

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XIV - Vol. XVIII

Domenica 23 Ottobre 1887

N. 703

I TRATTATI DI COMMERCIO

Alcuni giornali francesi hanno riportato brani dei nostri articoli sui trattati di commercio e sulla situazione economica dell'Italia, notando, naturalmente con una certa compiacenza, che la nostra voce aveva una intonazione diversa da quella della maggioranza della stampa italiana. Di questo fatto ci vien mosso rimprovero, parendo ad alcuno addirittura scandaloso che le argomentazioni di un periodico italiano possano essere citate dai giornali francesi, dimenticando i nostri confratelli di cui che anche i loro articoli sono riportati dalla stampa francese, ma per trarne argomenti d'ira e di rappresaglia, mentre se le nostre parole possono trovare posto anche nelle colonne della stampa estera, ciò è segno della equanimità e della calma colla quale l'*Economista* discute e ragiona.

Comunque sia — chè tale questione è affatto secondaria e ciò che importa è vedere se quello che noi diciamo sia giusto o no — vogliamo notare che certo signor M., scrive un articolo nel *Sole*, dove dopo aver parlato di « protezionismo arrabbiato » riporta un articolo del *Journal de Roubaix* nel quale l'*Economista* è appunto citato e commentato e quindi si domanda « come se la caverà l'*Economista*? »

Ed eccoci qui a dire brevemente « come ce la caviamo »; brevemente, perchè non abbiamo spazio bastante per trattenerci a lungo sull'argomento, specie quando tratterebbi di ripetere cose ormai già dette molte volte.

Lo sa il sig. M. quale sia la linea di condotta seguita dall'*Economista* nella discussione sui trattati di commercio? Eccoci qui a riassumere la nostra professione di fede, senz'altro desiderio che quello di dire la verità; senz'altro preconcetto che quello di esprimere le nostre convinzioni sulla presente situazione economica dell'Italia.

Quando si cominciarono le prime discussioni sulla rinnovazione dei trattati di commercio; — quando abbiamo visto montare una marea di desideri e di cupidigie negli industriali del paese solleciti principalmente del loro individuale interesse; — quando abbiamo trovato nelle relazioni parlamentari accolte con premurosa leggerezza le pretese di ogni produttore per aver aumentato od assicurato il guadagno a spese del consumatore; — quando abbiamo visto le Camere di commercio incoraggiate a sostenere gl'interessi dei singoli, a danno degl'interessi generali; — quando infine abbiamo visto il Parlamento dividere la cecità di coloro che credono possibili le negoziazioni commerciali a base di eguaglianza di di-

ritto anche quando sia una nazione giovane che tratta con una nazione ricca, forse in noi, partigiani dei trattati di commercio, vivissimo un timore e più vivo ancora un sospetto. Abbiamo cioè provato il timore che si suscitassero speranze e pretese molto maggiori di quelle che ragionevolmente si potessero soddisfare; abbiamo sentito un sospetto che poi andò ingigantendosi, che nell'animo di alcuni fosse deliberato proposito di non rinnovare il trattato di commercio colla Francia e di creare una situazione che rendesse difficile tale rinnovazione.

Allora, di fronte alle dichiarazioni a doppio senso che apparivano qua e là, di fronte a certe pubblicazioni che parevano minacciare la Francia di una rottura, l'*Economista* ha creduto fosse carità di patria parlar chiaro e porre categoricamente la questione nei termini precisi.

Noi siamo convinti che nelle sue basi generali il trattato del 1881 fu favorevole all'Italia più di quello che si aspettava quando fu accettato, od almeno permise che il commercio italiano colla Francia si determinasse a poco a poco se non quantitativamente, certo qualitativamente vantaggiosamente per noi. Colle cifre abbiamo dimostrato parecchi punti: 1º che — a parte i prodotti agricoli — lo squilibrio dei prodotti manufatti propriamente detti tra l'Italia e la Francia ci è sfavorevole appena di 60 a 70 milioni; 2º che di fronte a questo squilibrio noi avevamo però il vantaggio di trovare nel mercato francese un consumo per 140 milioni di prodotti agricoli dei quali 70 di vino, 24 di olio, e di circa 200 milioni di bozzoli, seta greggia e cascami; — 3º che se è vero che noi mandiamo 200 milioni di seta greggia in Francia, non è vero che la importiamo manufatta, poichè dalla Francia non importiamo che 30 milioni di lavori di seta, che rappresentano, tenuto conto del maggior valore acquistato dal manufatto, appena 15 dei 200 di seta greggia che mandiamo; 4º che infine la nostra esportazione così grande di materia prima, seta, che raggiunge 504 milioni rappresenta una *esuberanza di produzione*, poichè noi non importiamo nel totale che 44 milioni di seta lavorata, il che vuol dire che la produzione di materia prima è esuberante al consumo per circa 260 milioni; noi quindi esportiamo materia prima di seta come l'Inghilterra esporta carbone e ferro greggio.

Premesse queste considerazioni noi domandavamo ai nostri negoziatori: — sta bene che voi tentiate di avere un trattato di commercio migliore di quello scadente; — se anzi sapete far tollerare alla Francia le nuove nostre tariffe senza che essa modifichi le sue, noi, liberi-scambisti, ammireremmo la vostra

abilità; ma siccome non è presumibile che troviate la Francia, la quale diviene sempre più protezionista, tanto condiscendente, quali sono le vostre intenzioni? — Dato che non potete ottenere se non un trattato simile a quello del 1881, accettereste? Ovvero, per mantenere le vostre tariffe sui manufatti, sareste disposti a sacrificare il vino e l'olio?

Ed a questa nostra esplicita domanda ci risposero come al solito, che noi eravamo dottrinari, solitari pensatori, che vivevamo fuori del mondo pratico; che le nuove tariffe erano soltanto un'arma di guerra. E su questo punto osservammo che allora si aveva avuto grandissimo torto di compilare a base dei desideri espressi dagli interessati, i quali non già per arme di guerra le avevano ritenute, ma come riconoscimento di diritti. Intanto però le trattative cominciarono. Notammo il viaggio dei nostri negoziatori a Parigi e lo credemmo un segno evidente di disposizioni conciliative; notammo con compiacenza un primo sintomo di equanimezza nel *Diritto*, e facemmo nostre quelle parole.

Oggi si crede di metterci in difficile posizione perchè i giornali francesi riportano i nostri articoli, ed il sig. M. del *Sole* lascia a noi di trarci d'impaccio. — Noi ci caviamo d'impaccio colla coerenza nei principii che abbiamo sostenuti e che ci sembrano veri.

Noi ripetiamo che, se non possiamo ottenere di più, dobbiamo preferire un trattato analogo a quello del 1881 piuttosto che esporci alle tariffe generali; — noi ripetiamo che una rottura colla Francia sarà bensì di danno a tutti e due i paesi ma, mentre il danno della Francia non sanerà i nostri guai, il nostro danno sarà enorme; e sarà enorme perchè con una costituzione economica così giovane, e così esile come quella dell'Italia il turbamento completo della metà dei nostri traffici — senza aver pronti altri sbocchi, anzi cogli insuccessi che nei tentativi di avere altri sbocchi fin qui si ottengono — può essere per noi la rovina; — noi ripetiamo in fine che una rottura commerciale colla Francia potrebbe portare per rimbalzo dei guai anche sul mercato finanziario, date le condizioni politiche nelle quali ci troviamo.

Se queste nostre osservazioni rappresentano la verità, come ne siamo convinti, poco ci importa davvero che facciano comodo ai giornali francesi nelle loro polemiche colla stampa italiana, la quale in generale segue ancora lo stesso indirizzo di qualche mese fa, e crede possibile un trattato di commercio *completamente diverso* da quello del 1881. Noi ci rammarichiamo che quello che dice *l'Economista* non sia stato detto chiaramente al paese dai governanti e dai negoziatori, affine di non far nasce speranze inconsulte e perniciose.

Tuttavia dobbiamo aggiungere che queste nostre malinconiche considerazioni non le avremmo pubblicate, se, come già avvertimmo, non fosse nato in noi il sospetto che vi sia in alcuno, il proposito deliberato a non rinnovare il trattato colla Francia. — È argomento delicato sul quale giova non insistere per ora, aspettando a trattarne a momento opportuno. Ma intanto notiamo due fatti che ci ispirano serie preoccupazioni:

il primo, che ormai, senza che si dica il perchè, si è fatto dire dai soliti portavoci che val meglio la applicazione delle tariffe generali piuttosto che la proroga del presente trattato;

il secondo, che a poco a poco l'opinione pubblica si è *confezionata* in modo che il Governo non po-

trebbe concludere, senza venir meno a troppo ripetute promesse, e troppo vivaci speranze, un trattato analogo a quello del 1881.

Ora invano ci domandiamo il perchè si voglia chiudersi la porta di una ragionevole ed anche condizionata proroga, e perchè si sia creata una situazione che ci obbligherà a non accettare una convenzione, che non differenzi gran che dalla vigente, sotto pena di sentire per tutta la durata del trattato attribuire ad esso tutti i guai economici che possono colpire la industria ed il commercio del paese.

Sono misteri che non ci atteniamo di svelare ma che crediamo utile segnalare.

— Dopo che avevamo scritte le precedenti considerazioni abbiamo letto nel *Diritto* un articolo molto cortese che ci dà un'altra volta la prova della serenità colla quale gli scrittori di quel giornale discutono. Nel fondo ci pare che il *Diritto* sia d'accordo con noi a giudicare la situazione, solamente crede non opportune le nostre osservazioni; ritiene che se errori si sono commessi sia inutile rivangare il passato e non sa perchè si voglia rompere una lancia contro il ministro del tesoro e del commercio e contro gli on. Luzzatti ed Ellena. — Su questo punto siamo dolenti di non trovarci d'accordo coll'egregio fratello. — *L'Economista* non vuole né rivangare il passato ne rompere lanche contro chicchessia, ma combatte in ogni occasione il sistema diventato cardine fondamentale degli uomini del Governo, o vicini al Governo, i quali credono di poter non avere alcuna opinione. Gli onorevoli Magliani, Grimaldi, Luzzatti, Ellena, e tanti altri che collaborarono con loro, si dicono sempre liberali ed applicano il protezionismo . . . perchè non lasciano ai protezionisti il potere ed il governo della cosa pubblica? — Il *Diritto* non vorrà certo che si cerchi la risposta a questo perchè, ma troverà giusto che noi ci doliamo acerbamente di questo sistema, per il quale avviene che il paese, avendo dato voto ed appoggio ad uomini che hanno fatta professione di fede in un senso, quando hanno raggiunta la meta, per non abbandonarla, operano come avrebbero operato i loro avversari. E fino a qui meno male, poichè ciò riguarderebbe soltanto l'intimo della loro coscienza, ma questi uomini non possono non ammettere errori, perchè: o non erano sincere le loro professioni di fede, e mancano allora di quelle profonde convinzioni che valgono a rendere proficua l'opera di chi regge la cosa pubblica; od operano contro le loro convinzioni e più incerto, più fiacco, più inefficace riesce il loro lavoro.

Ora se la stampa politica, per necessità politiche che riconosciamo apprezzabili, non può esigere dagli uomini del Governo la coerenza, alla stampa non politica che vede i danni effettivi derivanti da questo sistema è doveroso lamentarli e cercarne le cause.

L' ATTUALE ESERCIZIO FERROVIARIO

Il *Popolo Romano* trattando giorni sono la questione delle nuove costruzioni, parlò anche dell'esercizio e del modo col quale funzionano le Convenzioni.

— Noi non solo condividiamo le idee espresse dal giornale della Capitale, ma crediamo che ben altro ci sia da osservare, onde poter dare un sicuro giudizio sull'andamento dell'azienda ferroviaria.

Due anni di esercizio se non possono bastare per emettere un giudizio definitivo sulla bontà o meno del nuovo sistema escogitato, possono però oltre misura bastare per vedere se l'applicazione dei contratti sia stata fatta conforme allo spirito che li dettò, e conforme agli intendimenti dei contraenti.

Riservandoci in un prossimo numero di trattare dei risultati finanziari delle convenzioni, vogliamo ora parlare soltanto della loro applicazione, nei riguardi amministrativi, perchè riteniamo ormai giunto il momento di far conoscere al pubblico, che non può giudicare del servizio ferroviario che dal modo con cui i treni corrono, quale sia realmente lo stato presente delle cose e su chi risalga la responsabilità.

È noto a tutti che colle convenzioni ferroviarie le Società hanno a loro carico tutte le spese ordinarie, e straordinarie dell'esercizio, e che alle altre spese, sia per migliorie, od ampliamenti, che per acquisti di nuovo materiale mobile provvedono speciali fondi di riserva e la cassa per gli aumenti patrimoniali. — Ora l'Art. 61 del Capitolato stabilisce che: « I fondi di riserva e la cassa per gli aumenti patrimoniali saranno amministrati dal Concessionario » che ne avrà la responsabilità, secondo le norme da stabilirsi con apposito regolamento, che sarà approvato dal Governo. — »

E l'Art. 5.^o della legge dice:

« L'Amministrazione dei fondi di riserva, e della Cassa per gli aumenti patrimoniali sarà riscontrata per mezzo dell'Ispettorato Generale secondo le norme stabilite per regolamento, — »

Da tali disposizioni emerge chiaramente:

1.^o che l'Amministrazione dei fondi e della Cassa spetta al concessionario;

2.^o che su questi grava tutta la responsabilità di detta Amministrazione.

Scaturisce da ciò che le società con apposito regolamento avrebbero dovuto ordinare detta amministrazione per rendere poi conto al Governo: cosa facile a raggiungersi perchè determinate sono le entrate, specificate le spese da imputarsi a ciascun fondo e alla Cassa, per cui quando il regolamento avesse stabilito le norme contabili per la loro registrazione, le Società avrebbero poi dovuto provvedere a tutte le pratiche per le esecuzioni dei lavori, e delle provviste.

Il Governo a cui era riservata l'approvazione del regolamento, avrebbe potuto con ogni sicurezza garantire gli interessi dello Stato, sia perchè potevasi stabilire che tutte le spese dovessero essere verificate, e sia perchè qualora una spesa fatta non fosse stata riconosciuta di tal natura da imputarsi ai fondi e alla cassa, avrebbe potuto fare le proprie osservazioni, e nel caso di disaccordo andare agli arbitri.

In tal modo i lavori riconosciuti necessari nell'interesse dell'esercizio, avrebbero potuto essere prontamente eseguiti e l'Amministrazione avrebbe proceduto speditamente senza tutte quelle *pastoie burocratiche* tanto censurate nell'esercizio governativo, e per evitare le quali, si dette la preferenza all'esercizio privato.

Invece che si è fatto? L'opposto di quanto razionalmente si sarebbe dovuto fare, specialmente in quanto riguarda l'applicazione dei regolamenti.

Chi un po' attentamente esamina le Convenzioni ed i vari regolamenti emanati per la loro applicazione, resta maravigliato da questo fatto, che mentre i contratti sono stesi fra due enti fra loro in pieno

accordo, uno dei quali leva sotto determinati patti l'azienda sua e l'altro ne fa l'esercizio, sulla fiducia reciproca e con patti intesi soltanto a garantire i rispettivi interessi con un efficace controllo; l'applicazione dei regolamenti invece pare inspirata ad un concetto di diffidenze, che contrasta con le disposizioni contrattuali.

Con ciò si è fatto opera contraria alla legge, opera che ha tolto il carattere privato alla azienda, e ha fatto un esercizio ibrido che ha tutti gl'inconvenienti dell'esercizio governativo, senza avere alcuno dei pregi dell'esercizio privato.

Vediamo infatti come funziona attualmente la contabilità dei fondi speciali. — Quando si presenta la necessità di un lavoro la cui spesa va imputata a detti fondi, la Società deve redigere un progetto di massima, e sottoporlo poi all'approvazione del r. Ispettorato Generale, il quale non prende in proposito nessuna decisione se non ha prima ricevuto il parere dell'Ispettore di Circolo, e da qui ritardi che possono recare grave pregiudizio all'esercizio ferroviario. — Ma questo è ancora il meno, imperocchè approvato il progetto di massima, le Società devono redigere i progetti definitivi concretati anche nei più minimi particolari, e sottoporli ancora alla sanzione dell'Ispettorato Generale, il quale deve sentire il parere del Comitato delle strade ferrate o del consiglio superiore dei LL. PP. — Ottenutolo, se il progetto è di qualche importanza e non si può eseguire a cattimo od in economia, occorre redigere uno schema di contratto, e soltanto dopo l'approvazione di esso le Società possono indire la gara.

Abbiamo detto le Società, ma effettivamente avremmo dovuto dire il Governo, imperocchè è lui che deve approvare le liste delle Dette da invitarsi alla gara, quando questa viene fatta per licitazione privata; è lui che manda un rappresentante ad assistere all'apertura delle schede, e quantunque sia un funzionario della società quello che presiede l'apposita Commissione, questi nulla può fare, nemmeno aggiudicare definitivamente l'appalto alla Ditta migliore offerente, essendo anche ciò di spettanza del r. Ispettorato Generale. — In tutte queste pratiche dunque le Società non agiscono che come organo dell'Ispettorato, il quale potrebbe benissimo fare lui stesso tutte le operazioni necessarie, anzichè farle eseguire a Firenze ed a Milano dalle amministrazioni ferroviarie.

Come si vede in tal modo non è più un esercizio privato delle ferrovie, ma una specie di esercizio governativo contrariamente all'intenzione del legislatore, e certo con un risultato poco soddisfacente per la celerità dei lavori. Ben diversamente le cose avrebbero dovuto essere organizzate secondo lo spirito del Capitolato. Le Società avrebbero dovuto avere l'amministrazione dei fondi speciali per erogarli nei lavori che sono richiesti dall'aumento del traffico, e dalla sicurezza dell'esercizio, conformemente alla responsabilità degli esercenti davanti al pubblico e di fronte al Governo. I lavori potrebbero allora essere eseguiti a tempo debito, e mentre ora coi gran ritardi prodotti dalle formalità amministrative imposte dai regolamenti, quando un provvedimento viene adottato, le mutate condizioni delle cose lo rendono sovente già insufficiente.

Nessun pregiudizio potrebbe derivare al Governo da questo sistema, perchè il controllo della gestione dei fondi speciali verrebbe sempre fatto dal Regio

Ispettorato, e dalla Corte dei Conti basandosi sull'art. 5 della legge che prescrive che « ogni anno sarà presentato alla Corte dei Conti il conto consuntivo del fondo di riserva e della cassa per gli aumenti patrimoniali, con tutti i contratti stipulati e i documenti che dimostrino la entrata e la spesa ».

Le Società stesse poi avrebbero l'interesse di andare guardingo nel porre delle spese non necessarie a carico dei fondi speciali, per non correre il pericolo di vederle respinte dal Governo, e doverle poi sopportare a carico dell'esercizio.

Se tutto ciò non rassicurasse sufficientemente, si potrebbe ancora ammettere che i progetti dei lavori o delle provviste, da addebitarsi ai fondi speciali, ottenessero la preventiva approvazione del R. Ispettorato, ma si dovrebbe ottenere che tutte le ulteriori formalità che ritardano immensamente l'esecuzione dei lavori, fossero abolite.

È vero che nel Capitolato è stabilito che le società possono, in caso d'urgenza, esimersi da queste formalità, ma ciò non basta, perché senza rivestire un carattere assoluto d'urgenza, avviene per quasi tutti i lavori relativi all'esercizio, che il ritardarli non può essere che di documento al servizio ferroviario.

Ma si domanderà, perchè il Governo ha adottato tale sistema contrario all'art. 64 del Capitolato, ed a tutto lo spirito a cui sono informate le Convenzioni? — A sostegno di esso sta effettivamente l'ultimo comma dell'articolo 65 del Capitolato, nel quale viene detto, che per i lavori dei fondi della Cassa si seguiranno le norme stabiliti dal Capo VII del Capitolato. — Ma devesi osservare che questo Capo VII si riferisce ai lavori delle costruzioni delle nuove linee, pei quali non vi è mai grande urgenza e possono quindi essere assoggettati alle norme prescritte dalla Contabilità generale dello Stato.

Del resto, anche il comma succitato, che è già ben poca cosa, quando gli si contrappongono gli altri articoli del Capitolato, perde il suo valore alorchè si analizza il modo con cui vengono discusse le Convenzioni, di cui diremo forse un'altra volta.

Ma lasciamo da parte la teoria per venire alla pratica, cioè all'esame dei risultati ottenuti in questi due anni. — Vediamo che con la legge del 27 aprile 1885 venne stanziata una somma di 152 milioni per lavori riconosciuti indispensabili a mettere le linee in condizioni di prestarsi ad un buon servizio ferroviario, e che venne stabilito un periodo di quattro anni per eseguire tali lavori. Si sarebbe quindi dovuto, secondo la legge, spendere ogni anno almeno 30 milioni; ora non si spesero che poco più della metà, non già perchè i lavori non occorressero, ma per gli ostacoli amministrativi frapposti alla loro esecuzione.

Se si riflette ora che tutti questi lavori non eseguiti, quantunque riconosciuti necessari dal legislatore, vogliono dire che le difficoltà che già esistevano continuano a perdurare ed anzi si aggravarono causa l'incremento costante del traffico, il quale non fece che rendere più difficili le condizioni del servizio ferroviario; quando si riflette a tutto ciò non possono meravigliare le continue e crescenti lagnanze del commercio e del pubblico contro il servizio ferroviario.

Dobbiamo riconoscere queste lagnanze in gran parte fondate, ma per amore di giustizia dobbiamo avvertire il pubblico ed il commercio che abbia a

rivolgerle a chi incombe la responsabilità dell'attuale stato di cose.

Le Società chiesero ripetutamente al Governo aumento di materiale mobile, radoppi di binari, ampliamenti di stazioni, per far fronte alle esigenze del servizio ferroviario, ed il Governo che non poteva negare la necessità di tali provvedimenti non ne rifiutava la sua approvazione, ma d'altra parte i Regolamenti però imponevano tali formalità che gran parte di quei lavori, e di quelle provviste non poterono venir effettuate in tempo utile.

Per finire però in un modo meno sconfortante diremo che anche il Governo pare siasi convinto della necessità di apportare alcune modificazioni ai regolamenti emanati e nel redigere i nuovi saranno interpellate le Società ferroviarie onde raggiungere di comune accordo la maggiore semplicità.

Ma secondo noi il Governo dovrebbe fare di più, invitare cioè le Società ferroviarie a presentare esse stesse il regolamento per la gestione dei fondi speciali, ed una volta approvatolo lasciare alle Società l'amministrazione di quei fondi, riservandosene soltanto il controllo.

Si avrebbe così un vero esercizio privato, regolato secondo i criteri che dettarono le convenzioni del 1885.

LO SCIOPERO DEI LAVORANTI MURATORI DI MILANO

Lettera alla Direzione dell'*Economista* in Firenze¹⁾

Firenze, li 18 ottobre 1887

Nell'ultimo numero dell'*Economista* mi ha fermato l'articolo che ha per titolo « *Uno sciopero modello* »; così l'egregio scrittore avendo qualificato quello che ebbe luogo tra i lavoranti muratori in Milano e che veramente fu esempio d'ordine e di civile contegno. Nè questo merito può essere contrastato, od avversi in poco pregio; come nemmeno io saprei dissentire in nessuna altra parte delle considerazioni svolte in quello scritto, che dello sciopero Milanese espressamente prende di mira *più il modo che la sostanza*.

Io invece su di questa mi fermo e sul risultato che lo sciopero conseguì; l'accordo cioè intervenuto perchè, rispetto al salario, vengano i lavoranti muratori repartiti in tre categorie, o classi « *comuni, buoni e scelti* » per opera di un Collegio arbitrale composto in parti eguali di muratori e capomaestri e nel quale, in caso di contestazione, ha voto decisivo un presidente estraneo alle due parti. E s'io, domando a me stesso, se possa una tale convenzione servire di base ad un *buon ordinamento del lavoro*, confesso che io non saprei rispondere affermativamente: e prendo animo ad esporre i dubbi che me ne distolgono, sembrandomi essi meritevoli di discussione.

Non mi arresto alla intrinseca difficoltà del compito imposto al Collegio arbitrale; il quale non soddisfatto su quali dati, abbastanza positivi e sicuri, possa con giusta presunzione repartire ben *diecimila*

¹⁾ L'egregio signor Marchese Luigi Ridolfi a proposito del nostro articolo « *uno sciopero modello* », ci invia la seguente, piena di interessanti quesiti; la pubblichiamo volentieri riferendoci di riesaminare l'importante argomento.

lavoranti nelle tre classi prestabiliti. Pare siasi voluto porne a fondamento l'abilità nel lavoro; ma come si può lasciar fuori, o come tener conto, dell'assiduità e del buon volere del lavorante, che è pure elemento così importante della sua giusta remunerazione? Ma suppongasi pure fatta la prima repartizione così lodevolmente che non si sollevino obbiezioni, malumori, contrasti. Può essa rimanere ferma permanentemente? E, se no, come si farà luogo all'avanzamento, o retrocessione, di ciascun lavorante da classe a classe? Potrà anche questa funzione esercitare il Collegio arbitrale? E dove ci riconduce questo *ordinamento del lavoro*, ora che siam per toccare il secolare anniversario del 1789?

Ma supponiamolo pure posto in atto e mantenuto in vigore. Quali vincoli intendersi ch'esso stabilisca pei lavoranti di ciascuna classe? Quali obblighi pei capimaestri? Potrà un lavorante scendere volontariamente di classe, se non trovi lavoro in quella cui sia ascrito? E dovrà ai capimaestri essere imposto di impiegare in data proporzione lavoranti di ciascuna classe?

Dalla risoluzione di tali questioni dipende manifestamente che l'accordo stabilito a Milano, tra lavoranti muratori e capimaestri, o svanisca nel nulla, o si traduca in una servitù incompatibile del lavoro; contro la quale presto insorgerebbero le parti interessate. Né a proporre quelle questioni io sono venuto dottrineggiando; che anzi me le ha suggerite l'esperienza.

Anche in Firenze, non ricordo bene se al seguito di qualche tentativo di sciopero dei lavoranti muratori, o per atto più o meno spontaneo dei capimaestri, fu stabilita una tal quale graduazione dei salari; senza però ch'essa avesse sanzione alcuna di giudizi arbitrali. E credo ch'essa sia, più o meno, sempre osservata; ma dall'applicazione sua non ho veduto derivare che imbarazzi pei capimaestri; ed i lavoranti non pare vi abbiano guadagnato gran cosa da quando i salari si graduavano *individualmente*, di crazia, in crazia (7 centesimi) secondo il merito, o secondo le esigenze, liberamente dibattute.

Erano i tempi in cui, in Toscana almeno, nè in alto, nè in basso, passava per la mente di nessuno, che nessun fattizio *ordinamento del lavoro* meglio potesse valere del libero ed individuale dibattito delle sue condizioni e mercedi. Neppure il congegarsi a tal fine degli interessati; che troppo facilmente può condurre ad asservirli, come a me è sembrato sia per essere l'effetto della convenzione fermata a Milano tra lavoranti muratori e capimaestri, se rigorosamente eseguita. Dal che io non voglio già concludere che debba il libero e tranquillo associarsi degli operai, pei loro interessi, venire impedito e molto meno punito; ma solo che debbasi andar molto cauti nell'eccitarveli e nel farne loro sperare troppo rosei effetti.

Se invero lo sciopero Milanese, con tanto senno e temperanza guidato, non ha potuto ad altro far capo che ad una convenzione, i cui risultati pratici si presentano così gravi, o così effimeri, secondo che del posto principio sarà fatta più, o meno, seria applicazione; cosa può dagli scioperi in generale aspettarsi per dar soluzione a quelle che non sono questioni di *ordinamento del lavoro*, ma difficoltà necessariamente causate da tanto rapido incremento di attività nelle industrie, in mezzo a così continui e repentini turbamenti nelle condizioni del loro

esercizio? Cosa altro può farsi di meglio che non accrescere, almeno, tali turbamenti come giornalmente facciamo a fatti ed a parole?

Sono questioni queste che nessuno può meglio trattare degli autorevoli scrittori dell'*Economista*; e quindi ho sperato che non debba increscere a cotala onorevole Direzione ch'io mi sia preso la libertà di sottoporle al suo giudizio.

Devot.^{mo}
LUIGI RIDOLFI

ALCUNI CENNI SULLE FERROVIE STRANIERE

(Vedi articolo precedente)

Stati dell' America del Sud

Nell'America meridionale erano in esercizio al 31 Decembre 1885, 17,533 chilometri di strade ferrate, così ripartiti fra i diversi Stati:

Brasile	Chilom. 7,062
Repubblica Argentina »	5,356
Chili	2,274
Perù	1,603
Uruguay	421
Colombia	225
Venezuela	164
Equatore	122
Paraguay	72
Guyana Inglese	34

Tali ferrovie furono costruite quasi tutte nel trentennio 1855-1885 col concorso dei Governi locali e di molti capitali europei.

Quattro Stati hanno potuto dotare il paese di una rete abbastanza estesa; il Brasile, la Repubblica Argentina, il Perù, il Chili. — Di questi soli parleremo.

Brasile. — Nell'Impero brasiliano la costruzione e l'esercizio delle ferrovie seguirono, si può dire, quasi le stesse sorti delle reti italiane e di quelle francesi, anzi talune concessioni paiono modellate sulle nostre, e più specialmente sulla prima delle ferrovie sarde, nella quale il Governo, come sussidio, diede in proprietà una determinata zona di terreni ademprivili.

La prima ferrovia, aperta all'esercizio il giorno 16 dicembre 1856, fu la linea di Petropolis, lunga 18 chilometri. — D'allora il Governo si sforzò con ogni mezzo per riunire i più importanti centri commerciali con strade ferrate, e, sia costruendo direttamente, sia ricorrendo all'industria privata, riuscì a dotare al 31 dicembre 1885 l'Impero di una rete dello sviluppo di 14,784 chilometri, di cui 7,062 in esercizio, 2,267 in costruzione e 5,305 in progetto, — coi seguenti scartamenti:

m. 1,60 per chil.	1,355
» 1,40 » »	12
» 1,10 » »	360
» 1,00 » »	5,039

Dei 7,062 chilometri in esercizio, 4,737, quasi tutti collo scartamento di un metro, sono esercitati dallo Stato; gli altri 5,305 sono esercitati da Società private, secondo Convenzioni regolate dalla legge del 24 settembre 1873.

Tale legge determina le norme secondo le quali, possono essere accordate, sia dal Governo centrale,

che dalle provincie, le concessioni di ferrovie. — Le provincie possono accordare concessioni per linee poste nei limiti del territorio provinciale, e sempre quando non esista, in una zona di 30 chilometri a destra e a sinistra della nuova strada, un'altra ferrovia già costruita o concessa.

Allorquando però una linea, pur contenuta nei confini della provincia, è considerata linea di primaria importanza, o collega grandi centri commerciali o porti di mare, la concessione non può essere accordata che dal Governo contrale di concerto con le autorità della Provincia.

La legge del 1873, autorizzando il Governo a dare concessioni di strade, fissa le basi fondamentali di simili concessioni, a somiglianza di quanto l'onorevole Baccarini aveva proposto col disegno di legge del 18 gennaio 1881.

Le norme contenute in tal legge sono pressoché le medesime che si riscontrano in quasi tutte le nostre concessioni; — Le principali fra esse sono:

- durata della concessione 90 anni;
- diritto di prelazione delle linee concorrenti e di tutte quelle contenute in una zona larga 20 chilometri a destra e sinistra della strada concessa;
- cessione gratuita dei terreni demaniali occorrenti per la costruzione della strada;
- dichiarate di pubblica utilità le espropriazioni da farsi dei terreni di proprietà privata, necessari per l'esecuzione dei lavori;
- esenzioni dei dazi d'importazione delle rotaie del materiale mobile, dei meccanismi, ecc., destinati tanto alla costruzione che all'esercizio delle strade;
- diritto di impiegare gratuitamente nei lavori i legnami e gli altri materiali di costruzione posti sui terreni nazionali;
- diritto di prelazione dell'esercizio delle miniere situate nei terreni demaniali fiancheggianti la strada concessa.

Inoltre il Governo ha facoltà di garantire sul capitale impiegato nelle costruzioni un interesse che può ascendere fino al 7 %, tutte le volte che la concessione è accordata per una linea d'interesse generale, e allorquando viene provato che l'esercizio darà un prodotto netto del 4 % sul capitale di primo impianto.

Se una linea viene concessa da una provincia con garanzia d'interesse, il Governo può accordare in tutto o in parte le facilitazioni stabilite per le linee d'interesse generale dalla legge del 1873 e anche sostituirsi per un periodo di 30 anni all'autorità provinciale nella garanzia dell'interesse.

Il Governo è pure autorizzato a venire in sussidio alle Società dando loro una sovvenzione a fondo perduto, che può raggiungere anche il quinto del costo di primo impianto, oppure acquistare fino a detta somma tante azioni della Società, rinunciando a qualsiasi interesse fintantochè l'azienda non dia un utile superiore al 7 %, nel qual caso comparecipa cogli altri azionisti agli utili dell'impresa.

Allorquando il dividendo supera l'8 %, l'eccedenza è ripartita in parti eguali fra la Società ed il Governo, e quando raggiunge il 12 % il Governo ha diritto di imporre alla Società una riduzione nelle tariffe.

Queste sono le norme generali secondo le quali vengono accordate le concessioni. Quanto all'esercizio, l'ingerenza del Governo si esplica press' a poco nella stessa guisa che da noi.

Oltre al diritto da parte del Governo di sorvegliare l'amministrazione, sia dal lato finanziario che da quello commerciale, in relazione alla sua partecipazione ai prodotti netti (sorveglianza assai difficile ad effettuarsi e che dà sempre luogo a continue liti e contestazioni fra Governo e Società) lo Stato può esigere la presentazione dei ruoli organici del personale. — Le tariffe sono stabilite dalle Compagnie ed approvate dal Governo e non possono essere modificate senza l'autorizzazione governativa.

I trasporti per conto del Governo, dei militari, degli impiegati, dei detenuti, delle munizioni da guerra, ecc., sono eseguiti con la riduzione del 50 % — salvo i trasporti per conto delle poste e della Tesoreria, che sono fatti gratuitamente.

In forza della legge del 1873, per un capitale di 1,420,000,000 di lire, speso nelle costruzioni delle ferrovie private, il Governo per 90 anni per le linee d'interesse generale e per 30 per quelle d'interesse provinciale, garantisce un capitale di 1,209,691,800 pel cui servizio, nella misura del 7 per cento, dovrebbe ogni anno pagare circa 85 milioni, se i proventi di alcune linee non fossero tali da non richiedere il concorso dello Stato pel pagamento dell'interesse garantito.

Le somme pagate dal Governo brasiliano quali garanzie crebbero sempre più collo svilupparsi delle linee e furono:

nel 1877-78 di fr. 4,391,250
nel 1881-82 > 11,361,350
nel 1884-85 > 21,332,500

Terminiamo questi brevi cenni sulle ferrovie brasiliane, esponendo alcuni dati intorno all'esercizio delle principali reti.

RETE	Prodotto lordo	S. ese d'esercizio	Prodotto netto	Sovvenzione governativa	DIVIDENDO	
					TRA LE SESE REAPPORTI	TRA LE SESE REAPPORTI
S. Paulo.....	6,541,600	2,183,825	4,357,775	—	10 %	0,32
Bahia.....	686,900	784,425	97,525	1,575,000	7 %	1,14
Recife.....	1,220,150	985,650	234,500	769,025	5 1/2 %	0,80
Great Western....	1,675,450	1,359,250	316,200	667,800	7 %	0,80
Imperial.....	1,236,875	1,084,400	152,475	2,406,900	7 %	0,80
Central Bahia.....	153,000	481,175	328,175	1,081,750	1 1/2 %	3,14
Natal e Nova Cruz						

Repubblica Argentina. — La prima ferrovia della Repubblica Argentina venne aperta all'esercizio nel 1857, e fu la linea da Buenos-Ayres a Chivilcoy della lunghezza di 10 chilometri.

Dal 1857 in poi le costruzioni, specialmente per concorso del Governo, si svilupparono grandemente, per modo che alla fine del 1885 eranvi 5,356 chilometri in esercizio, per la massima parte di proprietà dello Stato e della provincia di Buenos-Ayres.

I capitali per le costruzioni vennero ottenuti con prestiti di Stato o forniti da banchieri europei, che ottennero numerose concessioni. — Il Tesoro, affine d'incoraggiare l'impiego del danaro nelle costruzioni ferroviarie, garanti un interesse, che è in generale del 7 %, sul capitale di primo impianto. — Questo capitale ascende ora alla somma di 365 milioni di lire, essendo stato il costo medio chilometrico delle strade costruite di L. 68,000. — Presentemente sono in costruzione altri 1,600 chilometri, costituenti la Rete del *Gran-Chaco*, concessi ad una Società privata, ed il cui costo di costruzione fu valutato a L. 62,500 al chilometro materiale mobile compreso, essendo, come tutte le altre ferrovie della Repubblica, a scartamento ridotto.

Malgrado l'aumento dei prodotti il bilancio dello Stato è gravato per le garanzie accordate alle Società, da una somma che cresce ogni anno e che minaccia di compromettere le finanze nazionali. Il Governo preoccupato di un tale stato di cose deliberò di dare ad un capitalista inglese, Clark, la concessione della linea da Buenos-Ayres al Chili, vendendogli la sezione già costruita, per la somma di 13, milioni di dollari, pari a 24,000 per chilometro, essendo la linea lunga 288 chilometri.

Tali sono le condizioni presenti delle ferrovie della Repubblica Argentina, i risultati del cui esercizio sono i seguenti:

Prodotto lordo per Chilom.	L.	26,203,725
Spese	"	13,678,782
Prodotto netto	"	12,524,943

Chili. — Da poco tempo venne nel Chili intrapresa la costruzione delle strade ferrate, e se si ecettuano le poche linee d'interesse locale che servono le miniere, tutte le altre vennero eseguite a cura e spese dello Stato.

Lo scartamento ridotto è stato generalmente adottato, per modo che i 2,274 chilometri attualmente in esercizio, costarono in media L. 70,000 al chilometro. La linea più importante è quella di cui si è fatta già menzione, che deve andare fino all'Atlantico e che per 70 chilometri trovasi nel territorio del Chili. Per quattro quinti del suo percorso tale strada si troverà ad una altezza sul livello del mare superiore a 3,000 metri e due decimi a più di 3,200.

Molte sono le opere d'arte da costruirsi, fra cui un tunnel di 3,220 metri di lunghezza, per modo che il costo chilometrico di costruzione ascenderà a L. 857,000.

L'esercizio delle linee del Chili presenta poca importanza. Il traffico è sempre in continuo incremento, specialmente sulle tre linee del Nord, del Sud e da Chillan a Cahabnano, della lunghezza complessiva di chilometri 623, che sono le più importanti della rete.

Le ultime statistiche danno i seguenti risultati per l'esercizio delle linee predette:

Prodotto lordo	L.	17,434,500
Spese esercizio	"	10,602,915

Prodotto netto L. 6,831,585 pari a L. 44,000 per chilometro.

Perù. — Il Governo peruviano, nel periodo di 15 anni, dal 1870 al 1885, ha ordinato gli studi di una rete di 3,700 chilometri, comprendente 28 linee, delle quali lo Stato è proprietario di 14, ed è comproprietario di 2; — le rimanenti sono affidate alla industria privata.

Dai tali linee, alla fine del 1885, soltanto chilometri 1,603 erano in esercizio, e per le condizioni geologiche dei terreni attraversati, le costruzioni eseguite costarono una somma assai maggiore di quella preventivata, per il che il Governo dovette limitare il proprio programma per non compromettere le condizioni del bilancio.

La linea da Lima a Oroya sulle Ande, lunga chilometri 219, raggiunge la quota di 4,768 metri sul livello del mare, attraversa 45 gallerie di cui una di 1,200 metri, comprende 25 ponti, di cui uno sul Rimac che ha le pile alte 79 metri. Ciò spiega l'elevato prezzo di costruzione.

Il costo chilometrico delle varie linee fu preventivato in L. 350,000 il che porterebbe a L. 1,750,000,000 il costo totale della rete di cui:

L. 1,300,000,000 intieramente a carico dello Stato
" 200,000,000 a carico dello Stato e delle Società
" 250,000,000 a carico delle Società.

Dai documenti pubblicati non si può desumere alcun dato circa i risultati dell'esercizio.

Stati dell' America Centrale

Al 31 dicembre 1885 nell'America Centrale eranvi in esercizio 8,458 chilometri di ferrovie così ripartiti:

Messico	Chilom.	5,762
Cuba	"	1,499
Altre Isole Antille . . .	"	499
Costa-Rica	"	282
Nicaragua	"	143
Guatemala	"	116
Honduras	"	111
Salvador	"	46

Messico. — Il Messico fu uno degli ultimi fra gli Stati Americani ad intraprendere la costruzione delle Strade Ferrate; fino al 1880 non ebbe in esercizio che la linea da Mexico o Vera-Cruz della lunghezza di 471 chilometri.

Dopo il 1880 vari capitalisti degli Stati Uniti chiesero ed ottennero la concessione di molte linee, per cui nel 1885 la rete aveva preso uno sviluppo di 5,762 chilometri per la maggior parte esercitati da Società composte da capitalisti della Confederazione, ponendo così il Messico in una specie di dipendenza finanziaria degli Stati Uniti.

Le concessioni accordate dal Governo sono tutte basate sul principio di garantire alle Società una annualità, che viene inscritta nel bilancio. Il pagamento però di tale annualità non fu sempre regolarmente

eseguito, per il quale fatto le imprese attraversarono momenti assai difficili, ora però il traffico va sviluppandosi grandemente e coll' aumentare dei prodotti si sono migliorate d'assai le condizioni delle Società.

Le linee principali toccano, quasi tutte, la capitale e fra esse meritano di esser menzionate:

La Mexican Central che si collega alla ferrovia della Unione.

La Mexican national che va da Laredo a Mexico, quindi al confine degli Stati Uniti — formando il prolungamento della linea di New York.

La Mexican oriental interoceana and international, lunga chilometri 966, che è costata 60 milioni di lire circa, che costituisce la continuazione della linea di Chicago, e va fino a Mexico.

Fra tutte le linee dell'America Centrale hanno qualche importanza quelle delle Antille e la linea di Panama.

L'esercizio delle ferrovie delle Antille è retto da concessioni simili a quelle delle nostre. Società europee, nelle quali il Governo garantisce, per la durata della concessione che è di 99 anni, un determinato interesse sul capitale sborsato.

Il sistema adottato dal Governo spagnuolo per dare le concessioni è stato quello dell'appalto pubblico. — Furono a tal nopo fatti studiare i tracciati delle varie linee, stesi i progetti di esecuzione e valutato il prezzo di costruzione, quindi fu indetta la gara, stabilendo l'obbligo nell'aggiudicatario di fare un deposito per tutta la durata della concessione da restare nelle mani del Governo a garanzia degli impegni assunti col contratto.

I concorrenti dovevano fare un ribasso sul prezzo di costo indicato nel capitolo d'appalto, e il Governo garantiva sul prezzo ribassato l'interesse netto fissato nel contratto. — Così ad esempio, per la linea di Porto-Rico, lunga 547 chilometri, aggiudicata il 20 aprile 1887 — il Governo impose all'aggiudicatario l'obbligo di versare nelle casse dello Stato a titolo di cauzione la somma di un milione e cinquecento mila lire.

L'aggiudicazione venne fatta in base al ribasso massimo ottenuto sulla somma di 49,645,000 lire preventivata come costo di tutti i lavori.

Sulla cifra risultante dall'aggiudicazione è garantito l'interesse dell'8 per cento, che viene pagato semestralmente, tenuto conto dei prodotti netti dell'esercizio, per determinare i quali, si è convenuto che le spese di esercizio siano valutate in L. 4,000 per chilometro e per anno, più un quarto del prodotto lordo.

Se il prodotto netto supera la garanzia, l'eccedenza è devoluta al Governo, — se invece è inferiore, il Governo paga la differenza.

Lo Stato ha il diritto di riscattare le linee concesse, prendendo per base del prezzo di riscatto il prodotto medio degli ultimi 5 anni di esercizio, col quale si dovrà calcolare l'annualità da pagarsi al concessionario per tutta la durata della concessione; annualità però che in nessun caso potrà essere superiore all'8 per cento sul capitale impiegato nell'impresa.

L'esercizio di queste linee presenta pochissimo interesse, le tariffe applicate sono, rispetto alle nostre, molto elevate, basti dire che il viaggiatore in prima classe paga per chilometro L. 0,275; in terza classe

L. 0,125 — e che le merci, se della prima classe pagano 0,75 per tonnellata e 0,35 se dell'ultima.

La linea di Panama lunga 75 chilometri, fu incominciata nel 1851, nell'intento di facilitare le relazioni fra l'Atlantico ed il Pacifico, e fu aperta all'esercizio nel 1855.

La tratta fra Colon e Panama, i due punti estremi della linea, si effettua in tre ore, e su di essa il traffico è sempre in aumento, come lo provano i seguenti dati:

Anni	Prodotti lordi
1881....	10,555,035 fr.
1884....	14,056,965 »
1885....	17,473,888 »

pari ai seguenti prodotti chilometrici:

Anni	Prodotto chilometrico
1881.....	140,730 fr.
1884.....	187,430 »
1885.....	232,980 »

Abbiamo così esposte le principali fasi attraversate dalle ferrovie americane.

Come si è veduto i Governi del Sud seguirono un principio opposto a quello del Nord, e mentre questi lasciarono ai privati ogni iniziativa e la massima libertà, quelli invece o costruirono ed esercitarono direttamente le linee, o le costruirono per darle in esercizio ai privati insieme alle poche a questi concessi — stante la grande differenza fra l'indole e l'attività degli abitanti, le condizioni e la natura delle regioni nordiche e quelle del Sud, non è possibile stabilire un parallelo fra i due sistemi — questo solo può dirsi che, se i Governi dell'America del Sud non fossero intervenuti con il loro credito e con la loro autorità, certamente a quest'ora i diversi Stati non sarebbero in possesso delle reti, che presentemente sono in esercizio e che rispondono ai principali bisogni delle varie regioni ed i cui risultati sono tali da porre in grado i vari Governi di completare gradualmente le loro reti.

(Continua)

G. LAMPUGNANI.

Rivista Economica

Le vicende della circolazione fiduciaria in Inghilterra

— *Le agenzie per l'emigrazione nella Svizzera* —

— *Le emissioni pubbliche dei vari paesi nel 1886.* —

In un momento in cui la questione bancaria in Italia preoccupa vivamente la stampa, è bene seguire ciò che negli altri paesi si fa in questa materia. Non sono quindi privi d'interesse alcuni cenni sulle vicende dell'emissione fiduciaria in Inghilterra, tanto più che proprio in queste ultime settimane è avvenuta una modificazione nella circolazione cartacea di quel paese. La Banca d'Inghilterra è stata infatti recentemente autorizzata dal Consiglio privato di aumentare la circolazione fiduciaria di 450,000 lire st. Giova vederne le ragioni.

In virtù della legge del 1844 la Banca d'Inghilterra fu autorizzata a una emissione di 14 milioni al massimo, e fu stabilito che se l'autorizzazione di emettere biglietti spettante a un'altra Banca venisse a spirare, la Banca di Inghilterra potrebbe essere autorizzata a sostituirvi dei biglietti propri sino alla concorrenza di $\frac{2}{3}$ della somma per la quale la Banca cessata poteva emettere.

Nel 1844 l'emissione delle altre Banche era di 8,632,000 lire sterline: sopra questa somma, 3,320,000 sterline appartenevano a delle istituzioni che ora non esistono più, sicchè l'emissione totale delle Banche inglesi, all'infuori della Banca di Inghilterra, è ridotta attualmente a 5,312,000 lire sterline. Conseguentemente dal 1855 al 1887 la Banca di Inghilterra fu autorizzata ad emettere per 2,200,000 lire sterline, in aggiunta ai 14 milioni, alle seguenti date:

Legge del 1854.....	Lire sterl. 14,000,000
Decreto del dicembre 1855	» 475,000
» giugno 1861	» 175,000
» febbraio 1866	» 350,000
» aprile 1881	» 750,000
» settemb. 1887	» 450,000
TOTALE... Lire sterl. 16,200,000	

L'effetto di questi decreti è stato vantaggioso in quanto venivano a sostituire ad una emissione privata e non coperta, una emissione con maggiori garanzie. Ma c'è di più. Questa lenta trasformazione della circolazione fiduciaria inglese, ha prodotto un altro effetto del quale giova tener conto. Si può notare che mentre dal 1844 in poi la popolazione dell'Inghilterra è aumentata del 70 % e l'importanza del commercio si è accresciuta da 5 a 6 volte in quarant'anni; la circolazione, invece, lungi dal seguire questa proporzione è diminuita.

Infatti la media mensile dei biglietti in circolazione era nel luglio 1844 di 29 milioni di sterline di cui 20,600,000 della Banca di Inghilterra e 8,400,000 di biglietti delle Banche provinciali (*country banks*); mentre nel luglio 1887 il totale non ammontava che a 27,500,000 di cui 24,800,000 della Banca maggiore e 2,500,000 in biglietti di quelle provinciali. La diminuzione fu adunque di 1,700,000 e da questi dati può vedersi che il monopolio della Banca di Inghilterra ha impedito alla circolazione di prendere una larga estensione. Senza pretendere che la circolazione dei biglietti debba seguire necessariamente la proporzione dell'aumento della popolazione e del commercio, questo fatto della diminuzione nella circolazione fiduciaria inglese, meriterebbe di essere accuratamente esaminato.

— Anche in Svizzera si agita la questione delle agenzie per l'emigrazione e dell'intervento del potere legislativo in questa materia. Anzi nell'ultima sessione delle Camere federali il Consiglio federale ha presentato un progetto di legge per la revisione della legge 24 dicembre 1880 sulle operazioni delle agenzie per l'emigrazione. Ma il Consiglio degli Stati, che aveva la priorità, aggiornò la trattazione dell'argomento che però venne nel frattempo studiato. E poichè anche nel nostro paese si agita da qualche tempo codesta questione, giova vedere quali sono le tendenze che si manifestano in proposito nella Svizzera.

È noto che vi sono riguardo alla emigrazione due tendenze opposte. Gli uni riconoscendola come una conseguenza necessaria di una popolazione sproporzionata ai mezzi di cui dispone, vorrebbero favorirla;

gli altri, considerandola come una gran perdita per la madre patria, preferirebbero quasi impedirla.

In Svizzera il fenomeno dell'emigrazione assume però caratteri peculiari e sembra dar torto agli uni e agli altri. Ivi infatti l'immigrazione agguaglia e quasi supera la emigrazione, ed ogni Svizzero che parte è sostituito da uno straniero. Non dimeno la Confederazione svizzera si è sempre mostrata convinta della seconda opinione surricordata, ma senza giungere all'estremo di impedire la emigrazione.

È per questo che in Svizzera vi è una legge sulle agenzie per l'emigrazione, ai cui difetti il progetto del Consiglio federale cerca di rimediare. Secondo l'articolo 5 è permesso agli agenti di provvedersi di sotto-agenti, i quali sono numerosissimi perchè la concorrenza obbliga ogni agenzia ad avere dei sotto-agenti ovunque altre agenzie ne hanno. Le nove agenzie che esistevano in Svizzera nel 1886 non avevano meno di 332 sotto-agenti in funzione. E naturalmente ciascuno di essi cerca di superare l'altro nel numero degli emigranti spediti fuori del paese. Questa lotta ha prodotto alcuni inconvenienti. Non sempre i sotto-agenti asseriscono scrupolosamente la verità, d'onde lagnanze continue. Il progetto tende quindi principalmente a ridurre il numero dei sotto-agenti, nella convinzione di giungere così a diminuire le partenze avventate. Esso aumenta anche la sorveglianza che la Confederazione e i cantoni devono esercitare insieme sulle agenzie. Le penaltà sono aggravate; l'emolumento da pagarsi per la patente è aumentato; ogni agenzia deve deporre, per ciascuno dei sotto-agenti, una cauzione di 3000 franchi e pagare una tassa per la loro nomina. È poi fissato più chiaramente che i sotto-agenti devono tenere, come gli agenti, dei libri perfettamente in regola, e nessuno potrà rappresentare una impresa di colonizzazione senza l'autorizzazione del Consiglio federale. Finalmente il progetto prevede la creazione, presso il dipartimento incaricato della esecuzione della legge, di un ufficio che fornira agli emigranti tutte le informazioni, raccomandazioni e consigli necessari e autorizza il Consiglio federale a ordinare nei limiti del bilancio, delle missioni speciali per la protezione degli emigranti e dei coloni.

Una volta messo sulla via della regolamentazione il Consiglio federale ha voluto andare, come si vede, fino in fondo. Del resto la Svizzera ci ha abituati da un pezzo a queste misure legislative, le quali per altro hanno bisogno di essere continuamente riformate, tanta è la loro efficacia.

— Il *Moniteur des intérêts matériels* pubblica ogni semestre la statistica delle emissioni fatte in tutti i paesi del mondo. Naturalmente essa non può essere di una esattezza rigorosa, ma fornisce nondimeno delle informazioni che possono essere considerate come sufficientemente approssimative. Le emissioni che ebbero luogo nel 1886 sono indicate nel quadro seguente in cui sono divise secondo gli Stati e la natura dei prestiti.

		Prestiti di Stati e città	Stabilim. di credito	Strade fer. e società industriali
Germania	Milioni	54,4	43,3	115,8
America	»	611,5	—	215,6
Austria-Ungheria	»	—	72,5	254,5
Italia	»	134,0	20,5	36,9
Belgio	»	267,0	—	9,9
A riportarsi Milioni		1066,9	136,3	632,7

<i>Riporto</i>	Milioni	1,066,9	136,3	632,7
Danimarca	»	20,1	30,6	—
Spagna e Colonie	»	170,1	—	40,6
Francia	»	507,8	96,7	514,2
Gran Bret. e Colonie	»	564,9	10,5	1,521,2
Russia	»	429,8	—	220,8
Svezia e Norvegia	»	110,1	58,1	49,6
Svizzera	»	10,0	2,1	55,7
Serbia	»	25,0	—	—
Paesi Bassi	»	189,1	31,8	78,0
Portogallo	»	55,5	—	75,9
Rumenia	»	—	—	0,3
Grecia	»	—	—	7,1
		3,150,2	365,1	3,193,4

In totale le emissioni sarebbero quindi ascese a 6,708,800,000 franchi e questa cifra enorme non era stata raggiunta da parecchi anni. Infatti le emissioni nel 1883 ammontarono a 3,840,000,000 di franchi, nel 1884 a 4,876,000,000 di franchi, nel 1883 a 4,481,000,000 di franchi, nel 1882 a 4 miliardi e mezzo. Durante gli undici anni precedenti cioè dal 1871 al 1884 la media fu di 9,713,000,000 per anno cioè le emissioni raggiunsero una somma totale di 106,841,000,000. Dal 1871 in poi, cioè negli ultimi sedici anni sarebbero stati emessi titoli di credito per una somma di 151,216,000,000 di franchi. Qualunque sia l'esattezza di queste cifre — ed è chiaro che è più facile siano inferiori che superiori al vero, — non si può negare che il risparmio deve essere stato ben copioso per aver potuto dare una somma tanto ingente alla finanza degli Stati e alle varie imprese economiche.

IL BILANCIO DELLA MEDITERRANEA

Il giorno 18 ebbe luogo l'adunanza del Consiglio d'amministrazione della Società per l'esercizio della rete Mediterranea per discutere il bilancio consuntivo riferentesi all'esercizio 1886-87, bilancio che fu approvato dal Consiglio stesso e che sarà presentato all'Assemblea degli azionisti convocata pel 20 novembre p. v.

Questo bilancio presenta le seguenti cifre principali: il prodotto del traffico diede un totale di L. 412,900,745, quindi segnando un aumento di circa 6 milioni in confronto dell'esercizio precedente; la quota spettante al Governo rappresenta la cifra di L. 52,453,816, e cioè 30,514,340 relativi alla Rete principale e 1,959,476 relativi alle Reti secondarie.

La quota spettante alla Società, compresi i trasporti e rimborsi di spese, rappresenta la cifra di L. 74,293,504.

La differenza fra queste due quote (Governo e Società) costituisce i fondi di riserva e della Cassa patrimoniale portati dalle Convenzioni che sono quindi di circa sei milioni.

Ecco ora il conto della liquidazione generale:

Attivo.

Quota spettante alla Società come sopra	L. 74,293,504
Corrispettivo per uso del materiale rotabile	7,820,000
Esercizio della linea da Modane al confine	23,446
Proventi diversi	555,721
Totale L.	82,492,371

Passivo.

Spese generali dell'Amministrazione centrale	L. 1,172,399
Spese di fondazione	» 60,120
Spese di esercizio	» 72,204,106
Imposta di ricchezza mobile	» 1,060,730
Totale L.	74,497,355

Fatta la sottrazione di questa somma da quella dell'attivo, si ha un utile netto per l'esercizio sociale di L. 7,993,016.

Il quale utile netto viene ripartito come appresso:

Alla riserva ordinaria e straordinaria L.	484,277
A disposizione del Consiglio	» 76,074
Totale L.	560,351

N.º 270,000 azioni alle quali vien dato un frutto complessivo di L. 27,50 cadauna

L. 7,425,000

Rimangono da riportarsi in conto utile dell'esercizio entrate 1887-88

» 9,665

Si ha quindi in totale suddetto di L. 7,995,016

LA PRODUZIONE DELLO ZUCCHERO IN GERMANIA

Alle notizie date sulla produzione dello zucchero in Austria e in Russia aggiungeremo oggi alcuni dati statistici sulla industria degli zuccheri in Germania nell'ultimo decennio 1877-1886.

Nel 1886 le barbabietole impiegate nella industria degli zuccheri ammontarono a oltre 7 milioni di tonnellate, e la produzione dello zucchero greggio ottenuta fu di 808,104 tonnellate, a cui aggiunte 30,000 tonnellate avute nelle fabbriche nelle quali non s'impiegano barbabietole, ma melassi, la produzione totale della Germania nella campagna 1885-86 ascese a tonn. 858,104.

La quantità media di barbabietole impiegate per ottenere un chilogrammo di zucchero greggio, fu di chil. 8,75 nelle fabbriche in cui si adoperavano barbabietole, e chilogr. 8,45 nelle fabbriche che producevano zuccheri e melassi.

Il seguente specchietto contiene la quantità delle barbabietole impiegate nel deceunio, e la produzione dello zucchero ottenuta:

	Barbabietole impiegate	Zucchero ottenuto nelle fabbriche di zucchero	Zucchero ottenuto nelle fabbriche ove si impiegano melassi
1876-77	Tonn. 3,350,036	289,422	1,500
1877-78	» 4,090,968	378,000	2,500
1878-79	» 4,628,747	426,155	4,000
1879-80	» 4,805,261	409,415	6,000
1880-81	» 6,322,203	555,915	7,500
1881-82	» 6,271,947	599,722	8,500
1882-83	» 8,747,153	831,955	12,500
1883-84	» 8,918,130	940,109	20,500
1884-85	» 10,402,688	1,123,030	23,700
1885-86	» 7,070,316	808,104	30,000
Totale	Tonn. 64,807,440	6,361,870	116,700

Resulta frattanto da queste cifre complessive che la media delle barbabietole impiegate nel decennio

fa di 6,480,744 tonn.; e la produzione media dello zucchero di 647,857 tonn. di cui 636,187 nelle fabbriche di zucchero, e 11,670 nelle fabbriche ove si adoperano melassi.

Questa media però va crescendo negli ultimi cinque anni, cioè a dire che nell'ultimo quinquennio la produzione dello zucchero andò annualmente aumentando, raggiungendo il limite massimo nella campagna 1884-85, in cui si impiegarono 10,402,688 tonn. di barbebietole e si ebbero 1,146,750 tonn. di zucchero, di cui 23,700 nelle fabbriche di melasso.

La media frattanto degli ultimi tre anni fu di tonnellate 8,382,047 di barbebietole e di 879,632 tonn. di zuccheri di cui 19,040 nelle fabbriche di melasso.

Le quantità medie delle barbebietole impiegate nel decennio per ogni chilogrammo di zucchero furono le seguenti :

	Nelle fabbriche di zucchero	Nelle fabbriche di zucchero e melasso
—	—	—
1876-77 Chilogr.	10,27	12,20
1877-78	10,82	10,75
1878-79	10,86	10,76
1879-80	11,74	11,57
1880-81	11,37	11,22
1881-82	10,46	10,31
1882-83	10,51	10,36
1883-84	9,49	9,28
1884-85	9,26	9,07
1885-86	8,75	8,44

La media nei 10 anni fu di 10,19 nelle fabbriche di zucchero e di 10 in quelle di zucchero e melasso, e negli ultimi 5 anni di 9,62 nelle prime, e di 9,42 nelle seconde.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Napoli. — Nella tornata del 10 Settembre deliberava quanto appresso :

1º Convinta che le sopratasse di deposito imposte dalla Francia sulla importazione dei prodotti tanto d'origine extra-europea provenienti da paesi di Europa, quanto di quelli di origine europea non provenienti dai luoghi di produzione, creino una inferiorità agli italiani nel loro commercio dirimpetto alla Francia, deliberò di far voto al governo affinchè nella riapertura dei negoziati pei nuovi trattati si sostenga vivamente l'abolizione delle esistenti sopratasse di deposito, o che le si adottino da noi in quanto non sia anche dagli altri rinnegata questa violazione della libertà degli scambi.

2º Riguardo al parere richiesto sulla convenienza di stringere un nuovo trattato di commercio con la Francia, la Camera autorizzò la Presidenza a rispondere al Ministro del Commercio che nel periodo corso dal tempo, da cui si è inaugurato il nuovo regime di navigazione, le difficili condizioni del Commercio non permettono di giudicare l'influenza, che sopra esse hanno potuto esercitare i modificati rapporti di navigazione colla Francia, ma che riconoscendo che la Compagnia della Navigazione generale italiana non ha abusato della condizione, che i nuovi eventi le hanno creato, essa esprime il voto

che prima di modificare lo stato attuale delle convenzioni marittime, si ponderino bene le innovazioni, che potrebbero, per avventura, paralizzare il lento progresso della marinaria nazionale.

3º Deliberava d'appoggiare il voto del Comizio agrario di Terni per lo stabilimento di depositi franchi di olio di oliva all'estero, e aderiva al voto della Camera di Commercio di Verona esprimere il desiderio che nel progetto di legge per la riforma del servizio postale, sia soppressa la disposizione contenuta nel precedente progetto, che aumentava il bollo sulle circolari da 2 a 5 centesimi.

Notizie. — La Camera di Commercio di Firenze, cui furono fatte premure dalla R. Società Toscana di Orticoltura, e fu dalla Ditta Ferdinando Scarlatti diretta una istanza perchè venisse scongiurato il danno che deriverebbe al commercio dei fiori freschi recisi ove il Governo Austro-Ungarico imponesse su di essi un dazio d'introduzione, ha fatte a al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio vivissime raccomandazioni perchè quella misura non venga adottata.

— La Camera di Commercio italiana in Londra ha informato il Ministero d'agricoltura che l'esportazione dello zafferano italiano per quella piazza potrebbe assumere grandi proporzioni, perchè se ne consumano colà grandi quantità. Finora Londra è fornita di zafferano esclusivamente dalla Spagna: però il nostro prodotto potrebbe essere largamente introdotto in quel mercato solo che i nostri produttori evitassero qualsiasi miscela od adulterazione e si mostrassero fiduciosi, disponendosi a fare sulle prime anche qualche sacrificio. I prezzi delle prime qualità variano da $44\frac{1}{2}$ a $45\frac{1}{2}$ scellini la libbra inglese.

Mercato monetario e Banche di emissione

La settimana è stata contraddistinta da una gran quiete su tutti i mercati monetari e su quello di Londra in particolare. Si è infatti diffusa sui mercati la fiducia che per ora le domande di oro dall'America se non cesseranno assolutamente, non assumeranno però nessuna gravità. Come avvertimmo altre volte la situazione del mercato inglese e quindi dei principali mercati monetari europei dipendeva dalle risoluzioni del segretario del tesoro americano. Ma quando si è saputo che il sig. Fairchild aveva ufficialmente dichiarato che al minimo indizio di difficoltà monetarie a Nuova York continuerebbe a riversare sul mercato le eccedenze del Tesoro — lo autorizzassero o no le leggi esistenti, — il cambio di Nuova York su Londra aumentò e stornò il timore che il drenaggio dell'oro in Europa avesse a proseguire.

Il cambio infatti della sterlina che lasciammo a 4,80 è ora a 4,81, dopo essere salito fino a $4,81\frac{1}{2}$ e quello del franco è sceso a 5,25. La situazione delle Banche associate di Nuova York al 15 ottobre dimostra una nuova diminuzione all'incasso di dollari 400,000.

A Londra, come dicevamo in principio, il mercato monetario fu oltremodo calmo, e il danaro relativamente facile. Il saggio dell'interesse pei prestiti giornalieri scese a $2\frac{1}{4}\text{ 0}\text{0}$ quello per prestiti

brevi (quindici giorni) a 2 3/4; lo sconto a tre mesi oscillò tra 3 e 3 1/8 0/0.

La situazione della Banca d'Inghilterra rispecchia il lieve miglioramento avuto dal mercato monetario inglese. L'incasso della Banca aumentò di 48,000 sterline e la riserva crebbe di 403,000 sterline, di cui 387,000 in biglietti.

Il mercato di Parigi continua ad essere in condizioni buone perchè abbondano i capitali disponibili, ma il drenaggio dell'oro persiste, quantunque in proporzioni minori, stante il ribasso del cambio su Londra che è ora a 25,36 contro 25,58 la settimana passata. La Banca ha avuto una nuova diminuzione nell'incasso aureo di 7 milioni e mezzo. Aumentarono però il portafoglio di 33 milioni e i conti correnti privati di 22 milioni. Lo sconto è al 2 1/4 0/0, il premio dell'oro alla Banca di Francia resta al 7 per mille, il cambio sull'Italia è a 7 1/6 di perdita.

Sulle piazze di Berlino e di Francoforte continua l'abbondanza del danaro e lo sconto privato è a 2 1/2 sulla prima e 2 5/8 sulla seconda.

Delle altre Banche estere ebbero diminuzioni nel loro incasso: quella di Spagna di 4,711,000 pesetas, del Belgio per 2,399,000 franchi e quella di Russia per 4,540,000 rubli. Furono in aumento la Banca dei Paesi Bassi di 19,000 fiorini, quella Austro-Ungarica di 2,080,000 fiorini e quella Germanica di 4,195,000 marchi.

Gli istituti di emissione italiani, secondo la loro situazione al 10 corrente ebbero complessivamente una diminuzione all'incasso di circa 12 milioni di cui oltre 10 milioni la Banca Nazionale italiana; la circolazione e il portafoglio sono pure diminuiti.

I cambi ebbero alcune variazioni il *chèque* su Francia salì a 100,70 il Londra a 3 mesi è a 25,28

Sull'incidente avvenuto nell'ultima riscontrata tra la Banca Nazionale d'Italia e la Banca Romana, si è occupata oramai la maggior parte della stampa italiana, alcuni difendendo l'operato della Banca Nazionale, altri biasimandolo. Nulla abbiamo da aggiungere alle poche parole da noi scritte sull'argomento nell'ultimo numero. Crediamo oziosa affatto ogni discussione sul diritto della Banca Nazionale di presentare al cambio i biglietti degli altri Istituti; crediamo che non abbia fondamento la accusa che la Banca stessa avesse ad arte accumulati i 24 milioni di biglietti; e veramente non si saprebbe trovare quale utilità avrebbe pensato di ricavare da una simile dimostrazione. Piuttosto la causa del fatto va ricercata nelle condizioni speciali dei mercati di Roma e nelle ultime situazioni della Banca Romana.

Noi avevamo in animo di studiare appunto la questione da questi punti di vista, ma la lettura degli articoli, che sono stati pubblicati con tanta abbondanza, ci ha destato il sospetto che a questo incidente non sia estranea la resistenza che presenta ancora l'on. Magliani per introdurre nel progetto di legge quell'aumento di circolazione che sarebbe così vivamente desiderato dall'on. Grimaldi. — E siccome colla opinione dell'on. Magliani sta la Banca Nazionale, e con quella dell'on. Grimaldi stanno specialmente il Banco di Napoli e la Banca Romana, vi è luogo a credere — e confermerebbero in questa credenza alcuni degli articoli che furono pubblicati — che l'incidente della riscontrata sia una forma della lotta a cui alludiamo più sopra. E tale argomento non va trattato per incidenza.

Situazioni delle Banche di emissione italiane

Banca Nazionale Italiana

		10 ottobre	differenza
Attivo	Cassa e riserva	L. 266,619,406	-10,228,142
	Portafoglio	386,052,852	-12,394,362
	Anticipazioni	78,294,577	+ 720,513
	Oro	179,085,773	- 146,175
	Argento	27,607,609	+ 92,059
	Capitale versato	150,000,000	- - -
Passivo	Massa di rispetto	88,356,000	- - -
	Circolazione	625,433,763	- 4,060,075
	Conti correnti a vista	60,331,003	- 6,272,300

Rapporto fra il capitale utile e la circolazione: 1 a 3,665.

Banco di Napoli

		10 ottobre	differenza
Attivo	Cassa e riserva	L. 109,067,948	- 1,960,980
	Portafoglio	145,202,211	- 27,078
	Anticipazioni	36,106,221	- 190,112
	Oro decimale	71,978,040	+ 2,269,945
	Argento decimale	6,756,683	- 481,133
	Capitale	48,750,000	- - -
Passivo	Massa di rispetto	16,700,000	- - -
	Circolazione	224,380,809	- 7,960,367
	Conti correnti a vista	55,335,592	- 2,254,754

Rapporto tra il capitale utile e la circolazione: 1 a 3,86.

Banca Nazionale Toscana

		10 ottobre	differenza
Attivo	Cassa e riserva	L. 88,499,186	- 2,895,839
	Portafoglio	51,034,289	- 647,751
	Anticipazioni	5,921,387	+ 12,900
	Oro	16,625,080	+ 1,505
	Argento	3,624,277	- 67,430
	Capitale versato	21,000,000	- - -
Passivo	Massa di rispetto	3,454,410	- - -
	Circolazione	81,343,304	- 1,883,575
	Conti correnti a vista	1,011,782	+ 119,136

Rapporto fra il capitale utile e la circolazione: 1 a 3,42.

Banca Romana

		10 ottobre	differenza
Attivo	Cassa e riserva	L. 19,716,884	+ 517,968
	Portafoglio	40,728,642	- 743,678
	Anticipazioni	558,574	- - -
	Oro	13,325,745	+ 125,550
	Argento	4,151,194	+ 161,122
	Capitale versato	15,000,000	- - -
Passivo	Massa di rispetto	3,915,593	- - -
	Circolazione	58,125,699	+ 3,518,375
	Conti correnti a vista	2,708,902	+ 553,289

Rapporto fra il capitale utile e la circolazione: 1 a 3,630.

Banco di Sicilia

		10 ottobre	differenza
Attivo	Cassa e riserva	L. 32,177,478	+ 2,986,149
	Portafoglio	46,176,473	- 182,138
	Anticipazioni	8,486,008	- 133,470
	Oro	19,539,235	- 3,875
	Argento	2,247,055	+ 210
	Capitale	12,000,000	- - -
Passivo	Massa di rispetto	3,800,000	- - -
	Circolazione	51,237,998	- 382,775
	Conti correnti a vista	26,463,356	+ 744,721

Rapporto fra il capitale utile e la circolazione: 1 a 3,548.

Banca Toscana di Credito

		10 ottobre	differenza
Attivo	Cassa e riserva	L. 5,830,418	+ 674,863
	Portafoglio	3,142,970	+ 213,878
	Anticipazioni	7,585,537	- 178,753
	Oro	4,575,000	- - -
	Argento	540,300	+ 13,200
	Capitale versato	5,000,000	- - -
Passivo	Massa di rispetto	460,000	- - -
	Circolazione	12,876,270	- 18,600
	Conti correnti a vista	7,546	+ 4,852

Rapporto fra il capitale utile e la circolazione: 1 a 2,57.

Situazioni delle Banche di emissione estere.

Salvo quando lo stesso si riferisce

Banca di Francia

	20 ottobre	differenza
Attivo	Incasso metallico {oro... Fr. 1,150,310,000 — 7,554,000 argento 1,191,001,000 — 5,000	
	Portafoglio..... 529,180,000 + 33,109,000	
	Anticipazioni..... 407,282,000 + 2,812,000	
Passivo	Circolazione..... 2,674,213,000 + 13,588,000	
	Conto corrente dello Stato... 269,298,000 + 1,758,000	
	» dei privati 318,918,000 + 22,046,000	
	Rapp. tra la circ. e l'incasso 87,55 00 — 0,75 00	

Banca d'Inghilterra

	20 ottobre	differenza
Attivo	Incasso metallico..... St. 20,052,000 + 48,000	
	Portafoglio..... 19,682,000 — 93,000	
	Riserva totale..... 11,719,000 + 403,000	
Passivo	Circolazione..... 24,333,000 — 555,000	
	Conto corrente dello Stato... 3,499,000 — 51,000	
	» dei privati 23,021,000 + 462,000	
	Rapp. tra la riserva e gl'imp... 43,87 % + 2,28 %	

Banca Imperiale Germanica

	18 ottobre	differenza
Attivo	Incasso metallico..... Marchi 735,027,000 + 4,195,000	
	Portafoglio..... 480,822,000 — 10,593,000	
	Anticipazioni..... 49,957,000 — 16,353,000	
Passivo	Circolazione..... 907,347,000 — 26,599,000	
	Conti correnti..... 290,905,000 + 2,075,000	

Banca Imperiale Russa

	10 ottobre	differenza
Attivo	Incasso metallico..... Rubli 290,526,000 — 4,540,000	
	Portafoglio e anticipazioni 145,554,000 — 21,074,000	
	Debito del Tesoro..... 668,560,000 —	
Passivo	Biglietti di credito..... 1,046,295,000 —	
	Conti corrente del Tesoro 43,237,000 — 1,697,000	
	» dei privati 200,050,000 — 5,804,000	

Banche associate di Nuova York.

	15 ottobre	differenza
Attivo	Incasso metallico..... Dollari 74,600,000 — 400,000	
	Portafoglio e anticipazioni 354,800,000 + 6,600,000	
	Legal tenders..... 21,500,000 + 800,000	
Passivo	Circolazione..... 8,200,000 —	
	Conti correnti e depositi..... 355,300,000 + 4,900,000	

Banca Austro-Ungherese

	15 ottobre	differenza
Attivo	Incasso metallico..... Fiorini 212,114,000 + 2,080,000	
	Portafoglio..... 142,381,000 + 862,000	
	Anticipazioni..... 24,434,000 — 317,000	
Passivo	Circolazione..... 379,157,000 — 1,207,000	
	Conti correnti..... 92,157,000 + 113,000	

Banca nazionale del Belgio

	13 ottobre	differenza
Attivo	Incasso metallico..... Fr. 92,609,000 — 2,399,000	
	Portafoglio..... 295,381,000 — 2,473,000	
Passivo	Circolazione..... 360,657,000 + 2,898,000	
	Conti correnti..... 57,593,000 — 6,778,000	

Banca dei Paesi Bassi

	15 ottobre	differenza
Passivo	Incasso metallico {oro... Fior. 48,25 % 000 + 19,000 argento 97,264,000 — 134,000	
	Portafoglio..... 44,756,000 — 63,000	
	Anticipazioni..... 48,205,000 + 151,000	
Attivo	Circolazione..... 197,585,000 + 457,000	
	Conti correnti..... 23,779,000 — 574,000	

Banca di Spagna

	15 ottobre	differenza
Attivo	Incasso metallico..... Pesetas 303,315,000 — 4,711,000	
	Portafoglio..... 899,148,000 — 1,970,000	
Passivo	Circolazione..... 596,441,000 + 3,850,000	
	Conti correnti e depositi..... 391,411,000 — 4,931,000	

RIVISTA DELLE BORSE

693

Firenze, 22 ottobre 1887.

Telegrammi venuti lunedì da Parigi, e da Berlino annunziavano che le disposizioni di quei mercati non

erano più tanto favorevoli, quanto sembravano al finire della settimana scorsa, e aggiungevano che un certo malessere prodotto da ragioni diverse, serpeggiava in entrambi i mercati. A Parigi l'incertezza era determinata in parte dalla ricorrenza della liquidazione quindicinale che gli operatori al ribasso facevano di tutto per rivolgere a loro profitto e in parte dalla notizia corsa con qualche insistenza, di una nuova riduzione del 4 1/2 per cento. A Berlino le disposizioni meno favorevoli derivarono dalla guerra nuovamente intrapresa dall'alta Banca contro i fonda russi, i quali tende do a declinare finivano coll'involare nel movimento retrogrado anche gli altri fondi di Stato. Nel giorno successivo la situazione di quei mercati presentò una fisionomia del tutto diversa, e mentre nel giorno precedente tutto sembrava favorire il ribasso, nel martedì invece era la speculazione al rialzo, quella che faceva meglio i suoi affari. A Parigi terminata la liquidazione con riporti moderatissimi, e smentita la voce corsa di una nuova riduzione di rendite, le transazioni si rianimarono recando anche qualche vantaggio nelle quotazioni. Sulle piazze germaniche la notizia che l'Imperatore Alessandro intendeva recarsi a far visita all'Imperatore Guglielmo, rallentando le vendite sui fondi russi, beneficiò anche gli altri fondi di Stato, essendo evidente che se quella visita avveniva sarebbe stato un argomento di più a favore della pace. E giacchè abbiamo rammentato i fondi russi notiamo che essi hanno poco più a temere dall'alta Banca tedesca, esse do oramai accertato a favore di essi l'intervento dell'alta Banca parigina, il quale ha già avuto un principio di esecuzione con l'introduzione sui mercati francesi delle obbligazioni del credito fondiario mutuo di Russia, che emesse sotto il patronato della Casa Hoskie, hanno trovato su quei mercati un eccellente accoglienza. In Francia attualmente si fa di tutto per cementare l'alleanza politica con la Russia, con un'alleanza finanziaria fra i due Stati. E le disposizioni più sopra accennate prevalsero per tutta la settimana, essendo state coadiuvate anche dal miglioramento avvenuto nel mercato monetario tanto a Londra che a Berlino e poteranno essere state anche migliori, se il mercato parigino avvicinandosi la riapertura della Camera, non fosse preoccupato dalla possibilità della caduta del Ministero Rouvier.

Ecco adesso il movimento della settimana.

Rendita italiana 5 0/0. — Rimase al interno oscillante per tutta la settimana nei prezzi precedenti, cioè intorno a 99,35 in contanti e 99,50 per fine mese. A Parigi da 98,55 dopo aver toccato prezzi più bassi saliva a 98,80; a Londra da 97 1/4 saliva a 97 5/16 e a Berlino invariato fra 97,75 e 98.

Rendita 3 0/0. — Venne quotata a 64 circa per fine mese.

Prestiti già pontifici. — Ebbero affari limitati e prezzi quasi invariati rimanendo il Blount fra 96,75 e 96,95; il Cattolico fra 98,30 e 98,40; e il Rothschild da 99,50 cadeva a 99. Sul finire della settimana il Blount da 96,85 saliva a 97,30.

Rendite francesi. — Vari fatti sul principio della settimana concorsero a mantenerle pesanti e fra essi specialmente vi contribuirono l'affare Wilson, e la guerra che una gran parte della stampa fa contro il Ministero Rouvier, tanto che al prossimo riaprirsi della Camera, se ne prevede la caduta. Sul finire della settimana ripresero alquanto salendo il 4 1/2 da 109,07 a 109,27; il 3 per cento da 81,85 a 82,05 e il 3 0,0 ammortizzabile da 84,70 a 84,85.

Consolidati inglesi. — Da 102 7/16 salivano a 103 1/16, e questo rialzo spinse al sostegno anche le altre piazze, considerandosi questo aumento come una prova della fiducia della Borsa di Londra nel mantenimento della pace.

Rendite austriache. — La rendita in oro 4 0/0 da 112 cadeva 111,85; quella in argento 4,20 0/0 da 82,15 riprendeva fino a 82,45 e la rendita in carta da 80,85 a 81,20.

Rendita Turca. — A Parigi rimane sui prezzi precedenti cioè a 13,87 e a Londra fra 13 3/8 e 13 13/16.

Valori egiziani. — La rendita unificata da 381,75 saliva a 386 e l'aumento si deve alla simpatia che da qualche tempo dimostrano per essa le piazze germaniche.

Valori spagnuoli. — La rendita esteriore da 67 1/4 saliva a 68 1/4 circa.

Canali — Il Canale di Suez da 2003 saliva a 2017 e il Panama da 360 indietreggiava a 352. I proventi del Suez dall' 11 ottobre a tutto il 19 ascesero a fr. 1,640,000 contro 1,380,000 nel corrispondente periodo dell'anno scorso.

— I valori bancari e industriali italiani ebbero mercato alquanto esitante e per alcuni di essi, specialmente sulla borsa di Roma, il ribasso avvenuto derivò da quella legge di equilibrio, che tende a ricondurre a limiti più adeguati alla forza di ciascuno, quei valori che si erano spinti troppo in alto.

Valori bancari. — La Banca Nazionale italiana negoziata da 2180 a 2173; la Banca Nazionale Toscana da 4174 a 4170; il Credito Mobiliare caduto a 4029; la Banca Generale da 710 a 700; il Banco di Roma da 940 a 925; la Banca Romana da 1272 a 1240; la Banca di Milano invariata a 248; la Banca di Torino fra 914 e 911; il Credito Meridionale fra 595 e 585 la Cassa Sovvenzioni fra 373 e 374 e la Banca di Francia resta a 4,175. I benefizi della Banca di Francia nella settimana che terminò col 20 corr. ascesero a fr. 551,000.

Valori ferroviari. — All'interno le azioni Meridionali invariate fra 783 e 780 e a Parigi da 798 cadevano a 795 e poi risalivano a 798; le Mediterranee fra 622 e 621 e le Sicule intorno a 600. Nelle obbligazioni ebbero qualche affare le nuove ferrovie intorno a 316,75. Il bilancio presentato dalla Società mediterranea stabilisce un dividendo di L. 2,50 per azione, che unte alle 25 di interessi fanno per l'esercizio 1886-87 un totale di L. 27,50 per azione. Le ferrovie Sicule dal 1° luglio a tutto settembre ebbero in confronto dell'anno scorso, un minore introito di L. 616,247,60.

Credito fondiario. — Le obbligazioni fondiarie proseguono in generale a volgere al ribasso. Roma da 482 cadeva a 472; Banca Nazionale da 482,75 a 482; Napoli 5 0/0 da 504 a 503; Sicilia 5 per cento invariato a 504 e detto 4 0/0 a 496.

Prestiti Municipali. — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze fra 64,65 e 64,75; l'Unificato di Napoli fra

93,60 e 93,50; l'Unificato di Milano a 97, e il prestito di Roma a 480.

Valori diversi. — A Firenze le Costruzioni venezie da 275 riprendevano a 285; le Immobiliari da 1245 indietreggiavano a 1237 e la Fondiaria invariata a 274; a Roma l'Acqua Marcia invariata fra 2233 e 2235 e le Condotte d'acqua a 320; a Milano le Rubattino da 394 scendevano a 397 e le Raffinerie da 361 salivano a 374 per ricadere a 360, e a Torino la Fondiaria italiana fra 381 e 379.

Metalli preziosi. — Il rapporto dell'argento fino a Parigi invariato a 254 sul prezzo fisso di franchi 218,90 al chilogr. ragguagliato a 1000; e a Londra il prezzo da den. 44 1/8 saliva 44 5/16.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Dal complesso delle notizie pervenute dai principali mercati esteri, risulta che nella maggior parte di essi, continua per i grani a prevalere la tendenza al rialzo. Cominciando dai mercati americani troviamo infatti che a Nuova York i grani con rialzo si quotarono fino a doll. 0,83; i granturchi pure con rialzo fino a 0,53 1/2 e le farine invariate da doll. 3,15 a 3,35 al sacco di 88 chilogrammi. A Chicago invece i frumenti fuono in ribasso e i granturchi, come a Nuova York, in rialzo. La produzione del grano agli Stati Uniti secondo una recente relazione del dipartimento agricolo di Washington sarebbe di 450 milioni di staia; quella dell'avena di 600 milioni e quella della segale di 24 milioni. Notizie telegrafiche da Odessa recano che i grani ebbero un aumento di 6 a 8 copechi per pudo e i granturchi di 2 a 3. I grani ebbero il maggior prezzo di rubli 1,17 al pudo e la segale di 62. A Londra tutte le provenienze di grani furono in rialzo, e furono pure in rialzo gli orzi e i granturchi. A Pest i grani con rialzo si quotarono da fior. 6,84 a 6,92 al quint., e a Vienna pure con rialzo da fior. 7,25 a 7,34. In Francia invece in questi ultimi giorni prevalse la tendenza al ribasso, che fu prodotta dalla molta merce posta in vendita allo scopo di far denari. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 22,10 e per novembre a fr. 22. Sui mercati italiani i grani ebbero tendenza a crescere, la quale fu prodotta non solo dal sostegno delle piazze estere, ma anche dalla ristrettezza dei depositi su tutte le piazze marittime specialmente a Genova, ove si ebbe un rialzo di 20 a 40 centesimi al quintale. Anche nei granturchi il rialzo prese il sopravvento, e deriva dalla mediocrità del raccolto. Il riso pure ebbe qualche aumento e in sostegno trascorsero pure l'avena e la segale. Ecco adesso i prezzi praticati nelle nostre principali piazze. A Firenze i grani teneri bianchi si contrattarono da L. 22,75 a 23,75 al quint., e i rossi da L. 22,25 a 23. — In Arezzo i grani da L. 17 a 18,40 all'ettol.; i granturchi a L. 8,80 e i fagioli romani bianchi a L. 18,40. — A Bologna i grani da L. 21 a 21,25 al quint.; i granturchi da L. 12,50 a 13 e i risoni da L. 22,50 a 25 per i cinesi, e da L. 21,50 a 22 per i giapponesi. — A Ferrara i grani da L. 20 a 21. — A Verona i grani da L. 19 a 21,25; i frumentoni da L. 11,25 a 12,75 e i risi da L. 33 a 40,50. — A Milano i grani da L. 21 a 22,50; i granturchi da L. 11,50 a 15; la segale da L. 15 a 16 e il riso nostrale da L. 36 a 42. — A Pavia i risi da L. 33,50 a 36. — A Torino i grani da L. 21,50 a 23,25; i granturchi da L. 12,50 a 14,75; e i risi bianchi da L. 24,50 a 37. — A Genova i grani teneri nostrali da L. 21 a 23 e i teneri esteri dazio compreso da L. 17 a 22,50. — In Ancona i grani delle Marche

da L. 21,50 a 22,50 e i granturchi da L. 12 a 13. — A Napoli i grani delle Puglie da L. 21,75 a 22,75 e a Bari le bianchette da L. 23 a 23,25 e le rossette da L. 22,25 a 22,50.

Caffè. — Essendo il mercato in mano della speculazione, la situazione dell'articolo attualmente è alquanto oscillante, tuttavia l'opinione è sempre favorevole, e si spera che al modo finora seguito succederà una benefica ripresa, essendo la statistica dei raccolti unanime nell'ammettere una reale deficienza su tutti i luoghi di produzione. — A Genova le vendite furono limitate al puro consumo, essendo contrattati soltanto 500 sacchi di caffè a prezzi tenuti segreti. — In Ancona si fecero alcune vendite, ma il listino non segna alcun prezzo. — A Trieste il Rio fu venduto da fior. 108 a 122 al quint., e il Santos da fior. 110 a 120. — A Marsiglia il Portoricco da fr. 128 a 130 ogni 50 chilog.; il Moka Aden a 124, il Giava buono ordinario a 115 e il Rio buono da fr. 112 a 119 e in Amsterdam il Giava buono ordinario fu quotato a cent. 53 3/4 per libbra.

Zuccheri. — La situazione degli zuccheri è alquanto migliorata, e se la speculazione continua a operare vi è da sperare un ulteriore aumento nei prezzi. — A Genova i raffinati della Ligure Lombarda realizzarono da L. 117 a 117,50 al quintale. — In Ancona i raffinati nostrani e olandesi si venderono fra L. 117,50 e 118,50. — A Trieste i pesti austriaci fecero da fiorini 18,25 a 20,50 al quint. — A Parigi gli zuccheri rossi di gr. 88 si quotarono a fr. 32,50 al deposito; i bianchi N. 3 a fr. 35,50 e i raffinati a fr. 103 e a Londra la tendenza si mantenne debole per tutte le qualità.

Oli di oliva. — Le vendite sono sempre limitate ma i prezzi tendono a riaversi stante la costatata deficienza del futuro raccolto. — A Porto Maurizio i mangiabili si venderono da L. 110 a 140 al quint. — A Genova si venderono da un 400 quintali di oli al prezzo di L. 135 a 160 per i Toscana; di L. 100 a 120 per i Bari; di L. 92 a 100 per i Sassari e di L. 105 a 110 per i Romagna. — In Arezzo i prezzi variano da L. 110 a 122. — A Napoli i Gallipoli pronti si quotarono a fr. 68,70 e per dicembre a fr. 70 e i Gioia a L. 64,70 per i pronti, e a L. 65,30 per dicembre e a Bari si praticò da L. 100 a 125.

Formaggi. — Il movimento non è molto attivo ma i prezzi si sostengono stante la buona qualità della produzione. — A Milano si fecero le seguenti vendite; Lodigiano stravecchio scelto forme 30/45 da L. 285 a 290, id. vecchio a consegna in questi mesi forme 30/45 da 270 a 280, Reggiano vecchio scelto forme 22/28 da 240 a 250, id. buco o piccole correzioni da 200 a 215, id. mercantile sfoglio sano da 180 a 190. Qualche attività di transazioni vi fu nei formaggi da tavola, principalmente nelle qualità Grujere, Ementhal, quindi aumento nei prezzi, come segue: Ementhal 1887 pezze chilog. 80/120 da L. 185 a 190, id. pezze 70/80 da 170 a 180; Grujere Svizzero pezze 35/50 a 160, id. Woralberg pezze 30/45 a. lire 150. Si notarono piccole vendite in formaggi magri mezza pasta, oramai molto rari nei nostri mercati, da cent. 85 a 90. Sono ancora offerti i formaggi pecorini e della Carnia, sia vecchi che stravecchi, i quali abbondano, e come i prezzi: Pecorino Montasio 1885 stravecchio da 225 a 230, id. 1886 vecchio da 210 a 215, id. da pasto 1887 vecchio da 150 a 155.

Sete. — Le transazioni nei vari articoli serici furono generalmente limitate ai bisogni del consumo e condotte con molta riservatezza. — A Milano le domande furono discrete, ma le offerte basse incagliarono alquanto la conclusione degli affari. Si spera peraltro in una prossima ripresa, essendo accertato che la fabbrica ha bisogno di rifornirsi. Le greggie di marca 10/11 si venderono a L. 55; dette classiche da L. 52 a 53; dette di 1° e 2° ord. da L. 52 a 49; or-

ganzini classici 16/18 a L. 63, e le trame classiche 20/22 a 2 capi da L. 57 a 58. — A Lione le transazioni si mantengono regolari, ma senza alcuna variazione nei prezzi. Fra gli articoli italiani venduti abbiano notato greggie 9/10 di 1° ord. a fr. 58; organzini di 2° ord. 17/19 a fr. 63 e trame di 2° ord. 22/24 a fr. 58.

Cuoio. — Le qualità scelte proseguono discretamente domandate, ma nelle andanti continua la calma con prezzi alquanto deboli. — A Genova si venderono da circa 2000 cuoi al prezzo di L. 95 ogni 50 chil. per Buenos Ajres di chil. 9/10 e di L. 65 per Calcutta Bourdowan macello di chil. 3. — In Anversa i prezzi praticati furono i seguenti: Cuoi Plata secchi buoi matad, buoni a belli da 118 a 123, e qualità minore da 110 a 116 i 50 chil. Dei salati Plata i buoi saladeros si quotano da fr. 50 a 81, i mataderos da 50 a 77, e vacche saladeros da 55 a 85 il tutto ogni 100 chilogrammi.

Agrumi e frutta secche. — Le vendite fatte a Messina in questi articoli furono: agrocotto L. 593 per botte; mandorle da L. 209 a 224 al quintale; passoline da L. 55 a 57; pistacchi da L. 755 a 757 e nocciuole da L. 39 a 39,70. — A Genova le mandorle da L. 127 a 135 a a Trieste si venderono 300 casse aranci Jaffa da fior. 4 a 5,25, 200 d. limoni Puglia da fior. 3,50 a 8,30, 300 d. d. Jaffa fior. 3,75 a 6 la cassa; 1400 quintali fichi Calamata da fior. 13 a 14,50; d. d. Smirne mangiabili da fior. 40 a 45; 50 d. uva passa a fior. 23; 500 d. d. rossa Candia da fior. 13 a 14; 50 d. d. Elemè a fior. 23; 1200 d. d. sultanina da fior. 22 a 43; 100 bar. fichi Puglia da fior. 15 a 16; 50 quint. mandorle dolci Puglia da fior. 75 a 78; 25 d. d. Dalmazia con cert. a fiorini 83,50 il quintale.

Metalli. — Nella situazione commerciale dei metalli non abbiamo riscontrato alcuna variazione, le vendite essendo rimaste limitate ai puri bisogni di fabbrica e i prezzi sempre tendenti al ribasso. — A Genova l'acciaio di Trieste fu venduto da L. 46 a 52 al quint.; il ferro nazionale Pra da L. 21, a 21,50; il ferro comune inglese da L. 19 a 20; detto da chiodi da L. 22,50 a 23,50; il rame da L. 80 a 130; lo stagno da L. 250 a 260; le lamiere inglesi da L. 26 a 36; il metallo giallo a L. 100; il bronzo da L. 106 a 110; la ghisa di Scozia a L. 7; le bande stagnate per ogni cassa da L. 26 a 28 e il piombo Pertusola da L. 34 a 34,50. — A Marsiglia con affari alquanto limitati il ferro francese fu venduto a fr. 17 al quint.; il ferro di Scozia a fr. 28; l'acciaio francese a fr. 30; il ferro bianco da fr. 22 a 27 e il piombo da fr. 31 a 32.

Carboni minerali. — Anche per quest'articolo nessuna variazione. — A Genova le operazioni furono pochissime; perchè per mancanza di vagoni allo scalo la consegna rimane impossibile. I prezzi nominali sono di L. 23,50 a 24 per tonn. per il Newcastle; di L. 22,75 a 23,50 per Cardiff; di L. 20 a 20,25 per Seozia; di L. 21 a 22 per Yard Park; di L. 19,75 a 20,50 per Newpelson; di L. 19 a 20 per Hebburn e di L. 32 a 33 per Coke da gas inglese. — In Inghilterra i noli sono in aumento essendo saliti da 8 a 8,9 per Newcastle, e da 9 a 10,3 per Cardiff.

Petrolio. — Sostenuto tanto all'origine che sui grandi mercati di importazione. — A Genova il sostegno è causa da concentramento della merce, e dalla scarsità del deposito, che unitamente a quello viaggiante non sarà forse abbastanza a provvedere ai bisogni di quest'epoca prossima di maggior consumo. Tanto più che i velieri all'origine sono obbligati a subire del ritardo per le spedizioni a cui si da ora esito per le piazze dell'India, Giappone, ecc. Cosicché il mercato è in buona tendenza. Il Pensilvania in barili fuori dazio fu venduto da L. 18 a 18,25 al quint., e in casse da L. 5,60 a 5,65. Il Caucaso sdaziato fu venduto da L. 65 a 66 secondo

consegna. — In Anversa il pronto fu venduto a fr. 16 il quint. al deposito e per i primi tre mesi del 1888 a fr. 15 3/4. — A Nuova York e a Filadelfia si praticò cent. 6 3/4 per gallone.

Prodotti chimici. — Affari limitati e prezzi incerti. — A Genova si praticò come segue: solfato di rame L. 35,25, solfato di ferro L. 7,50; sale ammoniaca prima qualità L. 88 e seconda L. 84; carbonato di ammoniaca prima qualità piccoli barili L. 79; minio della riputata marca LB e C L. 36,50; bicromato

di potassa L. 110; bicromato di soda L. 90; prussiato di potassa giallo L. 183; soda caustica 70 gr. bianca L. 20. 30, idem idem 60 gradi L. 18,05 e 60 gradi cenere 17,55; allume di rocca in fusti di 5/600 k. L. 14; arsen. bianco in polvere L. 28,25; silicato di soda 140 gr. T in barili ex petrolio L. 14,25, e 42 baumé L. 9,70; potassa Montreal in tamburri L. 68; il tutto i 100 chil.

BILLI CESARE gerente responsabile

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 dal 1° al 10 ottobre 1887

Chilometri in esercizio	Rete principale » secondaria
Media	
Viaggiatori	547 4574
Bagagli e Cani	4552
Merci a G. V. e P. V. accelerata	1,490,395.32
Merci a piccola velocità	371,182.93
TOTALE	3,642,890.47

Esercizio corrente	Esercizio precedente	Aumento	Diminuzione
4027	4027		
547 4574	366 4393	181	—
4552	4377	175	—
1,490,395.32	1,391,894.52	98,500.80	—
67,244.18	67,062.35	181.83	—
371,182.93	352,690.39	18,492.54	—
1,714,068.04	1,618,022.83	96,045.21	—
TOTALE	3,642,890.47	3,429,670.09	213,220.38

Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1887.

Viaggiatori	14,092,899.01	13,272,977.19	819,921.82	—
Bagagli e Cani	647,492.51	580,666.39	66,826.12	—
Merci a G. V. e P. V. accelerata	2,968,515.13	2,715,969.95	252,545.18	—
Merci a piccola velocità	15,816,712.77	14,986,600.12	830,112.65	—
Totale	33,525,619.42	31,556,213.65	1,969,405.77	—

Prodotto per chilometro

della decade	796.43	780.71	15.72	—
riassuntivo	7,365.03	7,209.55	155.48	—

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

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

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

27.^a Decade dal 21 al 30 Settembre 1887

PRODOTTI APPROXIMATIVI DEL TRAFFICO

deputati dalle imposte governative

Rete principale.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA del chilom. esercitati	PRODOTTI per chilometro
1887	1,240,823.43	60,192.32	361,084.74	1,351,018.30	94,177.90	3,107,291.69	3,980.00	780.73
1886	854,166.45	41,382.67	327,024.47	1,376,907.35	34,521.88	2,634,002.82	3,980.00	661.81
Differenze nel 1887	+ 386,656.98	+ 18,809.65	+ 34,060.27	- 25,894.05	+ 59,656.02	+ 478,288.87	*	+ 118.92
1887	27,573,575.60	1,277,678.09	7,961,269.81	32,538,928.77	1,000,571.41	70,352,023.68	3,980.00	17,676.39
1886	23,441,177.22	1,074,819.87	7,255,009.14	31,197,606.05	871,889.80	63,840,502.08	3,980.00	16,040.33
Differenze nel 1887	+ 4,132,398.38	+ 202,858.22	+ 706,260.67	+ 341,322.72	+ 128,681.61	+ 6,511,521.60	*	+ 1,636.06
Rete complementare								
1887	51,374.80	1,689.35	5,39.85	32,114.15	940.10	91,447.75	805.00	113.60
1886	25,170.40	830.75	2,015.70	11,330.45	147.60	39,494.90	608.00	64.96
Differenze nel 1887	+ 26,204.40	+ 858.60	+ 3,313.65	+ 20,783.70	+ 792.50	+ 51,952.85	+ 197.00	+ 48.64
1887	1,079,960.85	26,08.34	127,837.87	883,423.87	32,305.59	2,149,736.52	739.74	2,906.07
1886	624,905.19	13,664.58	49,232.59	304,495.83	16,727.10	1,009,026.29	493.54	2,044.47
Differenze nel 1887	+ 45,055.66	+ 12,543.76	+ 78,605.28	+ 578,927.04	+ 15,578.49	+ 1,140,710.23	+ 246.20	+ 861.60

Lago di Garda.

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1. ^o GENNAIO		
	1887	1886	Diff. nel 1887	1887	1886	Diff. nel 1887
Viaggiatori	2,579.05	3,558.15	+ 979.10	64,315.60	59,191.05	+ 5,124.55
Merci	2,645.39	2,892.53	- 247.14	20,270.31	15,910.23	+ 4,360.08
Introiti diversi	964.15	125.18	+ 838.97	3,854.15	1,068.74	+ 2,785.41
TOTALI	6,188.59	6,575.86	- 387.27	88,440.06	76,170.02	+ 12,270.04