ottobre 1886
Ministero del Tesoro... L.	48,516,350	-17,391,393	+20,951,454
Id. delle finanze...	12,477,625	- 2,077,183	- 3,812,959
Id. di grazia e giust.	2,756,937	- 57,341	- 23,638
Id. degli affari est.	692,277	+ 28,756	+ 180,135
Id. dell'istruz. pub.	3,374,361	- 1,554	+ 287,418
Id. dell'interno...	4,394,698	- 969,557	+ 224,987
Id. dei lavori pub.	27,802,353	+ 5,501,273	+ 7,444,864
Id. della guerra...	31,229,962	+ 7,833,590	+10,316,117
Id. della marina...	7,506,245	- 1,027,768	- 1,506,742
Id. di agric. indus. e commercio.	1,233,270	- 17,017	+ 356,488
Totale... L.	139,984,084	-10,162,047	+34,388,125

La spesa pertanto fu inferiore di L. 10,162,047 al 12° preventivato, e maggiore di L. 34,388,125 ai pagamenti fatti nell'ottobre del 1886.

Le poste e i telegrafi in Inghilterra nel 1886

Il totale delle lettere, cartoline postali, libri, circolari e giornali trasportati dalla posta inglese eccettuati i pacchi postali fu di 2,064,466,000. Questa cifra rappresenta una media di 56 spedizioni per abitante, media che non è stata raggiunta finora da nessuno altro Stato, ma che supera invece gli altri per più della metà. Londra partecipa per 28 0/0 in questo risultato, e l'Irlanda non vi figura che per sei. Non si può fare a meno di non rimanere colpiti dalla immensità di questo movimento, ma è senza dubbio il buon mercato della trasmissione delle lettere ordinarie, che provoca la maggior parte della enorme differenza nel movimento postale inglese a paragone di quello continentale. Il porto delle lettere in Inghilterra non costa che 10 centesimi per tutto il Regno Unito, mentre negli altri Stati e specialmente in Italia vale assai di più.

Malgrado il basso prezzo della tariffa inglese il provento totale delle entrate postali e telegrafiche raggiunse nel 1886 la somma di 255 milioni di fr., da cui prelevando le spese per l'importo di franchi 185 milioni, rimase all'erario un prodotto netto di 70 milioni di franchi con un aumento di un milione sull'entrata netta del 1885.

Anche i prodotti telegrafici sono in costante aumento, ma questo servizio è quello nel quale l'amministrazione fa le riforme le più costose e i sacrifici che essa a tale scopo si impone, assorbono la totalità del prodotto netto. Gli inglesi seguono il principio che i monopoli postali, e telegrafici non devono essere strumenti fiscali, ma intermediari commerciali e che lo Stato deve solamente incassare degli

avanzi quando tutto il servizio è completamente assicurato. Questo spiega perchè l'Inghilterra ha speso nel 1886 per i suoi telegrafi una somma di st. 1,800,000 mentre l'entrata fu soltanto di 1,750,000, e per qual ragione l'amministrazione non ha esitato a ridurre della metà la tariffa dei telegrammi.

La riduzione ha prodotto immediatamente i suoi effetti. Sotto il regime della tariffa vecchia con la riscossione minima di uno scellino, il numero dei telegrammi era stato durante il primo semestre di N. 314,423 dando un prodotto di 604,456 sterline: durante il secondo semestre nel quale fu applicata la nuova tariffa con riscossione minima di 6 pence il numero dei dispacci ammontò a 16,787,450 e il prodotto fu di ster. 505,203. Queste cifre sono abbastanza eloquenti.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio Italiana di Londra. Per l'anno venturo ad iniziativa della Camera di Commercio italiana è stata progettata una esposizione italiana a Londra. Negli ultimi due fascicoli che si pubblicano per opera della Camera stessa, abbiamo trovato un lungo articolo, che incoraggia l'attuazione della progettata esposizione facendo un caldo appello al Governo, alle istituzioni, ai commercianti, agli industriali, e agli artisti italiani affinchè concorrano a sostenere la esposizione con la loro autorità, col loro concorso morale, ed i loro prodotti, coi loro lavori. In una delle ultime riunioni della Camera si discusse a lungo sulla sicurezza degli oggetti esposti. Secondo la legge inglese nel caso di una esposizione non si ammettono diritti sugli gli oggetti esposti che da parte del landlord (il proprietario del terreno). Or bene, il landlord del terreno ove sorge l'Esposizione, che è una compagnia ferroviaria la Metrop. District Railway Comp. ha fatto dichiarare per via legale alla Camera, che nel suo contratto d'affitto ha ben stabilito di rinunciare ad ogni e qualsiasi suo diritto sugli gli oggetti esposti. E per la questione dei diritti di patente riserbati agli espositori la Camera ha preso tutte le opportune informazioni ed oramai è ben stabilito che basterà che un inventore dichiararsi solo prima dell'esposizione al Patent Office che intende esporre una sua invenzione, perchè dessa sia per questo solo fatto intieramente salvaguardata. E la Camera di Commercio al fine di meglio coadiuvare l'impresa ha nominato una commissione per la formazione del regolamento. Si è poi costituito il comitato di Londra, il quale appena sieno costituiti i Comitati corrispondenti in Italia a Roma, Venezia, Torino, Milano, Napoli, Palermo, Cagliari, comincerà il suo lavoro.

Frattanto la Presidenza della Camera ad evasione del voto pronunziato dal Consiglio ha diramato una circolare ai Presidenti delle Camere di Commercio d'Italia, invitandoli a patrocinare il concorso dei produttori del loro distretto alla Esposizione progettata.

Camera di Commercio di Bologna. — Nella seduta del 19 ottobre autorizzava la presidenza a proseguire nel giudizio innanzi la Corte di Cassazione di Roma contro la Società Adriatica, contro la quale la Camera aveva con esito favorevole intentato lite per il pagamento della tassa di commercio e nella seduta del 10 novembre dopo aver deliberato di ap-

poggiare il voto della Camera di commercio di Vicenza diretto ad ottenere che si renda più agevole con opportuni provvedimenti il concorso alle elezioni commerciali, approvava il riordinamento della Scuola di contabilità, e deliberava di non appoggiare la proposta della Camera di Commercio di Cremona di rivolgere rimostranza al Governo perchè provveda a che le Società ferroviarie non si sottraggono più oltre al pagamento delle tasse di commercio nei vari luoghi in cui esse esercitano la loro industria, per la ragioni, che essendo la Camera di Bologna in lite con la Società Adriatica per lo stesso oggetto, non sia conveniente appoggiare la istanza della Camera Cremonese.

Mercato monetario e Banche di emissione

Le oscillazioni che presentarono i prezzi dello sconto sul mercato americano durante la settimana ultima, sono indizio per alcuni di seria ed aumentata attività negli affari, per altri invece di artificiosa speculazione; è bene ad ogni modo notare che da una parte si hanno eccellenti notizie sul commercio e sulla industria dei principali centri americani, dall'altra anche i prodotti ferroviari danno buoni risultati. Le Banche associate di Nuova York hanno subito una nuova perdita di incasso metallico di 1.7 milioni di dollari, diminuiscono pure di 1.1 milione il portafoglio e di 4.3 milioni i conti correnti.

Questo stato di cose ha dato luogo ad un mutamento nei cambi che fa temere sieno necessarie nuove spedizioni d'oro da Londra e da Parigi: infatti il cambio su Londra è sceso da 4.82 a 4.81 1/4; quello su Parigi è aumentato da 524 3/8 a 525.

La Banca d'Inghilterra ci presenta una diminuzione all'incasso metallico di 77 mila lire sterline, mentre il portafoglio è aumentato di 33 mila; è notevole anche la diminuzione di 160 mila sterline nei conti correnti dei privati. Lo sconto libero si mantiene da 3 1/16 a 3 1/8 per cento per la carta a 90 giorni ed al 2 per cento quella brevissima. Durante la settimana il ribasso del cambio del *dollaro* ed un ritiro di 110 mila sterline fecero temere che la Banca dovrebbe aumentare lo sconto; però la situazione è dappoi alquanto migliorata e sembra per ora scongiurato il pericolo. Coloro però che vedevano così rosea la situazione da sperare in una diminuzione nel saggio dello sconto vanno convincendosi che la fine dell'anno non è stagione propizia a questi risultati. Anche il mercato commerciale Inglese dà segni di maggiore attività, come si rileva dalle più recenti pubblicazioni sul movimento delle importazioni ed esportazioni.

Tutto preoccupato dalle vicende politiche che tengono sospesi gli animi in attesa del risultato finale che avrà la crisi presidenziale, il mercato di Parigi si occupò poco della operazione della conversione che in altre circostanze avrebbe destato il maggior interesse. E tuttavia, come diciamo nella *Rivista economica*, la conversione è proceduta in modo soddisfacente; nè le domande di rimborso sono state abbastanza forti da mettere in pericolo lo stock monetario della Banca e del Tesoro, nè le sottoscrizioni alle rendite sono state così numerose da determinare, quello che si poteva temere, e che

Banca dei Paesi Bassi

		26 novembre	differenza		
Attivo	{	Incasso metallico {oro... Fior.	48, 595, 000	+	37, 000
		{argento...>	97, 425, 000	+	246, 000
		Portafoglio.....>	50, 700, 000	—	425, 000
		Anticipazioni.....>	48, 707, 000	—	419, 000
Passivo	{	Circolazione.....>	195, 854, 000	—	2, 885, 000
		Conti correnti.....>	32, 618, 000	+	5, 539, 000

Banca Austro-Ungherese

	23 novembre	differenza
Attivo {	Incasso metallico..... Fiorini	219, 863, 000 — 16, 000
	Portafoglio.....	145, 030, 000 — 7, 273, 000
	Anticipazioni	23, 944, 000 — 2, 776, 000
Passivo {	Circolazione.....	374, 211, 000 — 11, 596, 000
	Conti correnti.....	94, 376, 000 + 308, 000

Banca nazionale del Belgio

	24 novembre	differenza
Attivo { Incasso metallico.....Fr.	95,334,000	— 24,000
Portafoglio.....»	312,516,000	+ 2,221,000
Passivo { Circolazione.....»	365,073,000	+ 333,000
Conti correnti.....»	68,193,000	+ 2,788,000

Banche associate di Nuova York.

	26 novembre	differenza
Attivo { Incasso metallico.....Dollari	70.000.000	— 1.700.000
Portafoglio e anticipazioni...>	353.300.000	— 1.100.000
Legal tenders.....>	24.600.000	+ 400.000
Passivo { Circolazione.....	8.000.000	— —
Conti correnti e depositi.....>	351.700.000	— 1.300.000

Banca Imperiale Germanica

		23 novembre	differenza
Attivo	{ Incasso metallico..... Marchi	787,729,000	+ 22,999,000
	{ Portafoglio.....	482,902,000	+ 430,000
	{ Anticipazioni.....	43,989,000	— 4,084,000
Passivo	{ Circolazione.....	865,698,000	+ 22,175,000
	{ Conti correnti.....	378,587,000	+ 36,558,000

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 3 dicembre 1887.

Il tornare di nuovo sulle cause che produssero le incertezze e la sfiducia che prevalgono da vario tempo nella maggior parte delle borse, potrebbe apparire tempo perduto, sapendo tutti che quei pochi giorni, per non dire ore, che ci dividono dallo svolgimento della più importante delle crisi, cioè da quella governativa che pesa attualmente sulla Francia, non potevano certamente, per ragione delle notizie contraddittorie che correvano sull'esito finale di essa e delle possibili conseguenze che ne potrebbero derivare, essere fecondi di affari: ma per debito di cronisti, non possiamo dispensarci dal ritornare sulle medesime. Cominciando dal mercato parigino, la sua attitudine sul principio della settimana si mantenne alquanto soddisfacente, e sembrò anzi che le voci diverse che sorgevano e scomparivano sulla crisi non avessero alcuna influenza sugli intendimenti dell'alta Banca, e che possessori di rendita, e capitalisti fossero persuasi che la crisi, come le precedenti, si sarebbe sciolta senza lasciare gravi imbarazzi. Nei giorni successivi la fisionomia delle piazze cambiò e molti pensando che poteva avvenire che l'apertura del Congresso per la nomina del nuovo

Presidente della Repubblica, potesse coincidere con la ricorrenza della liquidazione, si dettero a vendere provocando così benchè lievi, nuove oscillazioni al ribasso. A Berlino quantunque la piazza si sia alquanto alleggerita dai suoi impegni, tuttavia, alla tendenza non sfavorevole che predominò nella settimana decorsa subentrarono sentimenti di esitazione e di malessere che vennero in parte determinati dalle molte questioni che, come le condizioni interne della Francia, la malattia del Principe Imperiale, e l'attitudine della Russia, non sono ancora risolte. Anche a Vienna la tendenza fu incerta e per quanto in Austria non vi sieno questioni interne che possano racchiudere per essa dei pericoli, nonostante le piazze austriache non poterono sottrarsi al marasma che predomina ovunque. A Londra al contrario le disposizioni si mantennero favorevoli non solo per i consolidati inglesi ma anche per gli altri fondi di Stato. Nelle borse italiane in attesa che si svolga e scioglia in qualche modo la crisi francese prevalse un'attitudine di aspettativa per cui in generale le transazioni riuscirono di poca importanza, e i corsi conservarono un tramite di oscillazioni alquanto modesto e ristretto.

La liquidazione nelle borse italiane si può dire completamente terminata essendo già cominciate le operazioni di dicembre; e dal sostegno delle nostre borse e dall'andamento delle singole borse estere, nonchè della tendenza del denaro e dei riporti a scendere, se ne può inferire che l'ultimo mese dell'anno non sarà sfavorevole ai compratori, specialmente per la nostra rendita.

Ecco adesso il movimento della settimana.

Rendita italiana 5 0/0. — Nelle piazze italiane dopo avere oscillato con lievi variazioni sui prezzi precedenti cioè fra 98,45 e 98,65 salì a 98,85 in contanti e per liquidazione e a 99,05 per fine dicembre. A Parigi da 97,50 andava fino a 97,90 e dopo essere ricaduta a 97,65 resta a 97,70; a Londra invariata fra 96 1/4 e 96 5/8 e a Berlino da 96 indietroggiava a 95,70.

Rendita 3 0/0. — Venne negoziata a 62,75 per fine mese.

Prestiti già pontifici. — Non ebbero alcun cambiamento rimanendo nelle precedenti quotazioni, cioè a 98 per il Cattolico 1860-64; a 97,10 per il Blount e a 100 per il Rothschild.

Rendite francesi. — Sul principio della settimana trascorsero alquanto sostenute aggirandosi presso a poco sui prezzi di sabato, ma verso la metà in seguito alle incertezze sulla persona del nuovo Presidente cadevano il 4 1/2 da 107,25 a 106,75; il 3 0/0 da 81,77 a 81,20 e il 3 0/0 ammortizzabile da 84,75 a 84,55. Alla chiusura della settimana, dopo che Grevy ebbe date le sue dimissioni da Presidente della Repubblica, salivano a 107,32; 82,15 e 85,10.

Consolidati inglesi. — Si mantennero sostenuti a 105 7/16 ultimo prezzo dell'ottava scorsa, e oggi chiudono a 102 1/16 ex-coupon.

Rendite austriache. — Ebbero mercato incerto e piuttosto debole dipendente dalla pesantezza generale del mercato finanziario e così la rendita 4 0/0 in oro oscillava fra 111,80 e 111,70 in carta; la rendita 4,20 per cento in argento da 82,80 cadeva a 82,50 e la rendita in carta 4,20 per cento da 81,20 a 81 per risalire a 81,20.

Rendita Turca. — A Parigi da 14,45 indebolivasi a 14,05 circa e a Londra da 14 a 13 15/16.

Valori egiziani. — La rendita unificata da 375 indietreggiava verso 372.

Valori spagnuoli. — La rendita esteriore da 67 7/16 declinava a 67 1/4. I giornali ufficiosi smentiscono la voce corsa che il Governo avesse deciso di colpire il debito spagnuolo di un'imposta del 10 0/0.

Canali. — Il Canale di Suez da 2005 saliva a 2020 e il Panama da 300 discendeva fino a 256. I prodotti del Suez dal 21 novembre al 29 ammontarono a fr. 1,620,000 contro 1,360,000 nel periodo corrispondente dell'anno scorso.

— I valori bancari ed industriali ad eccezione di quei soliti che sono sempre nelle simpatie della speculazione, ebbero mercato generalmente limitato e senza notevoli variazioni nei corsi.

Valori bancari. — La Banca Nazionale italiana da 2209 indietreggiava a 2195; la Banca Nazionale Toscana oscillò fra 1145 e 1135; il Credito Mobiliare da 1012 andava a 1019; il Banco di Roma negoziato fra 860 e 855; la Banca Romana da 1140 saliva a 1190; la Banca Generale invariata fra 685 e 689; la Banca di Milano nominale intorno a 240; la Banca di Torino fra 860 e 855; il Credito Meridionale fra 580 e 575; la Cassa Sovvenzioni fra 357 e 355 e la Banca di Francia resta a 4,260. I benefici della Banca di Francia nella settimana che terminò col 4° dicembre ammontarono a fr. 640,000.

Valori ferroviari. — Le azioni Meridionali ebbero molta ricerca che le fece risalire sulle nostre borse da 792 a 801 circa e a Parigi da 785 a 788. Le Mediterranee negoziate fra 625 e 626 e le sicule intorno a 600. Nelle obbligazioni soltanto le nuove ferroviarie ebbero qualche affare intorno a 316,25. I prodotti della rete Adriatica dal 1° gennaio 1887 a tutto ottobre ammontarono a L. 82,981,530.94 con un aumento sul periodo corrispondente del 1885 per l'importo di L. 8,518,984.04 e nello stesso periodo il prodotto chilometrico è in aumento di L. 2,776.30.

Credito fondiario. — Roma negoziato a 466,50; Banca Nazionale 4 0/0 a 480; Napoli 5 per cento a 504,25; Milano 5 per cento a 501,25 detto 4 0/0 a 488; Sicilia 5 0/0 a 505 e detto 4 0/0 a 490.

Valori Municipali. — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze quotate a 64,60; l'Unificato di Napoli fra 92,60 e 92,80; l'Unificato di Milano a 97, e il prestito di Roma a 480.

Valori diversi. — A Firenze ebbero qualche affare la Fondaria vita a 263,50; le Costruzioni venete fra 273 e 275 e le Immobiliari da 1218 a 1240; a Roma l'Acqua Marcia da 2190 a 2216; a Milano le Rubattino fra 380 e 382 e le raffinerie salite da 380 a 388 e a Torino la Fondaria italiana negoziata fra 336 e 330.

Metalli preziosi. — A Parigi il rapporto dell'argento fino invariato a 264 sul prezzo fisso di franchi 218,90 al chilogr. ragguagliato a 1000, e a Londra il prezzo dell'argento da den. 43 13/16 saliva a 45 7/8.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — All'estero continua a prevalere la corrente al rialzo per la maggior parte dei mercati frumentari. Cominciando dai mercati americani troviamo che a Nuova York i grani salirono fino a doll. 0,88 1/2 allo staio; i granturchi fino a 0,56 1/2, e le farine extra state sostenute da doll. 3,15 a 3,40 al sacco di 88 chilogr. Anche a Chicago grani e granturchi furono in aumento, e questo rialzo dei mercati americani si attribuisce a compere fatte dai venditori allo scoperto e da acquisti considerevoli da parte della speculazione. Notizie dall'India recano che la esportazione è attivissima specialmente per l'Italia con grave danno delle esportazioni russa e americana. Da Odessa si telegrafa che i grani sono attivi e sostenuti a motivo di un certo rallentamento nel calato. I grani teneri si contrattarono da rubli 0,95 a 1,12 al pudo; i granturchi da 0,73 a 0,75; la segale da 0,64 a 0,67 e l'avena da 0,53 a 0,65. A Galatz i granturchi ribassarono da 30 a 40 centesimi al quintale. A Londra ebbero aumento tanto i grani indigeni che i provenienti dall'estero, e a Liverpool per i grani prevalse la medesima tendenza. A Pest i grani con nuovo rialzo si quotarono da fior. 7,35 a 7,43 al quint., e a Vienna con ribasso da fior. 7,60 a 7,53. In Francia prevale il sostegno che per diversi mercati si tradusse in rialzo per i grani. A Parigi i grani pronti si quotarono a franchi 22,90 al quint., e per i 4 mesi da marzo a fr. 23,30 e a Marsiglia i Nicolajeff a fr. 17,50, e gli Odessa a fr. 19,25. In Italia i grani ebbero una certa tendenza a indietreggiare, che venne determinata dal non essere compresi i grani nella nuova legge di Catenaccio. Si crede però che perdurando l'aumento all'estero, anche i nostri mercati continueranno a salire. I granturchi continuarono a scendere; i risi ebbero qualche aumento e le altre granaglie invariate. Ecco adesso i prezzi fatti in talune delle principali piazze dell'interno. In Arezzo si praticò da L. 16,35 a 18 all'ettol. per i grani, e da L. 7 a 9 per i granturchi. — A Firenze i grani teneri bianchi da L. 23,75 a 25 al quint. e i rossi da L. 22,25 a 24,50. — A Bologna i grani a L. 22 e i granturchi da L. 12,50 a 13. — A Ferrara i grani da L. 20,75 a 22 e i granturchi da L. 12 a 14. — A Verona i grani da L. 20,50 a 22 e i granturchi da L. 12,50 a 14,50. — A Milano i grani da L. 21,50 a 22,50; i granturchi da L. 11,50 a 12,75 e il riso da L. 32 a 37. — A Pavia i risi da L. 34,50 a 38. — A Genova i grani teneri nostrali da L. 22 a 23 e i teneri esteri senza dazio da L. 13 a 19. — A Torino i grani da L. 20 a 22,25; il granturco da L. 12 a 15; la segale da L. 13,50 a 15; l'avena da L. 13 a 18 e il riso bianco fuori dazio da L. 24,50 a 37. — A Castellammare di Stabia le bianchette di Puglia da L. 21,75 a 23; i teneri Braila con dazio da L. 20 a 21,50; e i grani duri nostrali da L. 23 a 26 e a Bari i grani teneri bianchi da L. 22 a 23 e i rossi da L. 21,50 a 22,50.

Caffè. — La calma continua ad essere la nota predominante della chiudente ottava, senza affari d'importanza, eccezione fatta per quel poco che riflette il puro consumo e di qualche vendita il di cui prezzo si tenne segreto. Chi concorse a mantenere i nostri mercati in queste condizioni furono le brusche oscillazioni dei mercati regolatori d'America e d'Europa i quali si mantengono poco sostenuti. Aggiungiamo a questo l'esito poco soddisfacente dell'asta olandese, si potrà di leggieri formarsi un concetto dell'articolo. È quindi giuocoforza seguire gli eventi dell'articolo perchè a voler fare degli apprezzamenti in merito al suo avvenire sarebbero profezie poco cre-

dute. — A *Genova* i prezzi nominali al deposito sono di L. 125 a 130 ogni 50 chilogrammi per il Moka Egitto; di 124 a 136 per il Portoricco, e di L. 110 a 120 per il Rio. — In *Ancona* ebbero prezzi più deboli della quindicina scorsa. — A *Trieste* il Rio fu quotato da fior 110 a 114 al quint. e il Santos da 97 a 112 e in *Amsterdam* il Giava buono ordinario fu quotato a cent. 47.

Zuccheri. — La tendenza al sostegno va vie più consolidandosi nella maggior parte dei mercati e per le piazze italiane altra ragione di aumento fu l'accrescimento del dazio di entrata. — A *Genova* i raffinati della Ligure Lombarda salirono a L. 128 al quint. al vagone. — A *Venezia* i prezzi si spinsero fino a L. 134 sconto 2 0/0. — In *Ancona* i raffinati nazionali e olandesi fino a L. 130. — A *Trieste* i pesti austriaci si contrattarono da fior. 20,75 a 23,50 al quint. — A *Parigi* i rossi disponibili di gr. 88 salirono a fr. 37,50 i raffinati a fr. 108,50 e i bianchi N. 3 a fr. 41 e a *Londra* mercato in rialzo per i raffinati.

Sete. — La situazione dell'articolo e sempre sfavorevolmente influenzata dalle incertezze politiche e dalle condizioni finanziarie non troppo liete. — A *Milano* durante la settimana le transazioni furono in maggior numero, ma per ottenere questo risultato i venditori furono costretti a concedere alcune facilitazioni. Le vendite fatte realizzarono come segue: L. 48 greggie 10/12 sublimi capi annodati; L. 47 id. 12/14 sublimi verdi id.; L. 46 id. 10/12 belle correnti 30/40 aspe; L. 59 a 60 organzini 16/18 a 17/19 classici; L. 58 a 59 id. 20/24 a 24/28 id.; L. 55 a 56 id. 18/20 a 20/24 buoni correnti; L. 51 a 54 id. dal 20 al 26 belli correnti e correnti. In trame si è fatto poco, all'infuori di alcuni lotti in qualità correnti tonde, ma nette da D. 46 a 48. — A *Lione* la situazione si mantiene incerta e con prezzi alquanto deboli, le greggie italiane di 1° ord. a capi annodati titolo speciale si venderono a fr. 55; gli organzini 18/20 di 1° ord. a fr. 61 e le trame 20/22 di 1° ord. a fr. 59.

Oli di Oliva. — Le condizioni del mercato oleario sono sempre le stesse cioè domanda discreta, e prezzi sostenuti per le qualità buone, e calma per le qualità andanti. — A *Porto Maurizio* le qualità mangiabili vecchie realizzano da L. 115 a 135 al quint. — A *Genova* l'olio nuovo di Sardegna si vende da L. 105 a 110 e quello della riviera di ponente per la sua cattiva qualità da L. 95 a 100. Nei vecchi i Bari a L. 105 e allo stesso prezzo gli oli delle Romagne. — A *Firenze* i prezzi versarono da 115 a 135 e in *Arezzo* da L. 110 a 120. — A *Napoli* in borsa i Gallipoli pronti realizzarono L. 67,80 e i Gioia da L. 62,85 e a *Bari* i prezzi estremi furono da L. 93 e 118.

Gomma. — Notizie da *Genova* recano che vi è un deposito abbondante di gomma lacca, con poca domanda. I prezzi variano da L. 115 a 125 i 100 kg., secondo il merito.

Il deposito dell'arabica continua ad essere scarso e a prezzi sempre più sostenuti anche all'origine. Di quella in sorte, vera arabica, esistono pochi fardi tenuti da L. 6,75 a 7 al kg. Altre qualità, come *Ghesiri* e *Senegal*, variano da L. 4,75, 5, 5,50 e 6,50 al kg.

Cuoi e pellami. — Da alcuni giorni la domanda si è fatta più attiva nella maggior parte dei mercati. — A *Genova* buona richiesta per i cuoi Buenos Aires di chil. 9/10 che si venderono a L. 105 ogni 50 chilogr. Nelle altre qualità gli affari furono meno importanti e i prezzi meno sostenuti. I Critto America secondari di chil. 9/10 si venderono a L. 80; e Montevideo di chil. 2 a L. 110; e Buenos Aires di chil. 9/10 da L. 90 a 100 e detti di vitello di chil. 2 1/2 a L. 80 il tutto ogni 50 chilogr.

Formaggi e burro. — In buona richiesta per l'esportazione e prezzi più fermi. — A *Genova* il Lodigiano stravecchio da L. 220 e 225 in forme di chil. 18 a 22, Gruviera da 165 a 175, secondo peso, Gorgonzola da 150 a 180, Olanda in palle più fermo da 175 a 180 il tutto per 100 chil. in Darsena. Anche nei burri la domanda è alquanto attiva. — A *Milano* i prezzi versavano da L. 265 a 290 al quintale; a *Lodi* in media a L. 265; a *Mantova* a L. 290 e a *Brescia* da L. 242 a 282.

Legni da tinta. — Notizie da *Genova* recano che continua le buone richieste nel campeccio San Domingo e prezzi fermi da L. 14,50 a 15, San Marco da L. 16 a 16,50; Brasile L. 24, Giallo Maracaibo da L. 12,50 a 13 per 100 kilog., franco vagone.

Zolfi. — Tendenza sempre debole. — A *Messina* i prezzi praticati per le qualità greggie furono di lire 6,88 a 7,71 al quint. sopra Licata; di L. 6,94 a 7,50 sopra Girgenti, e di L. 7,10 a 7,85 sopra Catania.

Metalli. — Dall'insieme delle notizie pervenute dai principali mercati siderurgici, si riscontra che la calma continua a dominare nella maggior parte dei mercati e che i prezzi difficilmente si sostengono. — A *Genova* le vendite fatte realizzarono come segue: Acciaio di Trieste da L. 45 a 52 al quint.; ferro nazionale Pra da L. 21 a 21,50; detto inglese in verghe da L. 19,50 a 20; detto da chiodi da L. 21,50 a 23,50; detto da cerchi da L. 25,50 a 26,50; detto vecchio dolce da L. 5 a 7; le lamiere inglesi da L. 28 a 36; il rame da L. 80 a 130; il metallo giallo sulle L. 100; lo stagno da L. 255 a 265; lo zinco da L. 40 a 47; la ghisa di Scozia a L. 7; il bronzo da L. 105 a 110; e le bande stagnate per ogni cassa da L. 28 a 28,50.

— A *Marsiglia* il ferro francese a fr. 17; l'acciaio *idem* a fr. 30; il ferro di Svezia a fr. 28; e il piombo da fr. 31,33. — A *Londra* il rame da sterl. 51 a 52 la tonnellata; lo stagno da 140 a 146 lo zinco da st. 17,5 a 17,10; il piombo da st. 12,10 a 12,16 e il ferro da scellini 39,6.

Carboni minerali. — In aumento a motivo del rincaro dei noli. — A *Genova* oltre questa, altra ragione di sostegno è la mancanza di un sufficiente servizio ferroviario allo scalo. I prezzi praticati furono di L. 24,50 alla tonnellata al vagone per la differenza di L. 24,50 a 24,75 per Newcastle da L. 21 a 21,50 per Scozia; da L. 22,50 a 23 per Yard Park; di L. 21 a 21,50 per Newpeltion; di L. 20,50 a 21 per Hebburn e di L. 36 per Coke da gas inglese.

Petrolio. — Anche su questo articolo prevale il sostegno a motivo del rincaro dei noli. — A *Genova* il sostegno è anche più scusabile per la stessa ragione dei carboni, non per insufficienza di materiale ferroviario. I prezzi praticati furono di L. 20 a 20,50 al quint., pronto senza dazio per il Pensilvania in barili, e di L. 6,80 a 6,85 per detto in casse. Nel Caucaso i prezzi variarono da L. 67 a 68 al quint. sdaziato. — A *Trieste* il Pensilvania fu venduto da fior. 8,75 a 10 circa. — In *Anversa* il pronto fu venduto a fr. 17 3/8 al quint. al deposito, e a *Nuova York* e a *Filadelfia* i prezzi salirono a cent. 7.

Prodotti chimici. — Ebbero affari alquanto attivi e prezzi tendenti al sostegno. — A *Genova* si praticò come appresso: solfato di rame L. 44,50, solfato di ferro L. 7; sale ammoniacale 1.ª qualità L. 88,50 e seconda L. 84,50; carbonato di ammoniacale 1.ª qualità barili di 50 kil. L. 80,00; minio della riputata marca LB e C L. 38,50; bicromato di potassa L. 110; bicromato di soda L. 90; prussiato di potassa giallo L. 183; soda caustica 70 gradi bianca L. 20,75, *idem* 60 gradi L. 18,35 e 60 gradi cenere 17,75; allume di rocca in fusti di 5/600 k. L. 14,20; arsen. bianco in polvere L. 28,50; silicato di soda 140 gr. T in barili ex petrolio L. 14,50, e 42 baumè L. 9,80; potassa Montreal in tamburri L. 65; il tutto i 100 chil.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale versato 15 milioni

15.^a Decade — Dal 1° al 10 Novembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	117,697.71	2,682.57	11,771.66	119,619.09	1,951.70	253,722.73	606.00	418.68
1886	114,104.12	2,119.15	10,047.62	110,760.55	2,273.40	239,304.84	606.00	394.89
Differenza nel 1887	+ 3,593.59	+ 563.42	+ 1,724.04	+ 8,858.54	- 321.70	+ 14,417.89	»	+ 23.79
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE								
1887	967,548.46	18,858.07	174,805.57	1,288,085.99	21,360.98	2,470,259.07	606.00	4,076.34
1886	1,524,093.92	29,449.43	162,985.48	1,481,454.53	28,261.15	3,227,114.87	606.00	5,325.27
Differenza nel 1887	- 557,545.46	- 10,591.36	+ 11,820.09	- 193,368.54	- 6,900.17	- 756,855.74	»	- 1,248.93
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	5,224.00	82.59	589.15	1,332.90	31.95	7,260.59	64.00	113.45
1886	2,772.75	43.40	90.31	269.05	35.15	3,210.66	31.00	103.57
Differenza nel 1887	+ 2,451.25	+ 39.19	+ 498.84	+ 1,063.85	- 3.20	+ 4,049.93	+ 33.00	+ 9.88
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE								
1887	42,334.67	706.44	5,300.98	14,721.65	520.06	63,583.80	64.00	993.50
1886	44,072.58	488.00	1,252.59	2,906.81	588.10	49,308.08	31.00	1,590.58
Differenza nel 1887	- 1,737.91	+ 218.44	+ 4,048.39	+ 11,814.84	- 68.04	+ 14,275.72	+ 33.00	- 597.08

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima — Sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni — Interamente versato

ESERCIZIO 1887-88

Prodotti approssimativi del traffico dall'11 al 20 novembre 1887

(1) Chilometri in esercizio	Rete principale » secondaria	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Aumento	Diminuzione
		4027	4027		
		547	366	181	—
		4558	4382	176	—
Media		1,212,332.67	1,071,431.58	140,901.09	—
Viaggiatori		68,559.22	59,331.50	9,227.72	—
Bagagli e Cani		340,098.80	293,211.30	46,887.50	—
Merci a G. V. e P. V. accelerata		1,623,465.67	1,487,109.94	136,355.73	—
Merci a piccola velocità		3,244,456.36	2,911,084.32	333,372.04	—
(2) TOTALE					

Prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1887.

Viaggiatori	19,536,431.82	18,278,382.54	1,258,049.28	—
Bagagli e Cani	965,140.20	844,233.57	120,906.63	—
Merci a G. V. e P. V. accelerata	4,461,424.82	4,049,871.27	411,553.55	—
Merci a piccola velocità	22,721,238.95	21,318,827.40	1,402,411.55	—
(2) Totale	47,684,235.79	44,491,314.78	3,192,921.01	—

(3) Prodotto per chilometro

della decade	713.38	666.61	46.77	—
riassuntivo	10,521.68	10,213.80	307.88	—

(1) Compresa la intera linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica (Km. 52).

(2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

(3) tenendo conto della sola metà