

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XVII — Vol. XXI

Domenica 16 Novembre 1890

N. 863

GLI ABUSI DELLE BANCHE DI EMISSIONE

Riceviamo la seguente lettera che pubblichiamo integralmente facendola seguire da brevi commenti:

Signor Direttore,

« In questi giorni mi è successo un caso, che mi è parso strano e degno di esser raccontato. Eccole in poche parole di che si tratta. Per miei affari ho avuto un colloquio con un Direttore di uno dei nostri Stabilimenti di emissione, il quale, ritenendo che io mandassi a prendere dell'argento alle casse del suo Stabilimento per spedirlo all'estero, ha colto l'occasione per farmi delle osservazioni in proposito. Avendogli risposto che io non mandava alcuno a cercare argento a nessuno Stabilimento, ma che solamente nella mia qualità di cambiavalute comprava dal pubblico tanto l'argento che l'oro e lo rimetteva dove meglio mi tornava conto, egli mi replicava che io da buon cittadino non doveva fare simili acquisti; anzi soggiungeva: *ella non dovrebbe acquistare nè oro, nè argento essendo ciò antipatriottico.* »

« Io non sapeva in verità che, per essere buon patriotta, io dovessi rinunciare al mio lavoro, e chiudere il mio sportello di cambiavalute; però, siccome non è la prima volta, che per simili ragioni mi capita di cadere in disgrazia a Direttori di Stabilimenti di emissione, gradirei che Ella compentissimo in materia, mi esprimesse su ciò la sua autorevole opinione.

« Mi è grata l'occasione per dichiararmi

« Di Lei dev.mo.

Firenze 13 Novembre 1890

FRANCESCO PESTELLINI

Esprimere una opinione sull'argomento delicatissimo è più che non sembri difficile, giacchè la ignoranza di una parte del pubblico e la tolleranza di un'altra parte, hanno creato uno stato di cose del quale gli amministratori delle Banche di emissione abusano ormai in modo soverchio.

Essi hanno osato di incitare la stampa ad inveire contro coloro che, legittimamente profittando della situazione anormale, esercitavano il diritto consentito dalla legge di cambiare in moneta metallica i biglietti di Banca; — hanno abusato della tolleranza dei cittadini con disposizioni illegali, mediante le quali, contrariamente ai loro doveri, il cambio venne limitato e talvolta reso persino impossibile; — la quiescenza del pubblico di fronte a questi abusi li ha

resi arditi ed ora intervengono essi stessi, i Capi degli Istituti, ad accusare di antipatriottismo coloro che esercitano i loro diritti.

In verità che se la lettera che sopra riportiamo non avesse la firma di una rispettabile Ditta, saremmo spinti a non credere a tanta enormità.

Dunque in Italia siamo scesi così basso nel sentimento del dovere che al Capo di una amministrazione di credito, al quale vien domandato di far fronte a propri impegni e di far onore alla firma del proprio Istituto, è lecito di invocare un falso patriottismo per mascherare la insolvenza! — Siamo scesi così al basso, che tra il debitore che non paga ed il creditore che domanda umilmente il pagamento ed in misura limitata, è patriotta quello che manca ai propri doveri! — Siamo scesi così al basso che mentre la Posta per i vaglia internazionali e la Dogana per i dazi esigono che si paghi in metallo, le Banche di emissione che *emettono dei biglietti*, in cui è scritto *convertibili a vista*, rifiutano il baratto e suggeriscono ai cambiavalute di non comprare nè vendere argento, quasi ammettendo che i cittadini debbano essi farsi venire il metallo dall'estero!

Sappiamo benissimo che a provvedersi del metallo necessario al cambio occorrono spese e brighe, ma chi ha obbligato le Banche di assumere l'ufficio della emissione se esso è superiore alle loro forze ed ai loro mezzi? Chi le ha obbligate ad accettare la legge del 1874 e poi quella del 1881 e più tardi la proroga? Conoscevano bene nelle diverse epoche quali fossero le condizioni del paese e se sapevano di assumere condizioni ed impegni superiori alla loro potenzialità dovevano rinunciare ad un privilegio che loro è oneroso! Ma fino a che distribuiscono ai loro azionisti interessi e dividendi, fino a che hanno il capitale, che deve essere appunto garanzia della esecuzione dei loro obblighi, il pubblico ha diritto di esigere che a loro spese eseguiscano scrupolosamente i servizi che spontaneamente hanno assunti.

Le miserabili gare che si mantengono tra Istituto ed Istituto, le gelosie per le quali tengono rinserrate le gracili riserve per timore che i rivali se ne impadroniscano, non devono essere spinte fino al punto da sopprimere affatto un servizio che è garantito ai cittadini ed è reso obbligatorio dalla legge.

Se oro od argento occorrono per far fronte a pagamenti all'estero, che quest'oro esca dalle casse delle Banche o sia un debito che il cittadino contrae verso l'estero, economicamente l'effetto è uguale, perchè non muta lo squilibrio tra i crediti e i debiti esistenti.

In ogni modo, in questo momento nel quale così volentieri ciascuno cerca sottrarsi in fatto di credito all'adempimento scrupoloso dei propri doveri, noi richiamiamo seriamente l'attenzione del Governo sopra questo sistema intollerabile, che assume tutto l'aspetto di una intimidazione.

LE INDUSTRIE MECCANICHE ED IL PROTEZIONISMO

L'Industria richiama ben a ragione la attenzione del pubblico e specialmente degli industriali sopra un articolo, che essa pubblica, del nostro carissimo amico ing. Giuseppe Lampugnani.

I nostri lettori ricorderanno quanto sulla crisi delle industrie meccaniche l'*Economista* ha scritto nel suo numero del 28 Settembre, N. 856.

Ora il sig. Lampugnani esaminando l'argomento, colla competenza che tutti gli riconoscono, sebbene in alcuni punti sembri discordante dalle conclusioni a cui noi siamo venuti, in sostanza crediamo che col suo autorevole giudizio venga a confermare il concetto nostro e di questo siamo tanto più lieti in quantochè l'egregio ingegnere, per la posizione che occupa, è al caso di conoscere da vicino e nella pratica lo stato della importantissima questione.

Riassumiamo brevemente lo scritto dell'egregio amico nostro.

Egli comincia a dichiarare che fu un bene che il Governo abbia accordato la protezione alle industrie meccaniche « sia colle tariffe doganali, sia col beneficio del 5 0/0 sui prezzi dei prodotti esteri, perchè l'industria economica nazionale potesse superare le difficoltà molteplici e gravi dell'inizio e vincere inoltre la spietata concorrenza dell'estero. »

Quindi prendendo in esame il citato articolo dell'*Economista* aggiunge di non poter accettare « i concetti ampiamente liberisti » da noi esposti, come non può accettare la « teoria opposta di assoluto protezionismo sostenuta dagli industriali. » E giustifica questo giudizio doppiamente negativo, da una parte per la « quasi impossibilità in cui si troverebbero i nostri industriali qualora, privi di alcuna protezione, dovessero combattere con produttori esteri, i quali compensati largamente nei lavori eseguiti per l'interno e favoriti dal minor costo del combustibile, possono gettare sui mercati la loro produzione al prezzo di costo » — dall'altra parte poichè sarebbe « un errore gravissimo quello di chiuderci i mercati stessi » mentre è necessario tener conto se « l'applicazione del protezionismo nei paesi in cui esso è più accentuato sia stata consigliata soltanto da vedute economiche o se invece tale applicazione sia stata facilitata da circostanze speciali ed anche suggerita da ragioni di Governo. »

Venendo quindi a parlare della crisi attuale l'ing. Lampugnani dichiara che essa *non proviene da insufficienza di favori* accordati all'industria, ma da altri motivi. E qui con una serie di elementi molto coraggiosamente esposti, dimostra che il bisogno delle tre grandi amministrazioni ferroviarie non può sorpassare le 60 locomotive e le 200 carrozze l'anno per i prossimi quattro anni, per quanto riguarda il rinnovamento del materiale, perciò una spesa di poco più di 7 milioni l'anno, e di un'altra spesa annua di circa 13 milioni per l'aumento del traffico.

Largheggiando assai nelle ipotesi l'ing. Lampugnani concede che la spesa totale possa arrivare a 27 milioni l'anno e perciò 108 milioni nei quattro anni.

Ciò premesso egli continua, e riportiamo testualmente le sue importanti osservazioni:

« Stabilita per tal modo la quota di lavoro che le ferrovie possono dare all'industria nazionale, e avuto presente che le medie da noi prese sono sensibilmente favorevoli all'industria stessa, e che quindi nel caso pratico *non sarà mai raggiunta tale quantità*, diremo ora brevemente dello sviluppo preso dagli stabilimenti meccanici nostri e della potenzialità di cui al presente essi dispongono.

« Nel 1879 avevamo la sola Ditta Ansaldo di Sampierdarena che costruiva locomotive.

Nel 1890 ne abbiamo *quattro*, e cioè la Ditta Ansaldo e C. — Breda ing. E. — Maschinen Fabrik di Saronno — e Miani Silvestri e C. senza tener conto delle Officine di Pietrarsa e Granili gestite dalla Mediterranea.

« Nel 1879 avevamo le seguenti cinque Ditte costruttrici di carrozze e cioè: Grandona Felice — Cerimedo e C. — Miani e Venturi — Galopin Sue Jacob e C. di Savona — e fratelli Diatto, anche qui senza tener conto delle Officine di Pietrarsa e Granili.

« Nel 1890 ne abbiamo *sette* e cioè: Impresa Industriale italiana — fratelli Diatto — Società delle Officine di Savigliano — fratelli Inviti — Società Veneta — Officine di S. Elena — Miani Silvestri e C. — e Felice Grandona.

« La potenzialità attuale di produzione di tutte queste Officine, secondo i dati attendibili che possediamo, può essere valutata a 200 locomotive, 600 carrozze e 3000 carri per ciascun anno. »

Riducendo a valori queste cifre, l'egregio ingegnere trova che la potenzialità delle Ditte delle industrie meccaniche attualmente esistenti è di 58 milioni l'anno e nei quattro anni di 152 milioni.

Si domanda quindi che cosa avverrà dopo i quattro anni, e vede che « cesseranno le ordinazioni per le nuove linee e non rimarranno che quelle dovute all'aumento di traffico ed al rinnovamento del materiale rotabile » e ricorda che bisogna far calcolo per quest'ultimo punto delle sole locomotive « mancando circa venti anni ancora prima che i carri raggiungano il massimo d'età prescritto. »

Quindi conclude: « Da quanto precede il lettore avrà potuto persuadersi che la questione della crisi delle industrie meccaniche in Italia non può essere risolta nè applicando teorie liberiste, nè sposando quelle del protezionismo in quanto che la crisi non è nata nè s'è aggravata per l'influenza d'una o d'altra teoria economica, ma soltanto per la sproporzione evidente che si riscontra fra i mezzi di produzione ed i bisogni reali di questa. »

Questo ampio riassunto dello scritto dell'ing. Lampugnani faremo seguire da brevi osservazioni.

Prima di tutto ci duole che nel calcolare il possibile bisogno di materiale il sig. Lampugnani abbia usato di elementi che egli stesso dichiara ottimisti e sia venuto ad una cifra che egli stesso ammonisce che non sarà mai raggiunta. Comprendiamo che anche con questi elementi la sua tesi rimaneva dimostrata, ma sarebbe riuscita più luminosa ancora e per gli industriali più proficua certamente, se la verità fosse stata esposta nuda e cruda, anche colle sue più dolorose probabilità.

Come pure avremmo voluto che l'ing. Lampugnani dicesse da qual fonte ha ricavata la potenzialità produttrice delle diverse ditte, perchè a noi consterebbe che ciascuna di esse la espone ed afferma molto maggiore di quella che l'articolo del nostro amico non dica.

E se questi due elementi fossero stati dall'ing. Lampugnani adoperati nei loro due possibili estremi, la verità avrebbe non diciamo convertiti, ma spaventati certamente gli industriali, i quali avrebbero maggiormente apprezzata la conclusione dell'articolo che dimostra come la crisi attuale non può trovare *rimedio* nè nelle teorie liberiste nè nei sofismi protezionisti, ma ha per causa la leggerezza colla quale gli industriali, senza pensare al domani, hanno allargata e pur troppo continuano ad allargare la loro potenzialità.

E diciamo che in questo pericoloso sistema si continua tuttavia, senza riflettere alle conseguenze, perchè non è molto che una ditta, appunto dell'industrie meccaniche, capace attualmente di fornire una data misura dei suoi prodotti, ha assunto la fornitura di una quantità doppia col proposito di allargare il proprio stabilimento.

E per concludere, noi vogliamo rivolgere al nostro amico una sola domanda: — la attuale eccessiva capacità di produzione delle industrie meccaniche italiane non è forse una conseguenza inevitabile del sistema di protezione?

E se sì, che altro ha mai insegnato la Economia Politica e che altro sostenemmo noi se non ciò: — che tanto più alto è il dazio tanto più presto sorge il malessere prodotto dalla concorrenza interna, effetto dello squilibrio tra la produzione, che nata artificialmente diventa inesorabilmente eccessiva, ed il bisogno che non aumenta nelle stesse proporzioni?

E non vorremmo esser profeti prevedendo non lontano il momento in cui vedremo gli industriali prima velatamente e poi apertamente dilaniarsi tra loro, ognuno pretendendo o per un motivo o per altro che gli altri gli sieno ingiusti rivali.

Tutto ciò non sarà nè nuovo nè strano, ma è doloroso che essendo da tanti secoli la conseguenza degli stessi errori e degli stessi sofismi, gli errori si commettano ancora ed i sofismi trovino dei credenti.

SPOSTAMENTO O PERDITA DEI VALORI

(a proposito di una nuova teoria dell'on. Luzzatti)

L'on. Luzzatti ha pronunciato a Padova un discorso politico finanziario sul quale non daremo alcun giudizio, sia perchè ripeteremmo cose già dette, sia perchè ormai il giudizio è stato emesso, non tanto sulle cose esposte dall'on. Luzzatti, quanto sul rapporto delle sue recenti idee con altre non lontanamente manifestate.

Si afferma da più parti e fino ad ora senza smentita che l'on. Luzzatti sia preconizzato Ministro delle finanze. Sarà quella la migliore occasione per giudicarne le opere, sembrandoci per ora opportuno non fermarci a lungo sulle parole, in quanto siano rivolte ad un giudizio sulla situazione economica e finanziaria del paese.

Ma vi è un punto del discorso dell'on. Luzzatti il quale domanda esame perchè tende ad affermare

una teoria che nella forma almeno è nuova, sebbene possa anche apparire uno di quei vecchi sofismi economici ripicchiati a nuovo per la circostanza.

Ed ecco cosa affermò l'oratore di Padova:

« Poichè non ci è dato per ora di riassorbire coi risparmi nazionali i nostri debiti all'estero si impieghi almeno a beneficio dell'industria nazionale la pubblica spesa, il bilancio delle entrate *rappresenterà così uno spostamento e non un'uscita o perdita di valori.* »

Date le correnti che dominano attualmente in fatto di rapporti economici internazionali e data l'autorità di chi parlava, il sofisma merita qualche osservazione.

L'on. Luzzatti adunque crederebbe che lo Stato spendendo all'interno tutta la entrata produrrebbe semplicemente uno *spostamento* di valori, perchè i danari pagati dai contribuenti sotto forma di imposte ritornerebbero ai contribuenti sotto forma di pagamento delle cose che lo Stato comperasse o dei servizi che lo Stato ottenesse; — che se invece lo Stato comperasse quanto gli occorre all'estero in tal caso vi sarebbe non uno spostamento, ma una *uscita o perdita* di valori.

Mai come in questo momento abbiamo invidiata la penna di Bastiat così potente a smascherare, a distruggere e ciò che più importa in certi casi, a mettere in ridicolo il sofisma. — Tuttavia pare a noi che il lume della verità sia in proposito così splendente da permettere anche a noi modesti cultori della scienza, di conseguire la vittoria contro un principio che non ha del vero se non l'apparenza. Tentiamo pertanto la nostra dimostrazione e speriamo di convertire ad essa anche l'on. Luzzatti, il quale, per quanto assorbito dalla politica, non può aver perduto l'amore che ha sempre avuto per la economia.

Non è vero che vi sia soltanto uno *spostamento di valori*, se lo Stato compera le cose all'interno. E veramente, se i contribuenti hanno dato un milione di imposte e lo Stato impiega questo milione a fabbricare ad esempio una scuola od una ferrovia, il milione passa bensì dalle casse dello Stato nelle mani dell'intraprenditore e dalle mani di questi in quelle dei singoli operai costruttori dell'edificio o della strada ferrata e quindi il *milione rimane al paese*, ma il paese stesso ha quello che prima non aveva, cioè una nuova scuola od una nuova linea ferroviaria, ha cioè acquistato tutto quel maggior valore che la materia prima ha raggiunto mediante il lavoro che venne impiegato a trasformarla in cose più utili.

Per contrario invece di acquisto di valore da parte del paese vi sarebbe perdita, se il milione venisse impiegato in opere o spese inutili, il milione è vero resterebbe in paese, ma sarebbe *perduto* tutto il tempo e tutta la materia rivolti a produrre la cosa inutile.

Da questo lato quindi la teoria dell'on. Luzzatti non regge ed è un vero e proprio sofisma.

Ma dal contesto del discorso apparisce che l'oratore di Padova intendeva più che altro paragonare gli effetti degli acquisti fatti dallo Stato all'interno con quelli fatti all'estero. Esaminiamo quindi anche questo punto.

Lo Stato deve provvedere la sua marina di una corazzata che costa completa 25 milioni; se la costruisce in Italia, dice l'on. Luzzatti, si *spostano* i 25 milioni (ed abbiamo veduto che questa affermazione è un sofisma nel caso in cui la corazzata

fosse inutile) se si costruisce all'estero *escono o si perdono* i 25 milioni.

Ora i casi possibili sono tre e conviene esaminarli:

1° o la corazzata costa all'estero più di quello che costerebbe in Italia,

2° o costa come costerebbe in Italia,

3° o costa meno di quello che costerebbe in Italia.

Nel primo caso si avrebbe veramente una perdita nella differenza del prezzo, perchè entrerebbe in paese una corazzata che è valutata, supponiamo, in Italia 20 milioni ed escono per pagarla 25 milioni, quindi la perdita sarebbe di cinque milioni. — Però è evidente che — tolto il caso di pazzia nel Governo — non si ordinerebbe all'estero una corazzata pagandola cinque milioni di più di quello che costerebbe in Italia, se non per un giusto e grave motivo, come potrebbe essere quello della urgenza. Se per esempio la nave si trovasse già bella e costruita in un porto estero allora i cinque milioni non sarebbero più una perdita, ma il prezzo della urgenza soddisfatta.

Nel secondo caso, cioè se l'acquisto fosse fatto all'estero al prezzo che si potrebbe ottenere all'interno, escirebbero i 25 milioni, prezzo della corazzata, entrerebbe la corazzata, il cui prezzo anche in Italia è valutato, per data ipotesi, 25 milioni, e quindi non si avrebbe nessuna perdita, ma una pura e semplice parità. Tutto al più, supposto che i costruttori di una nave guadagnino il 40 per cento sul prezzo, *la classe dei costruttori italiani* potrebbe lamentare di non aver guadagnato questi due milioni e mezzo. Ma il paese per conto suo non avrebbe perduto nulla.

Se non che anche questo secondo caso è puramente ipotetico, poichè non è ammissibile che a parità di prezzo e di qualità si comperi all'estero anzichè all'interno senza grave motivo.

Ma veniamo al terzo caso che è quello veramente a cui alludeva l'on. Luzzatti per giustificare con una frase il protezionismo, senza pronunciare la parola che certamente in teoria egli respinge. Lo Stato fa costruire all'interno una corazzata e spende 25 milioni mentre potrebbe procurarsela precisamente eguale all'estero con 20 milioni. Non sembri esagerata questa differenza perchè se non è la esatta verità per quanto riguarda le ultime corazzate costruite in Italia, ci si avvicina moltissimo, come a tempi più calmi cercheremo di dimostrare. L'on. Luzzatti sembra che ragioni così: — se noi comperiamo all'estero abbiamo la merce, ma perdiamo i 20 milioni; — se comperiamo all'interno abbiamo la merce ed i venticinque milioni; quindi in questo caso *spostamento* di 25 milioni, nel primo caso *uscita o entrata* di 20 milioni.

Ecco il sofisma colossale! Suppongasì che la nave sia costruita all'interno tutta con materiali prodotti in paese; che cosa avrà il paese? — la nave ed anche i 25 milioni? Nemmeno per sogno; la nave o meglio i materiali di cui la nave è composta esistevano già in paese ed i costruttori non hanno fatto altro che raccogliarli, ordinarli, e farne la corazzata, per cui nel paese non *entra una nuova nave*, ma è costruita con prodotti del paese una nuova nave, prodotti che non possono quindi servire a tante altre cose che si avrebbero potute costruire.

Prendendo la nave all'estero invece, escono è

vero i 20 milioni, ma entra l'equivalente della *nuova nave* o dei materiali di cui è composta e che prima non esistevano; quindi non vi è perdita né uscita ma semplicemente cambio fino a 20 milioni.

Se non che quando la corazzata sia costruita all'interno per 25 milioni allora vi è effettivamente *una perdita* di 5 milioni per il paese, il quale approvando che si facesse una corazzata, non ha domandato altra utilità se non quella della corazzata, ed è costretto dai sofismi o dagli interessi del protezionismo a pagare 25 milioni quella utilità che avrebbe potuto avere per 20. Coi cinque milioni di differenza il paese avrebbe potuto ottenere una somma di altre utilità che ha invece completamente perduto.

Il sofisma dell'on. Luzzatti ci pare dimostrato colla maggior possibile evidenza.

Tuttavia egli potrà dirci che comprando la corazzata all'interno si fanno lavorare gli operai italiani. E chi lo nega? — Ma abbiamo domandato tante volte che voi protezionisti abbiate il coraggio di dir finalmente pane al pane. Quando si discute il bilancio della marina domandate la divisione dell'articolo nel seguente modo:

prezzo delle corazzate 20 milioni; maggior costo per far lavorare gli italiani 5 milioni.

Allora ci rimarrà ancora tempo di mandarvi a leggere uno di quei fini opuscoli di Bastiat coi quali vi dimostrerà che se quei cinque milioni li lasciate nelle tasche dei contribuenti, essi stessi avrebbero pensato a fare lavorare gli italiani e con vantaggio del paese.

Ma il Bastiat aveva ragione in teoria... in pratica hanno ragione coloro che approfittano della incerta fede degli uomini politici per aumentare gli utili del loro bilancio.

E giacchè parliamo del discorso dell'on. Luzzatti rileviamo che un giornale di Padova « *Il Veneto* » pubblica un prospetto « che sarebbe nel discorso » il quale spiegherebbe « come la guerra di tariffe che l'illustre autore ha dipinto non abbia prodotto la diminuzione del traffico quale apparirebbe dalla nuda lettura delle cifre. » Il prospetto dà le cifre del commercio dell'Italia colla Francia, colla Gran Bretagna e colla Svizzera nel 1886 e 1889 e le cifre esattissime dicono:

che la importazione dalla Francia in Italia scese da 346 a 206 milioni, quindi diminuì di 140 milioni; dalla Gran Bretagna in Italia salì da 275 a 313.7 milioni quindi aumentò di 38.6 milioni; dalla Svizzera in Italia scese da 94.8 a 63.5 milioni cioè diminuì di 29.3 milioni;

che la esportazione dall'Italia in Francia scese da 416.4 a 199.4 milioni cioè diminuì di 217 milioni, nella Gran Bretagna crebbe da 71.2 a 115.2 quindi aumentò di 44 milioni, in Svizzera da 89.6 salì a 257.2 milioni quindi un aumento di 147 milioni.

Ci permettiamo di completare quelle cifre col confronto di tutto il quadriennio dall'anno 1886 col 1889 e per vedere gli effetti della tariffa Ellena-Luzzatti.

	Importazione	Esportazione	Totale
1886.....	1436.3 milioni	1028.2 milioni	2464
1889.....	1391.1 »	950.6 »	2341
Differenza..	— 65.2 milioni	— 77.6 milioni	— 143

Il che vuol dire che la importazione è diminuita di 63 milioni, l'esportazione di 77 milioni, il commercio complessivamente di 143 milioni.

Tutto il rimanente poco importa poichè ai produttori nulla cale di vendere a Tizio piuttosto che a Caio, ciò che desiderano è di vendere, e le nuove tariffe mentre furono impotenti a diminuire quanto volevano la importazione furono efficaci a diminuire quanto non volevano le esportazioni.

LA UNIONE INTERNAZIONALE PER LE STRADE FERRATE

Abbiamo già annunziato ¹⁾ che a Berna è stata firmata dopo lunga elaborazione una convenzione internazionale allo scopo di stabilire una legislazione comune in materia di trasporti di merci sulle strade ferrate. Questo avvenimento è passato quasi inosservato, eppure esso meritava qualche commento, non solo in ragione della riforma speciale che inaugura, ma anche per le tendenze alle quali corrisponde.

Oggetto della nuova convenzione è di assicurare senza interruzione il trasporto per strada ferrata delle merci attraverso i vari Stati contraenti. Si trattava di unificare in qualche modo, per maggior comodità del commercio, le reti esistenti. Da Stato a Stato le leggi, la giurisprudenza, la lingua, l'organizzazione delle vie ferrate variano e per ciò stesso oppongono altrettante barriere alla libera circolazione dei prodotti. Non ostante gli accordi coi quali numerose compagnie hanno tentato di eliminare questi ostacoli la sicurezza e la rapidità delle spedizioni soffrono gravemente da un regime che rassomiglia singolarmente al caos. Ma non è forse questa una risultante logica della indipendenza degli Stati? Non dipende forse dalla loro sovranità? Possono essi senza sacrificarla lasciare offendere gli usi e le consuetudini che fanno parte del loro diritto nazionale? Ecco alcune delle questioni che nascono dalla idea di un accordo da stabilirsi fra le principali linee dell'Europa continentale.

E dalla Svizzera come i lettori rammentano certamente che è partita la proposta di una conferenza per lo studio d'un regolamento internazionale del lavoro e parimente da quella potenza è partita l'iniziativa d'una conferenza per l'elaborazione d'una convenzione internazionale per i trasporti delle merci sulle strade ferrate. Una prima conferenza si è riunita a Berna nel 1878, una seconda ha avuto luogo nella stessa città nel 1881 e quella che si è tenuta di recente è stato il coronamento delle due che l'hanno preceduta. Dieci Stati erano rappresentati alla conferenza di Berna: la Francia, la Svizzera, l'Italia, il Lussemburgo, il Belgio, i Paesi Bassi, la Germania, l'Austria, l'Ungheria e la Russia. Dopo lunghe e difficili trattative l'accordo poté avvenire su queste basi.

È riconosciuto pei trasporti delle merci sulle strade ferrate una specie di obbligo internazionale che lega gli Stati contraenti. Tutte quelle loro linee ferroviarie che essi avranno dichiarate adatte a que-

sto servizio internazionale saranno obbligate ad effettuare e trasmettere le merci che loro saranno state affidate come se quelle linee facessero parte di una sola e medesima intrapresa. A questo fine è creata una lettera di porto diretta che mette termine senz'altro a tutte le formalità e a tutte le complicazioni alle quali i trasporti erano ancora soggetti. E, si potrebbe dire, una vera rivoluzione commerciale cotesta, eppure non è che una parte dell'opera compiuta a Berna. Bisognava infatti prevedere le difficoltà materiali alle quali darebbe origine l'applicazione di questa lettera di porto diretta. Come sarebbe realizzata la unificazione delle reti che essa implica? Come determinare le responsabilità, i reclami che i nuovi trasporti susciteranno?

Possono sorgere delle liti, possono manifestarsi dei rischi finanziari, come provvedere alle une e regolare gli altri? A tutti questi punti la convenzione di Berna si è proposta di provvedere. L'esame dei principi ch'essa ha stabiliti, delle regole che ha statuite ci porterebbe troppo lontano; ci limitiamo quindi a segnalare una delle sue più notevoli innovazioni, senza dubbio tra le più feconde, quella della istituzione di un Ufficio centrale dei trasporti internazionali.

Questo ufficio è incaricato di una missione complessa. In primo luogo riceverà le comunicazioni di ciascuno Stato contraente e di ciascuna amministrazione di strade ferrate interessati, e le notificherà agli altri Stati e alle altre amministrazioni. Non siamo qui di fronte a un agente comune di trasmissione e di ricevimento, l'ufficio è in realtà la chiave di volta di tutto il sistema. Gli Stati rimangono liberi di escludere la tale o tal altra linea pel servizio internazionale, ma una volta che questa indicazione sia ricevuta e trasmessa, l'accordo tra tutti gli Stati è stabilito, il contratto internazionale è formato. Parimente la radiazione di una strada ferrata sarà fatta dall'ufficio centrale tosto che avrà ricevuto da uno degli Stati contraenti la notificazione che questi ha accertato la impossibilità per quella linea di soddisfare alle condizioni imposte dalla convenzione. Con questa ingegnosa combinazione si sono tutelate le prerogative di ogni Stato e si sono anche limitati i rischi finanziari risultanti dal nuovo sistema.

L'ufficio è incaricato d'altra parte di « facilitare tra le varie amministrazioni le relazioni finanziarie rese necessarie dal servizio dei trasporti internazionali e la riscossione dei crediti rimasti in sofferenza e di mantenere da questo punto di vista la sicurezza delle strade ferrate tra loro ». Esso dovrà « raccogliere, coordinare e pubblicare le informazioni d'ogni natura che interessano il servizio dei trasporti internazionali ». A questo scopo una pubblicazione periodica è già in progetto. Essa dovrà essere redatta in lingua francese e tedesca. L'ufficio centrale istruirà inoltre le domande di modificazione della convenzione.

Non basta; è creato anche un tribunale arbitrale. A termini dell'articolo 57 esso è incaricato di pronunciare sulla domanda delle parti, le sentenze sulle liti che potrebbero sorgere tra le compagnie e amministrazioni delle strade ferrate. È un passo importante questo che vien fatto sulla via degli arbitrati internazionali. Senza dubbio non è portata alcuna deroga in principio e almeno per ora alle competenze dei tribunali ordinari allorchando l'intervento dell'ufficio centrale non è reclamato dalle

¹⁾ Vedi la *Rivista di cose ferroviarie* nell'*Economista* del 26 ottobre.

parti; ma non è vietato di vedere nella sua giurisdizione facoltativa il germe di felici transazioni e il punto di partenza di nuove giurisdizioni internazionali.

E al postutto non è forse questa convenzione di Berna un nuovo passo sulla via della statuizione di un diritto commerciale appropriato ai bisogni moderni, cioè affrancato dagli ostacoli artificiali che avevano creato le difficoltà dei trasporti e delle comunicazioni, la rarità degli scambi, le rivalità e le vedute limitate degli Stati? Siamo in presenza di un movimento di opinioni o meglio di interessi che deve divenire irresistibile sia pel progresso delle relazioni internazionali, sia l'unificazione dei regimi legali, per la solidarietà e la sicurezza universali dei commerci e delle industrie, movimento contro il quale lotta con un ardore disperato, ma inutile, la vecchia coalizione protezionista.

Notiamo ancora che l'ufficio centrale di Berna avrà il suo proprio bilancio, alimentato dai vari stati contraenti « nella proporzione del numero di chilometri delle linee ferroviarie ammesse al servizio dei trasporti internazionali ». La base di ripartizione ci pare giudiziosa e per altre istituzioni simili si potrà più tardi ispirarsi ad essa.

Alcuni Stati dovranno mettere la loro legislazione in armonia con le disposizioni accolte dalla conferenza di Berna. Tuttavia si può ritenere che quelle decisioni sono ormai stabilite. Ed esse fanno certamente onore allo spirito di riforma che soffia da vari anni in Europa. Possiamo quindi salutare con soddisfazione l'opera della conferenza internazionale di Berna, perchè il suo risultato finale è quello di ravvicinare moralmente gli Stati d'Europa.

IL MOVIMENTO DEI CONTI CORRENTI

presso le Banche popolari ed altri Istituti di credito

Le statistiche degli istituti che raccolgono il risparmio in Italia li dividono in tre categorie. La prima comprende le casse di risparmio ordinario, la seconda le società cooperative di credito, le banche popolari e le società ordinarie di credito, la terza le casse di risparmio postali.

La statistica delle casse postali di risparmio è pubblicata regolarmente e senza ritardo, questo invece è notevole per le due prime categorie di istituti, tantochè solo ora è venuto alla luce il Bollettino delle casse di risparmio ordinario del secondo semestre ¹⁾ 1888 con dati riassuntivi sino a quell'anno, è l'altro fascicolo che dà le notizie sulle Banche popolari ecc. Seguendo di questo passo nel 1892 è sperabile che avremo le notizie relative all'anno in corso. Crediamo che intanto non dispiacerà almeno ad alcuni dei nostri concittadini di avere una qualche nozione, sia pure approssimativa, sul movimento dei capitali depositati alle Banche. Per raggiungere quest'intento disponiamo di due fonti di informazioni. I bollettini semestrali che danno le situazioni delle casse di risparmio ordinario e i bollettini mensili delle Società per azioni.

¹⁾ Un'analisi di queste notizie è stata data nel n. 861 di questo periodico.

Ci occuperemo qui specialmente di questi ultimi. Non abbiamo ancora potuto raccogliere tutti gli elementi per il calcolo riassuntivo delle situazioni del risparmio e dei conti-correnti presso alle Banche al 31 dicembre 1889, ma abbiamo potuto fare con sufficiente approssimazione il calcolo delle situazioni al 30 giugno 1890, ed il paragone colle situazioni al 31 dicembre 1888 non è privo d'importanza. Le difficoltà di questo studio nascono dall'imperfezione di quella pubblicazione. Fa ostacolo allo studioso per prima cosa il mutare frequente di sistema nella esposizione delle notizie pubblicate. Per esempio nel bollettino riassuntivo del 1888 le provincie sono disposte per regioni, nei bollettini mensili sono disposte per ordine alfabetico, ma non basta, alcune situazioni vengono pubblicate in ritardo, e per queste si muta ancora sistema, non sono più raccolte per provincia, ma disposte secondo l'ordine alfabetico del comune.

In tanta confusione non ci si raccapezza più neppure chi ha cura di quella pubblicazione, tantochè accade che la situazione di una medesima banca viene pubblicata due volte e in modo diverso. Per esempio nel fascicolo delle situazioni al 30 giugno 1890, si trova quella della *Banca popolare Sabina in Poggio Mirteto*, e poi da capo nell'appendice del fascicolo di luglio, che contiene le situazioni al 30 giugno pervenute troppo tardi per essere pubblicate nel proprio fascicolo, si trova da capo una situazione della medesima banca, diversa dalla prima, cosicchè nessuno può indovinare quale sia la vera. Fortunatamente questi errori riguardano banche di poca importanza, e non crediamo che possano alterare sensibilmente le cifre ottenute da queste situazioni.

Diremo lo stesso per le situazioni di alcune Banche che non si vedono nè nel fascicolo del 30 giugno nè nell'appendice del successivo fascicolo. Una sola sarebbe di qualche importanza: la Banca popolare di Lugo. Per alcune di queste Banche mancano le situazioni da qualche tempo in tutti i fascicoli ed è probabile che abbiano sospeso le operazioni e dovrebbe essere assai facile a chi cura la pubblicazione di quei bollettini di procurarsi quelle notizie senza ripetere materialmente ogni mese che una Banca non ha mandato la situazione, non curandosi d'altro. Ma dobbiamo con rincrescimento riconoscere che le pubblicazioni statistiche della divisione Industria, Commercio e Credito sono assai meno perfette di quelle della divisione statistica e che quell'imperfezione lascia anche supporre che in esse vi possano essere errori non trascurabili. Abbiamo procurato di evitare questi errori per quanto era in potere nostro. Così abbiamo trovato che la Banca Tiberina nel 1888 figura a Torino, e poi nel 1890 figura a Roma. Per rendere paragonabili le situazioni del Lazio e del Piemonte alle due epoche abbiamo rimesso pel 1890 la situazione di quelle Banche fra quelle delle Banche di Torino. Il Monte dei Paschi nel 1888 figura a Siena, ma nel 1890 sparisce. Naturalmente abbiamo aggiunto la situazione di quell'Istituto alle altre del 1890. Noi non facciamo quistione se il Monte dei Paschi debba o no essere compreso fra le Banche di cui è dato notizia in quei bollettini, ma è del tutto arbitrario darne notizie in un bollettino e sopprimerlo negli altri, e questi continui mutamenti non sono atti che a generare confusione, e a togliere ogni utilità alle

notizie statistiche. Il lavoro di revisione che abbiamo fatto è certo lungi dalla perfezione, ma speriamo di avere tolto almeno gli errori i più grossolani ai quali si andrebbe altrimenti incontro accettando senza un minuto esame le notizie di quei bollettini ufficiali.

Abbiamo calcolate le situazioni al 30 giugno 1890 quelle al 31 dicembre 1889 e 1887 sono tratte dai bollettini riassuntivi pubblicati per quegli anni.

Conti correnti, depositi a risparmio e buoni fruttiferi delle Società cooperative di Credito e delle Banche popolari e delle Società ordinarie di credito per regioni.

REGIONI	31 Dicembre 1887 migl. di lire	31 Dicembre 1888 migl. di lire	30 Giugno 1890 migl. di lire
Piemonte	148,346	141,357	95,472 ¹⁾
Liguria	90,387	84,352	63,530
Lombardia	218,671	239,338	228,883
Veneto	89,803	97,004	87,090
Emilia	70,380	64,942	57,415
Umbria	20,368	21,916	20,675
Marche	10,946	13,324	14,388
Toscana	181,005	192,095	123,313 ²⁾
Lazio	91,047	95,939	64,693 ³⁾
Abruzzi e Molise	8,848	7,989	9,023
Campania	111,962	98,764	92,410
Puglie	34,456	33,159	25,153
Basilicata	10,063	14,296	6,994
Calabria	2,379	3,095	4,013
Sicilia	26,220	21,862	27,140
Sardegna	951	63	73
Totale pel Regno	1,415,773	1,429,493	917,567

¹⁾ La Banca Tiberina è tolta da Roma e ristabilita a Torino, come era nel 1888.

²⁾ Situazioni delle Banche dal bollettino al 30 giugno 1890 per la Toscana L. 58,918
Monte dei Paschi di Siena » 64,395

Totale L. 123,313

³⁾ La Banca Generale che ha sede anche a Milano figura solo a Roma. Quindi una parte della diminuzione relativa al Lazio dovrebbe invece riferirsi alla Lombardia.

VILFREDO PARETO.

RIVISTA DI COSE FERROVIARIE

Gli utili della ferrovia del Gottardo - Riforma delle tariffe merci in Ungheria - Ferrovie di montagna: Jungfrau e Cervino - Giurisprudenza.

Gli utili della ferrovia del Gottardo. — Giusta l'Art. 18 della convenzione internazionale 15 ottobre 1869 sulla costruzione e sull'esercizio della ferrovia del Gottardo, gli Stati contribuenti si sono riservato il diritto di partecipazione agli utili dell'impresa, quando il dividendo da distribuirsi agli

azionisti superi il 7 per cento, stabilendo che in tal caso la metà dell'eccedenza venga ripartita fra loro in proporzione dei sussidi rispettivamente accordati. Ora l'assemblea generale tenuta il 30 ottobre u. s. avendo fissato un dividendo che corrisponde al 7,4 0/0, la direzione ha ora disposto perchè alle azioni venga distribuito il 7,2 0/0, rimanendo 0,2 0/0 agli Stati contraenti. La quota di utili spettante all'Italia risulta di fr. 33,097, quella della Germania di fr. 18,053, quella della Svizzera di fr. 16,850. Quest'ultima somma va poi suddivisa tra la Confederazione, quindici cantoni e le due Società ferroviarie Centrale e Nord-Est.

Riforma nelle tariffe merci in Ungheria. — Si annuncia essere quasi ultimati i lavori per la nuova tariffa delle merci sulle ferrovie ungheresi dello Stato, e si dà per sicuro ch'essa debba essere attivata col principio del prossimo anno. Sembra però che sia stata abbandonata l'idea di estendere alle merci il sistema delle zone, già adottato nelle tariffe dei viaggiatori, stabilendo invece una unità di percorrenza più larga, mantenendo cioè ancora la base chilometrica, ma con questa modificazione che, invece di applicare il prezzo per ogni chilometro, lo si computerebbe per tratte indivisibili da 10 chilometri. Tutte le voci poi godrebbero, coi nuovi prezzi, di riduzioni varianti dal 27 al 38 0/0. Si prevede che la riforma avvantaggerà di molto l'esportazione dei prodotti agricoli e sarà per le ferrovie un'arma potente di concorrenza contro la navigazione danubiana.

Ferrovie di montagna: Jungfrau e Cervino. — L'interesse dei tecnici è stato in questi ultimi tempi specialmente attratto da alcuni arditissimi progetti di ferrovie di montagna. — Certo che le ferrovie di montagna, per se stesse, non sono ormai più una novità: da vari anni la Svizzera ne possiede parecchie e anche la scorsa estate, vicinissimo al nostro confine, ne furono attivate altre due, la funicolare del S. Salvatore presso Lugano, mossa da una forza d'acqua, che esiste a sei o sette chilometri di distanza, elettricamente trasmessa, e la ferrovia a ingranaggio sul monte Generoso, costruita secondo il sistema Albt, che è una modificazione di quello del Rigi. Quanto a progetti, domande di concessione e costituzioni di Società per nuove costruzioni di tal genere, è stata in quest'anno una vera fioritura, sicchè non c'è quasi più in Svizzera vallata alpestre o sommità rinomata per ampiezza di vedute che non si voglia dotare di una ferrovia. Ultimata la linea da Landquart a Davos, che ora si pensa seriamente a prolungare fino all'Engadina attraverso l'Albula, quindi all'Italia valicando il Maloja; aperto il primo tratto della Viège-Zermatt che sarà compiuta l'anno venturo vennero in scena le linee da Stausstaud a Engelberg, da Goeschenen a Andermatt, da Lautebrunnen a Grindelwald per la Wengern-Alp e la Scheidegg, per le quali già fu chiesta ed ottenuta la relativa concessione; poi i progetti pel Rothhorn, per la Schynige Platte, pel Gornergrat e, nientemeno, per la Jungfrau è il Cervino. — Sono precisamente questi due ultimi i progetti che, per l'audacia dell'idea e le particolarità di esecuzione, meritano un cenno speciale.

Per la ferrovia della Jungfrau fin dallo scorso anno vennero presentate due domande di concessione, una del sig. Trautweiler e l'altra dall'Ing. Köchlin, entrambe le quali sono basate sul concetto

di arrivare alla vetta, che è una delle più alte dell'Oberland bernese (4167 metri sul mare), con una serie di funicolari, parte su dorso, parte nelle viscere del monte, formanti nel loro complesso una linea spezzata intorno a questo. Recentemente poi un opuscolo del colonnello Locher (l'autore della ferrovia sul Pilato), aprì nuove prospettive, mettendo innanzi un sistema affatto diverso, col quale si compirebbe il viaggio in un quarto d'ora o poco più, mentre colle funicolari, progettate occorrerebbero due ore, e senza lo incomodo del trasbordo a ognuna delle diverse tratte. Tratterebbero di aprire due gallerie parallele, in ciascuna delle quali circolerebbe, per forza d'aria compressa, una vettura avente sezione quasi uguale a quella del tunnel e intorno alle cui pareti esterne sarebbero collocate 400 camere d'aria, entro le quali circola appunto l'aria compressa, formanti una combacitura quasi perfetta colla superficie interna della galleria. L'aria compressa che spinge in giù il vagone discendente entra poi nel tunnel parallelo e viene utilizzata per la salita dell'altra vettura. Trattasi in sostanza di una imitazione della posta pneumatica: è lecito però domandare se l'elettricità non permetterebbe di raggiungere il medesimo intento con macchinario meno complicato e con minor spese, tanto più che potrebbe provvedere nello stesso tempo l'illuminazione delle carrozze.

Le linee progettate sul Gornergrat e sul Cervino si dividono in parecchie tratte distinte, da costruirsi ed esercitarsi con diversi sistemi. Il primo tronco, che partendo dalla stazione di Zermatt (altezza m. 1608) conduce a quella di Moos (1670 m.), misura 3600 metri con pendenza massima del 31 0/0, e sarebbe una ferrovia ad adesione, sullo stesso sistema della linea Viège-Zermatt, di cui verrebbe ad essere la naturale prosecuzione. Segue una rampa di ingranaggio con pendenza media del 128 0/0, traverso a boschi e pascoli, fino alla stazione Zum See (1783 m.) dove propriamente comincia la ferrovia del Cervino. La prima tratta di questa è una funicolare, lunga 1250 m. con pendenza media del 48 e massima del 55 0/0, da costruirsi collo stesso sistema di quella del S. Salvatore: il motore si trova a metà percorso, e quivi s'incontrano le due vetture, rendendo necessario il trasbordo dei passeggeri. Punto terminale di questa prima funicolare è la stazione di Schafberg (2520 m.), d'onde si staccerebbe una ferrovia a ruota dentata con motore elettrico, a scartamento di 80 metri, che, parte a cielo aperto, parte in brevi gallerie, dopo una fermata allo Schwarzsee (Lago Nero) raggiungerebbe, alla stazione sotterranea di Whympershütte (Capanna di Whympers) la base della colossale piramide. Di qui deve muovere la terza ed ultima tratta, che è ancora una funicolare, tutta in galleria nelle viscere del monte, fino alla sommità, lunga m. 2250, con pendenza media del 75,5 0/0, e un dislivello, fra i suoi due estremi, di 1345 metri. Anche in questa, come nella prima funicolare, il motore si trova a metà lunghezza, e quivi si cambia carrozza. Speciali misure di sicurezza sono previste per l'esercizio di questa tratta, riguardo alla velocità, ai freni, alla elasticità della fune ecc., accanto alla linea ferrata deve poi essere costruita una via a scalinata provvista di nicchie di rifugio a brevi intervalli. Il punto culminante della linea è segnato a 4505 m., circa 26 m. al disotto della vetta del monte, e lì intorno si costruirebbero

delle gallerie di ricovero per i viaggiatori e per il personale, fornite di tutto il necessario.

Alla ferrovia del Cervino si collega l'altra, assai più facile, del Gornergrat. Il Gornergrat è una cresta rocciosa che si erge a 1500 m. circa al disopra di Zermatt e a 3436 sul livello del mare dalla quale si domina una cerchia gigantesca di monti e ghiacciai, dal Rosa al Cervino, coi poderosi contrafforti diramantisi dalla catena principale delle Alpi verso la Valle del Rodano. Anche questa ferrovia si compone di due distinte tratte: la prima, funicolare dalla stazione di Moos alla Riffelalp, la seconda, a ingranaggio e da esercitarsi elettricamente (come il tronco Schafberg-Whympershütte della ferrovia sul Cervino), dalla Riffelalp al Riffelberg e di qui al Gornergrat.

Il sig. Heer Betrix che ha chiesto la concessione delle linee suddette, calcola sopra 6000 viaggiatori all'anno per il Cervino e 12000 pel Gornergrat, e ritiene con tale movimento assicurato un dividendo del 6 0/0 al capitale, che si dice dover essere fornito da un istituto bancario svizzero. La costruzione di entrambe le ferrovie sarebbe compiuta in quattro anni, ma le varie tratte verrebbero aperte all'esercizio di mano in mano.

Giurisprudenza. — L'art. 146 delle tariffe e condizioni per i trasporti sulle strade ferrate, dopo aver indicato i termini entro cui si prescrivono le azioni contro la ferrovia derivanti dal contratto di trasporto, dispone che il corso della prescrizione viene interrotto dalla prima domanda che l'interessato presenti, in via amministrativa, in doppio originale al capo stazione del luogo di partenza o d'arrivo della merce.

Ora la Corte d'Appello di Torino, con sentenza 26 luglio u. s. (Ferrovie Adriatiche c. Lombardi, Dolenghi e C.), ha giudicato che verificandosi il caso di tale interruzione, la prescrizione riprende il suo corso non dal giorno stesso della domanda di cui sopra, ma da quello soltanto in cui la pratica amministrativa sia stata definitivamente esaurita. Ritenne la Corte che, se il legislatore col sancire la massima del ricordato Art. 146 volle facilitare le amichevoli transazioni, derogando al principio di diritto comune pel quale un'istanza privata non vale a interrompere il corso della prescrizione, l'effetto sarebbe illusorio qualora l'interruzione non dovesse durare tutto il tempo necessario all'espletamento della soluzione amministrativa, giacchè la ferrovia non avrebbe che a trincerarsi in un prudente silenzio per sottrarsi poi alle conseguenze d'una giudiziale domanda quando questa fosse spiegata dopo il decorso di sei mesi o d'un anno, secondo che la spedizione fu fatta in Europa o fuori.

Rivista Economica

Il risparmio postale in Francia nel 1889 - Progetti di riforme finanziarie in Prussia - Vini italiani all'estero - La produzione del sale nel mondo - Il commercio di Fiume - Il prezzo del pane in Italia.

Il risparmio postale in Francia nel 1889 — Abbiamo dato in un numero precedente le cifre relative al risparmio italiano alla fine del 1888 e mentre aspettiamo di poter dare quelle complete alla fine del

1889 possiamo gettare uno sguardo su una parte del risparmio francese durante l'anno passato. Il *Journal Officiel* ha pubblicato negli scorsi giorni il resoconto delle operazioni della *Caisse nationale d'épargne*, che è poi la Cassa postale, e da esso si rileva che nel 1889 i versamenti sono stati in numero di 1,702,415 e per un totale di 208,410,537 franchi; i rimborsi furono invece 622,897 per un ammontare di franchi 131,801,719, sicchè l'eccedenza dei primi sui secondi è stata di 56,608,858. Aggiungendo a questa cifra gli interessi capitalizzati a profitto dei depositanti durante il 1889, ossia 8,676,472, si ha l'aumento totale al conto generale dei depositi di 65,285,311.

E siccome al 31 dicembre 1888 il credito dei depositanti era di 266 milioni e mezzo, così alla fine del passato anno esso saliva a 332,073,915 franchi ripartiti su 1,501,745 libretti. Questa somma è rappresentata quasi tutta da rendita dello Stato 4 1/2, 3 0/0 perpetuo, 3 0/0 ammortizzabile e il rimanente da un credito verso la *Caisse des dépôts et consignations*.

È interessante vedere come i nuovi conti aperti nel 1889 abbiano preso uno sviluppo considerevole. Essi sono stati 293,129 per un capitale di 78,220,984 franchi; queste cifre sono le più alte che la Cassa nazionale di risparmio abbia ottenuto dal 1882, primo anno di fondazione, a oggi. La media dei libretti nuovi risulta di 266 franchi. Parigi in questo importante movimento occupa il primo posto, seguono Grenoble, Nice, Montpellier, Toulouse, Nîmes e Reims; altre città come Lione avendo numerose casse di risparmio private ricorrono in misura tenue a quella dello Stato, la quale in non pochi centri fa una concorrenza punto necessaria.

Dalla stessa relazione del ministro, sig. Roche, togliamo questo prospetto indicante la situazione del risparmio postale in vari paesi al 31 dicembre 1889:

Paesi e anno di fondazione delle casse di risparmio postali.	Ammontare dei depositi	Media dei depositi	Numero dei depositanti per 1000 abitanti
Austria (1883) risparmi	L. 44,768,822	L. 62.00	31
Id. id. chèques	80,820,310	50.35	0.69
Belgio (1869).....	163,100,005	264.32	73
Canà (1866).....	122,022,477	1,069.20	23
Francia (1882) compreso			
Algeria e Tunis a..	332,073,912	255.09	29.69
Ungheria (1° febb. 1886)	9,348,212	62.00	8.86
Italia (1876)..... ¹⁾	277,271,769	147.26	66
Paesi Bassi (1831)...	36,798,114	152.58	56.40
Regno Unito (1861)...	1,587,590,444	352.20	118
Svezia.....	12,299,867	60.90	43

L'Inghilterra nel 1889 presenta 499 milioni di depositi alle casse postali di risparmio e 423 milioni di rimborsi ossia l'aumento di 76 milioni, l'Italia 181 milioni di depositi e 468 milioni di rimborsi cioè quasi 13 milioni di aumento, il Belgio 63 milioni e mezzo di depositi e quasi 49 di rimborsi ossia 16 milioni e mezzo di aumento.

Progetti di riforme finanziarie in Prussia. — La nuova sessione del *Landtag* o Dieta prussiana è stata aperta mercoledì coll'intervento dell'Imperatore,

¹⁾ In questa somma non sono compresi 8,722,000 lire circa, ammontare degli interessi dovuti ai depositanti al 31 dicembre 1889.

il quale nel suo discorso enumerò vari progetti che dovranno essere discussi prossimamente. Essi sono seguenti:

« Sulla tassa di ricchezza mobile, con la dichiarazione obbligatoria delle rendite;

« sulla estensione della tassa di successione, con esenzione per le piccole eredità;

« sulle imposte industriali, che si riorganizzeranno in modo più equo senza aumentarle;

« sulle scuole primarie, onde organizzare un'educazione libera. »

Il Miquel, ministro delle finanze, non ha fatto che tradurre in atto il programma finanziario che da deputato svolgeva al Reichstag nel marzo 1887. Il quale programma consiste nel lasciare all'Impero i redditi delle dogane, poste e telegrafi, riservando ai singoli Stati dell'Impero l'imposta sulla Rendita, sulle successioni, ferrovie, miniere, ecc. — e infine assegnando ai Comuni i proventi sull'imposta fondiaria e fabbricati.

L'imposta sulla Rendita che sarà percepita dai singoli Stati della Germania sarà regolata in modo da colpire i grossi possessori di capitali con un maggior riguardo verso i piccoli abbienti e specialmente verso le rendite professionali o industriali.

In complesso si vuole aumentare i redditi dello Stato, causa le maggiori spese necessarie e massime quelle dell'istruzione, ma il Miquel ha avuto cura di risparmiare i piccoli abbienti, mirando a colpire i grossi.

Il progetto di legge per l'imposta sulla Rendita obbliga il contribuente a fare le denunce della sua rendita, e commina delle pene gravissime a coloro che facessero false denunce. È un sistema che fa già buona prova in Sassonia e nel Württemberg e quindi è supponibile che gioverà anche negli altri Stati.

Se infatti, come succede in Sassonia, tutti denunceranno le loro vere rendite lo Stato potrà ritirare somme sufficienti ai suoi impegni. Gli è negli Stati dove tutti cercano di eludere le leggi e di sfuggire alle imposte che gli erari hanno sempre mezzi insufficienti, mentre i paesi sono gravati da tasse.

Riservandoci di ritornare su questo argomento allorchè i progetti del Miquel verranno posti in discussione, ci pare però che essi sieno destinati a regolare su solida base il sistema tributario della Germania, fornendo allo Stato maggiori risorse, senza, in proporzione, sollevare i lagni dei contribuenti.

Vini italiani all'estero. — Raccogliamo le notizie mandate al ministero dai nostri enotecnici all'estero.

Risulta da un rapporto dell'enotecnico italiano in Monaco di Baviera, che nel mese di luglio entrarono nella cantina-deposito ettol. 4064 di vino italiano e ne uscirono 266.63.

La clientela che fuori di Monaco ha presentemente il deposito (vini in fusti) e la *Deutsch-Ital. Wein Import Gesellschaft* (vini in bottiglie), ascende a circa 250 ditte, tra le quali un centinaio di osti e ristoratori.

Nel luglio si vendettero N. 2672 bottiglie, di cui una metà sotto l'etichetta *vino da pasto* e l'altra metà con differenti marche.

Da un rapporto dell'enotecnico italiano di Lucerna, risulta, che secondo i dati del dipartimento federale, l'importazione complessiva del vino in fusti in Svizzera durante i primi sei mesi di que-

s'anno, raggiunse la cifra di ettol. 514,154 per un valore di L. 17,758,318. Paragonando questi risultati con quelli verificatisi nel periodo corrispondente del 1889 si verifica un aumento di ettol. 40,375 per un valore di L. 1,392,938.

L'Italia, che aveva da qualche anno raggiunto e conservato il primo posto nella somministrazione del vino alla Svizzera, dovette cedere il primato alla Francia, avendo veduto diminuire la sua cifra da ettol. 256,216 ottenuta nel primo semestre 1889 ad ettol. 147,360.

Il rincaro repentino verificatosi nei prezzi dei vini italiani di grande commercio è la conseguenza di questa importante diminuzione. I negozianti esteri non hanno molta fiducia in queste variabilità, troppo sentite nelle condizioni dei mercati, e dicono che in essi manca il *regolatore*, per dire che manca il concentramento delle grandi masse, che sole possono mantenere l'equilibrio necessario.

Le regioni, che hanno approfittato di queste condizioni per guadagnare terreno nel mercato svizzero coi loro vini, sono, la Francia, l'Austria-Ungheria, e la Spagna. Costante e notevole è il progresso fatto da quest'ultima. Nei soli primi sei mesi dell'anno in corso, l'aumento segnalatosi nel suo commercio d'importazione è di ettol. 13,281.

La diminuzione, constatata da una serie di anni nella quantità di vini che la Svizzera riesporta a sua volta, si è arrestata mantenendosi la cifra di 5000 ettolitri circa pressochè invariabile.

La richiesta del vermouth è stata maggiore durante il primo semestre di quest'anno.

L'Italia, che è quasi padrona di un tale commercio, ne importò per quintali 1163 a netto e per un valore di L. 150,000: nel periodo corrispondente del 1889 si era invece, limitata a soli quintali 662. La Francia diminuì la sua cifra d'importazione quasi della metà, mentre ne prelevò a sua volta quintali 4141, quantità doppia di quella dell'anno scorso. I prezzi medi del vermouth sono rimasti invariati, essendosi conservato di L. 135 al quintale per il vermouth importato e di L. 90,25 per quello esportato.

Quanto ai vini in bottiglie, le variazioni avvenute hanno poca importanza. La quantità importata complessivamente superò di quintali 360 quella del 1° semestre 1889, stante una maggiore contribuzione della Germania e della Francia.

L'Italia importò quintali 106 di meno, perdendo il secondo posto. Anche l'Austria-Ungheria si limitò alla cifra di soli quint. 134, vale a dire, alla metà circa dell'importazione, da esso ottenuta nel periodo corrispondente dell'anno passato.

La produzione del sale nel mondo. — La produzione totale annua del sale è di tonn. 7,300,000. L'Europa sola entra in questa cifra per 5,280,000 tonnellate.

L'Inghilterra viene in prima fila con 2,255,000 tonn., la Germania con 810,000, la Francia con 666,000, l'Italia con 400,000.

Agli Stati Uniti la produzione ha, nel 1886, raggiunte le 968,639 tonn.

S'intende che la produzione degli Stati suddetti serve anche al consumo di altri paesi.

In ordine al consumo, notiamo che la Francia consuma annualmente 550,000 tonn. di sale, di cui 375,000 per l'alimentazione e 175,000 per uso industriale.

La Svezia è uno dei paesi ove l'importazione del sale è più considerevole: essa raggiunge la somma annua di 2,075,000 lire.

Si calcola nel modo seguente il consumo del sale per abitante: America 25 chili a testa, Inghilterra 20, Francia 15, Italia 10, Russia 9, Austria 8, Prussia 7, Spagna 6, Svizzera 4 1/2.

Il commercio di Fiume. — Il R. console a Fiume comunica alcuni dati statistici, non ha guari pubblicati dal governo austriaco, in ordine al movimento commerciale della linea regolare a vapore recentemente istituita dalla Società ungherese «Adria» tra Fiume, Sicilia e Malta.

1° viaggio, 29 giugno 1890. Esportazione da Fiume: per Messina 5207 quintali tavolette, 12 metri cubi doghe di rovere; per Catania 150 quintali tavolette, 10 metri cubi doghe di rovere; per Malta 640 quintali farina, 14 quintali mobiglio, 2 metri cubi tavole di faggio, 1 m. c. doghe idem, 8 m. c. sabbie. Totale: 5377.60 quint. e 33 m. c.

Importazione per Fiume: da Catania 2050 quintali pietre vulcaniche; da Venezia 80 quint. pelli. Totale: 2150 quintali.

Fra i porti intermedi vennero trasportati quintali 975.12 di merci varie.

2° viaggio 22 luglio 1890. Esportazione da Fiume: per Messina 49.70 quintali tavole rovere, 17 m. c. doghe id., 3 m. c. pali; per Malta 16.90 quint. cordaggi. Totale: 61.60 quint. e 47 m. c.

Importazione per Fiume: da Malta 7 quint. tela; da Catania 2171.60 quint. pietre vulcaniche; da Messina 59.90 quint. agrumi; da Bordeaux (con trasbordo) 2 quint. cerchi di legno. Totale: 2220.50 quint.

Fra i porti intermedi vennero trasportati 2714.85 quint. e 758 m. c. di merci diverse.

Il prezzo del pane in Italia. — Da un bollettino del Ministero d'agricoltura, rileviamo le cifre del prezzo del pane nelle principali regioni d'Italia.

Non ci fermeremo su tutte le cifre, ma soltanto su quelle che danno indizi e criterii sulla non ragionata varietà dei prezzi. Diciamo non ragionata, perchè havvi talvolta differenza eccessiva nella diversità dei prezzi tra città e città. Per esempio, a Carmagnola, in Piemonte, il pane di 1ª qualità vendesi il chil. cent. 33. È un prezzo conveniente; ma ecco che a Cuneo vale cent. 40, a Vercelli cent. 39. Questa differenza di sette centesimi, tra Cuneo e Carmagnola, che sono sulla stessa linea, è veramente inesplicabile.

In Lombardia poi, a fronte dei paesi piemontesi, il pane è sostenutissimo; 45 centesimi a Milano, e nelle altre città meno di 40. E sì che la Lombardia è prospera e buona produttrice di cereali.

Nel Veneto poi il pane sale a prezzi altissimi; a Treviso e Venezia cent. 50 il chilo; nelle altre città venete, non meno di 44 centesimi.

Nella Liguria, cioè a Genova, cent. 46 il chilo. Nell'Emilia varietà immensa: centesimi 38 a Piacenza, a Ferrara cent. 50. Nelle Marche e nell'Umbria molto buon prezzo e in pari tempo mancanza di livello: a Macerata cent. 30, a Foligno 50. A sì breve distanza una differenza così grossa ha un carattere veramente inesplicabile.

Lo stesso dicasi della Toscana, dove a Firenze si vende il pane a cent. 45, Arezzo 50. La differenza di 15 centesimi al chilo è veramente enorme, trattandosi di città che hanno le pigioni e la mano d'opera a prezzo quasi uguale.

Nelle provincie meridionali il distacco è insensibile e graduale; e questo è fenomeno degno di studio. Nel Meridionale adriatico si va gradualmente da 32 centesimi il chilo a 39, passando per 33, 34, 36, 37. Meno male, la gradualità è relativamente spiegabile e non esce dai limiti del buon prezzo. Nel Meridionale mediterraneo la diversità è meno graduata; centesimi 25 a Genzano di Potenza; 30 a Maddaloni ed Avellino; 38 a Reggio; 40 a Catanzaro. Anche qui 15 centesimi di differenza fra Catanzaro e Genzano; e ciò può dipendere dai trasporti: in ogni modo la differenza è spropositata.

Anche in Sicilia differenze poco graduali: A Girgenti centesimi 32, e Palermo 49. In Sardegna poi, già granaio d'Italia, prezzi elevatissimi: a Sassari centesimi 45, a Cagliari 50.

Il fatto è che il pane, che dovrebbe avere quasi un prezzo unico, come lo ha il sale, ha invece una varietà di prezzi esagerata ed inconcepibile; da 25 centesimi il chilo a 50! Noi crediamo che questa varietà dovrebbe essere studiata per l'interesse del maggior numero e nel fine di dare il pane a buon prezzo. Il pane a buon prezzo è il primo elemento d'ordine e di quiete nel paese. Se il pane vale 30 centesimi in Arezzo, perchè ne deve valere 45 a Firenze che dista due passi? Ammettiamo la differenza di qualche centesimo fra paese e paese, fra regione e regione, ma non mai quella così rilevante di quindici centesimi.

Questo prezzo dovrebbe andare proporzionato a quello del grano; e il grano fra regione e regione non presenta al più che la differenza di una lira il quintale circa, cioè un centesimo per chilo.

Pel pane si può ammettere la differenza anche di 5 centesimi per chilo; ma non di più.

IL DEBITO PUBBLICO ITALIANO

al 30 settembre 1890

È stata recentemente pubblicata la situazione al 30 settembre p. p. dei debiti pubblici dello Stato amministrati dalla Direzione Generale del Debito pubblico, e dalla Direzione generale del Tesoro. Resulta da esso che a quella data la consistenza dei debiti ascendeva complessivamente a L. 565,751,215.60 in rendita e L. 42,492,536,020.25 in capitale.

Nei primi tre mesi dell'esercizio in corso cioè a dire dal 1° luglio a tutto settembre avvennero le seguenti variazioni:

	Rendita	Capitale
Aumenti.....	L. 2,931,704.22	58,034,085.00
Diminuzioni.....	» 389,837.20	7,993,344.50
Aumento effettivo	L. 2,041,867.02	50,040,740.20

I debiti amministrati direttamente dalla Direzione generale del Debito pubblico erano a quella data suddivisi come segue:

	Rendita	Capitale
Gran Libro.....	L. 448,655,460.44	9,058,514,674.80
Rendite da trascrivere.....	» 436,679.03	8,757,200.55
Rendita a nome della Santa Sede.....	» 3,225,000.00	64,500,000.00
Debiti inclusi separatamente.....	» 20,793,245.82	468,729,894.70
Contabilità diverse.....	» 19,103,420.93	471,071,918.65
Totale	L. 492,213,806.22	10,071,573,688.70

I debiti amministrati dalla Direzione generale del Tesoro erano così repartiti:

	Rendita	Capitale
Debiti perpetui...	L. 3,093,498.59	71,256,551.53
Debiti redimibile...	» 68,423,910.79	2,349,725,780.00
	L. 71,517,409.38	2,420,982,331.53

Le fabbriche di spirito, birra, acque gazoze, zuccheri, ecc. nel luglio-agosto 1890

La Direzione generale delle Gabelle ha pubblicato la consueta statistica che riassume la produzione e l'esercizio delle industrie soggette a tassa di fabbricazione nei primi due mesi dell'esercizio finanziario 1890-91 in confronto col luglio-agosto dell'esercizio 1889-90.

Da questa statistica si rileva che delle fabbriche di spirito che distillano sostanze amidacee, 10 soltanto lavorarono sulle 22 esistenti al 30 agosto p. p. Queste fabbriche produssero 54,180 ettolitri di spirito corrispondenti a 26,146 ettol. di alcool anidro. Confrontando questi risultati con quelli che si ottennero nel periodo corrispondente dell'esercizio 1889-90, si trova che nel luglio-agosto 1890 le fabbriche che lavorarono furono due di più e si ebbe una maggior produzione di 25,255 ettol. di spirito, corrispondenti a un di più di 14,361 ettol. di alcool anidro.

Le fabbriche di spirito che distillano materie vinose e vino, che erano 3294 produssero 1792 ettol. di spirito corrispondenti a ettol. 1021 di alcool anidro. Facendo il solito confronto abbiamo che nel luglio-agosto lavorarono in più 358 fabbriche, ma la loro produzione fu inferiore di ettol. 2631 pari a ettol. 1657 di alcool anidro e questa diminuzione deriva senza dubbio dallo scarso raccolto dei vini nel 1889.

Le distillerie agrarie erano al 30 agosto 1890 in numero di 6,046, ma di queste lavorarono soltanto 26 come nell'anno precedente e produssero ettol. 21.55 di spirito corrispondenti a ettol. 13.25 di alcool anidro con un aumento di ettol. 10.15 e 7.62 rispettivamente sul luglio-agosto 1889-90.

Le fabbriche di birra che lavorarono furono 127 sulle 147, che esistevano, e dettero una produzione di ettol. 52,337 di birra con l'aumento di 3,346 ettol. sul luglio-agosto 1889.

Le fabbriche di acque gazoze furono 142 che lavorarono a tariffa, e 548 per convenzione, e fra le 690 fabbriche che a tante ascendono complessivamente, talune lavorarono con ambedue i sistemi. La produzione di tutte quante ascese a 24,445 ettolitri di acque con un aumento di soli ettol. 392 sul luglio-agosto 1889.

Le fabbriche di zucchero non dettero nel bimestre alcuna produzione.

Il glucosio prodotto dalle 7 fabbriche che lavorarono sulle 8 esistenti, ascese a quintali 4695, con una diminuzione di 715 quintali.

Le fabbriche di cicoria furono soltanto 11, come nell'anno precedente, che furono in esercizio fra le 227 che lavorano la cicoria, e produssero 3151 quintali di cicoria preparata, in aumento di 496 quintali.

Anche la produzione delle fabbriche di polveri piriche e di altri prodotti fu in aumento, come rileviamo da un di più di 27 mila lire riscosse per tassa, mancando nella statistica la indicazione delle quantità prodotte. Le fabbriche di questa specie che lavorano furono 244, cioè 62 di più che nell'anno 1889.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Bologna. — Nella tornata del 16 settembre furono discusse alcune controversie doganali, la prima delle quali si riferiva alla classazione e dazio di panierini. La discrepanza era sorta fra la Ditta C. Pedrelli e la dogana e consisteva in ciò che la Ditta introducendo la merce la qualificò per lavori da panierai fini designati nella categoria XX della tariffa, ed imponibili di lire 30 per quintale. E per contro la Dogana sostenne doversi qualificare per mercerie fini comprese nella categoria XVI N. 529 lett. B e perciò soggette al dazio di lire 200 il quintale; perciocchè nel repertorio si legge doversi qualificare per mercerie fini « i panierini di qualsiasi sorta guerniti di seta od altra stoffa, oppure con rapporti o richiami di ogni specie. » E a conforto di tale opinione allegava che il Collegio dei periti nel 44 luglio p. s. riconobbe a fronte della stessa Ditta Pedrelli che oggetti identici a quelli in questione doveansi appunto trattare come mercerie fini. I periti nominati dalla Camera, per studiare l'affare significarono parere contrario alla dogana, e la Camera stessa ne approvava la conclusione.

L'altra controversia fra la dogana e il cav. Sanguinetti, riguardava la introduzione di tessuti di lana che vennero indicati dal Sanguinetti come tessuti di lana scardassata del peso di 300 grammi e meno per metro quadrato, onde fosse imposta del dazio di sole lire 200; mentre la dogana sosteneva doversi imporre del dazio di lire 250, in quantochè, riscontrandosi in tali tessuti alcun filo di lana pettinata, essi per legge vogliono in tutto pareggiarsi a tessuti di lana pettinata. Anche in questo caso i periti dettero parere contrario alla dogana, ma la Camera ritenne invece che i tessuti presentati dal Sanguinetti si debbano classificare nella categoria VII N. 129 lettera B.

Un'altra controversia si riferiva al dazio di un mobile denunziato dal cav. Marzocchi come mobile di legno comune, mentre l'ufficio doganale riteneva trattarsi di un mobile da annoverarsi fra i mobili di legno da ebanista, e quindi doversi gabellare a L. 60 e non a L. 15 secondochè riteneva il sig. Marzocchi. I periti incaricati di esaminare la controversia ritennero trattarsi di mobile di legno comune e la Camera ne approvava le conclusioni.

L'ultima controversia si riferiva agli aghi scrunati, riguardo alla quale la Camera riteneva che quegli aghi scrunati per quanto bruniti, non erano imponibili che del dazio di L. 17,50.

Mercato monetario e Banche di emissione

Per formarsi una idea esatta della situazione del mercato inglese può servire eminentemente il sapere che il Consiglio di reggenza della Banca di Francia sopra domanda della Banca d'Inghilterra ha deciso nella riunione di giovedì sera di consentire all'Istituto britannico una anticipazione di 75 milioni di franchi in oro per la durata di 3 mesi in ragione del 3 0/0 l'anno e rimborsabile sotto la stessa forma. In caso di proroga di questa anticipazione la Banca di Inghilterra dovrà sottostare a qualsiasi aumento di sconto che la Banca di Francia deliberasse nel primo periodo del prestito.

Questo fatto rivela che la Banca di Inghilterra non ha creduto possibile di tentare di uscire dalle difficoltà della situazione odierna senza un soccorso immediato dell'estero. E' una vera crisi quella che è scoppiata allo *Stock Exchange*, dove le realizzazioni fatte sui valori e rendite internazionali hanno depresso quasi tutti i corsi. Ciò deriva dalla scarsezza di danaro, dagli alti saggi dello sconto, dai ribassi verificatisi sui valori americani, specie su quelli ferroviari. Il fatto è che l'aumento dello sconto dal 5 al 6 0/0 deliberato nella settimana precedente per sé ha influito poco, non pare però probabile un ulteriore aumento, e lo stesso prestito chiesto ed ottenuto a Parigi dimostra l'intenzione di tentare altri mezzi per venire in aiuto al mercato, che si trova in pessime condizioni.

Lo sconto minimo ufficiale è rimasto nominalmente al 6 0/0, ma la Banca ha fatto pagare anche il 6 1/2 o il 7 0/0, quello libero è al 5 3/4 0/0, ma i prestiti brevi sono stati negoziati al 6 0/0 e anche più.

Oltre la somma d'oro attesa dalla Francia, altre somme minori sono attese a Londra dalla Russia e dal Brasile.

La Banca d'Inghilterra al 15 corr. aveva l'incasso di 49 milioni in diminuzione di quasi mezzo milione di sterline; il portafoglio era aumentato di quasi 2 milioni e i depositi privati crebbero di oltre un milione.

Agli Stati Uniti l'agitazione sul mercato monetario è stata frequente nella settimana decorsa; anche a Nuova York vi fu sensibile ribasso in alcuni valori specie ferroviari e grande richiesta di danaro, sicché i saggi dei prestiti e delle anticipazioni crebbero in misura affatto anormale. Le Banche associate di Nuova York agli 8 corr. avevano l'incasso di 74 milioni e mezzo di doll. in diminuzione di 3,200,000, i depositi decrebbero di 4 milioni; la riserva eccedente era scomparsa, anzi la riserva era scesa al disotto del limite legale per 2 milioni e mezzo di dollari.

I cambi sono fermi quello su Londra è a 4,79 1/2 su Parigi è a 5,24 3/8.

A Parigi le condizioni monetarie rimangono sostanzialmente buone; lo sconto non supera il 3 0/0 e le disponibilità abbondano. La Banca di Francia al 15 corr. aveva l'incasso di 2440 milioni in diminuzione di oltre 1 milione; il portafoglio era aumentato di 62 milioni e i depositi privati di 37 milioni; scemarono le anticipazioni di 11 milioni e i depositi del Tesoro di 4 milioni. Il *chèque* su Londra da 25,54 è passato a 25,39 il cambio sull'Italia è a 15,16 di perdita.

Sul mercato germanico il miglioramento non pare si sia consolidato, lo sconto che era sceso a 4 1/2

è tornato ad aumentare e la *Reichsbank* ha avuto una nuova diminuzione all'incasso, infatti secondo la situazione agli 8 corr. esso era di 730 milioni, in diminuzione di 51 milioni e mezzo, il portafoglio era pure diminuito di 43 milioni e la circolazione era scesa di 45 milioni.

Quanto ai mercati italiani la solita ristrettezza delle disponibilità e i soliti saggi di sconto fra 5 1/2 e 6 0/0. I cambi non hanno sensibilmente variato, quello a vista su Francia è a 101,403; su Londra è a 23,62 a tre mesi; su Berlino è a 123,75.

La situazione degli Istituti di emissione al 20 ottobre presentava le seguenti risultanze:

		Differenza col 10 ottobre
Cassa	80,490,000	+ 18,220,000
Riserva	413,038,000	— 896,000
Portafoglio	661,811,000	— 13,061,000
Anticipazioni	121,335,000	+ 1,024,000
Circolazione legale ...	746,341,000	— 632,000
» coperta	115,186,000	— 1,199,000
» eccedente	191,348,000	— 4,487,000
» straordinaria	60,127,000	—
Conti correnti e altri debiti a vista	137,829,000	+ 2,479,000

Erano in aumento: la cassa di 18 milioni e le anticipazioni di un milione; diminuivano invece la circolazione di 6 milioni e il portafoglio di 43 milioni.

Situazioni delle Banche di emissione italiane

		20 ottobre		differenza
Banca Tosc. di Credito	Attivo	Cassa e riserva	L. 5 021 000	— 135,000
		Portafoglio	4 398,000	— 578,000
		Anticipazioni	4 077 000	— 17,000
	Passivo	Moneta metallica	5 163 000	— 24,000
		Capitale versato	5 000,000	—
		Massa di rispetto	535,000	—
Banca Rom.	Attivo	Circolazione	14 357 000	— 973,000
		Conti cor. altri deb. a vista ..	13,000	+ 1,000
Banca di Napoli	Attivo	Cassa e riserva	L. 24 183 000	+ 999,000
		Portafoglio	42 388,000	— 48,000
		Anticipazioni	39 899 000	—
	Passivo	Moneta metallica	22 586 000	+ 253,000
		Capitale versato	15 000 000	—
		Massa di rispetto	5 069 977	—
Banca di Sicilia	Attivo	Circolazione	73 914 000	— 1,664,000
		Conti cor. altri deb. a vista ..	910,000	— 39,600
Banca di Stoccolma	Attivo	Cassa e riserva	L. 43 111 000	+ 1,034,000
		Portafoglio	29 101 000	— 587,000
		Anticipazioni	6 293 000	— 450,000
	Passivo	Numerario	39 357,000	+ 2,000
		Capitale versato	12 000,000	—
		Massa di rispetto	5 000,000	—
Banca di Francoforte	Attivo	Circolazione	46 947 000	— 555,000
		Conti cor. a vista	24 432,000	— 444,000

Situazioni delle Banche di emissione estere

		13 novembre		differenza
Banca d'Inghilterra	Attivo	oro Fr. 1,495,469,000	—	2,259,000
		argento	1,241,746,000	— 57,000
		Portafoglio	835,898,000	+ 62,854,000
	Passivo	Anticipazioni	400 878,000	— 11,072,000
		Circolazione	3,080,108,000	+ 5,732,000
		Conto corr. dello St.	220,431,000	— 4,085,000
Banche assoc. di N. York	Attivo	Conti cor. dei priv.	387,056,000	+ 37,815,000
Banca Imperiale Russa	Attivo	Incasso metal. Doll. 438,886,000	—	1,508,000
		Portaf. e anticip.	71 059 000	— 228,000
		Valori legali	1,046,629,000	—
	Passivo	Circolazione	49 891 000	— 752,000
		Conti cor. e depos.	145,445,000	— 2,084,000

		13 novembre		differenza
Banca Imperiale d'Inghilterra	Attivo	Incasso metallico Sterl. 49,437,000	—	408,000
		Portafoglio	25,067,000	+ 1,939,000
		Riserva totale	11,405,000	— 102,000
	Passivo	Circolazione	24,487,000	— 305,000
		Conti corr. dello Stato ..	2 893,000	+ 203,000
		Conti corr. particolari ..	30,286,000	+ 1,414,000
Banca Imperiale Germanica	Attivo	Incasso Marchi 730 890,000	—	51,444,000
		Portafoglio	856 811,000	— 43 796,000
		Anticipazioni	82,490,000	— 8,179,000
	Passivo	Circolazione	1,009,632,000	— 43 193,000
		Conti correnti	284 842,000	— 14,128,000
Banca dei Paesi Bassi	Attivo	Incasso Flor. 413,484,000	—	5,776,000
		Portafoglio	71,334,000	— 798,000
		Anticipazioni	56,778,000	— 1,371,000
	Passivo	Circolazione	218,400,000	— 7,572,000
		Conti correnti	4,444,000	— 2,953,000
Banca di Spagna	Attivo	Incasso ... Pesetas 237,568,000	—	2,743,000
		Portafoglio	4,058,031,000	+ 483,000
		Anticipazioni	369,221	—
	Passivo	Circolazione	747,085,000	+ 1,072,000
		Conti cor. e dep.	397,928,000	— 7,447,000
Banca Austro-Ungherese	Attivo	Incasso ... Fiorini 244,569,000	—	4,320,000
		Portafoglio	199,868,000	— 4,108,000
		Anticipazioni	34,410,000	— 442,000
	Passivo	Prestiti	413,366,000	— 4,000
		Circolazione	464,424,000	— 6,932,000
		Conti correnti	12 481,000	+ 3,650,000
Banca Imperiale Russa	Attivo	Cartelle in circ.	108,400,000	+ 173,000
	Passivo	Incasso metal. Rubli 244,569,000	+ 3,729,000	
		Portaf. e anticip.	71,287,000	+ 815,000
		Biglietti di credito	1,046,295,000	—
Banca Imperiale Russa	Passivo	Conti cor. del Tes.	50,643,000	— 649,000
		» dei priv.	148,529,000	+ 5,932,000

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 15 Novembre

La gran preoccupazione del mercato finanziario fu nei primi giorni della settimana il modo con cui si sarebbe iniziata e compiuta la liquidazione quindicinale della borsa di Londra che cominciò martedì, e questa preoccupazione era giustificata non tanto dall'aumento nel prezzo del denaro, quanto dal ribasso dei consolidati inglesi avvenuto in seguito al rialzo dello sconto, e perdurante anche nei primi giorni della settimana. Iniziato frattanto il movimento settimanale sotto l'influenza di un fatto che non poteva a meno di ripercuotersi su tutte le borse, la maggior parte di esse fino da lunedì inviava corsi con ulteriori ribassi. A Parigi eccezzuata la rendita 3 0/0 perchè sostenuta potentemente dall'Alta Banca, tutti gli altri valori accennarono a maggiore debolezza, dovuta in parte alla voce corsa che anche la Banca di Francia potesse aumentare il tasso dello sconto, giacchè la Banca d'Inghilterra con un premio del 5 0/0 cercava di impedire la esportazione dell'oro. A Berlino le preoccupazioni furono minori non essendovi indizi che la Banca dell'Impero fosse costretta ad aumentare lo sconto, ed anche a Vienna quantunque il mercato sia sempre sotto l'impero delle incertezze, la maggior parte delle rendite si mantennero alquanto sostenute. Nelle borse italiane essendo scomparsa qualunque attività, e predominando idee non molto favorevoli, lunedì tutti i valori ebbero nuovi deprezzamenti. Martedì le notizie da Londra essendo migliori, giacchè la liquidazione accennava a procedere regolarmente ed anche senza pericoli per essere i riporti discesi dal 6 0/0 al 5 1/2, la maggior parte delle borse europee riprese la via dell'au-

mento, e al miglioramento dicono che contribuisse anche la prossima conversione di una partita di obbligazioni ferroviarie russe in rendita 5 per cento per l'ammontare di 100 milioni di rubli, ma la ripresa fu alquanto contrastata per ragione delle cattive notizie d'indole finanziaria venute dagli Stati Uniti d'America, ove a quanto dice il *New York Herald* che si pubblica a Parigi, i valori ferroviari avrebbero subito un rapido e forte ribasso, gettando un panico generale nel mondo bancario e finanziario. In sostanza fino al momento in cui scriviamo è sempre l'incertezza che regna, e se il deprezzamento nelle grandi borse non si accentua maggiormente si deve al mercato parigino che dimostra sempre una gran potenza di assorbimento, mentre che a Londra e a Berlino le condizioni dei rispettivi mercati cambiando da un giorno all'altro, rendono impossibile o almeno assai difficile un miglioramento generale e notevole. Sul finire della settimana la Banca d'Inghilterra avendo ottenuto dalla Banca di Francia una anticipazione di 75 milioni di franchi, e dovendo pur ricevere dalla Russia un milione e mezzo di sterline, e mezzo milione da Rio, la situazione monetaria nelle piazze inglesi parve accennare a qualche miglioramento che non mancò di esercitare favorevole influenza sul mercato dei fondi pubblici.

Il movimento della settimana da i seguenti risultati:

Rendita italiana 5 0/0. — Nei primi giorni della settimana perdeva da circa 20 centesimi sui prezzi precedenti di 94,95 in contanti, e di 95,25 per fine mese; mercoledì per le ragioni più sopra accennate saliva a 95,20 e a 95,45 e dopo essere discesa di nuovo resta oggi a 95,15 e 95,30. A Parigi da 95,62 dopo varie oscillazioni saliva fino a 94 per chiudere a 93,72. A Londra da 92 15/16, 92 1/2 e a Berlino da 92,53 risaliva verso 92,60.

Rendita 3 0/0. — Invariata intorno a 57,50 per fine mese.

Prestiti già pontifici. — Il Blount da 95,25 scendeva a 95,60; il Cattolico 1860-64 da 98,50 a 98,10 e il Rothschild invariato a 99,50.

Rendite francesi. — Nella persuasione che la Banca di Francia non potesse a meno di portare il saggio dello sconto del 3 al 4 per cento, le rendite come pure gli altri valori internazionali trascorsero incerte e tendenti al ribasso, ma giovedì la Banca non avendo preso il provvedimento che si temeva il 3 per cento da 94,40 saliva a 95,12; il 3 per cento ammortizzabile da 95,42 a 95,95 e il 4 1/2 per cento da 103 a 103,40 per rimanere oggi a 94,97; 96,05 e 103,05.

Consolidati inglesi. — Da 94 7/8 scendevano a 94 5/8, risalivano a 94 9/16 e dopo essere discesi a 94 5/16 restano a 94 5/16.

Rendite austriache. — Ebbero mercato alquanto fermo salendo la rendita in oro da 107,45 a 107,75; e le altre rendite rimanendo presso a poco invariate sui prezzi precedenti di 88,90 per la rendita in argento e di 88,80 per quella in carta.

Consolidati germanici. — Il 4 per cento da 105,30 scendeva a 104,90 e il 3 1/2 0/0 da 98,60 a 97,80.

Fondi russi. — Il rublo a Berlino da 246,80 saliva a 249 rimanendo a 247,50 e la nuova rendita russa da 98,50 a 99,50.

Rendita turca. — A Parigi da 18,70 scendeva a 17,50 e a Londra da 18 1/4 a 18 1/8. Notizie da Londra recano che la costituzione del *trust* è assai

avanzata, e che da essa si spera un miglioramento nei valori ottomanni.

Valori egiziani. — La rendita unificata da 485 3/16 scendeva a 484.

Valori spagnuoli. — La rendita esteriore da 75 9/16 saliva verso 76, essendo migliorata la situazione dei riporti che a Barcellona erano saliti fino al 14 per cento.

Canali. — Il Canale di Suez da 2291 saliva a 2307 e il Panama da 32 1/2 risaliva a 35. I proventi del Suez dal 1° novembre a tutto il 10 ascendono a fr. 2,000,000 contro 1,800,000 nel periodo corrispondente del 1889.

— I valori bancari e industriali italiani ebbero in generale mercato fiacco e tendente al ribasso.

Valori bancari. — La Banca Nazionale italiana negoziata da 1700 a 1695; la Banca Nazionale Toscana intorno a 1020; il Credito Mobiliare da 556 a 545; la Banca Generale da 456 a 453; la Banca Romana da 1035 a 1040; il Banco di Roma da 725 a 730; la Cassa Sovvenzioni da 150 a 149; la Banca Unione a 490; la Banca di Torino da 461 a 447; il Credito Meridionale a 150; la Banca Tiberina da 25 a 45,50; il Banco Sconto da 111 a 110 e la Banca di Francia da 4275 a 4350. I benefici del semestre in corso della Banca di Francia ascendono a franchi 10,189,112,17.

Valori ferroviari. — Le azioni Meridionali discese da 706 a 700 e a Parigi da 695 a 693; le Mediterranee da 575 a 569 e a Berlino da 112 scendevano a 111,40 per rimanere a 111,25; e le Sicule vecchie a Torino da 605 a 600. Nelle obbligazioni ebbero qualche affare le Sassuolo-Modena a 294; le Marsala-Trapani da 308 a 310,50 a seconda dell'emissione; le Meridionali a 308; le Sicule A, B a 289,50; le Sarde da 300 a 309,50; le Mediterranee a 440 e le Meridionali Sicule a 337.

Credito fondiario. — Banca Nazionale italiana negoziata a 498 per il 4 1/2 per cento e a 481,75 per il 4 cento; Sicilia a 504 per il 5 per cento e a 468,50 per il 4 0/0; Napoli a 465,75; Roma a 469,50; Siena a 484 per il 5 0/0; e a 456 per il 4 1/2; Bologna da 100,90 a 100,95; Milano a 505,25 per il 5 0/0 e a 482 per il 4 0/0 e Torino a 496.

Prestiti Municipali. — Le obbligazioni 3 per cento di Firenze senza richiesta; l'Unificato di Napoli intorno a 85,50; l'Unificato di Milano a 86,50; il prestito di Roma a 468.

Valori diversi. — Nella borsa di Firenze ebbero qualche affare le Immobiliari Utilità da 453 a 454; a Roma l'Acqua Marcia da 855 a 825 e le Condotte d'acqua a 273; a Milano la Navigazione Generale Italiana da 380 a 381 e le Raffinerie da 250 a 247; e a Torino la Fondiaria italiana da 25 a 23.

Metalli preziosi. — Il rapporto dell'argento fino a Parigi da 178 scendeva a 175 cioè guadagnava 3 fr. sul prezzo fisso di fr. 218,90 al chilogr. ragguagliato a 1000, e a Londra il prezzo dell'argento da den. 48 per oncia scendeva a 47 5/8.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Dall'insieme delle notizie pervenute in questi ultimi otto giorni dalle principali piazze di produzione risulta che all'estero vi è sempre una certa tendenza all'aumento nel commercio dei grani, ma che è peraltro assai contrastata dalla corrente opposta. Cominciando dai mercati americani troviamo

che a Nuova York i grani trascorsero incerti da doll. 1,08 3/4 a 1,09 7/8 allo stajo di 36 litri; i granturchi in rialzo fino a 0,61 1/2, e le farine invariate a doll. 3,90 al barile di 88 chilog. A Chicago grani e granturchi furono in rialzo, e a S. Francisco i grani sostenuti da doll. 1,35 1/2 a 1,44 1/2 al quint. fr. bordo. Notizie telegrafiche dalle Indie recano che i prezzi dei grani continuano alquanto sostenuti. La consueta corrispondenza settimanale da Odessa reca che il movimento è sempre alquanto ristretto, giacché i produttori esitano a vendere non potendo accettare le offerte degli esportatori, offerte che accettate recherebbero ad essi perdite sensibili. I grani teneri si contrattarono da rubli 0,83 a 0,93 al podo; la segale fino a 0,67; l'orzo da 0,58 a 60 e il granturco a 0,54. Notizie da Larnaca (Cipro) recano che gli arrivi essendo scarsi i grani sono sostenutissimi a fr. 14 al quint. a bordo; gli orzi da fr. 10 a 10,50 e le vecce da L. 11 a 11,50. A Tunisi i grani si quotarono a P. T. 160 al cafisso; l'orzo a 73 e le fave a 96. A Londra i grani i granturchi e gli orzi in rialzo e le farine in sensibilissimo rialzo stante la scarsità delle importazioni dall'America. I mercati germanici sempre sostenuti. Nei mercati austro-ungarici il rialzo fece nuovi progressi. A Pest i grani si quotarono da fior. 7,80 a 8,15 al quint. e a Vienna da 8 a 8,43. In Francia la corrente al ribasso tende a prevalere, la semina essendo stata più abbondante degli anni scorsi. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 24,90 al quintale, e per i primi 4 mesi dell'anno a fr. 25,50. In Italia i grani e i risi ebbero nuovi rialzi, e il granturco, la segale e l'avena invariati. — A Firenze e nelle altre piazze toscane i grani da L. 22,75 a 25 al quint.; a Bologna i grani da L. 23,75 a 24,25; e i granturchi da L. 16 a 16,50; a Ferrara i grani da L. 23 a 24 e i granturchi da L. 15,25 a 16; a Verona i grani da L. 22,50 a 23,50; i granturchi da L. 14,50 a 16, i risi da L. 35 a 42; a Pavia il riso da L. 35 a 40; e i risoni da L. 19 a 22; a Milano i grani da L. 22,50 a 24,75; i granturchi da L. 14,50 a 16; la segale da L. 16,50 a 17,50 e l'avena da L. 19,25 a 20,25; a Torino i grani da L. 22,50 a 24,50; e l'avena da L. 21 a 22,50; a Genova i grani teneri nostrali da L. 23,50 a 25,50; i grani teneri esteri senza dazio da L. 19 a 20,25; l'avena estera da L. 14,75 a 15,25; e i granturchi esteri da L. 14,25 a 14,50; in Ancona i grani delle Marche sulle L. 24 e i granturchi da L. 16 a 17 e a Castellamare di Stabia i grani teneri da L. 23,50 a 25,50.

Oli d'oliva. — Corrispondenze da Porto Maurizio recano che il movimento si è fatto alquanto vivo specialmente nelle qualità mangiabili e fini. L'olio bianco sopraffino venduto da L. 140 a 155 al quint.; il paglierino da L. 133 a 140; il fine da L. 115 a 120; le altre qualità mangiabili da L. 105 a 112 e l'olio lavato da L. 80 a 82. — A Genova si venderono da circa 600 quint. d'oli al prezzo di L. 115 a 125 per Bari, da L. 95 a 100 per Messeri Gioia, da L. 125 a 140 per Sassari, da L. 110 a 115 per Termini e da L. 120 a 140 per Riviera. — A Firenze e nelle altre piazze toscane i prezzi variano da L. 120 a 150. — A Napoli i Gallipoli pronti quotati in borsa a L. 80,75 e per marzo a L. 75,80 e a Bari i prezzi variano da L. 85 a 125 a seconda della qualità.

Bestiami. — Lettere da Bologna recano che il bestiame bovino da macello va spedito nei prezzi di L. 140 a 150 prima qualità; il vuoto nei grossi capi è sentito, e sostiene tutto l'armento qui ridotto per la penuria di foraggio nel corrente anno e nel precedente; così si venderanno i buini sostenutissimi e con tendenza sempre più limpida ad aumenti; in primavera per rifornire le stalle di forza aratoria si pagheranno le coppie de' buoi a piacere del venditore. E il buono da mille sarà il più mite concambio per il paio di manzi. Il vitello di latte è risalito da

L. 110 a 115 p. v. tara dedotta. Tutto al rovescio per i suini; i pingui ebbero con istento L. 100 e 110 ne' grassi e ben lardati capi; i magroni con L. 40 e 60 profferti e chi non ne vuole; l'aronzoli promettenti con L. 10 l'uno a 15. — A Milano i bovi grassi da L. 140 a 150 al quint. morto; i vitelli maturi da L. 145 a 155; gli immaturi a peso vivo da L. 70 a 85; i maiali grassi da L. 105 a 110 a peso morto, e i magri a peso vivo a L. 90.

Burro, lardo e strutto. — Il burro a Cremona da L. 220 a 230 al quint.; a Lodi a L. 230; a Brescia a L. 210; a Verona a L. 240; a Reggio Emilia da L. 220 a 230; a Pavia a L. 230; a Bergamo a L. 215; a Castelporzzone da L. 260 a 270. Il lardo a Cremona da L. 160 a 180; a Castelporzzone da L. 160 a 170; a Reggio Emilia il vecchio da L. 145 a 150 e a Bologna il lardo nuovo da L. 110 a 120 e le ventresche da L. 115 a 120; e lo strutto di maiale da L. 120 a 125; a Bologna e a Reggio Emilia da L. 90 a 100.

Castagne fresche. — Si venderono in Arezzo a L. 13 all'ettolitro; a Bologna i marroni da L. 20 a 22 al quintale, e le castagne da L. 10 a 12; a Spoleto le castagne da L. 14,50 a 15; a Terni da L. 12 a 13; a Saluzzo da L. 18 a 20; a Pinerolo da L. 11 a 12; a Rieti da L. 9 a 10 e a Reggio Emilia da L. 12 a 14.

Salumi. — Mercato alquanto attivo. — A Genova i prezzi correnti sono: per salacche inglesi da L. 40 a 50; di Portogallo da L. 25 a 30; di Spagna da L. 10 a 15; aringhe yarmouth da L. 25 a 26; merluzzo francese lavato da L. 53 a 54; id. Islanda da L. 48 a 52; inglese Labrador da L. 44 a 48; stoccosso Bergen da 88 a 90; id. Finnmark a 70 i 100 chilog. in darsena.

Sete. — Alcune buone disposizioni manifestatesi nel corso della settimana furono paralizzate dalla facilità dimostrata dai venditori, avendo le molte offerte di merce allontanato i compratori dai mercati, nella speranza di comprare in seguito anche a prezzi più bassi. — A Milano tanto negli articoli greggi per l'esportazione, quanto nelle sete lavorate il movimento fu assai ristretto, e i prezzi praticati furono i seguenti: greggie classiche 12 1/4 a L. 49,50; sublimi 8 1/6 da L. 48,50 a 49,50; belli correnti 10 1/4 da L. 46 a 46,50; organzini classici 17 1/9 a L. 57,50; detti verdi a L. 57; i sublimi 17 1/20 da L. 56 a 56,50; le trame classiche 28 3/2 a L. 56; dette belle e buone correnti 24 3/0 da L. 51 a 56 e i bozzoli secchi da L. 10 a 11,50. — A Lione pure la situazione è rimasta invariata, presentando peraltro qualche indizio di non lontano miglioramento. Fra gli articoli italiani venduti notiamo greggie di second'ordine a capi annodati 9 1/3 da fr. 53 a 54, e organzini di 2° ord. 18 1/20 a fr. 60. Notizie telegrafiche da Canton recano che le filature di second'ordine 10 1/2 si pagano fr. 45,50 e da Shanghai le Tsatlee Gold Kilin a tael 312 1/2.

Caffè. — Correndo la notizia che al Brasile il Governo voglia abolire la tassa di uscita sul caffè, che rende al Tesoro brasiliano da 60 a 70 milioni all'anno, i prezzi dei caffè trascorsero irregolari e con tendenza al ribasso. — A Genova le vendite ascesero ad un migliaio di sacchi, e i prezzi correnti al deposito sono i seguenti: Moka Egitto da L. 140 a 145; Portorico da L. 135 a 145; Giava da L. 120 a 123; Giamaica da L. 116 a 118; S. Domingo da L. 117 a 120; Santos da L. 115 a 120; Bahia da L. 98 a 115; Santos da L. 115 a 120 e Rio da L. 108 a 133 il tutto ogni 50 chil. — In Ancona si fecero gli stessi prezzi segnati nella precedente rassegna. — A Trieste il Rio contrattato da fior. 98,50 a 114 al quint. e il Santos da fior. 103 a 114. — All'Havre il Santos good average a fr. 103 ogni 50 chilogr. per dicembre e a 100,75 per marzo e in Amsterdam il Giava buono ordinario quotato a cent. 53.

Zuccheri. — La domanda mantenendosi in generale alquanto normale, i prezzi degli zuccheri si manten

gono con buone disposizioni. — A *Genova* i raffinati della Ligure Lombarda negoziati a L. 129 al quint. al vagone. — In *Ancona* i raffinati nostrali e olandesi fecero da L. 130 a 131. — A *Trieste* i pesti austriaci negoziati da fior. 16 5/8 a 18 1/8. — A *Parigi* gli zuccheri rossi di gr. 88 quotati a fr. 53, i raffinati a fr. 106 e i bianchi N. 36, il tutto al deposito e a pronta consegna. — A *Londra* mercato sostenuto per gli zuccheri di barbabietola e per i raffinati, e calmo per le altre qualità. — In *Amburgo* per novembre e dicembre si quotarono a marchi 12,75; a *Magdeburgo* gli zuccheri di Germania di gr. 88 a scellini 12,52, e a *Nuova York* i Mascabado N. 12 a cent. 5 7/8.

Metalli. — Gli ultimi telegrammi venuti da *Londra* recano che il rame è stato contrattato a sterl. 57,15 alla tonnellata; lo stagno a 97,26; il piombo a 14,76 e lo zinco a 25,26 il tutto a pronta consegna. — A *Parigi* il rame del Chili in barre a fr. 158,75 al quint.; lo stagno Banca a fr. 265; il piombo a fr. 36,25 e lo zinco di Slesia a fr. 65,50 il tutto consegna all'Havre. — A *Glasgow* i ferri disponibili da scell. 52,3 a 52 1/2 la tonn. — A *Marsiglia* il ferro francese a fr. 22 al quint.; la ghisa di Scozia a fr. 10; l'acciaio francese a fr. 29,50; i ferri bianchi I C a fr. 27 e il piombo da L. 34 a 35,50. — A *Genova* con prezzi sostenuti il piombo da L. 35 a 35,50 al quintale; lo stagno da L. 215 a 275 a seconda della provenienza; il rame da L. 140 a 166; lo zinco da L. 60 a 65; la ghisa di Scozia da L. 8 a 8,50 e le bande stagnate da L. 20 a 22 per cassa.

Carboni minerali. — L'associazione degli armatori inglesi non avendo preso alcuna decisione, la situazione dei carboni è rimasta invariata. — A *Genova* i prezzi praticati furono i seguenti: Cardiff da L. 26,50

a 30 la tonnellata; Newcastle da L. 26 a 27; Scozia da L. 22 a 23; Yard Park da L. 25 a 26; Antracite da L. 28 a 29; Newpeltan da L. 24,25 a 24,50; le qualità secondarie da L. 22 a 23; il Coke da gas inglese da L. 38 a 40 e il Coke nazionale da L. 41 a 42.

Petrolio. — Anche per quest'articolo la situazione è rimasta invariata. — A *Genova* il Pensilvania in barili pronti fuori dazio a L. 18,50 al quintale e in casse Atlantic da L. 6 a 6,05 e il Caucaso a L. 10,50 per cisterna e L. 62 per casse sdaziate. — A *Trieste* i prezzi oscillarono da fior. 9,50 a 10,75 al quint. per il Pensilvania. — In *Anversa* fu quotato a fr. 16,50 al quint. al deposito per novembre, e a fr. 17 per gli ultimi 4 mesi e a *Nuova York* e a *Filadelfia* il raffinato a cent. 7,60 per gillone.

Prodotti chimici. — Calma e prezzi invariati per la maggior parte di essi. — A *Genova* si praticò come appresso: Solfato di rame a consegna 1891 L. 51,00; id. pronto L. 49,00; id. di ferro 7,00; sale ammoniac prima qualità in botti da 50 chilogrammi 95,00; id. seconda qualità di 500 chil. 91,00; Carbonato d'ammoniac in fusti di 50 chil. 85,00; minio ripulata marca L. B. & C. 43,00; prussiato di potassa 226,00; bicromato di potassa 87,00; id. di soda 65,00; soda caustica 70° gr. bianca 32,50; id. id. 60° id. 29,00; idem idem 60° cenere 28,00; allume di rocca in fusti di 5/600 chil. 14,75; arsenico bianco in polvere 40,00; silicato di soda 140° T barili ex petrolio 13,75; id. id. 42° baumé 9,10; potassa Montreal in tamburi 61,00; magnesina calcinata buona marca Pattinson in flacons da una libbra inglese 1,43; id. id. in latte 1,23, il tutto costo, nolo e sicurtà franco di porto Genova i 100 chil.

CESARE BILLI gerente responsabile

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

30^a Decade. — Dal 21 al 31 Ottobre 1890.

Prodotti approssimativi del traffico dell'anno 1890

e parallelo coi prodotti accertati nell'anno precedente depurati dalle imposte governative.

Rete principale.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilometro
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	4.178.048 96	61.036 43	618.686 22	1.319.835 77	12.315 18	3.689.922 26	4.055 00	909 97
1889	4.140.880 92	53.131 68	591.959 90	1.719.802 32	12.702 83	3.533.477 65	3.997 00	884 03
Differenza nel 1890	+ 27.168 04	+ 2.904 45	+ 26.726 32	+ 400.033 45	+ 377 65	+ 156.444 61	+ 58 00	+ 25 94
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO								
1890	30.639.380 50	1.421.032 95	41.493.310 34	38.636.357 54	316.283 17	82.506.364 50	4.055 00	20.346 82
1889	31.111.428 58	1.495.363 54	40.708.138 84	38.526.065 12	334.144 32	82.175.140 40	3.997 00	20.559 20
Differenza nel 1890	- 472.048 08	- 74.330 59	+ 785.171 50	+ 410.292 42	- 17.861 15	+ 331.224 10	+ 58 00	- 212 38
Rete complementare								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	400.048 04	2.188 87	36.672 78	113.117 37	1.674 56	253.701 62	1.443 63	221 84
1889	412.265 59	2.441 20	34.349 46	118.451 19	1.887 39	269.394 83	1.166 76	230 89
Differenza nel 1890	- 12.217 55	- 252 33	+ 2.323 32	- 5.333 82	- 212 83	- 15.693 21	- 23 13	- 9 05
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO.								
1890	2.204.747 86	51.145 43	644.806 30	3.041.791 02	32.113 02	6.064.603 63	1.432 58	5.344 68
1889	2.387.003 47	50.401 59	564.231 84	2.666.611 10	32.705 22	5.700.953 22	1.435 21	5.021 94
Differenza nel 1890	- 92.255 61	+ 743 84	+ 80.574 46	+ 375.179 92	- 592 20	+ 363.650 41	- 2 63	+ 332 74

Lago di Garda.

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO		
	1890	1889	Diff. nel 1890	1890	1889	Diff. nel 1890
Viaggiatori	5.373 25	3.629 80	+ 1.743 45	117.944 59	121.760 05	- 3.815 46
Merco	567 48	612 31	- 45 13	21.619 87	23.748 32	- 2.128 45
Introiti diversi	29 82	36.571 49	-36.541 67	10.684 03	40.571 25	-29.887 22
TOTALI	5.970 25	40.813 60	-34.843 35	150.448 49	186.079 62	-35.631 13

Firenze Tipografia dei Fratelli Bencini, Via del Castellaccio,