

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XVII - Vol. XVI

Domenica 12 Gennaio 1890

N. 319

## L'on. MAGLIANI e l'on. GIOLITTI

L'articolo che l'on. Magliani ha pubblicato nella *Nuova Antologia* col titolo « la finanza italiana » ha prodotto una impressione vivissima nei circoli politici italiani, ma fu una impressione, a nostro avviso, più effimera che sostanziale. Da una parte la critica, in qualche punto violenta che l'on. Ministro delle finanze fa al discorso del suo successore, parve a tutti così concludente e così precisa da conturbare gli animi dei cittadini, i quali comprendono di aver affidate a mani inesperte il più delicato e difficile dei dicasteri italiani. — Dall'altra, a nessuno sfugge la considerazione che, in fondo in fondo, l'on. Giolitti è l'erede di una situazione scabrosa lasciata dall'on. Magliani, e se si mostra debole nelle proposte, incerto nella via da seguire, non sembra che una eco, meno competente e meno eloquente certo, ma per questo non meno fedele del suo predecessore, quale era negli ultimi anni.

E perciò anzi in alcuni punti, l'on. Magliani, ci parve perfino audace nelle sue affermazioni e soverchiamente coraggioso nei suoi apprezzamenti. Laddove egli difende, ad esempio, la sua passata politica finanziaria egli sostiene la tesi che la somma dei disavanzi del bilancio è inferiore alla somma degli avanzi che si ottennero, durante la sua gestione, tra le entrate e le spese effettive ordinarie. Ed infatti egli osserva che nel periodo 1875 e 1887-88 le differenze tra le entrate e le spese effettive ordinarie furono le seguenti:

1875.....	+ 13,870,400
1876.....	+ 22,922,917
1877.....	- 42,294,046
1878.....	- 51,369,223
1879.....	- 20,446,073
1880.....	- 14,546,200
1881.....	- 26,936,067
1882.....	+ 4,005,810
1883.....	+ 949,722
1884 semestre	- 8,771,499
1884-85.....	+ 3,758,554
1885-86.....	- 23,508,769
1886-87.....	- 8,007,924
1887-88.....	- 72,928,000

Si hanno adunque 201 milioni di avanzi e 112 milioni di disavanzi tra effettivi e figurativi.

E sta bene; — ma non occorre essere grandi finanziari per rilevare che l'argomentazione dell'on. Magliani parte da osservazione così incompleta che, lungi dall'alleviare la sua parte di responsabilità per lo stato attuale delle cose, la aggrava. E ve-

ramente non si può a meno di notare che i disavanzi del bilancio cadono tutti negli ultimi anni della gestione dell'on. Magliani e gli avanzi nei primi; — così che se l'ex Ministro può vantare la gloria di aver avuti nel periodo 1875-1884 dei risultati, qualche anno splendidi, malgrado le riforme tributarie e finanziarie compiute, ebbe anche il gravissimo ed imperdonabile torto di aver mutato poi la propria condotta in modo da chiudere i bilanci successivi con disavanzi che segnavano una cifra crescente tale da impensierire il paese e da spingere il Parlamento a negare la sua fiducia al Ministro.

L'articolo così vivace che l'on. Magliani, svelandosi abile polemista, quanto si era mostrato efficace oratore, dirige all'on. Giolitti, può essere pertanto meritato da quest'ultimo Ministro che negli atti sin qui compiuti e nella esposizione finanziaria si mostrò così inferiore al suo compito, ma non può far tacere il senso della giustizia sino a dimenticare che gli attuali imbarazzi finanziari sono un fatto necessario e conseguente dell'opera che lo stesso on. Magliani difese negli ultimi anni e della quale egli male oggi potrebbe declinare la responsabilità.

L'on. Magliani usa troppo abilmente del rapporto tra le cifre perchè non abbia ad essere rilevata tutta la seduzione delle sue conclusioni. È verissimo che la cifra delle entrate ordinarie effettive si è mantenuta in Italia durante il periodo 1875-1887-88 superiore a quella delle entrate ordinarie effettive; ma è anche vero che questa eccedenza andò negli ultimi anni notevolmente scemando e che d'altra parte l'importanza della eccedenza deve essere commisurata alla entità delle spese straordinarie effettive.

Certo era « base delle solidità finanziarie » avere nel 1881 un avanzo di 132 milioni tra le entrate e le spese ordinarie effettive, quando le spese straordinarie non erano che 80 milioni, e nel 1882 quando l'avanzo era di 111 milioni con 107 di spese straordinarie, e nel 1883 l'avanzo di 112 milioni con 111 di spese straordinarie; ma la importanza di questi avanzi scema gradatamente nel 1885-86 quando l'avanzo delle entrate è di 97 milioni mentre le spese straordinarie raggiungono i 131 milioni, e nel 1886-87 quando i milioni di avanzo sono 109 e le spese straordinarie 126 e peggio nel 1887-88 quando si hanno 89 soli milioni di avanzo contro 175 milioni di spese e finalmente nel 1888-89 quando l'avanzo si ridusse a 46 milioni contro 291 milioni di spese. Se l'on. Magliani può vantarsi di aver condotto il bilancio ad avere una proporzione di 100 lire di avanzo nella categoria delle ordinarie effettive per ogni 60 lire di spese straordinarie, ha il torto gravissimo di aver lasciato

diminuire questa « base solida della finanza italiana » sino al punto che ogni 100 lire di avanzo se ne avessero 650 di spese.

L'on. Magliani crede di aver tutto detto e tutto giustificato quando invoca a sua scusa l'Africa, e i bisogni militari, diventati maggiori per causa della politica internazionale. Ma un Ministro delle finanze deve anche essere uomo di Stato, e se l'on. Magliani approvava, come certo deve aver approvato e la politica africana e quella internazionale, doveva a tempo esigere che la finanza dello Stato fosse adattata a questa politica precisamente come i suoi colleghi esigevano che a quella politica fossero adattati l'esercito e la marina. Tanto più che nè l'Africa nè la politica estera ebbero avvenimenti imprevedibili od imprevedibili, ma anzi si svolsero nel modo in cui tutti temevano o speravano si svolgessero.

Nessun dubbio che l'on. Magliani trionfi completamente quanto più investe il suo avversario on. Giolitti, che fu tanto incauto nell'attacco, e là dove parla del computo delle pensioni, là dove distingue le varie specie di disavanzi, là dove svolge la teorica del bilancio, mostra ad evidenza le eminenti qualità tecniche delle quali va fornito. Ma ciò non toglie che i più esclameranno: da quale pulpito viene la predica! — E ricorderanno le ultime esposizioni finanziarie che assicuravano il disavanzo transitorio, e l'affaticarsi dell'illustre finanziere a dimostrare non difficili le condizioni del bilancio, e la lunga lotta dal Ministro sostenuta contro la Commissione del bilancio, che voleva assicurata con entrate effettive e non con debiti l'equilibrio tra le entrate e le spese.

L'on. Magliani, non più Ministro, ci ha già dato nella *Nuova Antologia* una inaspettata professione di fede sulla questione bancaria la quale è in contraddizione coi progetti di legge che da Ministro ha presentato; — ora ci parla di finanza, e spiega un programma che è una ribellione contro l'on. Magliani dell'ultimo triennio — ci aspettiamo prossimamente un articolo altrettanto arguto, sensato e vivace che combatta i dazi sui cereali e ne dimostri tutta la incongruenza; l'on. Magliani nei suoi discorsi di quattro o cinque anni fa, troverebbe splendidi argomenti per combattere anche questi atti dell'on. Magliani dell'ultimo triennio.

## LIBERTÀ E RESPONSABILITÀ

Da un nostro dotto e venerando amico riceviamo la lettera che qui sotto pubblichiamo, la quale mentre tenderebbe in apparenza a formulare un quesito, in sostanza svolge argutamente e completamente uno degli argomenti più importanti della moderna vita politico-sociale.

Il problema esigerebbe lunga trattazione, poichè involge tutto il concetto moderno della libertà, concetto, come ha dimostrato lo Spencer, ormai nella pratica passato per dar luogo a nuova forma di tirannide; e noi saremmo quasi tentati di pregare l'illustre amico nostro a sviluppare egli stesso i concetti che

in questa lettera ha tracciati. Ad ogni modo non lasceremo cadere l'argomento che formerà anzi oggetto di studio per la nostra rivista.

Cagliari 13 Dicembre 1889.

*Mio caro Prof. de Johannis*

È da molto tempo che mi sento il prorito di dirvi in pubblico un mio dubbio; dubbio che, a palesarlo, mi farà passare più ignorante ancora di quello che mi so di essere; e mi farà ritenere, come un vero ingenuo nella vita pubblica italiana.

Leggo nei giornali vostri che il Consiglio superiore del Commercio e della Industria è in funzione: deve dare pareri sulle faccende doganali, su tasse e condizioni di fabbricazione, per esportazioni ed importazioni provvisorie o temporanee, su tariffe ferroviarie, ubicazione o classazione di porti e sovra infine un lunghissimo numero di materie attinenti alla ricchezza nazionale.

E leggo ancora le notizie riferite dai giornali di Francia, dove il ministro si affretta convocare un Consiglio analogo per sapere da lui come conoscere le condizioni dell'industria francese prima di un rimaneggiamento colà delle tariffe doganali e di sapere se fra francesi ed italiani deve farsi sussistere la relazione attuale di cane e gatto, e se non valga meglio ricolmare il tunnel del Cenisio per rendere più difficili le comunicazioni e gli scambi, ciò che sarebbe almeno logico, posto che i popoli, economicamente, non debbono essere fratelli, braccia ed organi di uno stesso corpo: l'umanità, come si concepisce dalla economia politica liberale che è essenzialmente democratica.

Ora, di fronte a codeste cognazioni industriali, commerciali, agrarie, marittime, terrestri o che so io, mi sorse quel dubbio sul quale chiedo la vostra sincera opinione.

Il dubbio è questo:

Ditemi voi se tutte queste rappresentanze speciali italiane o straniere create per l'agricoltura, per il commercio, per le industrie, ecc. ecc. siano veramente indispensabili alla vita pubblica economica e politica: o, se non indispensabili, almeno utili — ovvero, se non siano dei ripari e congegni per scemare la responsabilità vera dei ministri costituzionali: e vorrei essere informato da un dotto professore di diritto pubblico costituzionale, come voi potete conoscerne tanti costà, meglio di me, se con tutti questi organi e sotto organi, immaginati per rappresentare diversi interessi economico-sociali, noi non si vada, non solo lungi dalla mèta prefissaci — del maggior bene pubblico possibile — ma anzi si vada invece molto lontano all'inverso, ricercando vantaggi ed interessi parziali di *classe*; e sia questa una delle cause per cui non si vedono più programmi di principii economici posti in campo per il regime della cosa pubblica, ma semplicemente espedienti, cure e medicine caso per caso, quali si credono necessarie dalle esigenze del momento; ciò che, in altri termini, mi avrebbero imparato da giovinetto a dirlo: empirismo. Mi spiego ricorrendo a casi singoli, come vuole la moda. — Domani un ministro, sapendo di essere preposto a favorire l'interesse del maggior numero, che sono i consumatori, pensa a ribassare un articolo di tariffa doganale che colpisce p. es. una derrata ali-

mentare, una materia di consumo larghissimo. Ma questo ministro il quale ha la intelligenza d'intendere che la perdita apparente, momentanea dell'entrata doganale, gli è compensata dalla maggiore forza contributiva rimasta per i risparmi dei consumatori di quella data materia, e che il consumo maggiore della medesima per il ribassato prezzo, potrà far superare il provento attivo doganale — questo ministro, dico, o da se, od eccitatore dai colleghi, vuole *confortarsi* (stile solito) col parere di una rappresentanza agraria qualsiasi, cioè dei produttori della merce simile o identica a quella per cui si propone un ribasso di tariffa. È notevole, è troppo ovvio, che il parere sia contrario, per la semplicissima ragione per cui se fossero consultati i barbieri (mi pare lo abbia detto G. Bentham) sulla convenienza di radersi o non radersi la barba, una legge sarebbe fatta per costringere tutti gli uomini a presentarsi col volto raso.

Lo stesso è da dirsi se per caso un ministro volesse modificare il regime doganale per un prodotto industriale qualsiasi. È notevole che i più ricchi ed ordinariamente più influenti industriali del paese, troveranno mille pretesti per provare come le progettate riforme debbano costituire un danno enorme alla industria paesana.

Nell'uno e nell'altro caso, quei barbassori dell'agricoltura e del commercio non si degnano di riflettere alla condizione del massimo numero dei consumatori, i quali trarrebbero un beneficio dalle riforme per cui fosse diminuito il prezzo dei prodotti.

I ministri intanto, trovano in quei diversi proventi della loro responsabilità politica la risposta a tutte le obiezioni possibili alle loro proposte. « Il consiglio tale ha detto questo — Il consiglio tale altro ha opinato così » — Lo intendo, che questi consigli rispondano in conformità all'interesse da essi rappresentato: ma è questo l'interesse *pubblico*, quello del maggior numero? Abbiamo noi un governo democratico costituzionale rappresentativo, od una costituzione di corpi o classi sociali delle quali l'una tenda a prevalere sulle altre?

La rivoluzione francese fu grande ed ebbe salde radici da propagare i suoi principii in tutto il mondo civile perchè sopresse le *classi* e le rappresentanze di *corpi*, o *stati*; noi nella vita pubblica moderna, li facciamo rivivere: e dico *noi*, badate, non per dolermi dell'Italia soltanto, giacchè vedo che in Francia il costituzionalismo moderno si è posto nella stessa via, dove non so se riuscirà sempre possibile salvare la libertà e l'indipendenza individuale dalla violenza peggiore di tutte, quella della legge. Quando io studiava diritto pubblico costituzionale, il mio professore, Melegari, impiegava più lezioni per ispiegarmi come ed in quanto fosse tollerabile un corpo, costituito dallo statuto, eminente, e benefico nella storia degli ultimi tempi del governo assoluto piemontese, quale era il Consiglio di Stato: e poneva molta importanza nel determinare che la responsabilità politica del governo non si potesse mai ricoprire col voto di quel corpo consultivo, la di cui utilità — a parte la sua autorità giurisdizionale — egli scorgeva soltanto nello studio preventivo di progetti di legge sullo schema tracciato, a grandi tratti, dai singoli ministri.

Oggi invece noi vediamo ogni ministro incorniciato entro un consiglio, sospettato più o meno tecnico, e da quello trarre, non che pareri, voti deci-

sivi; e ad essi attenersi; di guisachè egli paia diventato esecutore delle loro opinioni; ed il povero ministro dell'agricoltura e commercio soprattutto incessantemente occupato a radunare o intendere diversi di questi consigli, ai quali pare voglia attingere forza alle proprie opinioni, quando non si trova un ministro abbastanza remissivo da doventare il gerente responsabile degli stessi corpi consultati.

È costituzionale tutto questo?

È utile per il benessere pubblico? È un educare il popolo al regime della responsabilità verso di tutti ed in tutto?

Non mi dite che valga per certe condizioni parlamentari, perchè lo intendo: ma non confondo, nè lo devo, il parlamentarismo, col costituzionalismo, giacchè questo ha reso prospera e grande l'Inghilterra, l'altro coi suoi vizi ha seppellito regni, imperi, e seppellirà repubbliche, quando ne sia il caso.

Nella questione delle dogane, nel regime del credito, in quello dell'agricoltura e delle industrie, nelle esigenze del traffico, dovunque, un ministro trova il proprio parafulmine in un Consiglio qualsiasi, aggregazione di persone più o meno competenti, non sempre disinteressate, scelte forse talvolta per soddisfare ambizioni personali, per mantenere vivo l'elettorato dirigente, più che per piegare alle esigenze dell'obbietto di cui quelle persone, tutte eccellenti quali individui, furono costituite in corpo quali rappresentanti tecnici.

Io non so davvero il consumo che voglia farsi del preteso tecnicismo di corpi consulenti, i quali, o valgono ad esaurire la vera capacità tecnica di un ministro dissenziente, se si rassegna a subirne i consigli, implicitamente dichiarandosi meno tecnico di loro; ovvero diventano il suo copri-capo, se riesce a persuaderli che la teorica impone quello che in un dato momento costituisce un'opportunità politica ed amministrativa. — Infine, sono corpi atti ad esaurire la responsabilità politica del potere, che invece se la deve assumere tutta dirigendo la cosa pubblica.

Del resto, quando queste altre ruote in più mancassero nel congegno costituzionale ciò non vuol dire che i ministri difetterebbero di disinteressati consigli, se ne volessero, amministrando e dirigendo lo Stato. Sonvi sempre i loro amici personali, quelli del partito politico prevalente, i numerosi uffici della pubblica amministrazione cui possono far capo; e oggidì sonvi i documenti statistici delle pubbliche amministrazioni, e la stampa che li studia; dove è possibile trovare criteri sufficienti intorno ai problemi più vitali della amministrazione e della legislazione, più che non sia il parere di Tizio o di Caio, assunto come un valore perchè parla a nome del consiglio tale o tale altro.

Sarebbe tempo, mi pare, che i nostri legislatori ne riflettessero e scorgendo come pretesi corpi consultivi abbiano potuto nascondere la necessità di esigere la esecuzione di un determinato programma, liberassero governo e paese da queste rappresentanze di classi, corpi, industrie, che non trovano più luogo d'essere laddove classi e corpi non possono legalmente sussistere di fronte alla concorrenza di cittadini soggetti alle stesse leggi. Codesti corpi, come certe inchieste, mi fanno l'effetto di quei farmaci infallibili cui si ricorre da ammalati mezzo spacciati colla fiducia di una guarigione che, non venendo, ne precipita la morte.

Di fatto molta gente si affanna a consultare questi oracoli per rassicurare l'esito dei prodotti esuberanti, se ve ne fossero, od a chiedere che si studi uno shocco al prodotto tale, o altro. Si fanno in proposito delle lunghe concioni che poi lasciano d'ordinario, il tempo che trovano, ma ne avvengono tre specie di danni.

Il primo e più grave, a mio avviso è quello di disinteressare il pubblico industriale e commerciale dal pensare esso direttamente a provvedere nel miglior possibile modo ai propri interessi.

L'altro è di attribuire allo Stato ed al Governo una responsabilità che non gli compete, togliendogli quella che gli sarebbe più notevole, fatto semplice, e talvolta incauto esecutore di cattivi e non sempre disinteressati consigli.

Il terzo è di procurare ai contribuenti una spesa non giusta, nè necessaria, perchè, s'intende senza dirlo, che a tutta questa gente che si raduna per illuminare pubblico e Governo, fa d'ordinario le spese, in un modo, o nell'altro, il bilancio dello Stato.

Datemi su tutto ciò, se vi aggrada, il vostro avviso, tenendomi per

Vostro affezionatissimo  
G. T.

## IL RIORDINAMENTO DELLE CASSE PENSIONI FERROVIARIE <sup>1)</sup>

La *Memoria* con la quale i delegati della Società Mediterranea rispondono alla Relazione della Commissione ministeriale consultiva di previdenza riconosce anzitutto che il lavoro del Comm. Besso « è ispirato ai più severi intenti scientifici ed è di troppo valore perchè non abbia a tenersene tutto il conto »; esamina poscia le osservazioni e i dubbi che il relatore si è creduto in dovere di esporre.

Si è veduto nel precedente articolo come il relatore tenendo conto del più recente materiale statistico a sua disposizione abbia riconosciuto come l'età media dei pensionamenti riesca di circa 60.72 in luogo di 65.75 quale sarebbe stata preveduta. Le conseguenze di questa anticipazione di cinque anni nell'età media preveduta dei pensionamenti di vecchiaia sono per sè stesse evidenti e non occorre insistervi. Quello che conviene notare si è che se quell'anticipazione fosse un fatto di carattere permanente, e, peggio, suscettibile di un ulteriore aggravamento, i calcoli finanziari che sono come le fondamenta del nuovo ordinamento delle casse, non avrebbero più alcun significato. All'età di 62 o 63 anni l'anticipazione di un anno nel pensionamento per vecchiaia aumenta (tenuto conto di tutte le circostanze di minori introiti, di minore importo della pensione, di minore prodotto di interessi e di maggior durata della pensione) l'onere della Cassa di circa il 4,80 per cento, cosicchè per cinque anni di anticipazione l'onere aumenta del 24 per cento, e per conseguenza di altrettanto devono aumentare gli introiti; il Relatore ottiene per altra via l'aumento del 26 circa per cento.

Va notato però che il ramo di servizio *pensionamenti di vecchiaia* rappresenta circa il 49 per cento della spesa totale gravitante sulla Cassa Pensioni, co-

sicchè l'aumento del 24 per cento (o del 26 0/0, se si accettano i calcoli del relatore) su quel ramo di spesa equivale a circa il 4,50 0/0 della spesa totale. Occorrerebbe quindi aumentare le entrate delle nuove Casse Pensioni, perequate come si sa ad una percentuale di lire 10,50 per ogni 100 lire della somma degli stipendi, della quantità  $10,50 \times 0,046 = L. 0,45$  circa.

Sennonchè a questo riguardo gli autori della *Memoria* dichiarano aver qualche motivo di sospettare che l'anticipazione della età media del pensionamento di vecchiaia dovuta quasi tutta alle liquidazioni avvenute negli anni 1885-86-87-88 non sia un fenomeno affatto permanente. Basti il riflettere alla condizione eccezionale dello scorso quadriennio, che fu come il periodo di assestamento seguito alla non lieve perturbazione che il nuovo scorporo delle reti ferroviarie ha prodotto certamente nella situazione di molta parte del personale. Ciò potrà durare ancora qualche anno, « ma terminata ogni influenza di condizioni o di avvenimenti eccezionali, è lecito sperare che la legge dei pensionamenti si vada accostando a quella presupposta dalla Commissione mista, la quale non poteva non tener conto delle più severe norme che in avvenire regoleranno le ammissioni in servizio allo scopo di ottenere un personale veramente scelto ».

Ora, fino a qui, evidentemente, si tratta di meri apprezzamenti, certo non trascurabili nè del tutto infondati, ma che per riguardare l'avvenire offrono a così dire poca presa ai calcoli finanziari. Si comprende facilmente che in un primo periodo la Società abbiano dovuto, per dare un migliore assetto alla azienda, procedere ad anticipati pensionamenti e che una volta usciti da quel periodo di riordinamento amministrativo, possa aversi un maggior rispetto alle previsioni. Ma quand'anche coteste speranze fossero completamente deluse, rimane da tener conto di un nuovo fatto che oggi può essere debitamente apprezzato, mentre la Commissione mista che compilò i nuovi statuti della Cassa pensione e di soccorso due anni or sono vi dovette forzatamente accennare solo in modo vago e incompleto. Si tratta cioè del prodotto derivante dalla vendita dei biglietti d'ingresso nelle stazioni, prodotto di cui la detta Commissione mista non poteva prevedere nè l'ammontare, nè il modo col quale lo si sarebbe suddiviso tra la Cassa pensioni e la Cassa soccorso. Or bene « l'introito avutosi dalla vendita dei biglietti d'ingresso nelle stazioni delle due grandi Reti nel periodo 1° febbraio 1888 (epoca in cui se ne cominciò la vendita) al 31 dicembre dello stesso anno fu di L. 235,366.58 per cui il prodotto di un anno si può ritenere all'incirca di lire 255,000. E poichè gli stipendi passibili di ritenuta per la pensione ammontano ora nelle due predette reti a 49 milioni e mezzo, ne risulta un prodotto di L. 0,52 per ogni cento lire di stipendi.

Questo ragguardevole cespite di entrata è stato dai nuovi statuti assegnato integralmente a profitto della Cassa pensioni per ciò, quando anche persistesse permanentemente quell'anticipazione dell'età media dei pensionati di vecchiaia, riconosciuta dal Commendatore Besso nell'attuale periodo transitorio, allo squilibrio del bilancio sarebbe sufficientemente provveduto dal prodotto suaccennato derivante dalla vendita dei biglietti d'ingresso nelle stazioni ».

Nella peggiore ipotesi si avrebbe adunque in quel nuovo provento il mezzo per provvedere allo squi-

<sup>1)</sup> Vedi l'*Economista* n. 817 del 29 dicembre 1889.

librio finanziario derivante dalla anticipazione dei pensionamenti di vecchiaia.

Quanto alle altre cause di pericoli finanziari additati dall' egregio Relatore, che sebbene di minore importanza se si considerano una per una, possono tuttavia dare effetto sensibile se agiscono insieme a detrimento dei bilanci avvenire delle Casse pensioni, si possono enumerare così: 1° un'anticipazione dell'età media dei pensionati per invalidità, anticipazione che il relatore calcola abbia a portare un aumento del 6,58 per cento sulla spesa di quel ramo di servizio; 2° il coefficiente di mortalità degli invalidi che non accenna a convergere verso la misura prevista dalla Sotto-Commissione; 3° i coefficienti di eliminazione per dimissioni e licenziamenti che si verificano ora in misura pure inferiore a quella preveduta.

E anche a riguardo alla prima delle accennate tre cause di pericoli finanziari, gli autori della memoria ritengono che cessate le circostanze transitorie, le quali sono correlative al nuovo assetto delle amministrazioni ferroviarie, si ritornerà presto a risultati analoghi a quelli già ottenuti praticamente nel Consorzio Cassa pensioni dell'Alta Italia. « In ogni caso, essi scrivono, supposta la persistenza dell'anticipazione riscontrata, il danno si riduce a molto poco, perchè la spesa afferente al pensionamento degli invalidi è poco più di un terzo della totale spesa sostenuta dalla Cassa, epperò quell'anticipazione conduce ad un aumento di non più del 2, 3 0/10 della spesa totale. Ma l'aumento sarà ancor più ridotto se si pone mente che un'anticipazione di pensionamento di un invalido ha per effetto di diminuire l'importo del trattamento reversibile alla sua famiglia. Questa riflessione poteva giustamente applicarsi anche alle pensioni di vecchiaia anticipate, ma fu trascurata essendo assai piccola la spesa derivante dalla reversibilità di quest'ultime pensioni. Invece la spesa cagionata dalla reversibilità delle pensioni degli invalidi è di molta importanza e non crediamo di esser lungi dal vero ammettendo che la diminuzione di tale spesa, derivata dalla anticipazione, abbia per effetto di ridurre per un buon quarto l'aumento del costo delle pensioni di invalidità, aumento che quindi non passerà di molto l'1,50 0/10 della spesa totale. »

La seconda cagione di pericoli potrà essere eliminata colla severità dei metodi amministrativi che saranno certo adottati dai nuovi Consorzi, così che pensioni di favore ammantate dal titolo di invalidità non devono essere possibili. E lo stesso, ritengono gli autori della memoria, possa dirsi della terza causa di pericolo che nasce dalla deviazione avvertita, tra il fatto e le previsioni, nella legge delle uscite per dimissione e licenziamento. « Anche qui è necessario avvertire che spetta alle Amministrazioni dei nuovi Consorzi di esercitare la più rigorosa sorveglianza affinchè un' eccessiva indulgenza non abbia a conferire pensioni sotto lo specioso titolo di invalidità a favore di individui che avrebbero meritato invece il puro e semplice licenziamento ».

Da ciò si può desumere agevolmente che il buono o cattivo risultato del riordinamento delle Casse pensioni e di soccorso ferroviarie dipenderà anche in notevole parte dal modo con cui i nuovi Consorzi amministreranno e dal maggiore o minor rigore delle amministrazioni ferroviarie.

Le osservazioni dell'on. Besso hanno messo in luce alcuni punti deboli dei nuovi Statuti e se la rispo-

sta che abbiamo testè riassunta ha attenuato alcune critiche del relatore non ci pare abbia eliminato tutti i dubbi da lui sollevati. Il generoso ricorso dello Stato ha redenti gli Istituti ferroviari di previdenza dal disavanzo del passato, e sta bene; ma finchè si è in tempo conviene, sotto tutti gli aspetti, di dare ai nuovi Consorzi un ordinamento tale che essi possano contare sulle loro forze economiche. Qualora adunque venissero accolti e attuati senz'altro i nuovi Statuti sarà opportuno adottare come suggerisce la stessa Memoria, provvedimenti razionali e tempestivi *affinchè le entrate degli Istituti di previdenza per le ferrovie si mantengano in misura sempre atta a sopperire ai bisogni*. Se si procederà veramente con la guida di questi criteri, il nuovo ordinamento raggiungerà pienamente il suo scopo.

### UNA QUESTIONE DI PRESCRIZIONE in materia marittima

Nella pratica commerciale si è presentata più d'una volta la seguente questione di diritto: Entro qual termine si prescrivono le azioni derivanti da un trasporto per mare, pel quale non sia stato stipulato un vero e proprio contratto di noleggio, ma soltanto sia stata rilasciata una polizza di carico?

Per avviarsi a risolverla gioverà anzitutto leggere l'art. 926 del Codice di Commercio, che suona così:

« Le azioni contro il vettore derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono:

1° Col decorso di sei mesi, se la spedizione fu fatta in Europa eccettuata l'Islanda e le isole Feroe, in una piazza marittima dell'Asia e dell'Africa sul Mediterraneo, sul Mar Nero, sul Canale di Suez o sul Mar Rosso, ovvero in una piazza interna congiunta ad una delle marittime anzidette mediante strada ferrata.

2° Col decorso di un anno, se la spedizione fu fatta in altro luogo.

Il termine decorre, in caso di perdita totale, dal giorno in cui le cose da trasportarsi avrebbero dovuto giungere alla loro destinazione, e in caso di perdita parziale, avaria o ritardo, dal giorno della riconsegna. »

Sembra dunque chiaro: per le spedizioni in Europa e in tutti questi altri paesi, non troppo lontani da noi, accennati nell'art. 926, le azioni si prescrivono in sei mesi.

Se non che alcuni oppongono: Il citato articolo, quando parla di trasporti, intende parlare solo di quelli *per via di terra*, giacchè il precedente articolo 924 stabilisce che « le azioni derivanti dal contratto di noleggio si prescrivono col decorso di un anno dalla fine del viaggio. » Ed essi reputano che la legge vigente intenda promiscuamente i contratti di trasporto di merce per mare e di noleggio di nave, ritenendo possa anzi debba considerarsi che colui il quale si incarica del trasporto di singole mercanzie sulla propria nave noleggi in certo modo al committente del trasporto quella parte della nave che è necessaria per accogliere la merce da trasportare.

Questo concetto è stato accolto ed espresso anche da una sentenza 1° Maggio 1888 della Corte d'Appello di Lucca, la quale oltre a ciò adduce quest'altro motivo: « Il contratto di trasporto di cui parla l'articolo 926 del Codice di Commercio è quello de-

finito nell'art. 388 dello stesso Codice, nel quale si contiene una disposizione fiscale con cui si dice che le obbligazioni relative ai trasporti per acqua sono regolate nel libro secondo, che tratta del commercio marittimo, d'onde spontaneo sorge il concetto che la prescrizione di sei mesi riguarda il trasporto di terra e quella di un anno riguarda i trasporti di mare. »

Ma le conclusioni della Corte d'Appello di Lucca non ci paiono giuste, e in ciò siamo anche confortati da quelle affatto opposte espresse in una sua sentenza dalla Corte di Venezia.

Anzitutto è un errore confondere col noleggio qualunque trasporto marittimo. Il concetto esatto di noleggio riposa sul rapporto di *locazione*, più sul rapporto di *commissione* a trasportare una determinata merce; quello di semplice trasporto su quest'ultima soltanto. I due istituti sono diversi nel loro oggetto, perchè uno si fonda sulla locazione di cosa, l'altro sulla locazione d'opera.

« Quando il noleggio, scrive il Vidari, abbia per oggetto l'uso di tutta intiera la nave, o di una parte sua *determinata*, in esso concorre anche la locazione di cosa, perchè *in tal caso* il noleggiante non si obbliga solo ad eseguire un certo trasporto, ma a concedere anche l'uso della nave o di una parte di essa. Solo allora che il noleggio avesse per oggetto il trasporto di certe merci senza alcuna designazione *specificata* del luogo in cui saranno risposte, *non concorrerebbe anche la locazione di cose.* »

Ciò suole seguire appunto nei contratti di trasporto marittimo che hanno la loro prova nella polizza di carico. In essi non si suole designare *specificatamente* il luogo in cui le merci saranno riposte. Vi si indica soltanto il nome della nave, il giorno della sua partenza e il nome del capitano; ma si prevedono i casi di trasbordo su altre navi, senza indicare il nome di queste, nè la loro portata, nè il nome del capitano, nè quello dell'armatore, nè il luogo, il momento, o il motivo del trasbordo.

A far ritenere poi l'art. 926, e quindi anche la prescrizione di sei mesi ivi contemplata, applicabile ai trasporti marittimi oltrechè a quelli terrestri, concorre anche la parola *avaria*, che si trova nell'ultimo suo capoverso. È vero che nel linguaggio ordinario essa si adopera, abusivamente ma di fatto, per designare il danno sofferto da una cosa qualsiasi; ma in linguaggio più proprio, in quello del diritto marittimo, in quello stesso del Codice di Commercio « sono avarie (art. 642) tutte le spese straordinarie fatte *per la nave e per il carico* unitamente o separatamente, e tutti i danni che accadono *alla nave ed al carico*, dopo il caricamento e la partenza sino al ritorno ed allo scaricamento. » Come supporre che il legislatore che così definiva l'avaria, abbia voluto poi adoperarla in un senso meno esatto in altra parte del suo lavoro? Ma se il concetto di avaria è inseparabile da quello di danno marittimo e se la parola avaria si trova scritta nell'art. 926, non si potrà mai sostenere che le disposizioni di quest'ultimo si applichino ai trasporti terrestri esclusivamente.

L'osservazione della Corte di Lucca, che cioè l'art. 388 dichiara regolate nel Libro II del Codice le obbligazioni relative ai trasporti per acqua, non è concludente. — Anzitutto, come nota il citato Vidari, siffatta dichiarazione dell'art. 388 è del tutto oziosa. Se al commercio marittimo e alla navigazione è riservato nel Codice un libro apposito, è

naturale che il Titolo XIII del Libro I, che parla del contratto di trasporto, consideri soltanto i trasporti per via di terra. Ma in ogni caso il non essere la detta dichiarazione sembrata superflua al legislatore, significherà che esso, quante volte non faccia una esplicita esclusione, come qui ha voluto fare, usando le parole contratto di trasporto, intende indistintamente così i trasporti marittimi come quelli terrestri. Ora appunto nell'art. 926 che dice: Le azioni contro il vettore derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono ecc. .... nessuna esclusione vien fatta. Dunque nella prescrizione semestrale anche quelli marittimi sono compresi.

E poi che cosa regola il libro secondo? Le *obbligazioni* tra mittente e vettore, ma non tutte le loro conseguenze: non la prescrizione, per esempio. Questa vien disciplinata dall'ultimo Titolo del quarto e ultimo Libro del Codice per ogni maniera di rapporti giuridico-commerciali. Di disposizioni che la concernano non si trova traccia né nel Libro I che parla dei trasporti terrestri, nè nel II che parla dei trasporti marittimi; epperò l'osservare, come fa la Corte di Lucca, che a questi provvede una data parte del Codice mentre a quelli ne provvede un'altra, non prova nulla e non bastava per autorizzare la stessa Corte ad affermare che ai trasporti marittimi si applica soltanto l'art. 924 e l'art. 926 soltanto ai trasporti terrestri, mentre entrambi gli articoli sono posti nello stesso Libro IV del Codice.

È poi un errore il giudicare applicabile ai trasporti per mare, circa la prescrizione, il solo articolo 924; e nasce dal fare una indebita confusione tra il contratto di noleggio, di cui il detto articolo fa menzione, e la polizza di carico, di cui invece non fa menzione, e dal crederli una sola cosa che si può esprimere con due termini diversi ma equivalenti. Che sieno, invece due cose diverse fra loro, lo abbiamo già accennato più sopra, ma si rileva anche dalla parola della legge. Infatti l'articolo 503 obbliga il Capitano a tenere a bordo *le polizze di carico ed i contratti di noleggio*. In verità, se ogni trasporto marittimo fosse un noleggio, non sarebbe stato necessario ed anzi sarebbe stato assai inopportuno che il legislatore avesse distintamente contemplate e indicate le due specie di documenti da tenersi a bordo.

Un'ultima considerazione.

Come si è visto riproducendo l'art. 926, a seconda del luogo ove fu fatta la spedizione, vale il termine prescrittivo di sei mesi o di un anno. Fissando la prescrizione semestrale nel caso che la spedizione sia fatta in Europa, l'art. 926, se ha voluto eccettuare l'Islanda e le Isole Feroe, non ha già eccettuato altre isole europee, per esempio non l'Inghilterra. Ora, una spedizione dall'Italia all'Inghilterra essendo necessariamente, almeno in parte, per via di mare, sarebbe assai curioso, se fosse serio, che il legislatore avesse collocato le norme relative alle prescrizioni che non possono derivare se non da un contratto di trasporto marittimo, proprio in quell'articolo che da taluno si pretende valga di norma esclusivamente per le azioni derivanti dai contratti di trasporto terrestre.

Concludendo: o si è stipulato un contratto speciale di noleggio, e in tal caso vale l'art. 924 che stabilisce, per le azioni che ne derivano, la prescrizione di un anno; o si è pattuita una caricazione mediante semplice polizza di carico, e l'art. 926

sarà applicabile anche a un trasporto per via di mare, e la prescrizione, se la merce fu spedita a uno dei paesi ivi indicati, avrà la durata di un solo semestre.

## Rivista Bibliografica

**W. M. Acworth.** *The Railways of England.* Terza edizione, con 56 illustrazioni. — London, John Murray, 1889, pag. XVI-427.

**George Findlay.** *The Working and Management of an English Railway.* Seconda edizione con numerose illustrazioni. — London, George Bell and Sons, 1889, pag. 300.

L'opera del signor Acworth ha avuto in Inghilterra un vero successo, tanto che se ne sono fatte in pochi mesi tre edizioni, ed essa merita certamente sì favorevole accoglienza da parte del pubblico inglese, perchè presenta un interesse che l'argomento difficilmente lascia sospettare. L'Autore si occupa principalmente delle strade ferrate che fanno capo alla grande metropoli britannica, a Londra e per ognuna, di quelle compagnie ferroviarie dà notizie sulla organizzazione del servizio, sui progressi fatti sulle caratteristiche speciali delle singole linee, sulle opere più notevoli, sul materiale ecc. Ma tutto questo è esposto senza entrare in particolari tecnici tali da interessare solo il numero ristretto delle persone tecniche, al contrario il libro dell'Acworth s'indirizza a chiunque abbia qualche idea generale sul servizio ferroviario.

Il libro è diviso in dieci capitoli dedicati tutti, meno il primo alle varie compagnie ferroviarie: *The London and North Western Railway, the Midland Railway, the Great Northern, the North Eastern, and the Manchester, Sheffield and Lincolnshire Railways, the Great Western Railway, the South Western Railway, the London and Brighton Railway, the South Eastern and the Chatham Railways, e the Great Eastern Railway.*

Il primo capitolo dà a guisa di introduzione la narrazione storica della nascita e dello sviluppo del sistema ferroviario inglese. La prima strada ferrata costruita in Inghilterra è quella tra Liverpool e Manchester nel 1825 e da quell'epoca la costruzione di nuove linee procedette o lentamente o rapidamente ma senza discontinuità; il 1846 fu l'anno della mania ferroviaria e per alcuni anni dopo il 1850 persistettero lo scetticismo, la diffidenza verso questo nuovo mezzo di trasporto. L'autore riporta dai giornali dell'epoca delle curiose pagine in cui sono descritti i primi viaggi di importanza e gli avvenimenti più caratteristici dei primi tempi delle ferrovie.

Tutto il libro contiene notizie, aneddoti, cenni delle vicende subite dalle Compagnie, dai singoli servizi, ecc. e si legge con vivo interesse e piacere.

L'altro volume di cui abbiamo dato il titolo ha carattere e scopo diversi da quelli della precedente opera. Il signor Acworth ha fatto un libro per il pubblico in generale, libro riuscitissimo perchè interessa come e forse più d'un romanzo, il sig. Findlay da esperto tecnico quale, è ha voluto descrivere l'amministrazione e l'esercizio di una strada ferrata inglese e precisamente della London and North-Western Railway, di cui egli è Direttore generale.

Abbiamo adunque un'opera tecnica, accessibile però a quanti non sono affatto ignari di cose ferroviarie e che dà le notizie più complete e precise intorno ad esse.

Non sarà senza interesse di spigolare dal libro del sig. Findlay qualche dato. La compagnia del London and North Western, quantunque sorpassata riguardo alla lunghezza delle linee da quella del Great Western Railway e da altre compagnie del continente è tuttavia quella che ha il capitale più cospicuo ed è considerata come il modello di amministrazione savia e abile. Essa ha adottato il sistema di fabbricarsi, per quanto è possibile, tutto ciò di cui ha bisogno per le sue linee, perfino le rotaie, che le compagnie ferroviarie generalmente acquistano dalle grandi officine metallurgiche. D'onde il numero considerevole di impiegati che essa ha, numero che eccede i 50,000, due quinti dei quali sono adoperati pel servizio delle merci; circa 7000 sono occupati alle scritture e nella contabilità. Tutti gli impiegati sono obbligati a far parte, secondo le loro funzioni di una delle due società che la compagnia ha istituite per provvedere alle pensioni e alle spese pei casi di infortuni.

La costruzione delle strade ferrate, il servizio dei segnali e del telegrafo sono descritti minutamente dall'Autore, ma di speciale interesse è il capitolo sulle locomotive. La compagnia ne adopera di otto specie differenti, di cui sono dati i modelli; la moderna macchina *compound* (composita, ossia a doppia espansione) di Webb è, ad esempio, messa di fronte al vecchio razzo costruito da Stephenson nel 1829, quando era ancora incerto se si avessero da adoperare i cavalli o il vapore sulla prima strada ferrata. Le officine di Crewe, dove sono fabbricate e riparate le macchine sono le più grandi che si conoscono. Crewe, che in origine era un piccolo villaggio, è ora una città di 35,000 abitanti (appunto per lo sviluppo che vi ha preso la costruzione delle locomotive. Vi sono state costruite più di 3000 locomotive, di cui 146 nel solo anno 1873. I vagoni per viaggiatori, di cui la compagnia ne possiede circa 4,500 con posti per 165,000 persone, sono costruiti a Wolverton, mentre i vagoni per le merci sono fabbricati a Earlestown. Il traffico della compagnia è enorme, perchè le linee ferroviarie ad essa appartenenti vanno fino a Cardiff e a Swansea nel Galles e al nord fino in Scozia. I capitoli sul servizio delle merci sono assai interessanti specialmente quello che dà la descrizione della grande stazione di Edgell, vicino a Liverpool, dove i vagoni provenienti dai vari docks o stazioni di Liverpool sono separati e classificati secondo la loro destinazione. Ciò si fa su un certo numero di piccoli tronchi di linee che, in ragione della loro disposizione hanno ricevuto il nome di *grills*, e siccome sono sopra un piano inclinato così i vagoni diretti su essi, trascinati dal proprio peso, discendono senz'altro e si disperdono nelle varie direzioni per giungere ciascuno al luogo d'onde in seguito partiranno. La stazione di Edgell ha un'area di oltre 80 ettari, le sue linee interne hanno una lunghezza di 57 miglia e circa 2,000 vagoni vi sono giornalmente classificati.

L'Autore si occupa anche delle tariffe nei viaggiatori e per le merci e per più ampie notizie rinvia al libro pure assai pregevole, del compianto sig. Grierson; *Railway Rates English and Foreign.* Nell'ultimo capitolo studia brevemente dal punto di vi-

sta giuridico i rapporti tra lo Stato e le strade ferrate e tra queste e i privati.

La competenza e l'esperienza dell'Autore, nonchè l'esattezza delle notizie che egli fornisce, fanno di questo libro un importante contributo alla letteratura riguardante le strade ferrate.

**Adolphe Coste.** — *Nouvel Exposé d'économie politique et de physiologie sociale.* — Pag. 400. Guillaumin.

**Idem.** — *La question monétaire en 1889.* — Pag. 88. — Paris, Librairie Guillaumin et C.<sup>ie</sup> 1880.

Il sig. Coste si è fatto conoscere altre volte per un valente pubblicista e distinto cultore delle discipline economiche; i suoi libri sulle « condizioni sociali della felicità e della forza » sulla « igiene sociale contro il pauperismo », tra gli altri, hanno fatto prova che egli cerca vie nuove, e porta nello studio dei fatti sociali un criterio positivo, scientifico e una originalità nella forma e nelle indagini che rendono i suoi scritti interessanti e istruttivi. Anche in questa « nuova esposizione di economia politica e di fisiologia sociale » l'Autore dimostra indubbiamente di aver voluto presentare sotto aspetti nuovi e talvolta con felicissime, se non esaurienti ricerche, i principi della economia politica. Egli si è proposto « di conciliare tra loro due sorelle nemiche, due dottrine che importerebbe, secondo l'Autore, di riunire in una comunanza di vedute e di sforzi, cioè la scienza economica e la filosofia positiva ». Il Coste le chiama nemiche, riferendosi forse a ciò che Augusto Comte ha scritto sulla economia politica; ma le idee del Comte a questo riguardo non hanno trovato, può dirsi, che scarsissima accoglienza e senza essere in rapporti molto stretti, la filosofia positiva, che oggi è detta meglio scientifica, non è in un antagonismo necessario con la economia. Ciò non toglie, è vero che molto rimanga a fare per metterle in più diretta e utile armonia; e per questo l'idea del sig. Coste ci piace, quantunque potremmo discutere quanto alla applicazione ch'egli ne ha fatta, almeno riguardo ad alcune parti del libro.

Per fisiologia sociale, l'Autore intende appunto la sociologia, ossia la scienza dei fenomeni sociali, che è per ciò stesso la scienza dei fenomeni umani, perchè l'uomo non vive in nessuna parte all'infuori della società, sua nutrice e sua educatrice. Ora c'è senza dubbio in questo libro una succinta esposizione, in alcune parti certo pregevole della economia, ma non possiamo dire che il libro contenga anche una trattazione della fisiologia sociale o sociologia, che dir si voglia. Piuttosto va notato che l'Autore ha voluto rischiarare i principi economici col sussidio della statistica, appoggiarli se così possiamo dire sui fatti, procedere insomma induttivamente, e ne è risultato un libro che si legge con vivo interesse e non senza profitto, pel modo originale con cui sono trattati taluni argomenti. La parte migliore ci è sembrata quella dello scambio e della circolazione, senza disconoscere del resto che anche negli altri capitoli si trovano osservazioni acute. Però vi è una certa sproporzione nelle varie parti del libro; la ripartizione delle ricchezze è trattata troppo brevemente, mentre la circolazione è esaminata largamente e sotto tutti gli aspetti.

Questo nuovo volume del Coste incontrerà, non dubitiamo, il favore degli studiosi e l'agregio Autore potrà così completare e migliorare il suo lavoro, che lo spago non ci consente d'esaminare nelle singole parti.

L'altra pubblicazione dello stesso Autore sulla Questione monetaria nel 1889 contiene il discorso ch'egli ha pronunciato al recente Congresso monetario internazionale, di cui l'*Economista* ha parlato a suo tempo, il resoconto intero delle discussioni, e un riassunto, presentato sotto forma di relazione al Congresso, dell'opera del prof. Adolfo Soetbeer: Materiali per lo studio della questione monetaria, di cui è stata pubblicata ora una traduzione in francese. Il discorso del Coste è una bella e brillante replica ai bimetalisti e specialmente al Cernuschi, la cui conclusione è questa: l'oro è ormai il solo metallo monetario internazionale, l'argento non può più avere che una funzione nazionale.

Raccomandiamo adunque ai lettori queste due pubblicazioni che sono frutto degli studi coscienziosi di un valoroso pubblicista. R. D. V.

**Nouveau Dictionnaire d'Économie Politique** publié sous la direction de M. Léon SAX, et M. Joseph CHAILLEY — *Prémière livraison.* — Paris, Guillaumin, 1890, pag. 123, (3 franchi).

La casa editrice Guillaumin, che da circa mezzo secolo coopera così efficacemente a diffondere la coltura economica, ha intrapreso ora la pubblicazione di un *Nuovo Dizionario d'economia politica*, la direzione del quale è stata affidata a Léon Say e al Chailley. Sono due nomi che danno garanzia di un'opera sotto ogni riguardo seria e raccomandabile. La prima dispensa che abbiamo sott'occhio contiene vari articoli assai ben fatti, citiamo ad esempio: *Accaparement* del Raffalowich, *Lois Agraires* e *Agrarian Laws* del Baye, *Appropriation* del Courcelle-Seneuil, *Assistance* del Chevalier, ecc. In verità si potrebbero citare tutti, perchè tutti sono pregevoli per diligenza, chiarezza, ed esattezza.

Ogni articolo ha in fine l'indicazione delle fonti più utili a consultarsi; e numerose sono le biografie di economisti e in genere di scrittori che meritano di essere menzionati in un Dizionario di economia, notiamo quelle di Bagehot, Babeuf, Bacon, ecc. Quanto allo svolgimento dato alla materia, noteremo ad esempio che l'articolo *Banca*, che comincia ma non termina in questa prima dispensa, è diviso in quattro parti, secondo il sommario premesso con ottimo pensiero alla trattazione, e cioè 1° Commercio di banca, 2° banche di emissione — costituzione, 3° banche di emissione — discussione dei principi teorici ad esse relative, 4° riassunto e conclusione. E, come vedesi una trattazione abbastanza estesa.

Nei riguardi tipografici dobbiamo fare i più sinceri elogi alla benemerita casa editrice Guillaumin.

L'opera conterà di 18 dispense di 128 pagine ciascuna e formerà due grossi volumi al prezzo complessivo di 50 fr.

## Rivista Economica

*Il bilancio delle colonie italiane in Africa.* — *L'organizzazione dell'amministrazione civile della Colonia Eritrea.* — *L'accumulazione del capitale, la questione bancaria e la rifusione delle monete d'oro in Inghilterra.*

Proseguendo a spogliare dalla recente pubblicazione dell'on. deputato A. Plebauo le notizie di maggior interesse per i nostri lettori diamo oggi la parte relativa al bilancio delle colonie italiane in Africa.

« Ho esaminato il bilancio consuntivo 1888-89 e confesso, scrive l'on. Plebano che ebbi a prima giunta una grata soddisfazione, nel vedere come, in fatto di bilanci, la Colonia non imiti la madre patria, che lotta ogni anno col disavanzo. Il Bilancio coloniale si chiude invece con un discreto avanzo e — quel che potrebbe mostrare o la prudenza eccessiva del finanziere od il grande progresso della Colonia — i proventi nel consuntivo superano di gran lunga quelli del preventivo.

Ed ecco le cifre complessive per l'esercizio surricordato :

	Somme previste	Somme accertate	Differenza
<b>ENTRATE</b>			
Residui disponibili al 30 giugno 1888.....L.	350,000. —	361,473. 71	+ 11,473. 71
Incaassi durante l'esercizio 1888-89.....	751,700. —	1,550,622. 17	+ 778,922. 17
<b>Totale L.</b>	<b>1,101,700. —</b>	<b>1,892,095. 88</b>	<b>+ 790,395. 88</b>
<b>SPESE</b>			
Cap. I. - Stipendi al personale.....L.	408,306. 78	407,410. 35	- 896. 40
Cap. II. - Spese d'amministrazione.....	93,865. —	112,943. 56	+ 19,578. 56
Cap. III. - Fondo per nuove opere.....	450,000. —	871,793. 86	+ 421,793. 86
Cap. IV. - Fondo per spese varie, ecc.....	150,026. 22	266,325. 00	+ 116,298. 78
<b>Totale L.</b>	<b>1,101,700. —</b>	<b>1,658,472. 80</b>	<b>+ 556,772. 80</b>

Dalle quali cifre, come ognuno può rilevare, appare, che mentre si prevedeva per l'esercizio un introito di sole L. 751,700, si ebbe invece quello di L. 1,550,622.17 con una differenza in più di L. 778,922.17. Onde, sebbene la spesa sia essa pure aumentata di L. 556,772.80 oltre il previsto, il conto si chiude, calcolati i residui degli esercizi precedenti, col bell'avanzo di L. 233,625.08. E tra le spese figurano L. 871,793.86 per opere pubbliche.

Se non che una osservazione, di fronte a tale bilancio sorge spontanea, ed è questa: quel bilancio, rassomiglia un tal poco a quello di un privato, il quale dicesse: metto fuori conto la spesa del fitto di casa, la spesa del mantenimento della famiglia, non calcolo ciò che mi costano gli operai di ogni specie che lavorano per me, e sommato tutto il resto mi trovo in pareggio, anzi in avanzo.

Come si può infatti formare un bilancio della Colonia, lasciando del tutto in disparte le spese dell'occupazione militare? E chi deve sopportarle tali spese, se la Colonia se ne lava le mani come di cosa che non lo riguarda? Potrei comprendere chi dicesse: l'occupazione è fatta anche nell'interesse della madre patria; quindi dividiamo a metà tra essa e la Colonia la spesa. Ma in verità il fare un bilancio coloniale in avanzo, lasciando sulle spalle del bilancio italiano tutte le spese che il Ministero della Guerra e quello della Marina sopportano unicamente per causa dell'esistenza della Colonia, mi par cosa molto semplice e facile, ma punto ragionevole, e dopo tutto, inutile e senza scopo. Certo l'Inghilterra non ha mai pensato di fare con tale criterio il bilancio delle Indie.

E se anche soltanto quella parte delle spese militari che è quasi impossibile sceverare dalle altre, si porta in conto, l'avanzo del bilancio coloniale sparisce, o compare la verità vera, che cioè le opere pubbliche a Massaua sono fatte coi quattrini dei contribuenti italiani.

Ma del resto anche prendendo il bilancio quale è, c'è qualche altra cosa da osservare. L'introito principale di esso è dato dalla dogana, la quale, su un provento complessivo effettivamente riscosso di L. 1,550,622.17, entra per L. 1,057,322.96. In codesto prodotto doganale figurano L. 177,141.21 come provento dell'esportazione di L. 749,817.19 come provento della importazione. Ma quale è la merce che in principalissimo modo dà luogo a tale importante risultato dell'importazione?

Non mi fu possibile ciò stabilire in cifra precisa, perchè la dogana di Massaua non tiene, almeno così mi si disse, alcun registro di statistica, avendo la Direzione generale delle gabelle avvocato a sè a Roma — non so con quale utilità e con quale sicurezza di esatti risultati — la compilazione della statistica doganale della Colonia. Ebbi però qualche dato che può giovare allo scopo. Dal 1 luglio a tutto novembre 1889 la dogana di Massaua introitò un totale di N. 209,687 colli di merci dei quali n. 191,316 portati da piroscali, n. 16,650 da legni a vela e 1521 provenienti per via di terra. Di tali 209,687 colli di merci, 161,965 sono colli di cereali e principalmente, anzi quasi esclusivamente, di *durha* proveniente dalle Indie. Ora, la massima parte della *durha* che viene ora a Massaua è importata, per conto del comando della Colonia, dagli appaltatori, i quali pagano la dogana, ma naturalmente la fanno entrare nel prezzo. E tanto è vero, che mentre la dogana valuta la *durha* per la liquidazione della tassa a lire 14 il quintale, il governo la paga in media lire 18.

Parmi quindi si possa dire, che buona parte del principale cespite attivo del bilancio coloniale proviene dalla solita fonte, cioè dalle casse erariali italiane.

Del resto, ciò che più è opportuno ben stabilire, a scanso di illusioni, si è che per ora e sinora nessun serio cenno di attività privata nella Colonia si è manifestato. Oggi, come prima della nostra occupazione, il principale commercio a Massaua consisteva e consiste nelle pelli e nella madreperla. Oggi, come prima, quel commercio è rivolto principalmente a Trieste, e l'Italia non ne ha che una parte infinitesimale. Oggi, come allora, quel commercio è nelle mani di alcuni pochi commercianti stranieri.

Auzi, in specie il commercio della madreperla, sembra andare ognor più eccentricandosi; tanto che negli ultimi cinque mesi, da luglio a novembre ora scorso, su un valore totale esportato di L. 202,373.06, una sola ditta esportò per lire 136,214.74.

Certo non manca a Massaua il piccolo commercio locale. I Greci, i Baniani, come in tutte le città sulla costa del Mar Rosso, vi fanno discreti affari. Ma un commercio locale italiano appena esiste e, a dir vero, si trova anche un tal poco limitato per fatto dell'amministrazione militare. Come è naturale il più grosso numero di consumatori di generi europei, e specialmente italiani, sono i nostri.

— Intanto con Reale Decreto è stata ordinata l'amministrazione dei possedimenti italiani in Africa. Essi sono costituiti in una sola Colonia che prende il nome di Eritrea. Il bilancio e l'amministrazione ne saranno autonomi. Il governatore, a cui è affidato il comando generale, e l'amministrazione della colonia, dipende dal Ministero degli esteri, per tutto ciò che spetta all'amministrazione civile. Per i servizi militari dipende dal Ministero della guerra; per le cose navali

dal Ministero della marina. Il governatore nell'esercizio delle sue funzioni sarà coadiuvato da tre Consiglieri civili, uno per l'interno, uno per le finanze ed uno per l'agricoltura ed il commercio. Essi saranno nominati dal Re, su proposta del Ministro degli esteri; debbono essere cittadini italiani e saranno equiparati ai prefetti. Il consigliere coloniale presiederà all'amministrazione civile, alla giustizia, alla polizia e sicurezza pubblica, all'istruzione, all'igiene, alle prigioni, alle relazioni con gli agenti degli altri governi. Quello per le finanze e i lavori pubblici veglierà alle finanze, dogane, viabilità, porti, spiagge, fari, poste, telegrafi, ferrovie. Quello per l'agricoltura e commercio curerà al demanio, alle strade commerciali, il transito, le relazioni con gli indigeni e coi loro capi, le trattative politiche con l'Etiopia.

Nelle materie di grave interesse politico e amministrativo, il governatore può sospendere le deliberazioni del Consiglio coloniale referendone al Ministro degli affari esteri il quale deciderà.

— Nell'ultima assemblea della Società Reale di statistica, il signor Roberto Giffen lesse una sua relazione sull'accumulazione del capitale nel Regno Unito dal 1875 al 1885. Seguendo la classificazione dei dati della tassa di circolazione, si trova che il capitale di questo paese aumentò nel seguente modo:

Anno 1865 . . . . .	L.st.	6,113,900,000
Id. 1875 . . . . .	»	8,518,000,500
Id. 1885 . . . . .	»	10,037,000,000

Somma che uguaglia 13 volte e mezzo l'ammontare del debito nazionale.

I terreni costituiscono quasi il sesto di tutto e a 26 anni di acquisto rappresentano un capitale di 1691 milioni. I fabbricanti rappresentano quasi un quinto della totalità, il cui valore in 1927 milioni frutta 128 milioni. I fabbricati sono quindi più fruttiferi dei terreni: dieci anni addietro non era così.

Il signor Giffen sul risparmio della popolazione presenta i seguenti risultati:

Saggi di risparmi per ciascun abit. nel 1822.	L.st.	120
Id. id. 1845.	»	143
Id. id. 1865.	»	200
Id. id. 1875.	»	270
Id. id. 1885.	»	270

Sui 10,000 milioni valutati, che costituiscono la proprietà del Regno Unito, quasi 8500 milioni danno un reddito di circa 552 milioni. Nel 1885 si trova che il capitale in terreni diminuì durante gli ultimi 10 anni di 316 milioni, o più del 15 per cento. L'aumento del capitale in fabbricati durante questo decennio fu di 501 milioni, o quasi del 36 per cento, acquistati specialmente i primi 5 anni del decennio. Il reddito degli investimenti esteri ascese da 68 a 84 milioni, cioè un aumento del 16 per cento.

— Secondo l'ultima conferenza tenuta all'*Institute of Bankers* dal signor Inglis Palgrave, si avvicina il momento in cui bisognerà occuparsi della rinnovazione del privilegio della Banca d'Inghilterra, e di ricorrere alla creazione dei tagli di una lira sterlina per far fronte alla fusione tanto reclamata delle monete d'oro, ma sembra che i banchieri siano molto divisi circa i provvedimenti che converrà adottare. La stessa Banca d'Inghilterra, come è naturalissimo, tende specialmente a mantenere ed a consolidare lo

stato attuale delle cose, il quale dà ai suoi biglietti una posizione privilegiata. Essa crede che l'esistenza di talune circolazioni provinciali, che non sono ancora scomparse, sia un'anomalia, di cui sarebbe ottima cosa disfarsi e non argomento per ritornare alla molteplicità, o alla libertà delle emissioni.

I banchieri, in generale, quantunque non sieno in alcun modo ostili alla Banca d'Inghilterra, che è per essi un istrumento molto comodo, propenderebbero in parte per la restaurazione d'una libertà relativa dell'emissione fiduciaria, ma ciò dipende specialmente da che essi sono invidiosi delle Banche scozzesi, che sono rette da una legge speciale per la Scozia, e che hanno nel loro proprio paese una circolazione di biglietti molto popolare. Lo stesso signor Inglis Palgrave concluse anche pel mantenimento della circolazione fiduciaria, ed anche pel suo maggiore sviluppo.

— In Inghilterra si procede attualmente al cambio ed alla rifusione delle monete d'oro, coniate prima del regno di Sua Maestà Vittoria (1817 al 1837).

Conformemente al progetto presentato dal signor Goschen il cambio si fa pezzo per pezzo, purchè le sovrane non abbiano perduto più di 4 grani (0. gr. 239) al disotto del loro peso legale, ed in proporzione per le mezze e le doppie sovrane.

La spesa è completamente sostenuta dallo Stato, la quale è valutata a lire sterline 80,000 (2 milioni di franchi), ma il signor Goschen pensa che soltanto lire sterline 50,000 si dovranno prendere sul bilancio attuale.

Il resto della spesa sarà imposto a seconda del bisogno sugli anni successivi.

## IL RACCOLTO VINICOLO IN ITALIA NEL 1889

### e il commercio dei nostri vini all'estero

#### I.

Alcuni giornali avevano durante la vendemmia pubblicato alcune cifre sul raccolto dei vini in Italia nel 1889 che erano state approssimativamente presentate dal Ministero di agricoltura e commercio nella cifra di ettoltri 22,500,000. Questa cifra non essendo stata raggiunta, il predetto Ministero ha raccolto e riassunto altre notizie a vendemmia finita, secondo le quali il raccolto del vino arriverebbe soltanto a ettoltri 21,139,100. Questa diminuzione della cifra totale presunta viene anche a spostare il risultato delle proporzioni dell'attuale raccolto, dinanzi al raccolto medio sicchè mentre le cifre presunte portavano il raccolto totale del vino nel 1889 a 61 per cento del raccolto medio, le cifre invece effettive lo portano a 57,77 per cento.

Anche l'ordine con cui avevano pubblicato i nomi delle diverse regioni, secondo la maggiore quantità relativa dell'attuale raccolto, viene spostato, e le regioni che hanno avuto in quest'anno maggiore quantità di raccolto, vengono nell'ordine seguente:

Sicilia, Lazio, Sardegna, Marche ed Umbria, Meridionale Adriatica, Emilia, Meridionale Mediterranea, Toscana, Liguria, Piemonte, Lombardia, Veneto.

Riportiamo adesso nel presente prospetto le cifre

effettive ufficiali, divise per ciascuna regione, ponendovi a confronto quelle presunte:

REGIONE	CIFRE effettive	CIFRE presunte
Piemonte.....	Ett. 1,286,900	1,691,000
Lombardia.....	» 455,500	827,000
Veneto.....	» 320,700	297,000
Liguria.....	» 179,400	280,000
Emilia.....	» 1,373,700	1,613,000
Marche ed Umbria.....	» 1,455,900	1,261,000
Toscana.....	» 1,528,100	1,556,000
Lazio.....	» 1,342,500	1,631,000
Merid. Adriatica...	» 2,855,800	2,745,000
Merid. Mediterranea	» 2,704,800	3,011,000
Sicilia.....	» 6,979,900	6,540,000
Sardegna.....	» 655,900	748,000
<b>TOTALE ETT.</b>	<b>21,139,100</b>	<b>22,200,000</b>

## II.

Quanto al commercio dei nostri vini all'estero il *Bollettino Consolare* pubblica diversi rapporti di consoli italiani, che si occupano appunto di questo ramo del nostro commercio.

Un rapporto infatti del Console italiano a Basilea sul commercio di quella piazza coll'Italia nel primo semestre 1889 rileva l'aumento del consumo delle materie che l'Italia spedisce in Svizzera, cioè le sete ed il vino. I bassi prezzi dei vini italiani fecero sì che le altre provenienze poterono appena sostenere la concorrenza e perciò le quantità di vini italiani importati furono grandi. Il commercio dei vini italiani ha sofferto anche in quest'anno per il fatto che tanti piccoli negozianti offrono il vino o lo mandano in consegna e questi vini consegnati devono essere a forza venduti tante volte a prezzi rovinosi. Un altro impedimento è l'importazione di tanta merce inferiore.

Un rapporto del console italiano in Rosario di Santa Fè dice che i vini intensamente colorati in rosso e non molto acidi, come quelli dei paesi meridionali d'Italia sono colà apprezzati e si destinano al diretto consumo.

Il console italiano in Hong Kong scrive che la Cina non è paese consumatore di vini; il poco che si consuma è generalmente vino francese. Se i nostri produttori di vini potessero imitare i tipi francesi colla medesima alcoolicità, posti in bottiglie eguali, ed in casse di una o due dozzine cadauna, allora mandandone i campioni ai prezzi più ristretti possibili, si potrà provare ciò che vi sarebbe da fare. In quanto al vino in botti o bardolesi è difficile la vendita e difatti una quantità di bardolesi di buon vino, inviato dai sigg. Salvatore De Salvo e figlio di Riposto trovati ancora in magazzino; di questo vino non vi sono che le suore italiane che ne comprano, mentre i missionari preferiscono il vino francese. Quasi tutte le case commerciali di Hong Kong vendono vini imbottigliati; i più grandi smerciatori sono le ditte Lane Crovofora e C. e F. Blackhead e C. a cui potrebbero offrirsi campioni.

Il console italiano a Tamatova scrive che i produttori italiani agirebbero saggiamente collo spedire campioni dei loro vini a titolo di prova al Madagascar ove sono soltanto noti i vini francesi.

## IL COMMERCIO DELLA SPAGNA NEL 1° SEMESTRE DEL 1889

L'incaricato di affari italiano a Madrid ha inviato al nostro governo una relazione sul commercio estero della Spagna nel 1° semestre del 1889. Si rileva da quella relazione che il commercio spagnolo con l'estero fu più prospero nel primo semestre dell'anno 1889 di quello che lo fosse nell'egual periodo dell'anno precedente. Infatti nei primi sei mesi di quest'anno l'importazione crebbe per un valore di pesetas 7,047,363 e l'esportazione per un valore di pesetas 46,490,624.

Egli è vero che con tutto ciò in tale periodo di tempo le dogane riscossero 15,298,898 di pesetas meno che nell'uguale periodo del 1888; ma questo fatto nocevole al bilancio, non influì sul movimento commerciale, poichè desso non è che il risultato della diminuzione nella importazione di alcuni articoli, che pagano diritti d'entrata più elevati, il che, per quanto ha tratto alla vita commerciale, spesso è controbilanciato con evidenti vantaggi in altri rami del traffico.

I carboni minerali ed il coke furono importati in maggiore quantità, cioè, per un valore in più di pesetas 1,982,568.

L'importazione dei metalli crebbe di 3,119,871 pesetas, ma in compenso l'esportazione dei medesimi aumentò di pesetas 9,403,793.

Vi fu pure un aumento di 15,122,056 pesetas nell'importazione dei filati e dei tessuti.

Per quanto concerne invece l'importazione del bestiame, notasi una diminuzione; difatti nei primi sei mesi del 1889 s'importarono in Ispagna 9774 capi di bestiame bovino meno che nei primi sei mesi dell'anno 1888, 1310 suini di meno e 18,122 ovini pure di meno.

Si esportarono invece dalla Spagna 8637 capi di bestiame bovino in più, 468 suini e 16,643 ovini pure in più.

Diminui l'importazione del riso di 519,000 pesetas e quella del grano di 14,789,950 pesetas.

L'esportazione dell'olio aumentò di circa 10,000,000 di pesetas.

Per quanto concerne i vini, infine, se vi fu una notevole diminuzione nella esportazione dei vini bianchi e generosi, questa, fu largamente compensata dal sensibile aumento nell'esportazione dei vini comuni, che crebbe di 13 milioni di pesetas.

## CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

**Camera di Commercio di Milano.** — Nella seduta del 4 corrente presenti dodici Consiglieri il Presidente, dopo aver proclamato consigliere della Camera il sigg. Pietro Gavazzi, comunica che il Sindaco accolse le raccomandazioni della Camera circa il nuovo mercato di Porta Ticinese.

Altra comunicazione della presidenza è che il Governo ha risposto che attende a provvedere perchè non manchino i vagoni a Genova.

A questo proposito il cons. Gondrand lamenta che ai nostri scali ferroviari siano respinti carichi per Genova e per Sampierdarena, domandando che nuovamente si reclami presso il Governo.

Quanto al valico del Sempione il Governo rispose

alla Camera che finora non prese nessuna deliberazione, ma che in quella qualsiasi che sarà per prendere avrà di mira i grandi interessi del paese.

Non potè essere accordata la facilitazione di pagare in biglietti degli Istituti di emissione i dazi di confini, anzichè in moneta metallica.

Il Presidente informa intorno ai lavori cui prese parte nel Consiglio superiore del commercio a Roma.

Si confermano in carica le Commissioni permanenti pel 1890.

Sulla domanda del Comitato dell'esposizione di Palermo perchè la Camera provochi e coordini il concorso degli industriali del distretto a quella Mostra, parlano i consiglieri Gondrand, Pavia e Bocconi, indi venne votato il seguente ordine del giorno:

« La Camera delibera di provocare la costituzione di un Comitato per l'esposizione di Palermo e se ne fa centro delegando la propria presidenza di chiamare a farne parte le altre Associazioni industriali, commerciali, agrarie e artistiche della nostra città. »

Si leggono, si discutono e si approvano le conclusioni del rapporto della Commissione Camerale per l'ordinamento delle Borse. Viene nominato il presidente della Commissione di Borsa per intervenire alla seduta che si terrà a Roma il 15 corr.

Sulla progettata ferrovia Gallarate-Abbiategrosso-Pavia, riferisce il cons. Gondrand e la Camera delibera di unire le proprie istanze a quelle dei Comuni ed enti che vi sono interessati affinché venga approvata la costruzione della ferrovia anzidetta e concesso il modesto sussidio chilometrico richiesto.

La Camera col proprio voto afferma la necessità di esaudire la domanda di molti commercianti diretta al Municipio e intesa ad ottenere la costruzione di un nuovo magazzino per le materie infiammabili. Spetta ora al Municipio di sollecitamente provvedere.

**Camera di Commercio di Genova.** — Il primo giorno de l'anno riunitasi d'urgenza per ricevere comunicazione dal Presidente delle dimissioni da esso rassegnate quale delegato della Camera nella Commissione permanente per i servizi del porto. Data comunicazione di questa sua determinazione, il Presidente a giustificarla esponeva che egli fino dal 4 novembre p. p. aveva sottoposto alla Commissione la difficoltà in cui si sarebbe trovato il commercio per il trasferimento della dogana principale a Santa Limbania, quando non si fossero adottati opportuni temperamenti sia per il servizio del deposito franco, sia per il servizio generale di dogana, e che nonostante le sue rimostranze non solo alla Commissione permanente, quanto al Ministero delle finanze, il Governo ordinava il trasferimento immediato della dogana a Santa Limbania per il 21 dicembre. Queste comunicazioni dettero luogo ad una animata discussione. Si cominciò col deplorare le misure che si vollero prendere repentinamente a danno del commercio, osservandosi che allorquando si tratta di adottare provvedimenti anche ingiusti e pregiudizievole al commercio, per questi si trovano i mezzi per mandarli prontamente ad effetto, il che riesce sempre più amaro quando si considera, che allorquando si fanno proposte ed istanze per favorire i veri interessi del commercio della nostra piazza che sono pur quelli dell'intera nazione, occorrono dei mesi e degli anni di lavoro e di sollecitazioni prima di arrivare ad ottenere qualche risoluzione favorevole, quando pure la si ottenga. Si fecero altre molte

considerazioni nel senso di deplorare il poco conto in cui sono tenuti i reclami e gli interessi del commercio di Genova sempre angustiato e tormentato in mille modi e soggetto a nuovi maggiori gravami di spese ed a continue perturbazioni.

La Camera infine, in vista specialmente delle condizioni in cui versano al presente gli interessi commerciali della piazza, ad unanimità approvò il seguente ordine del giorno:

« La Camera presa cognizione dei motivi che indussero il proprio Presidente signor comm. *Giacomo Millo* a rassegnare le dimissioni quale suo rappresentante per la Commissione permanente per i servizi del Porto, fa plauso alla condotta tenuta, colla quale ha mantenuto alto il decoro e la dignità della Camera e del commercio.

« Riconosciuta però la convenienza che il commercio sia senza interruzione rappresentato nel seno della Commissione stessa perchè i suoi interessi vi siano validamente sostenuti; e ritenuto che il suo rappresentante ha sempre fatto valere con somma capacità e competenza questi interessi; ad unanimità invita lo stesso a ritirare le dimissioni ed a continuare a prendere parte alle Adunanze della Commissione. »

## Mercato monetario e Banche di emissione

Sul mercato libero inglese si è manifestata una forte domanda d'oro per conto dell'India, ma non è stato necessario di ricorrere alla Banca di Inghilterra per soddisfare quelle domande. Vi è stato il timore che dalla stessa Banca dovessero essere ritirate circa 250,000 sterline per l'Argentina, ma quantunque questa probabilità non sia del tutto eliminata, pure l'alto prezzo del danaro a Londra per ora impedirà qualsiasi invio d'oro. Lo sconto ufficiale rimane invariato al 6 0/0, quello sul mercato libero è a 4 1/2 0/0.

I cambi hanno sensibilmente migliorato, quello con la Francia è in aumento e così pure quello con Nuova York. Si ritiene che la Banca potrà ricevere qualche somma dal continente e dall'interno del paese, specie dalla Scozia; sicchè le situazioni delle settimane prossime indicheranno certo aumenti costanti dello *stock* aureo.

La situazione della Banca al 9 gennaio indicava l'aumento di 562,000 sterline all'incasso e di 520,000 alla riserva; il portafoglio era diminuito di oltre 4 milioni e i depositi privati di oltre 2 milioni.

Agli Stati Uniti la situazione rimane buona e i saggi dello sconto e delle anticipazioni accennano anzi a declinare. Le Banche associate di Nuova York al 4 corrente avevano l'incasso in aumento di dollari 1,800,000; i depositi in aumento di 11 milioni di dollari. Il cambio su Londra è a 4.82, quello su Parigi a 5.22.

Ecco alcune cifre relative all'ammontare del debito pubblico americano per gli anni 1888 e 1889.

	1888	1889
1° ottobre . . . . .	doll. 1141,875,655	1070,055,500
1° novembre . . . . .	» 1137,290,036	1060,950,677
1° dicembre . . . . .	» 1148,489,853	1056,081,004

Sul mercato parigino dopo una scarsezza relativa di danaro alla quale si potè far fronte con le grandi

risorse della Banca di Francia si nota ora un ritorno a condizioni migliori e lo sconto che sul mercato libero era giunto quasi fino al 3 0/0 è declinato a 2 1/2 per cento.

I cambi sono aumentati; quello a vista su Londra è salito fino a 25.26; quello sull'Italia è a 3/4 di perdita.

La Banca di Francia al 9 corrente aveva 2,495 milioni di incasso, in diminuzione di quasi 9 milioni; la circolazione era aumentata di 2 milioni; il portafoglio era scemato di 56 milioni.

A Berlino la liquidazione ultima dell'anno e i bisogni speciali del 1° Gennaio avevano fatto salire lo sconto al disopra del 5 0/0; ora però è disceso al 4 1/2 0/0 e si nota una minor tensione. La Reichsbank al 31 dicembre aveva l'incasso di 734 milioni e mezzo in diminuzione di 30 milioni; il portafoglio era aumentato di 35 milioni e mezzo; le anticipazioni di 80 milioni; i depositi erano diminuiti di 13 milioni e mezzo.

Sui mercati italiani nulla di particolare da segnalare. Il danaro scarseggia e lo sconto rimane alto; i cambi sono quasi invariati: quello a vista su Parigi è a 101.00; su Londra a tre mesi è a 25.10.

Situazioni delle Banche di emissione italiane

	20 dicembre	differenza
Banca Naz. Italiana	Cassa e riserva... L.	262,980,865 + 7,355,826
	Attivo Portafoglio.....	454,433,606 - 9,394,654
	Anticipazioni.....	65,316,554 + 443,543
	Moneta metallica.....	223,933,012 - 5,300,939
	Capitale versato.....	150,000,000 =
	Passivo Massa di rispetto.....	40,000,000 =
	Circolazione.....	582,319,038 - 5,766,575
	Conti cor. altri deb. a vista	69,356,540 - 1,478,934

Situazioni delle Banche di emissione estere

	9 gennaio	differenza
Banca di Francia	Incasso oro... Fr.	1,255,921,000 - 5,698,000
	argento.....	1,239,099,000 - 3,194,000
	Attivo Portafoglio.....	817,846,000 - 55,939,000
	Anticipazioni.....	423,989,000 + 212,000
	Circolazione.....	3,157,447,000 + 2,218,000
	Conte. corr. dello St.	244,091,000 - 51,365,000
Passivo	del priv.	450,404,000 - 2,799,000
	Rapp. tra l'inc. e la cir.	79,03 1/2 - 0,33 1/2
Banca d'Inghilt.	9 gennaio	differenza
	Incasso metallico Sterl.	18,145,000 + 362,000
	Attivo Portafoglio.....	23,433,000 - 4,287,000
	Riserva totale.....	9,829,000 + 520,000
	Circolazione.....	24,516,000 - 158,000
	Conti corr. dello Stato	6,285,000 + 181,000
Passivo	Conti corr. particolari	25,619,000 - 2,386,000
	Rapp. tra la ris. e le pas.	30,64 1/2 + 3,47 1/2

	4 gennaio	differenza
Banca di Spagna	Incasso... Pesetas	290,334,000 + 7,099,000
	Attivo Portafoglio.....	1,019,669,000 - 31,063,000
	Circolazione.....	731,584,000 - 221,000
	Passivo Conti corr. e dep.	398,880,000 - 15,966,000

	2 gennaio	differenza
Banca nazion. del Belgio	Incasso. Franchi	105,515,000 + 2,737,000
	Attivo Portafoglio.....	330,431,000 + 19,344,000
	Circolazione.....	393,509,000 + 15,118,000
Passivo	Conti correnti.....	64,945,000 + 7,261,000

	30 dicembre	differenza
Banca imperiale russa	Incasso metal. Rubli	343,748,000 + 401,000
	Attivo Portaf. e anticipaz.	107,545,000 + 2,271,000
	Biglietti di credito	1,046,000,000 =
	Passivo Conti cor. del Tes.	81,064,000 + 2,313,000
	del priv.	78,553,000 - 173,000

	4 gennaio	differenza
Banche assoc. di New York	Incasso metal. Doll.	77,400,000 + 1,800,000
	Attivo Portaf. e anticip.	399,700,000 + 4,900,000
	Valori legali	26,700,000 + 600,000
	Circolazione.....	3,700,000 =
	Passivo Conti cor. e dep.	409,700,000 + 11,000,000

	31 dicembre	differenza
Banca imperiale germanica	Incasso Marchi	734,579,000 - 30,454,000
	Attivo Portafoglio.....	653,727,000 + 55,764,000
	Anticipazioni.....	186,219,000 + 80,085,000
	Circolazione.....	1,460,536,000 + 116,841,000
	Passivo Conti correnti.....	348,196,000 - 15,611,000
Banca Austro-Ungherese	31 dicembre	differenza
	Incasso... Florini	241,445,000 + 9,000
	Attivo Portafoglio.....	178,880,000 + 20,046,000
	Anticipazioni.....	36,684,000 + 7,899,000
	Prestiti.....	111,363,000 + 246,000
Passivo	Circolazione.....	434,678,000 + 122,000
	Conti correnti.....	16,304,000 + 4,382,000
	Cartelle in circ.	103,449,000 + 984,000
Banca dei Paesi Bassi	4 gennaio	differenza
	Incasso..... Flor.	133,017,000 - 106,000
	Attivo Portafoglio.....	84,558,000 + 7,809,000
	Anticipazioni.....	48,746,000 + 1,529,000
	Circolazione.....	223,790,000 + 11,579,000
Passivo	Conti correnti.....	25,578,000 - 4,446,000

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 11 gennaio 1890

Nei primi giorni dell'anno le borse sono sempre in una specie di attesa, giacchè è l'epoca nella quale si vengono a conoscere i risultati sommari del bilancio dei principali stabilimenti, i titoli dei quali alimentano le Borse. Quest'anno tale attesa è ancora più intensa inquantochè le difficoltà commerciali e finanziarie furono in alcuni paesi, come ad esempio in Italia più gravi nel 1889 e quindi maggiore è la curiosità di conoscere l'entità dei guasti che tale crise può avere prodotto. In questo stato degli animi è ben naturale che la tendenza non possa essere vivace nè al ribasso nè al rialzo, e se si deve riconoscere che in generale è abbastanza manifesto il desiderio della ripresa, i dubbi che qua e là si sollevano ed il timore di qualche sorpresa, bastano ad intepidire anche i più ottimisti. — Nè mancarono nella settimana anche le notizie politiche alcune vere, altre smentite tostochè propalate, a tener bassa la speculazione. Le voci di malattia del principe di Bismarck, di abdicazione dell'Imperatore d'Austria-Ungheria, e la malattia, in questi ultimi giorni aggravatasi del piccolo re di Spagna, furono fattori che contribuirono a la pesantezza generale. La Borsa di Parigi anzi sulla metà della settimana si mostrò alquanto debole e l'italiano trovò più venditori che compratori, anche perchè le operazioni furono più vivaci intorno al 4 1/2 francese sulla voce che il Governo apparecchiasse una conversione al 3 0/0, conversione però che non potrebbe essere se non facoltativa stantechè la legge 27 aprile 1883, che ha creato il 4 1/2 0/0, ha dichiarato che l'accettazione del rimborso non potrebbe essere obbligatoria per i portatori del titolo se non dopo sei anni dal 1° agosto 1883. La Borsa di Londra fu più calma e mantenendosi abbastanza basso il saggio dello sconto libero, le operazioni sui titoli esteri che godono maggior favore in quel mercato, furono riprese. A Vienna ed a Berlino continua la pesantezza di cui abbiamo parlato nella precedente rivista.

Ecco adesso il movimento della settimana:

Rendita italiana 5 0/0. — È continuato il leggero ribasso già notato nella settimana precedente e da 94,80 ex coupon per fine mese con poche transazioni siano scesi fino a 94,55 per chiudere a 94,45; in contanti fu contrattata a 94,40. A Parigi ex coupon

indietreggiava fino a 93,25 per risalire a 93,42 e rimanere oggi a 93,35 a Londra 92 5/16 a Berlino 94,50.

**Rendita 3 0/0.** — Rimane invariata intorno a 59,25.

**Prestiti già pontifici.** — Con pochissime operazioni rimangono ai seguenti prezzi: il Blount da 95,50 a 95,80; il Cattolico 1860-64 da 97 a 96,50, il Rothschild *ex coupon* da 99,25 a 97.

**Rendite francesi.** — Il 3 0/0 perpetuo ebbe lievi e frequenti oscillazioni con tendenza debole sui primi giorni della settimana per poi riprendere da 87,30 a 87,55 e chiudere a 87,65; il 3 0/0 ammortizzabile da 92,10 saliva a 92,57 dopo aver toccato il 92,87 e il 4 1/2 0/0, specialmente per le voci di conversione a cui sopra abbiamo accennato, saliva da 105,80 a 106,50 per chiudere a 106,57.

**Consolidati inglesi.** — Da 97 3/8 salivano a 97 7/16.

**Rendite austriache.** — Sono abbastanza in buona vista nel mercato tanto che salirono da 108,60 in oro a 109,70, da 86 in carta a 87.

**Consolidati germanici.** — Il 4 0/0 da 105,90 a 106,40 e il 3 1/2 per cento da 103,70 scendeva a 103,50.

**Fondi russi.** — Il rublo a Berlino saliva da 222,80 a 224,25 e la nuova rendita russa a Berlino a 93.

**Rendita turca.** — A Parigi da 17,45 saliva a 17,75 e a Londra rimaneva a 17 9/16.

**Valori egiziani.** — La rendita rimaneva a 470 5/16.

**Valori spagnuoli.** — La rendita esteriore da 739 1/16 scendeva ancora a 71 13/16 e la continuazione della crisi e la gravità della malattia del re sono causa del ribasso.

**Canali.** — Il Canale di Suez da 2318 scendeva a 2285 e il Panama da 70 risaliva a 78 3/4. I proventi del Suez dal 21 dicembre a tutto il 31 ascsero a franchi 1,570,000 contro 1,780,000 l'anno scorso pari epoca.

— I valori bancari e industriali italiani, ebbero sempre affari limitati e di scarsa importanza.

**Valori bancari.** — La Banca Nazionale Italiana debole a 1795; la Banca Nazionale Toscana a 970; la Banca Toscana di credito a 540; il Credito Mobiliare la cui situazione fu pubblicata in ritardo e che presenta la riserva ordinaria ridotta da 12 e 1/2 a meno di 7 milioni, si contratta fiacco a 557 *ex coupon*; la Banca Generale rimane a 517 *ex coupon*; la Banca Romana da 1110 a 1070 *ex*; il Banco di Roma da 740 a 730 *ex*; la Banca di Milano intorno a 128; la Banca Unione da 500 a 518; la Cassa Sovvenzioni da 185 a 174; la Banca di Torino da 534 a 482; il Banco Sconto da 67 a 61 la Banca Tiberina da 67 a 91; il Credito Meridionale da 377 a 350 e la Banca di Francia da 4020 a 4230 essendo stati i benefici della settimana di fr. 677,000.

**Valori ferroviari.** — Le azioni Meridionali trattate da 713 a 712 e poi a 700 *ex* e a Parigi da 706 a 705; le Mediterranee a 584 e 564 *ex* e a Berlino da 114 a 116 e le Sicule a Torino a 580. Nelle obbligazioni si fecero le seguenti quotazioni: Meridionali a 315; Romane a 304; Livornesi A B a 318; dette C D a 333; Lucca Pistoia a 262, Maremma a 485; Centrali Toscane a 525; Vittorio Emanuele a 311; Sarde A a 500; dette B a 507; dette C a 307, e obbligazioni delle Società ferroviarie a 289,50.

**Credito fondiario.** — Banca Nazionale italiana 4 1/2 0/0 a 503; detto 4 0/0 a 481, Sicilia a 503 per il 5 0/0 e a 468 per il 4 per cento; Napoli a 463; Roma a 460; Siena 5 0/0 a 497; Bologna

rimasto a 101,25; Milano 5 per cento a 503; detto 4 1/2 a 483 e Cagliari senza quotazioni.

**Prestiti Municipali.** — Le obbligazioni 5 per cento di Firenze negoziate a 61,25; il prestito di Napoli unificato da 87,25 a 87,50; il prestito unificato di Milano intorno a 89,85 e il prestito di Roma a 480.

**Valori diversi.** — Nella borsa di Firenze ebbero contrattazioni la Fondiaria incendi a 88; detta vita a 235; le Immobiliari Utilità da 538 *ex*; e le Costruzioni Venete da 156 a 159; a Roma l'Acqua Marcia da 1510 a 1462 *ex*, e le Condotte d'acqua da 307 a 305; a Milano la Navigaz. Gen. Italiana da 427 a 410 *ex*; e le Raffinerie a 288 e a Torino la Fondiaria italiana invariata 61 a 60.

**Metalli preziosi.** — Il rapporto dell'argento fino a Parigi invariato a 265 e a Londra il prezzo dell'argento saliva a 44 3/8.

## NOTIZIE COMMERCIALI.

**Cereali.** — Dall'insieme delle notizie pervenute dai principali mercati esteri apparisce che la tendenza al rialzo si è rallentata, tanto che mentre in alcuni questa continua a prevalere, in altri al contrario ove era prevalente, dovette cedere alla corrente opposta. Cominciando dai mercati americani troviamo che a Nuova York i grani con nuovo rialzo si contrattarono fino a doll. 0,87 1/2 per misura di 364 litri; i granturchi con ribasso fino a dollari 0,42 1/8, e le farine invariate a doll. 2,75 per barile di 88 chil. A Chicago i grani tendenti al rialzo e i granturchi al ribasso. Il nuovo raccolto dei grani è comparso in una gran parte dei mercati degli Stati Uniti, dando luogo a molte contrattazioni per l'esportazione. Gli ultimi telegrammi venuti da Calcutta recano che i grani Club sono rimasti invariati da Rs. 2,14 a Rs. 2,15. La solita corrispondenza settimanale da Odessa porta che i grani sono in calma, mantenendosi peraltro assai fermi. I grani teneri si quotarono da rubli 0,95 a 1,10 al pudo; i granturchi da 0,58 a 0,60; la segale da 0,58 a 0,60 e l'avena da 0,80 a 0,90 il tutto al pudo. A Larnaca (Cipro) i grani si vendono a fr. 13 al quint. e gli orzi a fr. 9. A Londra grani invariati, ribasso nei granturchi americani, e rialzo nell'avena. A Liverpool i grani furono in ribasso. In Germania prezzi sempre sostenuti nella segale che nei grani. I mercati austro-ungheresi furono in ribasso. A Pest i grani si quotarono da fiorini 8,70 a 8,73 al quint. e a Vienna da fior. 9,12 a 9,19. In Anversa e nella altre piazze belghe i grani mantennero i prezzi precedenti. In Francia quasi tutti i mercati o trascorsero fermi, o in rialzo. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 23,75 e per i 4 mesi da marzo a fr. 23,90. In Italia grani e avene continuarono a salire; i granturchi e i risi tendenti al ribasso, e la segale invariata. — A Pisa i grani di maremma si contrattarono da L. 25 a 26 al quint. e l'avena da L. 20,50 a 21,25; a Bologna i grani fino a L. 25 e i granturchi da L. 16 a 17; a Verona i grani da L. 22,25 a 23,75; i granturchi da L. 16 a 18; l'avena da L. 20 a 20,50 e il riso da L. 30 a 39; a Milano i grani da L. 23,25 a 25; i granturchi da L. 15,75 a 17,75; la segale da L. 15,25 a 16 e il riso da L. 28,50 a 35,50; a Torino i grani da L. 24 a 26; l'avena da L. 22,50 a 23,50 e il riso da L. 26,50 a 36,50; a Genova i grani teneri nostrali da L. 25 a 26 e i grani teneri esteri senza dazio da L. 19 a 21; in Ancona i grani mercantili delle Marche fino a L. 24,50 e a Napoli i grani tanto bianchi che rossi sulle L. 24,20 il tutto al quintale.

**Caffè.** — I mercati regolatori sono generalmente in calma, e poco o nulla si conclude in essi per merce

pronta; nonostante questo i prezzi si sostengono, e tale è anche la situazione dei principali mercati italiani. — A *Genova* i prezzi correnti al punto franco sono di L. 150 a 155 per il Moka Egitto; di L. 134 a 145 per il Portoricco; di L. 120 a 130 per il Guajra lavato; di L. 115 a 118 per il Guatimala; di L. 108 a 110 per il Giamaica; di L. 112 a 114 per il S. Domingo; di L. 108 a 114 per il Santos e di L. 95 a 125 per il Rio, il tutto ogni 50 chilogrammi. — A *Trieste* il Santos fu quotato da fior. 98 a 110 al quint. e il Rio da fior. 99 a 110,50. — *Marsiglia* il Moka da fr. 134 a 139; il Portoricco da 131 a 137 e il Rio da fr. 91 a 111 il tutto ogni 50 chil. e in *Amsterdam* il Giava buono ordinario a cent. 54 per libbra.

**Zuccheri.** — Tanto all'interno che all'estero le transazioni sono generalmente limitate al consumo, e quasi nulla si opera dalla speculazione. — A *Genova* i raffinati della Liguria Lombarda si contrattarono a L. 132 al quint. al vagone. — In *Ancona* i raffinati nostrali e olandesi fecero da L. 132,50 a 133,50. — A *Trieste* i pesti austriaci si quotarono da fior. 17,50 a 23. — A *Parigi* mercato calmo a fr. 28,50 per gli zuccheri rossi di gr. 88; di fr. 104,50 per i raffinati e di fr. 32 per i bianchi N. 3 il tutto al deposito. — A *Londra* mercato sostenuto soltanto per gli zuccheri di barbabietole, e a *Magieburgo* in Germania di gr. 88 pronti si contrattarono a scell. 11,45 al quintale.

**Olj d'oliva.** — Notizie da *Porto Maurizio* recano che le transazioni sono generalmente scarse, ma la posizione dell'articolo tende al rialzo stante la deficienza del nuovo raccolto, e la ristrettezza dei depositi. Gli olj bianchi sopralfini si contrattarono da L. 140 a 145; i paglierini da L. 128 a 132; i fini da L. 117 a 122; i mangiabili da L. 102 a 112 e i lavati da L. 74 a 86. — A *Genova* si venderono da circa un migliaio di quintali di olj al prezzo di L. 103 a 118 per Bari vecchio; di L. 110 a 125 per detto nuovo; di L. 110 a 120 per Riviera, di L. 120 a 130 per Sassari vecchio e di L. 88 a 90 per le cime di lavati. — A *Firenze* e nelle altre piazze toscane si pratica da L. 115 a 135. — A *Napoli* in borsa i Galipoli pronti si quotarono a L. 89,15 e per maggio a L. 90,16, e a *Bari* i prezzi varianti da L. 105 a 118 il tutto al quintale.

**Zolfi.** — In calma. — Gli ultimi prezzi praticati a *Messina* per gli zolfi greggi furono di L. 6,59 a 6,91 al quint. sopra Girgenti; di 6,53 a 7,23 sopra Catania, e di 6,56 a 6,96 sopra Licata.

**Sete.** — La settimana chiude con quel leggiero movimento di affari che indica come i mercati non abbiano per anche ripreso la loro normale attività. — A *Milano* vi furono alcune domande tanto in articoli greggi, che in lavorati, specialmente nelle qualità fini. I prezzi praticati furono i seguenti: greggie 9/10 classiche da L. 58 a 58,50; dette di 1° e 2° ordine da L. 54 a 57; organzini 16/18 classici a L. 68, e trame classiche 20/22 a L. 60. — A *Lione* la settimana passò con affari quasi insignificanti, rimanendo peraltro sempre fermi quegli indizi di prossima ripresa. Gli organzini italiani di 1° ord. 20/22 si pagarono da fr. 67 a 68; le trame 20/22 di 1° ord. a fr. 68 e le greggie 10/12 di 1° ord. a fr. 63.

**Canape.** — I depositi cominciando ad essere meno abbondanti, i prezzi delle canape greggie ottennero qualche aumento. — A *Bologna* le canape di prima e seconda qualità realizzarono da L. 72 a 80 al quint. Le canape avariate, o tocche da grandine, ebbero da L. 64 a 66, e le stoppe e i canepuzzi da L. 36 a 55. — A *Napoli* la paesana fu venduta da L. 71 a 79, e le Marcianise da L. 68 a 71.

**Bestiami.** — Corrispondenze da *Bologna* portano che la macellazione attiva, la scemata offerta di carni pronte sostengono i bovi da macello prima qualità da L. 130 a 137 peso netto ed il vitello da latte da 100 a 105. Nelle vacche e nei manzelli allievi il

solito favore; se mai sono alquanto più agevoli li bovi da lavoro. Ora si stanno raffinando i grossi manzi per la Pasqua, e per quelli si presumono collocamenti trionfali, perchè pochi e con grandissima chiamata per qui e per fuori. I suini grassi stazionano colle L. 105 a 112 e non si mossero dal mite prezzo tutti gli altri maiali pel caro che continua per il mangime e le ghiande specialmente. — A *Firenze* i suini da L. 24 a 29 per ogni 100 libbre toscane. — A *Milano* i bovi grassi da L. 135 a 140 al quint. morto; le vacche grasse da L. 120 a 130; i vitelli maturi da L. 170 a 180; gli immaturi a peso vivo da L. 70 a 80, i maiali grassi a peso morto da L. 115 a 120 e i magri a peso vivo da L. 100 a 110.

**Saumi.** — Nel merluzzo inglese molte vendite a *Genova* da L. 42 a 48 al quintale, più L. 7 per mettere la merce nel vagone. Le aringhe da L. 20 a 21 al barile e le salacche inglesi da L. 42 a 57. Nel merluzzo norvegiano, mancando l'articolo non si fecero contrattazioni di sorta.

**Metalli.** — Gli ultimi telegrammi venuti da *Londra* recano che il rame continua a mantenersi fermo a ster. 50 la tonn. a pronta consegna; lo stagno ha la stessa tendenza vendendosi le provenienze dello Stretto a ster. 9,15 per il pronto, e da ster. 97,26 a 97,5 per le consegne a tre mesi; il piombo di Spagna quotato a sterline 14,5 e lo zinco intorno a ster. 17,50 il tutto alla tonn. — A *Glasgow* i ferri disponibili da scell. 63,1 a 63,5 la tonn. e da scellini 63,6 a 63,11 a un mese. — A *Marsiglia* il ferro francese a fr. 17 al quint.; il ferro di Svezia a fr. 28 e il piombo da fr. 31 a 33. — A *Genova* prezzi sostenuti in tutte le qualità facendosi L. 39 per il piombo Pertusola; da L. 20 a 25 per i ferri esteri; da L. 275 a 280 per lo stagno Banca; L. 270 per lo stagno degli stretti; da L. 53 a 60 per lo zinco, il tutto al quint.; e le bande stagnate da L. 24 a 25 per cassa.

**Carboni minerali.** — Sempre sostenuti specialmente nelle qualità primarie per gas. — A *Genova* la domanda è sempre viva per l'interno, ma lo smercio è sempre impacciato dalla scarsità dei vagoni. I prezzi praticati sono di L. 31 a 35 la tonnellata per Cardiff; di L. 30 a 31 per Newcastle; di L. 28 a 29 per Yard Park; di L. 32,50 a 33 per Newpelson e di L. 32 a 32,50 per Hebburn Main coal.

**Petrolio.** — Anche per quest'articolo la domanda è attiva e i prezzi continuano sostenuti. — A *Genova* il Pensilvania pronto in barili quotato a L. 21,50 al quint. e in casse da L. 6,40 a L. 6,45 per cassa il tutto fuori dazio, e il Caucaso venduto a L. 16 al quint. per i barili, e a L. 6 per le casse parimente fuori dazio. — A *Trieste* i prezzi del Pensilvania variano da fiorini 9,25 a 10,50 al quint. — In *Anversa* gli ultimi prezzi fatti furono di franchi 17 5/8 al quint. pronto al deposito, e a *Nuova York* e a *Filadelfia* di cent. 7,50 per gallone.

**Prodotti chimici.** — Calma perfetta nella maggior parte di essi. — A *Genova* i prezzi praticati furono i seguenti: solfato di rame p. consegna 1890 L. 62,00; solfato di ferro L. 7,00; sale ammoniac prima qualità L. 92,80, id. seconda qualità L. 87,60. Carbonato d'ammoniac in fusti di 50 chilogr. 85,00; minio reputata marca LB e C 43,00; prusiato di potassa 225, bicromato di potassa 95,00; id. di soda 72,00; soda caustica 70° gr. bianca 19,90; id. id. 60 id. 16,85; idem idem 60° cenere 16,40; allume di rocca in fusti di 5/600 chil. 14,00; arsenico bianco in polvere 36,00; silicato di soda 140° T barili ex petrolio 11,75; id. id. 42° baumè 8,75; potassa Montreal in tamburri 56,00; magnesina calcinata reputata marca Pattinson in flacons da una libbra inglese 1,46; id. id. in latte id. id. 1,25, il tutto costo, nolo e sicurtà franco di porto Genova, per ogni 100 chil.

## SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale nominale 20 milioni, versato L. 19 milioni.

17.<sup>a</sup> Decade, dal dì 11 al 20 Dicembre 1889

### PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

#### RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1889	95,094.37	1,126.28	7,568.90	82,838.70	804.09	187,432.34	609.00	307.77
1888	86,061.64	1,631.71	8,462.01	117,554.74	1,875.19	215,585.26	609.00	354.00
Differenze nel 1889	+ 9,032.76	- 505.43	- 893.11	- 34,716.04	- 1,071.10	- 23,152.92	-	+ 46.23
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 DICEMBRE 1889.								
1889	4,832,317.59	39,404.85	259,140.41	1,816,786.59	28,769.89	3,976,419.33	609.00	6,528.93
1888	1,715,285.41	31,637.57	182,368.74	1,830,414.01	30,774.98	3,790,490.71	609.00	6,224.12
Differenze nel 1889	+ 117,032.18	+ 7,437.28	+ 76,771.67	- 13,627.42	- 2,005.09	+ 185,628.62	-	+ 304.81
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1889	40,510.18	80.65	1,474.21	3,651.30	38.75	15,751.09	111.00	141.90
1888	4,316.17	54.49	220.70	1,698.37	41.77	6,331.50	64.00	98.93
Differenze nel 1889	+ 6,194.01	+ 26.16	+ 1,253.51	+ 1,952.93	- 3.02	+ 9,419.59	+ 47.00	+ 42.97
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 DICEMBRE 1889.								
1889	208,094.40	1,620.46	15,091.49	50,854.86	297.31	275,958.52	111.00	2,486.11
1888	78,550.49	928.25	4,837.18	21,032.86	775.46	106,124.24	64.00	1,658.19
Differenze nel 1889	+ 129,543.91	+ 692.21	+ 10,254.31	+ 29,822.00	- 478.15	+ 169,834.28	+ 47.00	+ 827.92

## SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima — Sedente in Milano — Capitale L. 180 milioni — versato 157,500,000

#### ESERCIZIO 1889-90

Prodotti approssimativi del traffico dal 21 al 31 Dicembre 1889

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO recedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilom. in esercizio ..	4065	4024	+ 41	665	632	+ 33
Media .....	4065	4024	+ 41	655	566	+ 89
Viaggiatori .....	1,259,003.10	1,332,844.86	- 73,841.76	59,792.20	44,217.20	+ 15,575.00
Bagagli e Cani .....	53,740.74	55,579.58	- 1,838.84	2,708.86	889.17	+ 1,819.69
Merci a G. V. e P. V. acc.	373,709.04	409,390.12	- 35,681.08	14,036.34	7,895.01	+ 6,141.33
Merci a P. V. ....	1,432,305.27	1,392,385.03	+ 39,920.24	55,701.96	31,898.70	+ 23,803.26
TOTALE	3,118,758.15	3,190,199.59	- 71,441.44	132,311.40	84,900.08	+ 47,411.32
Prodotti dal 1° Luglio al 31 Dicembre 1889						
Viaggiatori .....	25,956,943.06	25,299,689.36	+ 357,253.70	1,090,638.06	840,485.44	+ 250,152.62
Bagagli e Cani .....	1,181,108.20	1,161,311.17	+ 19,797.03	39,092.87	21,708.99	+ 17,383.88
Merci a G. V. e P. V. acc.	6,344,390.60	6,221,773.08	+ 122,617.52	185,989.08	126,586.80	+ 59,402.28
Merci a P. V. ....	28,299,444.79	27,566,286.28	+ 733,158.51	1,073,840.00	642,810.59	+ 431,029.41
TOTALE	61,781,886.65	60,549,059.89	+ 1,232,826.76	2,389,560.01	1,611,591.82	+ 777,968.19
Prodotto per chilometro						
della decade .....	767.22	792.79	- 25.57	198.96	134.34	+ 64.62
riassuntivo .....	15,198.50	15,046.98	+ 151.52	3,648.18	2,882.67	+ 765.51

(\*) La linea Milano-Chiasso (Km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

(\*\*) Col 1° Giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete secondaria.