

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XV - Vol. XIX

Domènica 24 Giugno 1888

N. 738

LE OBBLIGAZIONI FERROVIARIE

Alcuni giornali, di solito bene informati, annunciano che l'on. Magliani sta studiando il modo di giustificare davanti alla Camera l'abbandono della emissione delle obbligazioni ferroviarie 5 per cento da L. 500 per sostituirvi emissioni di rendita 5 per cento perpetua o forse anche ammortizzabile.

Nulla di sorprendente in questo fatto che ci viene anche confermato da nostre particolari informazioni; — l'on. Magliani che con tanta eloquenza dimostrò nel 1880 il vantaggio di emettere rendita a paragone di obbligazioni 3 0/0 e poi, nel 1884, sostenne il vantaggio di emettere obbligazioni invece che rendita, può benissimo riprendere gli argomenti svolti nel 1879-80 per sostenere il vantaggio della emissione di rendita, salvo a riprendere domani gli argomenti con cui difese la emissione delle obbligazioni. Tanto, l'on. Magliani è ormai sicuro di non contraddirsi, perchè qualunque sia l'opinione che sostenga trova nel suo passato qualche punto d'appoggio.

Del resto ciò poco importa, perchè, a nostro avviso, quando trattasi di scegliere tra un titolo ammortizzabile al 5 od al 3 per cento la differenza è forse più apparente che reale.

Errano infatti coloro i quali notando come il 3 per cento sia emesso ad un saggio così inferiore al nominale, credono che lo Stato, ammortizzando il debito, subisca una perdita che eviterebbe, almeno in parte, se emettesse del 5 0/0. Non avvertono che la emissione d'un titolo ammortizzabile è basata sulla entità delle annualità che sono necessarie a servire gli interessi e ad estinguergli; — la questione quindi non sta nel vedere se tra il capitale nominale ed il corso di borsa vi sia più o meno differenza, ma se la somma delle annualità, che sono necessarie alla estinzione del debito, compresi gli interessi, sia maggiore emettendo il 5 od il 3 per cento.

Diversa assai è la questione quando si vuole emettere dei titoli di rendita perpetua; allora l'onere dello Stato non è calcolabile, appunto perchè non si può prevedere quanto dureranno le annualità prima che sia estinto il debito. Trattandosi poi di costruzione di strade ferrate o di debiti che riguardano in qualunque caso il conto capitale delle strade ferrate, è contrario ad ogni buona e sana amministrazione finanziaria emettere un titolo di debito perpetuo, non consentendolo né il carattere della spesa, né le conseguenze che dalla spesa stessa derivano. E noi abbiamo sinceramente piacere di apprendere che l'on. Magliani, pur intendendo di abbandonare il tipo delle obbligazioni 5 per cento non si allontana dai titoli

ammortizzabili, i quali giustamente rispondono ad una saggia amministrazione finanziaria quando si tratta di costruzioni di ferrovie.

Del resto questi studi che intraprende il Ministro ci paiono giustificati dalle difficoltà che ha incontrate nell'ultima e nella penultima occasione a collocare le obbligazioni ferroviarie. Se non che noi non vorremmo che l'on. Magliani si facesse delle illusioni. Le difficoltà che il mercato ha frapposto prima di accettare le ultime centinaia di milioni di obbligazioni ferroviarie emesse, derivavano dalla qualità del titolo o dalle condizioni dell'emittente?

Per quanto noi cerchiamo nella sperienza nostra e per quanto investighiamo nelle vicende dei mercati, non sappiamo in vero trovare un solo motivo da cui ricavare che il mercato finanziario, il quale è più che abituato al titolo 3 0/0 delle obbligazioni ferroviarie, dovesse fare cattiva accoglienza alla emissione di questo titolo italiano, il quale, a paragone di quelli che esistono negli altri paesi, non è davvero nè esuberante nè abbondante. E tutto fa credere che la scarsa simpatia incontrata nelle recenti emissioni non derivasse già dal titolo in se, ma piuttosto dalla considerazione che l'emittente, cioè lo Stato italiano, ha già in circolazione una quantità di titoli sproporzionata alle proprie forze, non solo, ma che in gran parte non ha ancora trovato un impiego stabile, e rimane fluttuante in mano alla speculazione, come è provato dalla asprezza e dalla frequenza delle crisi che si succedono.

L'illusione adunque nella quale temiamo che possa cadere il Ministro delle Finanze è quella di credere che sia sufficiente cambiare il tipo del titolo per mutare le disposizioni del mercato che si mostrò restio a riceverlo. L'on. Magliani dovrebbe essersi persuaso che, per quanto le sue assicurazioni sieno solenni e ripetute, e per quanto anche la Camera mostri di crederle accordandogli dei voti di fiducia, non per questo il mondo finanziario è meno a cognizione di fatti, che nè la rettorica, nè i voti, nè le esigenze politiche possano cancellare: — ed i fatti si riassumono, si può dire, in tre gruppi:

1.^o Il disavanzo del bilancio, che si può valutare ad un centinaio di milioni;

2.^o Le difficoltà monetarie che ora sono attutite dalla stagione favorevole ai cambi, ma che saranno molto sensibili nel prossimo inverno.

3.^o La crise agricola, già accusata prima della denuncia del trattato di commercio colla Francia, ed ora inasprita dalla denuncia stessa, e minacciosa di arrivare allo stato acuto.

Ora tutte queste ragioni che riassumiamo, e non svolgiamo poichè di esse si è a lungo in varie

occasioni occupato l'*Economista*, dovrebbero consigliare l'on. Ministro non già a studiare quale nuovo tipo di debito debba emettere, ma come possa evitare di emettere qualsivoglia tipo di debito.

Ci si dirà che ciò è impossibile, in quantochè a parte tutte le altre cause per le quali lo Stato dovrà emettere dei nuovi titoli di debito, vi sono i debiti ferroviari vecchi, sia derivanti dalla antica gestione dello Stato, sia derivanti dalle costruzioni malauguratamente intraprese, e più o meno compiute dallo Stato, i quali debiti non sono ancora tutti noti e meno ancora tutti pagati colle recenti emissioni di obbligazioni ferroviarie. Ma, appunto perchè conosciamo la esistenza di questo debito ed appunto perchè ne sospettiamo la entità molto maggiore di quella che fino a qui non sia stata confessata, crediamo sia obbligo di un Ministro delle Finanze, il quale deve conoscere la situazione del credito pubblico e deve avere avuto occasione per valutare come sia scossa e difficile, — crediamo che sia suo obbligo cercare una soluzione, la quale mentre metta lo Stato in grado di far fronte ai suoi impegni, non turbi maggiormente la economia del paese.

Prima di tutto e sovra tutto è a tener presente un fatto :

La situazione del credito pubblico italiano esige che per un periodo abbastanza lungo non sia accresciuto il debito pubblico dello Stato.

Solamente chiudendo ermeticamente il gran libro del debito pubblico ed usando la massima prudenza per non scompaginare il felice movimento del risparmio nazionale si possono scongiurare i pericoli che ci sovrastano gravissimi e che, come si è veduto nelle recenti occasioni, ci portano a veder salire il cambio al 2 0/0 sopra la pari, ed a vedere il nostro consolidato perdere 5 o 6 punti in due giorni, molto più cioè che non perda il debito spagnuolo o quello della Turchia.

Un periodo relativamente lungo di vera e perfetta sosta nella emissione di titoli dello stato può bastare a rendere meno gravi i pericoli da cui per sempre siamo minacciati.

Se non che ci si dimanderà : — come deve fare il Governo di fronte ai debiti che si vanno liquidando per le costruzioni ferroviarie ?

L'*Economista* non intende di dar consigli al Governo, ma di fronte alla profonda convinzione, che ritiene dai più condivisa, sulla necessità di non accrescere per un lungo periodo il debito pubblico, l'*Economista* non può a meno di ricordare che discutendo appunto delle nuove costruzioni ferroviarie e suggerendo, quasi due anni or sono, il sistema ora adottato di fare delle concessioni alle Società esercenti; aggiunse anche che il Governo doveva evitare di assumersi l'obbligo di provvedersi direttamente i capitali necessari per saldare i vecchi debiti ferroviari, e che sarebbe stato prudente ed utile combinare la concessione delle nuove costruzioni anche con l'obbligo da assegnarsi alle Società esercenti di fornire i capitali necessari a tacitare i debiti derivanti dalle costruzioni sciaguratamente intraprese dallo Stato.

Oggi forse, commesso già l'errore di gettare sul mercato delle obbligazioni ferroviarie di Stato, è difficile ottenere il progetto che l'*Economista* aveva proposto. Ma di fronte al danno gravissimo che può derivare a tutta l'economia del paese ove lo Stato non si arresti nella via delle emissioni a getto con-

tinuo noi crediamo che si debbano escogitare altri spesienti. L'on. Magliani è ritenuto così secondo di espedienti che indicandone noi uno siamo sicuri di suscitarne cento nella sua mente. E formuliamo brevemente il nostro pensiero.

Invece di emettere ulteriori obbligazioni ferroviaie od altri titoli garantiti dallo Stato, perchè il Governo non domanderebbe alle Società ferroviarie stesse — le quali debbono già emettere le obbligazioni in adempimento delle convenzioni che stanno per essere discusse dalla Camera — i capitali necessari per saldare i suoi vecchi e nuovi debiti ferroviari? — E perchè a garanzia od anche in cambio di questi debiti non cederebbe la proprietà di una parte della rete ferroviaria?

Prendiamo un esempio : la Società delle strade ferrate meridionali è proprietaria di quasi tutta la rete Adriatica dall'estremo sud fino a Bologna ; non potrebbe lo Stato vendere alla Società stessa anche il rimanente della rete, cioè le linee del Veneto, facendosi dare i capitali che gli sono necessari nelle attuali contingenze?

Certo che il nostro ragionamento è molto grave, degno di molta ponderazione, ma qualunque sia l'accoglienza che farà ad esso il pubblico, noi persisteremo a credere che sarà molto meno dannosa, una simile alienazione di patrimonio, che non sia una emissione di nuovi titoli di Stato, emissione della quale da troppi anni si annuncia invano la fine, perchè la parola dei Ministri possa ottenere anche la più ingenua credulità.

MALESSERE ECONOMICO E SQUILIBRIO FINANZIARIO

I fatti che si offrono allo studio dell'osservatore imparziale da qualche mese a questa parte, sia nel campo finanziario che in quello strettamente economico non sono tali davvero da indurci a mutare i giudizi e le opinioni da noi più volte espressi sulla condotta che hanno tenuto i nostri governanti e i pochi altri uomini che col Governo cooperarono. Diciamo che l'osservatore imparziale non può mutare il suo giudizio severo perchè i fatti che giornalmente si producono e che trovano un'eco nei giornali o in Parlamento attestano quale cumulo di errori si è commesso in passato. Soltanto coloro che sono interessati a nascondere agli occhi del pubblico quella congerie di contraddizioni e di assurdi che caratterizzano la politica economica e finanziaria del nostro paese, possono conservare un imperturbabile ottimismo e illudersi ancora sulle conseguenze che il disordine, o meglio l'anarchia attuale, deve produrre. Noi senza essere punto pessimisti, e senza adattare i fatti alle nostre opinioni, che davvero non ce n'è bisogno, dobbiamo riconoscere che ora più che mai i fatti costituiscono la prova più schiacciatrice del mal governo al quale fu soggetto questo paese da almeno tre anni.

Sinteticamente esaminata la situazione ci presenta questi due caratteri indiscutibili : il malessere economico e lo squilibrio finanziario. Non vi sono, in tesi astratta, tra questi due fatti legami necessari, ma nel caso nostro si può ritenerne per sicuro che ciascuno di essi ha esercitato una sensibile influenza sull'altro. Però la causa vera risale all'opera del

Governo che ha proceduto senza criteri determinati, assecondando le più malsane tendenze, sia nella finanza pubblica che nell'economia nazionale. Si dirà che noi siamo troppo inclinati a rovesciare sul Governo la responsabilità di una situazione imbarazzata; ma in verità non crediamo che nessun ragionamento possa scagionarlo da cotesta responsabilità. Essa gli spetta tanto per quello che direttamente ha fatto, quanto per ciò che non ha fatto, lasciando che altri compromettesse una situazione che richiedeva le maggiori cautie. Ed è bene che ci spieghiamo con la massima chiarezza.

Abbiamo detto che il paese è afflitto da un malessere economico e dallo squilibrio finanziario. Consideriamo quest'ultimo anzitutto. Ha forse il Governo saputo impedire che la triste piaga del disavanzo con tanti sacrifici chiusa e quasi scomparsa si riaprisse di nuovo? Ha forse impedito l'accrescere delle spese oltre le forze consentite dalle entrate? E accertato il ritorno del male ha provveduto come doveva e come si conveniva? La risposta migliore la darà la prossima discussione sui nuovi, che non saranno certo gli ultimi, provvedimenti finanziari coi quali si tende a colmare il disavanzo. Ma si pensi agli indugi prima di riconoscere la necessità di rafforzare le entrate, al modo contradditorio con cui lo si fa, alla mancanza anche in questa materia di principi. L'on. Chimirri nella sua relazione nota come dal novembre a tutt'oggi con i provvedimenti finanziari già approvati siano stati concessi 57 milioni e mezzo e chiude la sua relazione confidando che « il Governo, compenetrato dalla grave responsabilità che gli incombe, arresterà questo lavoro di Penelope che disfà e rinnova la trama dei nostri bilanci » tracciando così in poche ma scultorie parole l'opera insana del Ministro delle finanze che non ha saputo, come era suo dovere, scorgere il pericolo finanziario e provvedere a tempo.

Oggi qualche deputato nel votare i nuovi provvedimenti finanziari crederà di aver contribuito a instaurare il pareggio, ma la natura dei provvedimenti stessi, la condizione turbata della nostra vita economica, lasciano dubitare che anche con le nuove torture fiscali il pareggio possa essere conseguito. Questo ad ogni modo deciderà il tempo. Qui a noi basta notare come l'accordo tra la Commissione e il Ministro sia avvenuta per effetto della remissione dell'ultimo, il quale non ha certo avuto in mira che di evitare un conflitto e una discussione che anche lontanamente potesse avere carattere di lotta. Per quanto i discorsi contro i provvedimenti non faranno difetto si può ritenere che essi saranno approvati; ma questa stessa approvazione non farà che accrescere, se fosse possibile, la enorme responsabilità che già pesa sull'on. Magliani.

Una nuova breccia nel bilancio, quando il Ministro assicura che i milioni chiesti sono sufficienti, non potrebbe non dare il tracollo a una autorità ora subita, ma non più riconosciuta.

L'on. Magliani, che non ha saputo impedire lo squilibrio finanziario, non si è opposto nemmeno alla politica economica che ha prodotto il malessere nella economia nazionale. Ha cominciato con lasciare alle Banche piena libertà di procedere disordinatamente e di violare la legge ed ha finito col firmare i decreti che alzano i dazi d'entrata e coll'accordare alla rottura delle relazioni commerciali con la Francia. È stato il coronamento dell'opera ini-

ziata già con la finanza meno oculata, che brancolava nel buio in cerca di conversioni divenute impossibili, e di economie non sapute trovare. Della condotta dell'on. Magliani in ciò che si attiene alla economia non abbiamo più ragioni di meravigliarci perché la sua politica finanziaria ci ha riserbato tutte le più amare sorprese. Oggi forse l'on. Magliani, più di qualsiasi altro membro del Governo, di fronte ai 22 milioni di minor introito nelle dogane in soli quattro mesi, avrà cominciato a comprendere che le censure che gli sono state fatte non erano del tutto infondate; ma gli errori commessi sgraziatamente non si riparano con le resipiscenze, dato che realmente esistano.

Intanto il paese, che si trova per opera dei suoi governanti in condizioni difficili, e che deve prepararsi a sopportare nuovi e gravosi oneri fiscali, si lagna e da vari punti muovono le commissioni per invocare dal Governo aiuto. Non faremo un elenco dei voti che si vanno formulando, e delle domande che si presentano al Governo, perché su alcune ci siamo già espressi, su altre dovremo tornare; vale piuttosto la pena d'osservare come delle varie questioni economiche che più interessano il paese non si veda per ora la possibilità di una pronta soluzione.

Il riordinamento delle Banche e l'applicazione della legge sul credito agrario, promessi replicatamente, sono ancora di là da venire; la questione ferroviaria, sotto l'aspetto finanziario, esige ancora una salutare riforma; ma di tutto ciò e di altre vere necessità il Governo si dà qualche pensiero in apparenza, ben poco in sostanza. Il malessere economico potrà divenire più o meno grave ed acuto, a seconda che persistrà o no l'attuale rottura commerciale con la Francia, e che l'andamento degli affari, e in ispecie la liquidazione della crisi immobiliare sarà facilitata dallo stato di quiete e di pace internazionale; ma è indubbiato che il miglioramento della situazione finanziaria potrebbe essere un coefficiente di molto valore. Parimente l'aggravarsi del malessere economico, ipotesi che pur troppo nelle contingenze attuali non va trascurata, potrebbe peggiorare sensibilmente la finanza, perché parecchi cespiti di entrate, le imposte sui consumi e sugli affari ad esempio, possono anche indietreggiare e scompagnare tutte le previsioni.

Noi, e con noi crediamo anche coloro, come l'on. Chimirri, che non negano questa triste situazione di cose, per la quale ci troviamo di fronte, in pari tempo, al disavanzo cospicuo, all'accasciamento del paese sotto il peso delle imposte, e al suo malessere economico per le turbate relazioni coll'estero, noi, non pensiamo che il pessimismo debba prendere il sopravvento. Ma noi diciamo ai nostri governanti: guardatevi, ora e sempre, da quell'ottimismo che ha permesso di giungere a questo stato critico; guardatevi dal cedere alle pressioni che vi attorniano e si affollano da ogni parte per ottenere delle misure protettive, l'intervento dello Stato a favore di questo o di quello; guardatevi dall'essicare con le vostre riforme fiscali a brandelli e disorganiche le fonti vive della ricchezza del paese. E poichè avete l'ambizione di inaugurare in ogni cosa un'era nuova, cominciate almeno a conformare la vostra politica finanziaria ed economica agli interessi generali e supremi del paese.

Il Traffico dell' Italia coll' America centrale

Qualche mese fa il Governo rendeva pubblico un Rapporto direttogli dal Ministro italiano presso la Repubblica americana di San Salvador. Ne risultavano le seguenti notizie.

La colonia italiana stabilita in quello Stato dell' America centrale è la più importante tra le colonie europee ivi esistenti, sia per numero di persone che per capitali. Vi dimorano più di 700 italiani, di cui alcuni occupano un' alta posizione sociale. Calcolasi che essi dispongano di un capitale non inferiore ai 6 milioni. — Malgrado la poderosa concorrenza germanica, gli scambi tra l' Italia e il San Salvador sono in continuo incremento. Oramai le importazioni e le esportazioni da e per l' Italia superano i due milioni all' anno; ma assai più rilevanti potrebbero divenire se vi fossero facili e regolari mezzi di trasporto. — Tra i prodotti italiani trovano un favorevole mercato a San Salvador la carta, le stoffe di lana e di seta, le maglie di cotone, i passamani, le porcellane, gli olii, i vini, le paste e le conserve alimentari. — « I nostri commercianti, scrive quel Ministro italiano, ansiosamente aspettano che si faccia proseguire ogni due mesi un vapore da Valparaiso sino ai porti dell' America centrale. Essi si impegnerebbero ad imbarcare esclusivamente sui piroscavi nazionali le merci diverse che fanno venir dall' Italia, ed a garantire il carico di ritorno col caffè, lo zucchero, l' indaco, la guttapercha, tutti prodotti che da poco si incominciano ad esportare direttamente per l' Italia. »

Dal giorno in cui il Governo ha reso noto il rapporto consolare in discorso, qualcosa è già stato fatto nel senso di facilitare gli scambi tra l' Italia e i porti del Pacifico più prossimi all' America centrale. La Società italiana di Navigazione Generale, che manda i suoi piroscavi, uno la settimana, da Genova ai porti dell' America meridionale posti sull' Atlantico, cioè Rio Janeiro, Buenos-Ayres e Montevideo, fa prolungare ad alcuni di essi il viaggio fino ai porti del Pacifico e cioè fino a Valparaiso nel Chili ed al Callao nel Perù, in guisa che questi ultimi porti abbiano un approdo ogni due mesi. Qualche volta i suoi piroscavi si spingono anche più in là, ma assai di rado.

Sembra che finora la stessa Società non trovi di propria convenienza allungare di troppo l' itinerario dei vapori che impiega in quei paraggi, ovvero non possa impiegargliene un maggior numero. Frattanto però, nell' intento di agevolare le spedizioni da e per l' Italia, essa ha concluso un accordo colla Compagnia Sud Americana, sussidiata dal Governo chileno, che fa il cabotaggio del Pacifico; mediante il quale accordo quest' ultima prende in trasbordo dalla prima a Valparaiso, a Callao o nei porti intermedi qualunque merce, e la trasporta in qualunque scalo successivo, fino a Guayaquil per ora, e fino a Panama quando prolungherà sin là i propri viaggi, come si propone di fare. E rispettivamente la Navigazione Generale Italiana accetta, in trasbordo nei detti punti, dalla Compagnia Sud Americana qualunque merce non solo per Montevideo, Buenos-Ayres e Rio Janeiro, ma anche per Barcellona, Genova ed ogni altro porto d' Europa che sia toccato dai suoi piroscavi.

Il vantaggio derivante da siffatto accordo ai negozianti consiste in ciò, che essi possano spedire le loro merci, fino al più lontano dei porti toccati da una delle due Compagnie e imbarcandola sui vapori dell' altra, con polizza *diretta*, vale a dire con una polizza sola, in luogo di due, mentre due sono i vettori e le rispettive linee marittime. È un vero e proprio *servizio cumulativo*, la cui utilità, in confronto dell' opera meno shrigativa e più costosa degli spedizionieri, che altrimenti sarebbero indispensabili nei punti di trasbordo, non ha bisogno d' essere dimostrata. È certo che il commercio si fa più attivo, a parità di condizioni, là dove gli intoppi, anche secondari, le lungaggini e le spese si vanno eliminando.

È bene che il ceto commerciale italiano venga informato della agevolezza che gli si presenta, come sicuramente il Governo, per mezzo delle Camere di Commercio, non avrà trascurato di fare. Se non che, mentre si è fatto un passo innanzi, non si è ancora raggiunta la metà: non si sono cioè stabiliti mezzi diretti di comunicazione tra l' Italia e l' America centrale tutta.

Ora, si badi: la cosa, che sarebbe sempre desiderabile, perché è sempre desiderabile l' incremento e l' estensione dei rapporti mercantili, ha una importanza speciale come preordinata alla apertura del Canale di Panama. Questa, che avrà luogo fra due o tre anni, è destinata a portare una vera rivoluzione nella corrente dei trasporti marittimi tra l' Europa e le coste delle due Americhe che sono bagnate dall' Oceano Pacifico. Rimarrà, nientemeno, evitato il giro dello Stretto di Magellano, così come rimase evitato, dopo l' apertura del Canale di Suez, il giro del Capo di Buona Speranza. Ma le relazioni commerciali non si improvvisano, non si stabiliscono in un giorno. La strada sarà aperta a tutti; ma altri paesi europei, nel commercio marittimo più potenti del nostro, saranno pronti a batterla colle loro navi con una attività proporzionale alla somma di interessi che ciascuna ha sulle coste americane del Pacifico. Certo, anche i nostri aumenteranno, ma sarebbe pur bene coltivare con cura quelli che già vi sono e gittare in tempo utile il germe di altri nuovi e maggiori.

Ma poi da cosa nasce cosa ed un carattere dei rapporti commerciali è appunto quello di essere facilmente contagiosi. I mezzi di comunicazione che si abbiano con un dato paese, dauno luogo ad avviamento di affari con altri paesi che a quello sieno limitrofi o non ne sieno molto distanti. L' Italia ha molti suoi cittadini stabiliti in quella parte della California che appartiene agli Stati Uniti, ma nessuna nave italiana fa viaggi regolari tra quelle colonie libere italiane e i nostri porti. Succede perciò che i rapporti fra i coloni e la madre patria non si conservano così stretti e continui come bisognerebbe affinché le generazioni di quei nostri emigrati che si succedono, non restino a un po' alla volta assorbite nella nazionalità americana e fuse con essa. Un passo per avviare future relazioni marittime dirette colla California, in attesa dell' apertura del Canale di Panama, sarebbe, ci sembra, l' averne fino da ora coll' America centrale, che non può a meno di divenire tra alcuni anni una specie di quartier generale della navigazione europea nel Pacifico.

Opportuni quindi sono i servizi cumulativi con Compagnie americane come quello suaccennato, che bisognerebbe per altro non si limitassero a così poco,

ma comprendessero una zona più vasta. Ma forse un'altra cosa potrebbe utilmente tentarsi. La nostra marina mercantile si lamenta spesso di non avere lavoro sufficiente, di soffrire nel Mediterraneo ed altrove una rovinosa concorrenza per parte delle marine estere, di doversi adattare a noli a stento un po' rimunerativi. Possibile che in Italia le Compagnie di navigazione o i privati armatori non abbiano qualche bastimento disponibile, cioè o disoccupato od occupato in trasporti poco lucrosi, da potere impiegare come stazionario nelle acque americane dell'Oceano Pacifico per viaggi di cabotaggio tra l'America meridionale e la settentrionale? Cotesto cabotaggio dovrebbe essere coordinato agli arrivi e alle partenze delle navi italiane, per gli opportuni trasbordi delle merci nei punti estremi toccati da quelle; ma si alimenterebbe anche, come è troppo naturale ed evidente, col commercio locale, e comincierebbe a far conoscere la nostra bandiera là dove essa non si mostra peranco, in arrivo dall'Italia, fuorchè a rari intervalli. — Rivolgiamo il suggerimento ai possibili inconsoci interessati.

LETTERE PARLAMENTARI

Il progetto sulle Banche di emissione e il disaccordo tra il Ministro e la Commissione. — La questione dei « ratizzi » provinciali. — Per le nuove costruzioni ferroviarie.

Roma, 21 Giugno.

I lettori dell'*Economista* sanno certamente, avendolo appreso dai fogli quotidiani, quale sia lo stato della questione sul riordinamento degli Istituti di emissione. La relazione è quasi pronta e sarà distribuita nella entrante settimana. Da essa si rileverà che, mentre Ministero e Commissione si sono trovati d'accordo in molte questioni, principali e secondarie, in una soltanto non hanno potuto intendersi; quella dell'aumento della circolazione, persistendo il Ministero nel volere che gl'Istituti rimangano entro il limite attuale della circolazione. L'on. Branca — il relatore — dimostrerà invece la utilità e necessità della proposta di portare la circolazione a 1050 milioni, repartendo questo aumento fra tutti gl'Istituti *pro rata*, colla garanzia corrispettivamente alla somma dell'aumento di circolazione, di un quarto di capitale, e di metà di riserva. Il relatore poggerà le sue argomentazioni sui dati statistici offerti dal Ministero e specialmente sui fatti che la circolazione dal 1883 è diminuita, compresa le specie metalliche, di 450 milioni; che il Ministero ha sempre dovuto ammettere o tollerare una circolazione abusiva, senza accrescere per nulla le garanzie. Ora, egli dice, poichè il bisogno di un medio circolante c'è, e c'è un aumento di circolazione, che voi governo consentite nel vostro progetto, in certi casi eccezionali e di cui le Banche abusarono e abusevano — regoliamo definitivamente quest'aumento e circondiamolo di garanzie. Non v'è né danno né pericolo; perchè, o andiamo incontro ad un periodo ottimo, a un aumento di raccolto eccezionale, alla conclusione del trattato con la Francia, alla vendita di tutte le nostre derrate, e introiteremo tre o quattrocento milioni di specie metallica che finiranno coll'essere riserva delle Banche, e allora il biglietto si avvicinerà sempre più all'equivalenza effettiva

della somma che rappresenta — e questo sarà tanto meglio; o saremo costretti a rimettere il corso forzoso, e non ci sarà nulla di male, anzi in bene, se il governo si servirà di una parte di quei biglietti, che in fin dei conti, si fondano sopra garanzie reali e non sopra un credito astratto.

Ecco, se sono esattamente informato, i criteri generali della relazione sulla interessante questione. Quanto alla ripartizione dell'aumento di circolazione la Commissione non lo fa precisamente *pro rata* poichè al maggiore istituto, alla Banca Nazionale, spetterebbero 175 milioni, e la Commissione non ne dà che 150 per repartire nuovamente i rimanenti venticinque milioni fra gli istituti minori.

Dunque, Commissione e Ministero si presentano alla Camera in lite e la Camera dovrà decidere. Non è facile presagire la decisione, perchè le influenze sono molte e diverse. — Nel retroscena parlamentare si sa che il Ministro Grimaldi sarebbe disposto a cedere in favore dell'aumento; invece il Ministro Magliani, alleato del Direttore generale della Banca Nazionale, vuol tener fermo, o almeno vi è costretto dall'alleato. E questi due insieme cercano di persuadere ogni giorno l'on. Crispi a non transigere. — In pratica, assicurano altri deputati, avverrà l'aumento della circolazione, perchè i rappresentanti degli interessati all'aumento stesso sono numerosissimi, e al momento in cui si presenterà alla discussione la proroga del corso legale per un anno, potrebbe farsi una seria pressione per ottenere la soluzione del problema delle Banche. Tutto è possibile. Intanto, si aggiunge, l'eccedenza è ora di 71 milioni e poichè il governo ne consente una di 125 è certo che di qui a Luglio avremo un aumento di altri 54 milioni di circolazione cartacea. *Relata refero.* È proprio il caso di dirlo, perchè nessuno può sapere se, e quando verrà in discussione il progetto sul riordinamento degli Istituti di emissione.

Tutte le leggi più importanti sono pronte per essere discusse, o quasi, ma sono troppe. Le banche potrebbero rimanere indietro se si comincia presto a parlare della riforma della legge comunale e provinciale, com'è volontà dell'on. Crispi nonostante tutte le serie considerazioni che si sono scritte e dette in contrario.

Invece di pensare a fare una legge seriamente organica, si pensa a fare una legge *liberale*. Molti, senza aver letto il progetto, dicono che è liberale, e si contentano della parola, senza badare alle conseguenze che può avere, né sotto l'aspetto politico, né sotto l'aspetto finanziario.

Quando l'on. Baccarini, giorni sono, chiedeva dodici giorni di tempo per esaminare i provvedimenti finanziari e ferroviari, perchè questi esigono che si « facciano i conti » l'on. Sonnino disse che anco la riforma della legge comunale e provinciale dovrebbe avere le stesse esigenze. Infatti nessuno o quasi nessuno ha pensato a fare i conti, a esaminare le conseguenze dei famosi *ratizzi*, a cui facilmente tutti applaudiscono qualificandoli una grande riparazione, un grande atto di giustizia.

Il progetto all'art. 76 stabilisce: « È tolta alle provincie la facoltà di sovraimporre centesimi addizionali ai tributi fondiari. »

Le provincie per quella parte delle loro spese, la quale non può essere coperta dalle rendite patrimoniali, provvedono mediante quote di concorso a carico dei Comuni.

E all'art. 77: « Le quote di concorso sono stabilite in proporzione delle entrate comunali ordinarie provenienti da tutti i cespiti indistintamente, e nella cifra risultante dal conto consuntivo dell'anno precedente, escluse le partite di giro e le somme corrispondenti agli interessi e all'estinzione dei debiti. Ove il detto conto non sia ancora approvato, tali entrate si desumono dall'ultimo bilancio presuntivo divenuto esecutivo; nel qual caso avranno poi luogo i dovuti compensi secondo le risultanze del conto medesimo, quando sarà approvato.

Finora nessun deputato aveva fatto il conto di ciò che verrebbe a pagare il capoluogo della propria provincia, data l'applicazione di questo progetto. Ma non è cosa di poco. Per esempio Firenze pagherà di più 460 mila lire, meno qualche frazione. Da qualche giorno si comincia a riflettere sulle conseguenze che verranno da questi ratzzi, e dal fatto in genere di sconvolgere i bilanci di oltre ottomila comuni. Gravissima pure dal lato finanziario, apparecchia la disposizione dell'art. 95 che accorda *il diritto ad esser mantenuto a spese del municipio di origine, a tutti gli individui non validi al lavoro*. Una disposizione simile dall'oggi al domani, in Italia, dove non sono organizzate la carità pubblica e privata! — Alcuni comuni ne saranno rovinati, molti non eseguiranno la legge, le litigie saranno infinite.

— Ieri i direttori e rappresentanti delle Società ferroviarie firmarono tutte le modificazioni alle convenzioni-concessioni, concordate fra la Commissione e il Ministero. La relazione dell'on. Genala è in corso di stampa; se non sopravviene qualche artificio avvenimento politico, quanto prima, coteste convenzioni dovrebbero essere legge.

RIVISTA DI COSE FERROVIARIE

La congiunzione delle ferrovie turche alla rete europea - La ferrovia transcaspiana - Prodotti delle ferrovie italiane in febbraio e marzo 1888.

La congiunzione delle ferrovie turche alla rete europea. — Poche settimane or sono, compievansi nella penisola balcanica un fatto di altissima importanza politica ed economica. Si apriva all'esercizio una strada ferrata tra Uskub (frontiera serbo-turca) e Vranja, stazione della linea di Salonicco, inaugurando così il raccordo delle ferrovie turche alla rete europea.

Nel trattato di Berlino del 1878, da cui fu chiusa la guerra turco-russa del 1876-77, era stato in massima, concordato questo raccordo, lasciando alle quattro potenze interessate (Austria-Ungheria, Turchia, Serbia e Bulgaria) il compito di regolarne le modalità.

Le trattative per tale oggetto furono lunghe e difficili, più volte interrotte e riprese, ma finalmente approdarono alla firma del protocollo di Vienna in data 9 maggio 1883, che stabiliva una doppia congiunzione mediante una linea che da Semlino penetrando in Serbia si biforcasse a Nisch, per raggiungere al Sud la strada ferrata che attraverso l'Albania e la Macedonia va da Mitrovitza a Salonicco e all'est, dopo aver attraversato la Bulgaria, la linea da Filippoli a Costantinopoli.

Colla firma del protocollo di Vienna non finirono però le difficoltà da parte della Turchia, la quale anziché ricercare, subiva questa congiunzione. Quando si trattò di tradurre in atto gli accordi presi cominciò una serie di lungaggini, di equivoci, di resistenze passive, da cui solo spiegando energia e pazienza a tutta prova i governi, le società ferroviarie e gli imprenditori dei lavori riuscirono a sbrigarsi. I capitali occorrenti furono forniti specialmente dalla Francia, ma nella costruzione ebbero gran parte gli imprenditori italiani.

Secondo il citato protocollo entrambe le linee di raccordo avrebbero dovuto aprirsi nello stesso tempo ma visto che quella per Costantinopoli era molto più indietro, le parti contraenti si accordarono nel dare la precedenza alla linea di Salonicco, la quale venne infatti inaugurata il 19 dello scorso maggio.

Notissi tuttavia che, se finalmente si è potuto su questa attivare il servizio, lo si dovette ad una misura transitoria. L'esercizio della tratta Vranja-Uskub era ed è infatti reclamato, in base ai suoi contratti, dalla *Società per l'esercizio delle ferrovie orientali*, ma il governo ottomanno che ha con essa un gran numero di controversie, la cui soluzione è attualmente sottoposta ad un collegio arbitrale, non ne volle sapere, e preferì affidarlo, a titolo provvisorio alla Società costruttrice delle linee di raccordamento. Senonchè evidentemente non bastava un decreto governativo per tramutare in Società esercente una compagnia costituita ed organizzata soltanto per le costruzioni: essa dovette quindi intendersi colle ferrovie serbe per farsi dare il materiale rotabile, gli attrezzi di esercizio e perfino il personale. Questa condizione di cose precaria e confusa non gioverà certo allo sviluppo del traffico fin dai primordi, né al rendimento dell'impresa.

Quanto alla linea di congiunzione verso Costantinopoli, si spera che anch'essa potrà aprirsi fra non molto. Anche qui però non mancano le difficoltà. La tratta su territorio bulgaro da Zaribrod a Sofia e Vakarel può dirsi compiuta ed anzi dovesse fin dallo scorso mese essere posta in esercizio, ma pel tronco propriamente di raccordo, da Vakarel a Bellova quantunque finito da tempo, non sono ancor prese le disposizioni necessarie all'esercizio. — La Società costruttrice assunse l'obbligo di provvedere entro tre mesi, quando le sia richiesto, anche all'esercizio, ma finora questa richiesta non le venne fatta dal governo turco. Ne ciò basta: da Bellova a Sarembe c'è un tronco lungo 40 Cm., costruito per proprio conto dalla *Società per le ferrovie orientali*, ma che la Porta non ha finora preso in consegna e tanto meno pagato. Bisogna dunque che per l'esercizio di quella tratta intervenga una speciale convenzione; altra delle pendenze che potranno essere risolte soltanto dopo l'arbitrato cui sopra accennammo.

Diamo intanto uno specchio delle amministrazioni fra le quali sono e saranno divise le linee congiunti Belgrado a Salonicco e Costantinopoli. Sono in numero di quattro e cioè:

1. La *Società di costruzione ed esercizio delle ferrovie dello Stato Serbo*, che ha la sua sede a Parigi ed esercita le linee da Belgrado a Vranja e alla frontiera serbo-turca e da Nisch a Pirot e al confine serbo-bulgaro. Questa Società esercita inoltre una delle altre ferrovie esistenti in Serbia (che si riducono a due ed hanno interesse affatto secondario)

cioè la linea da Vellka Plaula a Semendria, la seconda, quella da Lapooo a Kragujevatz, è esercitata direttamente dallo Stato;

2. *L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato Bulgaro*, da Tzariabrod (frontiera serbo-bulgara) a Vakarel (frontiera bulgara-turca);

3. La Società Ottomana delle linee di raccordo, sedente a Parigi, ha in via provvisoria, come sopra si è detto, il tronco della frontiera serbo-turca (Vranja) a Uskub, ed avrà pare, quello della frontiera turco-bulgara a Sarembey;

4. La Società d'esercizio delle Strade ferrate Orientali, che pure ha Sede a Parigi, per le linee da Uskub a Salonicco e da Sarembey a Costantinopoli. Quest'ultima Società esercita in complesso 1400 chilometri, di cui circa 1170 nella Turchia Europea (Costantinopoli - Adrianopoli - Dediagatsch - Sarembey; Tirnova - Yamboli, Salonicco-Uskub-Mitrowitz) e 230 della linea Rutschuk-Varna sul territorio bulgaro.

La linea da Belgrado a Salonicco, ora completamente in esercizio, misura 694 chilometri, così ri-partiti:

Belgrado Nisch	Chilom. 243
Nisch-Vranja (confine serbo-turco)	» 122
Confine serbo-turco — Uskub	» 85
Uskub — Salonicco.	» 244

La linea Belgrado-Costantinopoli è lunga 1060 chilom., divisi nei tronchi seguenti:

Belgrado Nisch	Chilom. 243
Nisch-Pirot (confine serbo-bulgardo)	» 93
Confine serbo-bulgardo - Tzariabrod Sofia	
Vakarel	» 115
Vakarel (confine bulgaro turco) — Bel-lova	» 47
Bellova-Adrianopoli-Costantinopoli	» 562

La ferrovia transcaspiana. — Il maggio 1888 ha visto inaugurare un'altra linea della quale, sebbene corra in remoti paesi, si sono occupati i giornali, perchè ha fin d'ora politicamente e avrà in avvenire anche economicamente una grande importanza. Trattasi della ferrovia transcaspiana, opera gigantesca, cominciata nel 1885 e ultimata in soli tre anni, nonostante gli ostacoli enormi, che si avevano a superare.

La regione transcaspiana racchiusa fra la Siberia al Nord, il mar Caspio all'Ovest, la Persia e l'Afghanistan al Sud e il Kanato di Bucara all'Est, mancava di tutto quanto occorre alla costruzione di una strada ferrata: occupata in buona parte da sabbie mobili che rendevano estremamente difficile la formazione della sede stradale, spoglia affatto di alberi e priva di acqua, meno che nelle rare oasi; ogni cosa ci si doveva trasportare da lontano. Si ricorse quindi a certi treni-caserma composti da grandi vagoni a due piani, i quali contenevano non solo i materiali, ma anche l'alloggio ed i viveri pel personale, ed avanzavano di mano in mano che la costruzione progrediva.

La linea parte da Ouzoun Ada sul Mar Caspio e termina a Samarkanda, dopo un percorso di 1390 chilometri.

Prodotti delle ferrovie italiane in febbraio e marzo 1888. — Dagli ultimi bollettini ministeriali, risulta che alla fine dello scorso marzo la lunghezza assoluta delle nostre ferrovie era di chilometri 11,954, mentre nel corrispondente mese

del 1887 era di 11,557; la lunghezza media esercitata dal 1° luglio 1887 al 31 marzo 1888 fu di chilometri 11,746 contro 11,211 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1886-87. Durante il febbraio 1888 le linee e tronchi aperti all'esercizio furono i seguenti: Roccadebaldi-Mondovì della lunghezza di chil. 7 sulla rete Mediterranea, Cagliari-Isili di chilom. 84 e Monti-Tempio di chilom. 40 sulle ferrovie secondarie della Sardegna. Nel mese di marzo scorso non venne aperto alcun tratto di nuove linee.

Nel mese di febbraio i prodotti lordi approssimativi raggiunsero la cifra di L. 16,680,884, che ripartita fra le diverse reti e confrontata collo stesso mese dell'anno precedente dà i seguenti risultati:

Rete	Febb. 1887	Febb. 1888
Mediterranea L.	8,354,966	8,181,331
Adriatica	6,994,609	6,678,246
Sicula	611,500	566,027
Veneta	75,500	70,414
Sarde	120,489	108,182
Diverse	523,820	492,591
Totale L.	16,680,884	16,096,791

I prodotti di marzo poi salirono alla somma di L. 18,989,636, così ripartita:

Rete	Marzo 1888	Marzo 1887
Mediterranea . . L.	10,060,807	9,539,979
Adriatica	7,388,235	7,948,047
Sicula	688,512	645,478
Venete	76,500	77,208
Sarde	140,286	139,357
Diverse	633,296	571,779
Totale L.	18,987,636	18,921,648

Detti prodotti si suddividono come segue:

	Febb. 1888	Marzo 1888
Viaggiatori	L. 6,184,550	7,452,120
Bagagli	312,266	380,998
Merci a grande velocità	» 1,703,668	1,932,993
Merci a piccola velocità		
ed a piccola vel. accel.	» 8,333,942	9,054,563
Prodotti fuori traffico.	146,458	166,962
Totale L.	16,680,884	18,987,636

e sono, eccetto le merci a piccola velocità e a piccola velocità accelerata, tutti in sensibile aumento in confronto di quelli dei mesi corrispondenti del 1887.

Infine il prodotto chilometrico delle diverse reti, confrontato col precedente esercizio 1887, è il seguente:

Rete	Febbraio		Marzo	
	1888	1887	1888	1887
Mediterranea . . L.	1,814	1,827	2,182	2,130
Adriatica	1,454	1,419	1,536	1,689
Sicula	909	874	1,024	997
Venete	539	502	546	551
Sarde	293	263	341	339
Diverse	417	514	482	597
Totale L.	1,402	1,419	1,589	1,669

Come si vede solo la Sicula e le Sarde segnano un aumento in entrambi i mesi; le diverse presentano una diminuzione; e le due reti principali hanno una diminuzione nell'uno e un aumento nell'altro.

Rivista Economica

Il nuovo prestito per il Canale di Panama. — Gli scioperi agli Stati Uniti nel 1887. — Il commercio di Amburgo. — La popolazione di Parigi secondo il censimento del 1886.

La grande operazione finanziaria del momento è la emissione delle obbligazioni del Canale di Panama. La lunga e coraggiosa campagna che il sig. De Lesseps ha sostenuto, ha aumentato il numero dei suoi partigiani; il presidente della Compagnia del Canale di Suez ha supposto interessare la Francia intera al successo della sua opera. Col nuovo prestito di 720 milioni si tratta infatti di assicurare il compimento dei lavori per il canale di Panama; ed è per questo che tutte le maggiori influenze finanziarie si sono alleate per patrocinare il nuovo prestito a premi votato dalle Camere francesi e autorizzato colla legge dell' 8 giugno scorso.

La sottoscrizione sarà aperta il 26 giugno e chiusa lo stesso giorno, e saranno messe a sottoscrizione pubblica due milioni di obbligazioni emesse a 360 franchi. Sulla somma di 360 franchi versate da ogni sottoscrittore per ciascuna obbligazione, 300 franchi sono attribuiti alla Compagnia universale del canale interoceano e 60 franchi a una società civile formata da tutti i sottoscrittori delle obbligazioni del prestito e indipendenti dalla compagnia del Panama. I capitali appartenenti alla società civile saranno impiegati in rendita francese o in titoli garantiti dal Governo francese in modo da assicurare il rimborso delle obbligazioni estratte a 400 franchi ed il pagamento dei premi conformemente all'art. 4º della legge 8 giugno 1888.

Il rimborso del capitale di 400 franchi e il pagamento dei premi così garantiti, lo sono poi anche direttamente dalla Compagnia universale del canale interoceano, la quale resta soltanto incaricata del servizio degli interessi. Questo interesse è di 15 fr. l'anno, pagabili semestralmente il 1º giugno e il 1º dicembre di ciascun anno.

Come abbiamo detto il rimborso in 99 anni delle obbligazioni con premi a 400 franchi è assicurato con un deposito di valori. Il prospetto dell'ammortamento comprende due periodi. Il primo va dal 16 agosto 1888 al 15 giugno 1913 e comprende sei estrazioni l'anno, la prima delle quali avrà luogo il 16 agosto prossimo, e i premi di ciascun anno saranno tre di 500,000 franchi, tre di 250,000 e sei di 100,000 franchi oltre a 354 premi minori. Le estrazioni per l'ammortamento si faranno ogni due mesi e nel detto periodo di 25 anni si avranno 366 premi ai quali è attribuita una somma di 3,590,000 franchi.

Il secondo periodo di ammortamento va dal 16 maggio 1913 fino alla fine dell'ammortamento. Durante quel periodo le estrazioni sono ridotte a quattro l'anno, ma comprendono sempre: due premi di 500,000 franchi, due da 250,000 e 4 da 100,000 franchi, oltre 228 premi minori, in complesso sono 236 premi ai quali vengono attribuiti 2,200,000 fr.

I 600 milioni che entrano nelle casse della Società del canale di Panama sono destinati al compimento dei lavori e i sottoscrittori hanno la possibilità di fare il pagamento mediante diversi versa-

menti; quelli però che libereranno integralmente i loro titoli alle date fissate verseranno soltanto franchi 349,54. Un diritto di preferenza è stato accordato ai portatori della terza serie di obbligazioni emesse nel marzo scorso. Questi potranno sottoscrivere il nuovo prestito per un numero di titoli nuovi eguale al numero dei titoli vecchi, da essi posseduti. Inoltre il sig. De Lesseps non ha trascurato la sua numerosa e fedele clientela. I portatori di tutti i titoli emessi dalle Compagnie di Suez e di Panama godranno di un diritto di preferenza fino a concorrenza della metà del prestito nuovo; essi saranno ammessi a sottoscrivere tante obbligazioni dell'emissione attuale quanti titoli di Suez e Panama presenteranno; però se il numero delle obbligazioni da essi domandato sorpassa il milione si farà luogo a una riduzione proporzionale.

Le previsioni che si fanno intorno ai risultati di questo prestito sono favorevolissime e certo vi avrà contribuito l'attrattiva dei premi. Come in passato abbiamo fatto voti che il sig. De Lesseps riuscisse a vincere le opposizioni, così auguriamo che l'attuale emissione possa incontrare il favore del pubblico.

— Gli Stati Uniti tra le altre prerogative hanno quella di avere il maggior numero di scioperi che si possa riscontrare nei paesi più progrediti industrialmente. Sono dunque di molto interesse le statistiche intorno alle coalizioni dei padroni (*lockouts*) e agli scioperi degli operai (*strikes*), perché manifestano lo stato in cui si trovano i rapporti tra il capitale e il lavoro. Per quanto non siano mancate anche in addietro delle statistiche, pure solo ora si ha un quadro completo e relativo agli ultimi sei anni compilato dall'ufficio del lavoro di Washington per cura del Commissario, signor Carroll D. Wright, del quale si hanno già due altre relazioni, una sulla depressione commerciale e l'altra sul lavoro dei carcerati.

In questo terzo rapporto sono presentati i risultati di una inchiesta eseguita durante i sei anni compiuti col 31 dicembre 1886 e va notato che essa si riferi tanto agli scioperi degli operai come a quelli dei padroni.

Se si considerano anzitutto gli scioperi degli operai si trova che nel periodo 1881-1886 essi sono stati 3903 riguardanti 22,336 stabilimenti industriali. Ecco le cifre annuali:

	Numero degli scioperi	N. degli stabilimenti	N. medio degli scioperi per stabilimento
1881....	471	2,978	6,2
1882....	454	2,105	4,6
1883....	478	2,759	5,8
1884....	443	2,367	5,3
1885....	645	2,284	3,5
1886....	1412	9,893	7,0
	2903	22,336	5,7

Il numero totale degli operai che hanno partecipato a questi scioperi nel periodo che consideriamo è stato di 1,528,624.

Quanto alle coalizioni dei padroni il loro numero è stato nel medesimo sessennio di 1753 i quali hanno avuto per conseguenza la chiusura di 2182 stabilimenti e il licenziamento di 173,995 operai.

Quali sono state le perdite in salari risultate da questi scioperi?

Il rapporto del sig. Wright le calcola in questo modo :
 franchi 259,225,825 per gli scioperi degli operai
 » 40,663,585 per i lockouts

Tot. fr. 299,889,410

cioè una perdita di 300 milioni in cifra rotonda, ai quali bisogna aggiungere quanto fu speso dai padroni e dagli operai durante gli scioperi, vale a dire 22,652,975 franchi spesi dagli operai per sostenere gli scioperi e 170,779,570 franchi perdite avute dai padroni a cagione degli scioperi e lockouts.

In riassunte le perdite risultate dagli scioperi degli ultimi sei anni avrebbero ammontato negli Stati Uniti a 470 milioni di franchi circa. Qualunque siano stati i vantaggi che gli operai e i padroni hanno potuto sperare di ritrarne gli uni per aumenti di salari, gli altri per il mantenimento *status quo* o la diminuzione dei salari si può affermare che essi non compensano i sacrifici sostenuti. Questi anzi sono tanto rilevanti che si può inferirne esservi tra gli operai degli Stati Uniti una solidarietà piuttosto unica e rara. Ma è chiaro anche che questa stessa solidarietà non ha favorito l'accordo tra gli operai e i padroni perché i primi sicuri dell'appoggio di molti compagni hanno avanzato più facilmente delle pretese. Ad ogni modo non si può negare che le cifre degli scioperi rivelano tutta la imponenza dello sviluppo industriale della grande Confederazione americana e la gravità del problema operaio.

— Da un recente rapporto del Consolo generale francese di Amburgo, togliamo queste notizie, che riassumono la situazione economica di quella grande piazza, nel 1887.

Il movimento marittimo ha raggiugliato un tonnellaggio totale di 7,848,000 tonnellate, ossia circa 1,200,000 tonnellate in più di Marsiglia; ed è la cifra più alta che Amburgo abbia mai raggiunto. La Camera di Commercio di Amburgo avverte che l'andamento degli affari nel 1887 è stato soddisfacente, malgrado le incertezze politiche. Fra le cause che hanno esercitato una influenza favorevole sul mercato amburghese, la Camera cita i sindacati formati tra industriali e negoziandi per limitare la produzione e rimediare al rinvilto dei prezzi, risultante da una fabbricazione esagerata combinata con la più vivace concorrenza. Questa azione collettiva sarebbe stata efficace ed utile; e questo si è notato del resto anche in altri paesi.

Fra gli articoli, il di cui commercio, ha preso maggiore sviluppo, va notato il caffè. Questo progresso deriva dal fatto che Amburgo, imitando l'esempio di Havre, ha adottato per caffè il sistema delle vendite a termine; sistema che è stato esteso anche agli zuccheri.

Le esportazioni d'oltremare sono notabilmente aumentate, i noli quindi aumentarono e la marineria amburghese ha accresciuto il numero delle sue navi. Il commercio di Amburgo ora attende che il Reichstag discuta la legge che modifica in tutto l'impero il regime dei *warrants* e dei magazzini generali.

La Camera di Commercio si lagna vivamente delle esigenze protezioniste dell'agricoltura tedesca e ne segnala gli effetti dannosi per il commercio. Essa si lagna anche delle difficoltà che l'introduzione dell'alcool tedesco in Spagna, incontra in seguito ai rigori che la dogana di quel paese mette nelle sue analisi.

— Il servizio della statistica municipale di Parigi ha pubblicato i risultati statistici del censimento del 1886 per la capitale e il dipartimento della Senna, come pure delle notizie interessanti sui censimenti anteriori. Ne togliamo alcuni dati.

La popolazione del dipartimento della Senna si elevava nel 1886 a 2,964,089 abit. di cui 2,344,450 spettano a Parigi solo. Nel 1801 essa era di 631,585 perciò la popolazione di Parigi e dei sobborghi è quintuplicata dal principio del secolo. Essa è raddoppiata nei primi 40 anni del secolo, perché nel 1842 era già di 1,200,000. Questa cifra raddoppiò nuovamente nei 35 anni successivi raggiungendo i 2,400,000 nel 1876; finalmente durante gli ultimi sei anni il dipartimento ha guadagnato una popolazione di 600,000 abitanti, cioè eguale a quella che la successione dei secoli gli aveva lasciata nel 1801.

È principalmente la provincia quella che contribuisce all'aumento dei sobborghi (*banlieue*); tuttavia conviene notare che il maggior numero degli immigrati del dipartimento della Senna vanno a installarsi direttamente a Parigi. Sopra 1,531,710 immigrati nati in Francia 301,616 soltanto, cioè il 19,7 per cento, si fissarono nei sobborghi, sopra 221,567 immigranti nati all'estero, 58,731 ossia il 14,5 0/0, si fissarono nei sobborghi.

Sopra 2,080,692 francesi dimoranti a Parigi si contavano 749,188 nati pure a Parigi, 66,779 nati nei sobborghi, 1,216,612 nati nel resto della Francia o nelle colonie e 48,083 francesi nati all'estero; vi erano poi a Parigi 180,250 stranieri cioè l'8 0/0 e nell'insieme del dipartimento della Senna 214,360 cioè il 9 0/0. Il 25 0/0 di questi stranieri erano però nati in Francia.

I PROVVEDIMENTI FINANZIARI

Diamo il testo del progetto di legge sui provvedimenti finanziari, modificato dalla Commissione della Camera d'accordo col Ministro delle finanze :

Art. 1. È convertito in legge il R. decreto 10 febbraio 1888, n. 5189 (serie terza), che si riproduce nell'Allegato A, per l'aumento di alcuni dazi inscritti nella tariffa generale per le dogane, approvata con legge 14 luglio 1887, n. 4703, (serie terza).

Art. 2. La tassa graduale di bollo per le cambiali e per gli effetti o recapiti di commercio è stabilita in una misura doppia all'attuale, come segue :

fino a lire 100	L. 0 10
da oltre lire 100 a 200	» 0 20
da oltre lire 200 a 300	» 0 30
da oltre lire 300 a 600	» 0 60
da oltre lire 600 a 1000	» 1 —
da oltre lire 1000 a 2000	» 2 —

e così di seguito per ogni lire mille, lire una di più. Per le cambiali e i recapiti di commercio superiori a lire 1000 le frazioni di migliaio sono computate per un migliaio intero.

Per le cambiali o effetti di commercio che abbiano scadenza superiore a sei mesi, la tassa stabilita dal presente articolo è raddoppiata.

Le tasse graduali così stabilite per le cambiali e per gli effetti o recapiti di commercio vanno soggette all'aumento di due decimi e alla aggiunta di tassa di quietanza, di che all'art. 12 della legge 14 luglio 1887, n. 4702.

Con decreto reale sarà fissato il giorno in cui andranno in vigore le precedenti disposizioni e verranno poste in vendita la corrispondente nuova carta filigranata bollata e le nuove marche da bollo.

Art. 3. La tassa di negoziazione delle cartelle, certificati, obbligazioni, azioni ed altri titoli, e quella per le anticipazioni o sovvenzioni sopra deposito o peggio di merci, titoli o valori, di che negli articoli 68 e 75 della legge 13 settembre 1874, n. 2077, e nell'articolo 16 della legge 14 luglio 1887, n. 4702, come pure le tasse di che negli articoli 13 della legge 8 giugno 1874, n. 1947, titolo 2^o, e 65 della detta legge 13 settembre 1854, n. 2077, sono portate da una lira ad una lira e mezza per mille, oltre l'aumento di due decimi.

Nella presente disposizione non è compresa la tassa di negoziazione sulle obbligazioni ferroviarie 3 per cento, di che nella legge 27 aprile 1885, n. 3048, e quella sulle obbligazioni delle attuali Società concessionarie di strade ferrate.

Art. 4. Sono aumentati di un terzo decimo le tasse proporzionali di registro sui trasferimenti per atto tra vivi a titolo gratuito, su quelli a causa di morte, escluse le successioni in linea retta, e sui passaggi di usufrutto per la presa di possesso di beneficii e cappellanie.

Questa disposizione avrà vigore per due anni e si applicherà ai trasferimenti e passaggi suindicati, che si verificheranno a cominciare dalla attuazione della presente legge.

Art. 5. I depositari per qualsiasi titolo di denari, valori e oggetti appartenenti ad una successione, non potranno consegnarli all'erede, legatario o altro avente causa e interesse senza averli prima denunciati all'ufficio di registro competente.

I contravventori, oltre la personale responsabilità della tassa relativa, soggiaceranno in proprio, a titolo di penale, e senza diritto a garanzia o rivalsa, al pagamento di una somma uguale alla sopratassa dovuta dall'erede e dal legatario per l'omessa, incompleta od inesatta denuncia delle cose depositate.

È approvata la modificazione nella tariffa dei prezzi per la vendita dei sali, contenuta nell'allegato B, che fa parte integrante della presente legge.

Le nuove disposizioni entreranno in vigore nel giorno successivo alla pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Art. 6. È stabilita una tassa sulle vendite degli spiriti in conformità alle disposizioni contenute nell'allegato D, che fa parte integrante della presente legge.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Bordeaux. — Dal resoconto dei lavori della Camera nell'anno amministrativo 1887-88 togliamo il seguente voto diretto al Governo francese, che si riferisce al rinnovamento del trattato di commercio fra la Francia e l'Italia. Quel voto era espresso in questi termini :

1.^o Cha l'applicazione delle tariffe generali al regime doganale dei due paesi venga evitata giacchè sarebbe fatale agli interessi di ambedue.

2.^o Che i negoziati sieno immediatamente aperti prendendo per base le tariffe convenzionali attuali, nel qual caso il Governo francese dovrebbe reclamare per ciò che concerne il dipartimento, in primo luogo il mantenimento delle franchigie per le lane tanto sudice che lavate e in secondo luogo l'egualianza del trattamento per i vini dei due paesi riportando i diritti al tasso uniforme di 4 franchi per ettolitro senza distinzione d'imballaggio, ne di

fermata, ben inteso che quei diritti non sarebbero applicabili che ai soli vini provenienti dalla fermentazione delle uve fresche.

3.^o E che nella eventualità in cui la conclusione del nuovo trattato di commercio non avesse alcuna probabilità di essere effettuata, il regime attuale sia prorogato di anno in anno fino al 1^o febbraio 1892 epoca nella quale spirano tutte le convenzioni internazionali che ha la Francia con gli altri Stati, escludendo tuttavia i paesi di protettorato pei quali vi sarebbe luogo da stipulare espressamente che il trattamento fatto ai prodotti di quei paesi, e il trattamento accordato nei detti paesi ai prodotti delle metropoli, non potrebbero mai dar luogo per gli Stati stranieri alla applicazione della clausola della nazione più favorita.

La Camera constatò con rincrescimento che i negoziati aperti con l'Italia non abbiano finora approdato a nessun risultato, e spera ancora che essi potranno essere ripresi in modo da facilitare con reciproche concessioni gli scambi fra i due paesi.

Camera di Commercio di Siena e Grosseto.

Nella riunione del 1^o giugno la Camera approvava il seguente ordine del giorno, relativo al progetto di legge sulle cambiali:

Considerando che la cambiale è oggi uno dei mezzi più necessari per lo sviluppo delle contrattazioni nell'interno e specialmente coll'estero;

Che coll'alto saggio di sconto attualmente vigente e coll'attuale tassa di bollo sono già abbastanza gravose le contrattazioni con i mezzi cambiari;

Che aumentando la tassa di bollo il Governo verrebbe ad inceppare le contrattazioni ed aggraverebbe sempre più le già serie condizioni in cui si trovano coloro che col credito mantengono e fanno prosperare le proprie industrie ed il proprio commercio;

Deliberò far voti al Ministero ed ai Deputati della Provincia affinché cercandosi in altri cespiti di produzione o ricchezza nazionale quei mezzi di cui il Governo ha bisogno, sia respinto il progetto di legge sul bollo delle cambiali.

Mercato monetario e Banche di emissione

Nessuna variazione sensibile si è manifestata nel mercato monetario internazionale, quantunque si sia potuto notare qualche tendenza all'aumento nei saggi del danaro. A Londra sul principio della settimana ha dominato la maggiore facilità di sconto, ma poi si è avvertito un lieve aumento che ha fatto sparire ogni previsione sul ribasso dello sconto ufficiale. Gli arrivi di specie metalliche sul mercato inglese non furono notevoli perchè l'oro esportato dall'America si dirigeva in Germania, però calcolasi siano *en route* dall'Australia circa 400,000 sterline e 200,000 sterline erano attese per Giovedì; dall'America sono pure attese 100,000 sterline, ma la metà soltanto avrebbe a rimanere in Inghilterra.

Lo sconto a tre mesi è a 4 1/4 0/0, per i prestiti brevi a 3/4 0/0. I cambi non sono favorevoli all'Inghilterra.

La Banca di Inghilterra al 21 corrente aveva l'incasso a 21,649,000 sterline in aumento di sterline 360,000 e la riserva a 13,870,000 in aumento

di 445,000 sterline; crebbero anche il portafoglio e i depositi sia privati che del Tesoro.

A Berlino si è notato un rincaro nel prezzo del danaro e lo sconto è salito al 20%; continua però ad arrivare oro principalmente dall'America. La Banca dell'Impero al 15 giugno aveva l'incasso a 4006 milioni di marchi, in aumento di quasi 4 milioni e mezzo; i depositi erano diminuiti di 42 milioni e la circolazione era aumentata di 12 milioni e mezzo.

Il mercato americano non ostante la esportazione di specie metalliche restava in una eccellente situazione; e il saggio dello sconto è piuttosto basso tra 2 e 4%. I cambi hanno leggermente aumentato, quello su Londra è a 4.87, quello su Parigi a 5.20.

Le Banche associate di Nuova York al 16 giugno avevano l'incasso a 91,400,000 dollari in aumento di 2,700,000; tutti gli altri capitoli del bilancio erano in aumento; la riserva eccedente da 27 milioni e 1/4 era salita a 28 milioni e mezzo. Le esportazioni di specie metalliche nella settimana chiusa col 16 corr. furono di 2,404,764 dollari in oro e 228,544 in argento.

A Parigi l'abbondanza del danaro è sempre la nota caratteristica; però lo sconto è salito a 21/20%, e si attende una richiesta di danaro in conseguenza della sistemazione del nuovo prestito di Panama, di cui parliamo a lungo nella *Rivista Economica*. La Banca di Francia al 21 corrente aveva l'incasso a 2,333 milioni, in aumento di 1 milione e mezzo; gli altri capitoli, eccettuati i conti correnti del Tesoro, in aumento di 24 milioni e la circolazione in diminuzione di 16 milioni, non presentano variazioni importanti.

I mercati italiani continuano a presentare una finanza poco confortante; la stagione morta che si approssima non varrà certo a migliorare la loro posizione, e solo è da augurarsi che alla ripresa degli affari non si debba notare un peggioramento. I cambi sono sempre alti, quantunque non siano superiori a quelli del periodo corrispondente dell'anno passato; lo *chèque* su Parigi è a 100.30, su Londra a 25,20 il cambio a tre mesi su Berlino è a 123,70.

Situazioni delle Banche di emissione italiane

Banca Nazionale Italiana

	10 giugno	differenza
Attivo { Cassa e riserva	L. 274,219,996	- 14,209,334
Portafoglio	380,623,849	- 9,970,168
Anticipazioni	68,887,788	- 327,912
Moneta metallica	234,198,502	+ 369,587
Passivo { Capitale versato	150,000,000	- -
Massa di rispetto	39,020,000	- -
Circolazione	562,647,058	- 13,380,665
Conti corr. e altri deb. a vista	64,586,698	- 8,719,892

Banca Nazionale Toscana

	10 giugno	differenza
Attivo { Cassa e riserva	L. 38,403,203	- 1,721,812
Portafoglio	47,075,032	+ 1,981,658
Anticipazioni	7,688,635	- 28,965
Oro	21,986,840	- 5,200
Argento	9,397,107	- 2,524
Passivo { Capitale	21,000,000	- -
Massa di rispetto	2,204,186	- -
Circolazione	75,498,779	+ 241,550
Conti cor. altri debiti a vista	1,441,968	+ 726,402

Situazioni delle Banche di emissione estere.

Banca di Francia

	21 giugno	differenza
Attivo { Incasso { oro	Franchi 1,114,159,000	+ 2,248,000
argento	1,218,991,000	- 701,000
Portafoglio	499,808,000	- 4,276,000
Anticipazioni	401,027,000	- 204,000
Circolazione	2,593,061,000	- 16,336,000
Passivo { Conto corrente dello Stato	236,330,000	+ 24,445,000
» » dei privati	392,808,000	- 8,662,000
Rapp. tra la circo. e l'inca ...	89,96 %	- 0,60 %

Banca d'Inghilterra

	21 giugno	differenza
Attivo { Incasso metallico	Sterline 21,649,000	+ 360,000
Portafoglio	19,469,000	+ 372,000
Riserva totale	13,870,000	+ 415,000
Circolazione	23,979,000	- 55,000
Passivo { Conto corrente dello Stato	5,804,000	- 642,000
» » dei privati	26,460,000	+ 168,000
Rapp. tra la riserva e l'imp ...	42,75 %	- 0,25 %

Banca Imperiale Russa

	11 giugno	differenza
Attivo { Incasso metallico	Rubli 279,038,000	+ 3,850,000
Portafoglio e anticipazioni	161,154,000	- 1,715,000
Valori della Banca	233,555,000	+ 61,000
Biglietti di credito	1,046,295,000	- -
Passivo { Conti correnti del Tesoro	58,917,000	- 4,181,000
» » dei privati	146,830,000	+ 6,778,000

Banca dei Paesi Bassi

	16 giugno	differenza
Attivo { Incasso { Oro	Fiori 65,722,000	+ 10,000
Argento	99,069,000	+ 93,000
Portafoglio	40,675,000	- 2,759,000
Anticipazioni	37,415,000	- 649,000
Passivo { Circolazione	198,914,000	- 3,857,000
Conti correnti	27,522,000	+ 544,000

Banca Austro-Ungherese

	15 giugno	differenza
Attivo { Incasso	Fiorini 229,014,000	+ 92,000
Portafoglio	128,162,000	- 3,773,000
Anticipazioni	21,743,000	- 25,000
Prestiti ipotecari	100,265,000	+ 55,000
Passivo { Circolazione	369,278,000	- 159,000
Conti correnti	6,038,000	- 798,000
Cartelle in circolazione	92,592,000	+ 238,000

Banca di Spagna

	16 giugno	differenza
Attivo { Incasso	Pesetas 347,517,000	+ 2,006,000
Portafoglio	927,921,000	- 3,366,000
Passivo { Circolazione	639,221,000	+ 444,000
Conti correnti e depositi	401,321,000	- 1,059,000

Banca nazionale del Belgio

	14 giugno	differenza
Attivo { Incasso	Franchi 101,785,000	- 3,547,000
Portafoglio	282,920,000	+ 398,000
Passivo { Circolazione	350,145,000	- 1,077,000
Conti correnti	56,936,000	- 1,225,000

Banche associate di Nuova York.

	16 giugno	differenza
Attivo { Incasso metallico	Dollari 91,400,000	+ 2,700,000
Portafoglio e anticipazioni	371,500,000	+ 5,500,000
Valori legali	38,200,000	+ 500,000
Passivo { Circolazione	7,500,000	+ 100,000
Conti correnti e depositi	404,600,000	+ 8,100,000

Banca Imperiale Germanica

	15 giugno	differenza
Attivo { Incasso	Marchi 1,006,000,000	+ 4,445,000
Portafoglio	388,103,000	- 5,183,000
Anticipazioni	44,369,000	- 197,000
Passivo { Circolazione	802,771,000	+ 17,630,000
Conti correnti	492,834,000	- 12,404,000

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 23 giugno 1888.

Il linguaggio calmo e riservato della stampa francese in occasione del lutto che per la morte di Federigo III colpi nuovamente la Germania, e la considerazione che il nuovo Imperatore Guglielmo II nell'interesse stesso del suo paese sarà obbligato per qualche tempo a seguire la via pacifica tracciata dai suoi illustri predecessori, influirono beneficiamente in tutte le borse cosicchè invece dei temuti ribassi che quella morte si credeva avrebbe dovuto produrre, il mercato finanziario fece invece nuovi progressi nella via dell'aumento. A Parigi infatti la settimana esordì e trascorse nel miglior modo possibile e con speranza anche di maggiori progressi giacchè la mitezza dei riporti dovuta all'abbondanza del denaro e la grande massa di cuponi e dividendi che verranno pagati nel mese venturo, sono considerati e con ragione come altrettanti elementi a favore dei compratori. Anche a Berlino e a Francoforte il sostegno fu la nota dominante della settimana, a mantenere la quale contribuirono gli intendimenti pacifici dimostrati dal nuovo Imperatore nel suo manifesto al popolo prussiano e la speranza che tutte le grosse questioni internazionali verranno rinviate ad un'epoca più lontana. A Vienna pure le disposizioni furono alquanto buone e il risultato si deve in gran parte all'aumento continuo del rublo a Berlino, il quale aumento si considera come la prova la più eloquente che la questione bulgara è entrata in una fase da non far temere per qualche tempo nuove complicazioni. Le borse italiane forse perchè per l'addietro si era saliti un po' troppo, furono più restie a entrare nel movimento ascendente, ma perdurando il favore delle borse estere per il nostro consolidato, flinivano anche esse per seguirne la corrente. In conclusione anche questa volta i ribassisti si sono ingannati nelle loro pessime previsioni, e tutto lascia prevedere che per qualche tempo la politica cesserà di pesare sui mercati.

Ecco adesso il movimento della settimana.

Rendita italiana 5 0/0. — Nelle borse italiane da 98,75 in contanti saliva a 99,40 e da 99 circa per fine mese a 99,60. A Parigi da 98,40 era spinta fino a 99,15 per chiudere oggi a 99 e a Londra da 97 1/4 a 98 1/2 e a Berlino da 96,90 a 97,50.

Rendita 3 0/0. — Negoziate intorno a 63 per fine mese.

Prestiti già pontifici. — Il Blount da 96 andava a 96,65; il Cattolico 1860-64 invariato a 98 e il Rothschild a 98,50.

Rendite francesi. — Oltre le cause più sopra accennate influi sul loro aumento anche la sconfitta di Deroulede bulangerista nella Charente. Il 4 1/2 per cento da 105,77 saliva a 106,10; il 3 per cento da 82,97 a 83,15 e il 3 per cento ammortizzabile da 86 a 85,55. Nella metà della settimana subivano un lieve indebolimento, e oggi restano a 106,25; 83,10 e 86,45.

Consolidati inglesi. — Da 99 1/4 scendevano a 99 3/16.

Rendite austriache. — La rendita in oro 4 0/0 andava fino a 111,20 in carta, quella in argento fino a 81,45 e la rendita in carta a 80,05.

Consolidati germanici. — Il 4 per cento invariato a 107 e il 3 1/2 da 103,40 a 103,50.

Fondi russi. — Il rublo a Berlino da 177,90 saliva a 182.

Rendita Turca. — A Parigi da 14,10 saliva a 14,35 e a Londra da 14 a 14 1/4. Non si conosce ancora la risposta della Turchia alla nota cominatoria della Russia riguardante l'indennità di guerra.

Valori egiziani. — La nuova rendita da 404 saliva fino a 412.

Valori spagnuoli. — La rendita esteriore da 71 andava a oltre 73, e l'umento è dovuto alla possibilità di un prestito a buone condizioni che un gruppo di banchieri tedeschi sarebbe disposto a stipulare affine che il Governo spagnolo potesse coprire le spese nelle nuove costruzioni navali.

Canali. — Il Canale di Suez da 2160 andava a 2175 e il Panama da 383 a 392 per ritornare a 383. I proventi del Suez dall'11 giugno a tutto il 20 ammontarono a fr. 970,000 contro 1,450,000 nel periodo corrispondente dell'anno scorso.

— I valori bancari e industriali italiani ebbero movimento alquanto attivo e prezzi sostenuti.

Valori bancari. — La Banca Nazionale Italiana negoziata fra 2135 e 2125; la Banca Nazionale Toscani intorno a 1100; il Credito Mobiliare fra 1003 e 1008; la Banca Generale fra 670 e 672; il Banco di Roma fra 760 e 745; la Banca Romana fra 1200 e 1205; la Banca di Milano nominale a 225; la Banca di Torino trattata da 735 e 750; la Cassa Sovvenzioni da 321 a 333; il Credito Meridionale fra 505 e 510 la Banca di Francia resta a 3,560. I benefici della Banca di Francia nella settimana che terminò col 21 corr. ascesero a fr. 286,000.

Valori ferroviari. — Le azioni Meridionali nelle borse italiane salivano fino a 818 per retrocedere a 814 e a Parigi da 807 a 810; le Mediterranee trattate all'interno fra 656 e 638 e a Berlino fra 125,60 e 124; e le Sicule invariate intorno a 600. Nelle obbligazioni nessuna transazione.

Credito fondiario. — Roma negoziato a 458; Napoli 5 per cento a 502; Milano 5 per cento a 503,50; detto 4 per cento a 481; Banca Nazionale 4 0/0 a 472,50 e Sicilia 5 0/0 a 503.

Valori Municipali. — Le obbligazioni 3 per cento di Firenze negoziate verso 68; l'unificato di Napoli fra 92 e 94,50; l'unificato di Milano a 94,50 e il prestito di Roma a 482.

Valori diversi. — A Firenze si contrattarono fra 4115 e 1095; le Costruzioni venete fra 183 e 180; a Roma l'Acqua Marcia fra 1975 e 1965 e le Condotte d'acqua a 468; a Milano la Navigazione G. I. da 367 a 381 e le raffinerie fra 420 e 416 e a Torino la Fondiaria italiana fra 253 e 358.

Metalli preziosi. — A Parigi il rapporto dell'argento fino da 292,50 scendeva a 286,50 cioè guadagnava in questi otto giorni 6 fr. sul prezzo fisso di fr. 218,90 al chilogr. ragguagliato a 1000 e a Londra il prezzo dell'argento invariato a denari 42 1/16 per oncia.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — All'estero continua a dominare la corrente al ribasso, malgrado che le notizie sul raccolto mondiale dei grani lascino prevedere una non indifferente deficienza in confronto dell'anno scorso. Cominciando dai mercati americani è il ribasso che vi predomina, nonostante le notizie sui grani d'inverno sieno sempre sfavorevoli. A Nuova York i grani in ribasso si quotarono da doll. 0,91 a 93 1/2 al bushel; i granturchi pure in ribasso da 0,59 a 0,62 e le farine deboli fra doll. 3,10 e 3,35 al barile di 88 chil. A Chicago pure grani e granturchi furono in ribasso. Il solito telegramma settimanale da Odessa reca che i prezzi dei grani tendono a indebolirsi per la ragione che i depositi di grani vecchi sono molto ben forniti, ed anche perchè il nuovo raccolto promette di essere assai abbondante. I grani teneri si quotarono a rubli 0,98 a 1,24 al podo; i granturchi da 0,76 a 0,84; l'avena da 0,57 a 0,67 e la segale da 0,67 a 0,62. A Londra e a Liverpool grani e granturchi furono in ribasso. Anche in Germania la maggior parte dei mercati segnarono ribasso per i grani, stante la probabilità di un buon raccolto. I mercati austro-ungheresi continuarono a ribassare. A Pest i grani si quotarono da fior. 7,14 a 7,57 al quint., e a Vienna da fior. 7,71 a 7,82. In Francia malgrado che si teme che il nuovo raccolto dei grani, stenterà a toccare la media degli altri anni, cioè da 102 a 103 milioni di ettolitri, la maggior parte dei mercati furono in ribasso. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 24,50 e per luglio-agosto a fr. 24,60. In Italia i grani, i risi, la segale e l'avena continuarono a ribassare, mentre il granturco ebbe qualche lieve aumento in vista dei danni che avrebbe risentito il futuro raccolto a motivo della siccità. Ecco adesso i prezzi praticati nelle principali piazze dell'interno. — In Arezzo i grani da pane da L. 16,25 a 17,60 all'ettol. — A Firenze i grani bianchi da L. 22,75 a 23,50 e i rossi da L. 22 a 23 al quintale. — A Bologna i grani della provincia da L. 21,25 a 21,75; i ferraresi da L. 20,50 a 21,75 e i granturchi da L. 11,25 a 12,25. — A Verona i grani da L. 20,50 a 21,75; i granturchi da L. 12 a 13,75 e i risi da L. 34,50 a 39,50. — A Milano i grani da L. 21,25 a 22,25; i granturchi da L. 10,50 a 11,50; la segale da L. 13,75 a 14,25 e il riso da L. 32,50 a 37,50. — A Torino i grani da L. 22 a 23,25; i granturchi da L. 12 a 13,25; l'avena da L. 13,50 a 14,50 e il riso da L. 24 a 35,75. — A Genova i grani teneri nostrani da L. 22,50 a 24 e i teneri esteri dazio compreso da L. 20,50 a 23 e a Bari i bianchi da L. 22 a 22,75 e i rossi da L. 22 a 22,50 il tutto al quint.

Vini. — Transazioni al solo consumo interno e avvilitamento progrediente nei prezzi e la caratteristica del commercio dei vini spacialmente nelle provincie del mezzogiorno. Cominciando dai mercati siciliani troviamo che a Messina il mercato è del tutto inoperoso per l'esportazione non facendosi affari né per vini pronti né per il futuro raccolto. I Faro pronti si vendono da L. 20 a 23 all'ettol. franco bordo; i Milazzo da L. 19 a 23; i Vittoria da L. 10 a 12; i Riposto da L. 19 a 11; i Pachino da L. 10 a 12; e i Siracusa da L. 16 a 18. — A Vittoria le prime qualità vendute a L. 12; a Pachino a L. 10 e Riposto da L. 14 a 16. Anche nelle piazze continentali lo stesso andamento. — A Bari i vini nel più grande avvilitamento anche perchè il nuovo raccolto si presenta abbondantissimo. — A Barletta i prezzi variano da L. 20 a 27 all'ettol. a seconda della qualità. — A Molfetta le qualità fruisse di 14 gradi e mezzo vendute a L. 14,50. — A Gallipoli le prime qualità da L. 14 a 18 e prospettiva di abbondantissimo raccolto. — A Napoli si fecero i seguenti prezzi: Gragnano da intere a mezze lacrime da L. 24 a 28 al-

ettol.; i Nocera correnti a L. 17; Gli Avellino da L. 18 a 23 e i vini bianchi da L. 10 a 15. — In Arezzo i vini rossi da L. 25 a 40 al quint. in città. — A Livorno i Maremma da L. 19 a 27; i Pisa da L. 17 a 23; i Lucca da L. 21 a 26; gli Empoli da L. 24 a 31; i Firenze da L. 27 a 33 e i Chianti da L. 51 a 56 il tutto sul posto. — A Siena i Chianti e i vini di collina da L. 35 a 42 e i vini del piano da L. 23 a 28. — A Pisa i vini del piano da L. 17,50 a 21,75 e quelli di collina da L. 27,50 a 32,50. — A Genova gli Scoglietti ricercati da L. 21 a 22 all'ettol. allo sbarco; i Riposto da L. 15 a 16; i Sardigna da L. 16 a 18; i Calabria da L. 25 a 32; e i Piemonte da L. 35 a 45. — A Torino le prime qualità dazio compreso vendute da L. 48 a 52 e le seconde da L. 40 a 44. — A Cuneo i vini buoni da pasto da L. 40 a 46; il barbera in bottiglie da L. 45 a 50 e il nebbiolo idem da L. 70 a 80. — A Udine i vini comuni bassi si pagano da L. 20 a 25 e a Desenzano i prezzi variano da L. 20 a 25. All'estero nessun cambiamento. In Francia a quanto si dice la vegetazione delle viti lascia sperare un bel raccolto, e quanto ai vini vecchi sembra che se ne cominci a sentire la deficienza.

Spiriti. — Calma e prezzi deboli su tutte le piazze. — A Milano i tripli delle fabbriche locali si vendono da L. 232 a 246 al quint. i Vienna e i Breslavia fuori dazio a L. 40 e l'acquavite di grappa da L. 103 a 112. — A Genova i prodotti delle fabbriche di Napoli si contrattarono da L. 230 a 245 a seconda della qualità. — A Parigi le prime qualità di 90 gradi disponibili si quotarono a fr. 42,75 al deposito.

Sete. — Le notizie contradditorie sulla valutazione del raccolto dei bozzoli e la base di alto prezzo che va ovunque per essi conservandosi, accentuarono la riserva anche da parte di molti detentori di sete i quali preferirono dilazionare la vendita affine di formarsi un concetto più esatto della situazione. — A Milano le transazioni si limitarono soltanto ai bisogni di fabbrica. Le greggie classiche 12¹/₂ 14 si vendono a L. 43; le sublimi 10¹/₂ 16 da L. 42 a 40; le belle correnti 11¹/₂ 14 da L. 39 a 38; le buone correnti 12¹/₂ 14 c. a. a L. 37,50; gli organzini classici 17¹/₂ 19 da L. 53 a 50,50; detti sublimi 17¹/₂ 19 da L. 51 a 50 e le trame verdi sublimi 24¹/₂ 26 a L. 46,50. — A Lione mercato molto incerto e prezzi irregolari, ma sempre deboli. Fra gli articoli italiani venduti notiamo greggie di 2^o ord. a capi annodati 11¹/₂ 13 a fr. 26; organzini 17¹/₂ 19 di 2^o ord. a fr. 53 e trame di 2^o ord. 20¹/₂ 22 a fr. 50.

Bachicoltura. — Per quanto le notizie sul raccolto dei bozzoli sieno sempre contradditorie è certo peraltro che la Francia sembra sia stata meglio favorita che l'Italia ove le razze gialle ebbero a soffrire danni più o meno rilevanti. I prezzi fra noi continuano ad aggirarsi fra L. 2,50 a 3,30 al chilogrammo senza accennare a ribasso il che indica che la quantità non è quale si diceva. — A Pisa i gialli venduti da L. 2,70 a 3,10; a Pistoia da L. 2,70 a 3,25; a Figline da L. 2,80 a 3,30; a Firenze sulle L. 3; a Lucca da L. 2,60 a 3,20; in Arezzo da L. 2,60 a 3,15; a Forlì da L. 2 a 3,20; a Macerata da L. 2,10 a 2,85; a Milano da L. 3 a 3,17; a S. Sofia da L. 2,50 a 3,10 e a Stradella da L. 2,15 a 3,45. Notizie telegrafiche dal Giappone recano che la stagione non corre molto favorevole agli allevamenti e che si teme che il raccolto possa essere danneggiato.

Cotoni. — In questi ultimi giorni i cotoni ebbero qualche aumento nella maggior parte dei mercati, il quale venne attribuito alla modesta valutazione del nuovo raccolto americano fatto dal Ministero di agricoltura di Washington. — A Milano gli Orleans si venderono da L. 67 a 72,50 ogni 50 chilogrammi; gli Upland da L. 66 a 72; i Bengal da L. 48 a 50; gli Oomra da L. 53 a 57 e i Tinniwelli a L. 59. — A Liverpool gli ultimi prezzi praticati furono di

den. 5 1/2 per i Middling Orleans; di 5 7/6 per i Middling Upland e di 4 5/8 per il good Oomra. Alla fine della settimana scorsa la provvista visibile dei cotoni agli Stati Uniti, nell' India e in Europa era di balle 1,845,000 contro 2,098,000 l'anno scorso pari epoca e contro 2,116,000 nel 1886.

Bestiami. — Notizie da Bologna recano che la depressione nel prezzo dei buini si va accentuando pesantemente: le fiere ricche di merce d'ogni fatta, compratori scarsi: e lo scarso foraggio consiglia di scremare l'armento. I bruchetti che si cibano delle foglie d'olmo hanno fatto strage, e tolto un mangime nutriente ed opportuno quind'innanzi in quel territorio dotato a dovere di quest'arboratura. I contratti odierni segnano un marengo meno per capo in media, e si ha il peggio in veduta; i vitelli di latte, limitato l'allevare, non hanno dal macellaio che L. 60 al quintale, raramente spinti a L. 65 p. v. netto tare d'uso. I capi grassi da mattazzina nominali, mentre sono nei corsi consueti di L. 115 a 125 per i 4 quarti ma con difficoltà di collocare, ed esigenze maggiori di pinguedine. Nei suini i magroni da L. 50 a 80 per capo; e i tempaioli da L. 20 a 25. — A Milano i bovi grassi a peso morto da L. 117 a 127; i vitelli maturi da L. 150 a 180; gli immaturi a peso vivo da L. 30 a 50; i maiali grassi a peso morto da L. 100 a 110 e i magroni a peso vivo da L. 95 a 100.

Oli di oliva. — Cominciando dalle Riviere abbiamo che a Porto Maurizio la fabbricazione è finita, e che gli ultimi oli venuti si vendono da L. 112 a 125 al

quintale. Nelle altre qualità i bianchi da L. 145 a 150; i soprattini da L. 130 a 140 e gli altri mangiabili da L. 100 a 130. — A Genova da oltre 800 quintali di oli al prezzo di L. 114 a 128 per i Bari fini da L. 115 a 145 per i Riviera; da L. 95 a 108 per i Termini e da L. 58 a 64 per i lavati. — A Firenze i prezzi variano da L. 75 a 85 per soma fiorentina. — A Napoli in borsa i Gallipoli pronti si quotarono a L. 70,55 al quintale e per agosto a L. 70,35 e a Bari i mangiabili variavano da L. 100 a 122 a seconda del merito.

Oli di semi. — La domanda è generalmente limitata. — A Genova l'olio di sesame di Giaffa fu venduto a L. 120 al quint., detto extra a L. 100; detto lampante a L. 62; l'olio di ricino da L. 94 a 105 per il mangiabile e da L. 62 a 63 per l'industriale; l'olio di cotone da L. 75 a 76 per la marca Aldiger e da L. 54 a 56 per l'inglese; l'olio di cocco da L. 63 a 64; l'olio di palma da L. 53 a 54 e l'olio di lino L. 55 per il cotto e L. 51 per il crudo.

Formaggi e burri. — I formaggi a Genova meno attivi per l'esportazione di alcune settimane indietro. I prezzi praticati furono i seguenti: Parma da L. 180 a 185; Piemonte da L. 135 a 160; Olanda in palle da L. 125 a 175. Anche nei burri le transazioni non sono rilevanti. — A Lodi i prezzi praticati furono di L. 195 al quint. a Brescia da L. 162 a 183 e a Udine da L. 165 a 200 a seconda della qualità.

BILLI CESARE gerente responsabile

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima — Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

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

la **Cedola** (*Coupon*) **XXXVI^a** di L. 12,50 per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, ed inoltre, a forma della Deliberazione dell'Assemblea del 26 maggio u. s., altre L. 11 al Portatore della Cedola stessa, il quale ne farà ricevuta sulla relativa distinta.

a FIRENZE	la Cassa Centrale della Società
» BOLOGNA	la Cassa dell'Esercizio della Società
» ANCONA	id. dell'Esercizio id.
» NAPOLI	Banca Nazionale nel Regno d'Italia
» MILANO	la Banca di Credito Italiano
» TORINO	la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
» ROMA	id. id.
» LIVORNO	» Banca Nazionale nel Regno d'Italia
» GENOVA	» Cassa Generale
» VENEZIA	i Signori Jacob Levi e Figli
» PARIGI	la Società Generale di Credito Indust. e Comm.
	» Banque de Paris et des Pays-Bas
	» Banque d'Escompte de Paris
» GINEVRA	i Signori Bonna e C.
» BASILEA	id. de Speyr e C.
» BERLINO	Sigg. Meyer Cohn
	» Rober Warschauer et C.
	» Bertiner Kandels Geselleschaf
» LONDRA	id. Baring Brothers e C.

N.B. Pari somma di L. 11 sarà pagata, esclusivamente presso questa Direzione Generale, ai Portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle azioni rimborsate.

Firenze, 14 Giugno 1888.

LA DIREZIONE GENERALE

Al cambio che verrà ulteriormente indicato.

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Sociale **50,000,000** di Lire, di cui **40,000,000** effettivamente versato

FIRENZE — GENOVA — ROMA — TORINO

Il Consiglio d'Amministrazione in conformità dell'art. 48 degli Statuti Sociali, ha deciso di distribuire alle Azioni libere di L. 400 l'interesse del 1° semestre 1888 in L. 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della Cedola N. 53 a cominciare dal 5 luglio p. v.

in **Firenze**

» **Torino**

» **Roma**

» **Genova**

» presso la Cassa Generale.

» » » Cassa di Sconto.

» **Milano** » » Banca di Credito Italiano.

» **Parigi** » » Banque de Paris et des Pays-Bas.

N. B. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per azione, sarà fatto in franchi, come verrà giornalmente indicato presso gli Uffici della Banque de Paris et des Pays-Bas.

Firenze, li 21 Giugno 1888.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

SOCIETÀ ANONIMA SEDENTE IN FIRENZE

Capitale 230 milioni interamente versato

(Esercizio della Rete Adriatica)

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

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

il **rimborso** in L. 500 oro dei Buoni estratti nel XXXVI^o sorteggio avvenuto il 2 aprile p. p.

a **FIRENZE** la Cassa Centrale della Società

» **BOLOGNA** » » dell'Esercizio della Società

» **ANCONA** » » » » »

» **NAPOLI** la Banca Nazionale del Regno d'Italia

» **MILANO** la Banca di Credito Italiano

» **TORINO** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano

» **ROMA** id. id. id.

» **GENOVA** » Cassa Generale

» **LIVORNO** » Banca Nazionale nel Regno d'Italia

» **PARIGI** » Banca di Parigi e dei Paesi Bassi

» **GINEVRA** id. id.

Firenze, 14 Giugno 1888.

LA DIREZIONE GENERALE.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima — Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versato

Esercizio della rete Adriatica

Il 20 luglio prossimo i Signori Azionisti sono convocati in Assemblea Generale straordinaria. L'Assemblea si terrà presso la sede della Società in Firenze, Via Pinti N. 93, (palazzo già Gherardesca) col seguente

Ordine del Giorno

1. Aprovazione del nuovo testo della Convenzione per concessione della costruzione e dell'esercizio di nuove linee da sostituirsi a quello approvato dall'Assemblea Gen. del 20 febb. 1888.

2. Autorizzazione al Consiglio di procedere al riordinamento delle Casse Pensioni e di soccorso.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall'Art. 22 degli Statuti potrà esser fatto dal giorno 4 Luglio al 10 stesso mese:

a FIRENZE — presso la Società (Servizio Sociale dei Titoli) e alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
 » NAPOLI alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
 » TORINO alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
 » GENOVA alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
 » MILANO alla Banca di Credito Italiano.
 » LIVORNO alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
 » ROMA alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
 ad ANCONA alla Cassa della Società (Direzione dell'Esercizio).
 a BOLOGNA alla id. id.
 » PARIGI alla Società Gen. di Credito Industriale e Comm. e alla Banca di Sconto di Parigi.
 » LONDRA presso i signori Baring Brothers e C.

Presso le Casse sovraindicate si trova ostensibile, per norma dei Signori Azionisti, il Regolamento concernente il deposito delle Azioni.

Firenze, li 20 Giugno 1888.

LA DIREZIONE GENERALE

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società Anonima con sede in Milano — Capitale Sociale L. 135 milioni — interamente versato

A V V I S O

Il Consiglio d'Amministrazione di questa Società avendo nella seduta del 22 corrente deliberato il pagamento di un acconto di L. 12,50 sul dividendo dell'esercizio che scade col 30 corrente, si avvertono i possessori delle Azioni che l'importo relativo sarà pagabile, a datare dal 2 Luglio 1888, presso le Casse e Banche qui sotto indicate contro presentazione della cedola N. 5.

Milano, li 22 Giugno 1888.

MILANO	— Cassa Sociale.
id.	— Banca Generale.
NAPOLI	— Cassa Sociale.
id.	— Società di Credito Meridionale.
ROMA	— Banca Generale.
TORINO	— Banca di Torino.
GENOVA	— Banca Generale.
VENEZIA	— Jacob Levi e Figli.
LIVORNO	— Rodocanacchi figli e C.
FIRENZE	— M. Bondi e figli.
PALERMO	— Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
BERLINO	— Disconto Gesellschaft.
COLONIA	— S. Oppenheim Junior e C.
FRANCOFORTE	— B. H. Goldschmidt.

LA DIREZIONE GENERALE	
FRANCOFORTE	— Filiale der Bank für Handel und Industrie
BASILEA	— Basler Bankverein.
id.	— De Speyr e C.
ZURIGO	— Società di Credito Svizzero.
GINEVRA	— Banque Nouvelle des Chimins de fer Suisse
PARIGI	— Société Générale pour favoriser le développement, etc., Rue de Provence, 54-56.
LONDRA	— Louis Cohen et Sous.
VIENNA	— Société Autrichienne de Crédit.
TRIESTE	— Morpurgo e Parente.