

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XVI — Vol. XX

Domenica 29 Dicembre 1889

N. 817

All'On. Senatore ALESSANDRO ROSSI

(lettera aperta)

Mi permetta, illustre Senatore, di dirigerle pubblicamente questa lettera sul discorso che Ella ha pronunciato in Senato nella seduta del 23 corr.; non ho sott'occhio che il resoconto sommario, ma sono sicuro che i suoi concetti non furono adulterati, sia perchè sono un inno al protezionismo, sia perchè, a mio parere, hanno abbondanza di contraddizioni.

Ella si è sentito punto sul vivo dalla relazione che l'on. Seismit-Doda coraggiosamente premise al progetto di legge per l'abolizione dei dazi differenziali. Erano ormai parecchi anni durante i quali il Governo la aveva abituata a darle dieci quando Ella domandava cinque, che anche una semplice remora la spaventa e le fa temere chi sa quali guai. Però da fine parlamentare come Ella è, non ha combattuto la abolizione dei dazi differenziali, anzi, facendo *bonne mine à mauvais jeu*, Ella vi applaude, ma non lascia passare così propizia occasione senza che le volte del Senato echeggino del verbo protezionista.

E tentando la nota della vecchia canzone: — *autonomia economica*, Ella dice, domanda l'Italia — ma col nome Italia per un momento Ella esprime una figura rettorica, e si riferisce soltanto a quella minima frazione che sola ricava profitto dalla altezza dei dazi; per Lei e per i protezionisti non è Italia tutta quell'altra parte e grandissima a cui la protezione non aumenta nè la mercede nè i guadagni, ma a cui anzi imbarazza le vendite e chiude gli sbocchi naturali; — per Lei e per i protezionisti è Italia avida di *autonomia economica* quella che può vendere il grano, la farina, il pane, la lana, il cotone, i tessuti più cari; non è Italia quella che deve pagarli più cari.

Ella invoca l'*autonomia economica*, ma, quantunque lo sappia bene che un paese a cui manca la materia prima, nel quale è scarsa la intelligenza industriale, da cui è ben lontano il carbone, non può procurarsi l'*autonomia economica* se non operando come il sindaco di quel comune dell'Alpi che voleva impedire l'importazione delle rose perchè il suo *giardinere* potesse coltivarle nelle serre calde e venderle a gran prezzo.

Ed *autonomia economica* Ella domanda « perchè si possa avere una forte economia, che permetta una forte politica; ma Ella sa benissimo che l'Italia non si è potuta costituire e non si potrà completare che coll' aiuto altrui; aiuto che fu militare altra volta,

ma dovrà sempre essere economico, poichè oggi ancora siamo poveri economicamente come poveri militarmente eravamo qualche decina d'anni fa.

Ed Ella chiede l'*autonomia economica* perchè si possa avere la forte politica, ma non si accorge della contraddizione, poichè forte politica vuol dire abbondanza od almeno sufficienza di quei capitali che non abbiamo ed andiamo cercando a Parigi, a Londra, a Berlino.

Qualche settimana fa, Ella che ha la grande virtù, anche in mezzo a questi aspri dissensi che ci dividono, di non considerare come nemici gli avversari, Ella mi diresse un cortese biglietto a proposito di una mia pubblicazione, e mi confessava di aver riso di gran cuore perchè io affermavo essere i prodotti di lana protetti col 60 per cento dai dazi. — Pur troppo mancano a me, povero professore, quelle cognizioni pratiche di cui Ella dispone con tanta fortunata abbondanza; ma se me lo permette, attingerò dagli stessi libri del commercio alcuni elementi che giustificheranno ad un tempo e la sua gioia ed il mio rammarico.

Un quintale di lana greggia costa al suo opificio poco meno di un duecento lire e me lo riduce in tessuti che vengono ad avere il valore di circa 1300 lire il quintale. Nel venderli Ella trova la *protezione* di un dazio di 375 lire il quintale; ma, a vero dire, se togliamo tutta la materia prima e tutta quella accessoria sulla quale Ella non ha pagato dazio, rimane appena un quarto delle 1300 lire sulle quali Ella gode 375 lire di protezione, cioè il 100 per cento circa.

Comprendo bene che Ella si smascellasse dalle risa quando io le ricordava incidentalmente questo lauto guadagno, e comprendo anche il suo risentimento verso l'on. Seismit Doda che disse che la tariffa generale rappresentava un *maximum*. Chi mai vorrebbe dei limiti ai propri utili! Ma è anche vero che coloro i quali debbono pagarli, cioè i consumatori, possono un giorno risvegliarsi e costringere l'on. Seismit Doda, il quale oggi si è limitato a dire un *basta*, ad aggiungere che è *troppo*.

E mi lasci anche ammirare, illustre senatore, il suo insuperabile sangue freddo. Tre anni or sono con quella infaticabile attività che i liberali non hanno e non trovano, Ella girava l'Italia a dimostrare che eravamo all'orlo dell'abisso economico, e che ci minacciava la rovina dell'industria. Oggi si è accorto, che « in onta di ogni lamentazione e di ogni cattivo umore, l'Italia cammina e progredisce! » E tutto ciò per merito della tariffa generale! Che cosa ora vuol mai dire la unilateralità delle vedute! Ella forse ha dato una occhiata soltanto al bilancio

del suo opificio, ed ha concluso: io vado benissimo, quindi l'Italia va benissimo.

Ma io, invece, guardo il Banco di Napoli, guardo la Banca Nazionale nel Regno, guardo una serie di istituti di credito, i quali hanno anticipato alle industrie, e vedo che vanno malissimo, e concludo che l'Italia non cammina ed economicamente indietreggia. Certo non è il suo opificio che cagiona le sofferenze alla Banca Nazionale ed agli altri Istituti, ma è in genere l'industria ed il commercio italiano che li hanno depauperati. E se continua così, che cosa avverrà? Beato lei, illustre Senatore, che in mezzo a questa gravissima crisi può aumentare i profitti; ripeto che ammiro il suo sangue freddo e la sua economia pratica tanto fruttuosa, e deploro che la commissione della tariffa doganale non abbia approvato il dazio sui libri; forse avrei avuto anch'io quest'anno meno grave il mio bilancio, sempre passivo col libraio.

Ah! Onorevole Senatore, distolga il suo sguardo dalla diletta Schio che forse occupa troppo la sua mente e lo rivolga all'intero paese; forse i suoi rosei sogni svaniranno e troverà che per molti l'inno al protezionismo che Ella volle far echeggiare nell'ultima seduta del Senato per l'anno 1889, suona per gran numero d'italiani inno tristissimo.

È per questo che ho voluto che l'ultimo numero del 1889 dell'*Economista* contenesse una protesta del suo

Devotissimo

A. J. DE JOHANNIS.

IL RIORDINAMENTO DELLE CASSE PENSIONI FERROVIARIE

Sono ormai parecchi anni dacchè gli impiegati ferroviari in un numero superiore ai 70,000 aspettano che venga meglio tutelato il loro avvenire, mediante un opportuno e razionale riordinamento delle casse pensioni e di soccorso ferroviario. Queste casse sono state istituite parecchi anni prima delle Convenzioni stipulate dallo Stato colle tre società esercenti le strade ferrate, ma l'articolo 35 del capitolato annesso alla legge sulle convenzioni stesse disponeva che la Cassa pensioni e di soccorso del personale ferroviario dovessero essere riordinate. Cotal necessità apparirà evidente quando si sappia che l'ordinamento dato alle dette casse, e tuttora vigente, ha lasciato che si venisse formando un considerevole deficit, il quale al 1° gennaio 1885 era calcolato in 28 milioni per le casse pensioni e in L. 5,800,000 per i consorzi di mutuo soccorso. Questione, come vedesi, grossa anzichè, trattandosi di un forte disavanzo che presto o tardi dovrassi colmare; sulla quale però non possiamo ora insistere.

Invero, ciò che più preme nel momento attuale, è appunto di gettare le basi di un nuovo ordinamento che assicuri, per quanto è possibile, contro l'eventualità di nuovi disavanzi. E coteste basi, ossia il riordinamento delle casse, è stato oggetto di lunghi e accurati studi da parte di varie competenti commissioni, tra le quali due ministeriali, di cui una del ministero dei lavori pubblici e l'altra di quello di agricoltura, industria e commercio. Finalmente le tre maggiori società ferroviarie poterono

presentare al Ministero la domanda per l'approvazione dello statuto delle tre rispettive Casse pensioni e Consorzi di mutuo soccorso, che in virtù della legge 27 aprile 1885 devono succedere alle vecchie Casse pensioni e di mutuo soccorso delle ferrovie Alta Italia, Meridionali, Romane e Calabro-Sicule. Il Ministro dell'agricoltura, industria e commercio ha dato l'incarico di riferire sulla domanda presentata dalle società al Comm. Marco Besso, il quale in una pregevolissima relazione presentata alla Commissione consultiva sulle istituzioni di previdenza, fa varie importanti osservazioni e solleva dubbi che meritano considerazione.

Non sarà superfluo avvertire che la scelta della persona cui affidare l'esame dello statuto proposto dalle società ferroviarie per le Casse pensioni non poteva essere migliore. L'egregio Besso per l'alta competenza e autorità in simili materie, per l'equanimità e serenità dei giudizi, per le garanzie di serio e ponderato esame della questione, era la persona più indicata a istruire la Commissione consultiva, e il pubblico in generale, sul merito dello statuto proposto. Ora il Comm. Besso nella sua relazione dice esplicitamente di essersi formato « il convincimento che lo statuto proposto promette ai compartecipanti assai più che con i mezzi dei quali la Cassa disporrà, questa potrebbe essere in grado di mantenere ». Donde la necessità pel valente Relatore « di introdurre nello statuto importanti modificazioni se non si voglia andare incontro a nuove e amare delusioni ».

Per l'intelligenza della questione conviene anzitutto notare come l'impegno *principale* assunto dalla Cassa è quello delle pensioni ai compartecipanti e rispettivamente alle vedove, le quali pensioni maturano per — *compartecipanti*: 1° quando abbiano compiuto 55 anni di età e 25 di compartecipazione; 2° quando siano divenuti inabili a continuare od a riprendere il servizio per ragione di infermità, dopo 10 anni di compartecipazione — per le *vedove*: 1° alla morte del marito compartecipante che abbia compiuto 40 anni di compartecipazione, 2° alla morte del marito pensionato.

La prima categoria (cioè i *compartecipanti*) è quella che ha maggior importanza; va notato però che del diritto statutario concesso ai compartecipanti di entrare in quiescenza a 55 anni compiuti coi 25 di servizio, qualunque siano le loro condizioni fisiche, non tutti approfittano immediatamente. Dovendosi fare una previsione a questo riguardo fu compilata una tabella di eliminazione sul titolo di collocamento in quiescenza per vecchiaia, tabella che abbraccia le esperienze della Cassa delle ferrovie mediterranee fino al 1886 e indica pure la probabilità annua di eliminazione per le altre cause cioè: morti, dimissioni, licenziamenti e quiescenza per invalidità al lavoro. Questa tabella che costituisce la pietra angolare di tutto il lavoro della sotto commissione che ha compilato lo statuto è stata formata coi dati fino al 1886. Ora in questi due anni sono usciti i resoconti delle Casse pensioni per gli esercizi 1887-88 e questi resoconti, dice il Comm. Besso, ci dicono subito come i dati della tabella fondamentale della previsione debbano venir modificati in base alle più ampie esperienze che sono state raccolte e debbano con esse venir modificate le previsioni che se ne desumono pel futuro servizio finanziario della Cassa pensioni. E qui l'on. Relatore istituisce vari paragoni tra le previsioni e il con-

suntivo per ciò che riguarda i pensionamenti e fa numerosi calcoli per determinare i redditi e gli oneri finanziari della Cassa pensioni in base alle risultanze probabili che egli opina debbansi avere quanto alle età in cui avviene il collocamento in pensione. Egli trova soprattutto che codesti collocamenti hanno luogo più presto assai che non come si calcola nella tabella di previsione. Trova, quindi, tra le previsioni e il consuntivo delle differenze di età al momento del collocamento in pensione e queste differenze determinano in primo luogo, una *minor quantità* di interessi accumulati per la formazione del capitale per le pensioni (i contributi che si versano in meno non esercitano un'influenza, perchè di quanto minore risulta la somma dei contributi versati dal partecipante, di altrettanto minore, in proporzione riesce anche la pensione che gli viene liquidata) e una *maggior quantità* di pensioni da pagare. Non ci è possibile di seguire qui il relatore nei suoi calcoli, sempre acuti e perspicaci; ci basterà dire che egli crede convenga invitare le rispettive amministrazioni ad istituire nuovamente i loro calcoli, facendo tesoro del materiale statistico che sarà stato raccolto a tutto l'anno corrente, onde sia meglio accertata l'età probabile dei collocamenti in pensione. E di fronte alle nuove cifre da lui ottenute egli lascia agli interessati di decidere, se debbasi provvedere con aumento di contributi o con diminuzioni di promesse. Però tenendo conto che queste vie appariscono dalle considerazioni contenute in tutte le relazioni, come poco opportune, egli accenna un temperamento che evitando entrambi quegli scogli potrebbe egualmente condurre l'equilibrio tra gli impegni indiminuibili della Cassa e le sue non aumentabili risorse. « Questa via, scrive l'on. Besso, ci viene additata del resto dall'altro progetto di statuto che è presentato al nostro esame, dallo statuto cioè per i consorzi di mutuo soccorso del personale ferroviario non appartenente alle Casse pensioni, il quale stabilisce che il diritto alla pensione (sussidio continuativo) è bensì dovuto quando il socio abbia raggiunto un determinato numero d'anni di servizio, *ma è vincolato alla condizione dell'invalidità al lavoro.* » Limitazione questa che è adottata anche da altre importanti amministrazioni ferroviarie, come ad esempio dalla Südbahn, la quale accorda il diritto al collocamento in pensione, senza bisogno di comprovare la sopraggiunta incapacità al lavoro, soltanto quando siano compiuti trent'anni di servizio con sessanta di età e fa in pari tempo obbligo all'impiegato pensionato, che sia divenuto nuovamente capace al lavoro, di rientrare al servizio sotto pena, in caso di rifiuto, di perdere la pensione.

E su questo punto il relatore conchiude in questi termini: « La quiescenza di diritto si accordi quando l'età più avanzata porta per sè stessa quella stanchezza che, se non rende ancora inabile al lavoro, rende questo più faticoso e converte così gli impiegati in strumenti meno utili all'Amministrazione. E poichè infine vediamo che la distanza nell'età media dei collocandi in pensione tra la previsione e la realtà è di cinque anni precisi (5,06) pare quasi naturalmente indicato il limite dello spostamento necessario per raggiungere lo scopo che si ha in mente, quello cioè di mantenere le contribuzioni e le pensioni nelle misure proposte, e di ottenere insieme l'equilibrio tra le une e le altre..... Elevando, pertanto i limiti di età e di servizio di cinque anni, por-

tandoli cioè da 55 a 60 e rispettivamente da 25 a 30, è a ritenersi che le nuove calcolazioni (che sempre credo necessarie) dimostreranno l'esistenza dell'equilibrio, od almeno lo renderanno possibile con lievi modificazioni alle norme proposte..... »

Questa ed altre proposte minori formulate dall'on. Besso, hanno il lodevole intento di impedire che si riproduca il *deficit* degli anni passati, al quale dovette provvedere l'articolo 35 della legge 27 aprile 1885. Anzi il relatore considerando che quando cesseranno le convenzioni lo Stato dovrà sostituirsi in luogo e vece delle società esercenti (salvo per le ferrovie meridionali) ed assumere tutti gli impegni di queste, vorrebbe che fosse statuito fin dal principio, in che modo e in che misura le possibili deficienze avranno da far carico alle amministrazioni ferroviarie ed ai partecipanti.

Che se poi, conchiude il comm. Besso, si volesse prendere occasione dai nuovi studi che saranno a farsi, per esaminare *ex novo* i concetti fondamentali ai quali, secondo l'attuale stato delle idee in simile materia, dovrebbe ispirarsi lo Statuto di una nuova cassa pensioni, vorrei rammentare di volo, che oggi si considera generalmente preferibile il sistema di due provvedimenti finanziari paralleli, formati distintamente, l'uno coi contributi dei soci e l'altro coi versamenti delle Società, per modo che il primo costituisca una proprietà collettiva di tutti, con la facoltà, retta da opportune disposizioni, che queste due proprietà, od almeno la prima, possano estrinsecarsi anzichè nella sola forma della pensione, in quella pure di un capitale, che può spesso riuscire in una famiglia di ben altro vantaggio che non sia quello arrecato da una pensione, e con l'altra modalità, che la pensione possa costituirsi non solo esclusivamente a capitale abbandonato come ora, ma anche a capitale riservato.

A queste osservazioni e proposte del comm. Besso, di cui niuno potrebbe contestare l'importanza, hanno risposto con apposita Memoria i tre delegati della Società Mediterranea nelle sottocommissioni che diedero opera al progetto di riordinamento delle Casse pensioni e di soccorso. Ci corre l'obbligo di riassumere la risposta che è stata fatta alla relazione dell'on. Besso, e lo faremo nel prossimo numero.

IL DEBITO PUBBLICO NEI DOCUMENTI UFFICIALI

Nel nostro numero del 3 novembre dopo avere sommarariamente esaminato il bilancio dello Stato promettevamo di esaminare il debito, parendoci che la situazione finanziaria non possa conoscersi con sufficiente esattezza se non si tien conto anche dell'elemento importantissimo del debito pubblico, come quello che influisce anche sullo stato del bilancio.

Però accingendoci a un breve esame del movimento del debito italiano negli ultimi anni, ci siamo trovati di fronte a fatti sui quali richiamiamo l'attenzione della Amministrazione e del pubblico, inquantochè ci sembrano tali da alimentare il sospetto, certamente falso, che, quando a quando si manifesta, sulle condizioni non abbastanza ordinate o coordinate dei vari uffici dei Ministeri delle Finanze e del Tesoro.

Intorno al debito pubblico si sogliono consultare, oltre ad altri documenti di importanza minore, tre principalmente: l'Annuario del Ministero delle finanze, che vi dedica la parte quinta, la relazione annuale della Direzione Generale del Tesoro, l'altra relazione pure annuale del Direttore generale del debito pubblico alla Commissione di Vigilanza.

Or bene; tra questi diversi documenti vi è una certa discordanza che anche i più esperti in materia, quando vogliano essere esatti, si perdono facilmente e non sanno bene a che attribuire le differenze, od almeno abbisognano di molte noiose fatiche per trovare la ragione non sempre giustificabile delle differenze. E quando si pensi che le nostre statistiche servono a studiosi italiani e stranieri, per dare notizie o fare considerazioni sul debito dello Stato, non parrà strano che ne risulti facilmente un sospetto di disordine o di non accordo, esistente tra i diversi rami della azienda finanziaria dello Stato.

Ed affinchè non si creda che parliamo a caso, presentiamo qui alcuni esempi che valgano a giustificare il nostro severo giudizio.

Nell'Annuario del Ministero delle finanze, pubblicazione ufficiale, la parte IV porta per titolo *Debito Pubblico*, ed ogni buon cittadino crederrebbe di trovare nei prospetti compresi in quella parte *tutto quanto* riguarda il debito pubblico italiano. Si ingannerebbe però, perchè nella parte IV da qualche tempo si è introdotto « la situazione dei debiti pubblici amministrati dalla Direzione Generale del Tesoro » la quale situazione comprende debiti non redimibili e redimibili, che, come le obbligazioni ferroviarie testè emesse, non si sa perchè, non fanno parte del « debito pubblico. » — Se quindi alcuno apre l'Annuario 1889 e sotto il titolo *Debito Pubblico* crede di trovare tutto il debito dello Stato, è in errore, perchè a pagina 282 vi sono i debiti amministrati dalla Direzione Generale del Tesoro che a tutto 30 giugno 1888 rappresentavano la rendita di L. 49,558,520.65 cioè il capitale di L. 1,680,772,962.75. Strano invero che la Direzione Generale del debito pubblico, la quale ha il Gran libro, le rendite da trascriversi nel Gran libro, la rendita della santa sede, i debiti inclusi separatamente nel Gran libro, e le contabilità diverse, non abbia trovato una rubrica per includervi anche i dieci debiti amministrati ora dalla Direzione Generale del Tesoro.

Ma concordassero almeno le cifre e le assegnazioni!

Nel prospetto 74 dell'Annuario 1889 troviamo tra i debiti inclusi separatamente nel gran libro quello 3 0/0 Modenese del 3 Ottobre 1825 colla indicazione *irredimibile* e poi nel prospetto 75 dello stesso Annuario tale debito figura tra i *redimibili*, e torna a figurare come *non redimibile* nella relazione della Direzione generale del Tesoro.

Se prendiamo l'Annuario 1888 e cerchiamo nel prospetto 77 l'ammontare del « debito perpetuo 5 0/0 a nome di Corpi morali di Sicilia » troviamo indicata la rendita di L. 1,276,618.12 al 30 Giugno 1887 ed il capitale di L. 25,492,362.40. Se invece prendiamo la relazione della Direzione generale del Tesoro al § 27 per la stessa data troviamo la rendita di L. 1,274,618.12 mentre il capitale rimane lo stesso. Nè si tratta di errore di stampa, poichè le addizioni della Direzione generale del Tesoro tornano anche ammesso l'errore di stampa.

Nel prospetto 75 dell'Annuario 1889 si legge che

il complesso dei debiti pubblici al 30 Giugno 1888 amministrati dalla Direzione generale del debito pubblico era della rendita di L. 488,262,770.41, la relazione della Direzione generale del Tesoro dice invece al § 27 che i debiti amministrati dalla Direzione generale del debito pubblico rappresentano la rendita di L. 488,454,770.41 comprese L. 174,900 di premi, mentre la differenza tra le due cifre è di L. 192,000.

Ed un'altra ancora:

Nell'esercizio 1887-88 furono emesse le obbligazioni per la seconda serie dei lavori del Tevere per la somma di L. 401,600 pari al capitale di L. 8,052,000 e durante lo stesso esercizio 1887-88 vennero estratte a sorte e rimborsate obbligazioni della stessa serie per la rendita di L. 1850 pari al capitale nominale di L. 37,000. Per indicare questo fatto così semplice si usano due metodi diversi; l'Annuario delle Finanze nel prospetto 74 e la relazione della Direzione generale del Debito pubblico a pagina 131 espongono tutta la somma di obbligazioni create e nella colonna delle diminuzioni indicano le L. 1850 di rendita annullata; la relazione della Direzione Generale del Tesoro invece lascia vuota la colonna delle diminuzioni e mette in quella degli aumenti la somma delle obbligazioni create detratte le L. 1850 delle rimborsate, accontentandosi di chiarire con una nota l'avvenuto rimborso. Ma intanto le due colonne delle variazioni sono diverse nei due documenti, e il fatto tanto semplice in se stesso assume le proporzioni di una grande questione di contabilità.

Non dubitiamo certamente che queste ed altre differenze che riscontriamo nei documenti ufficiali non abbiano la loro spiegazione e giustificazione, ma il lettore, lo studioso ed il curioso hanno, noi crediamo, il diritto di trovare sotto la medesima dizione le stesse cifre; e non solo hanno diritto di riscontrarle eguali dopo lunga elaborazione, ma a nostro avviso dovrebbero risultare eguali anche a prima vista, per non lasciar dubbio sulla esattezza e sulla verità dei documenti e per renderne, come è doveroso, facile la lettura.

RIVISTA DI COSE FERROVIARIE

La rete Mediterranea nel 1888-89. — Il progetto di legge svizzero sul riposo degli agenti ferroviari. — Bibliografia: un' enciclopedia ferroviaria.

La rete Mediterranea nel 1888-89. — La relazione del Consiglio d'Amministrazione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo, presentata all'Assemblea generale dagli azionisti, che ebbe luogo il 28 dello scorso mese, contiene, come sempre, notizie particolarizzate e interessanti sull'andamento dell'ultimo esercizio.

Ecco il risultato finanziario del 1888-89, confrontato con quello dell'anno precedente:

	1887-88	1888-89	Differenza
Prodotto lordo da ripartirsi col Governo . . .	119.125.131	119.344.572	+ 219.441
Quota di esso spettante alla Società	78.856.572	79.314.062	+ 657.490
Corrispettivo per l'uso del materiale mobile e proventi diversi	8.691.186	9.407.985	+ 716.799

	1887-88	1886-88	Differenza
Spese per l'esercizio della rete	76.619.375	78.387.086	+ 1.767.711
Spese generali, imposte ec.	2.395.584	2.259.054	— 136.530
Prodotto netto dell'esercizio della rete	42.505.756	40.957.487	— 1.548.269
Utile netto dell'azienda sociale, compreso l'avanzo dell'esercizio precedente	8.553.398	8.024.741	— 528.657
Dividendo distribuito	29	27 $\frac{1}{2}$	— $\frac{1}{2}$

Nei nostri appunti dello scorso anno sull'esercizio 1887-88 notavamo che la relazione d'allora mentre annunciava un dividendo di L. 29, superiore di L. 1,50 a quello dell'anno precedente, più che rallegrarsi di tale aumento, si dilungava a spiegare come e perchè i risultati non fossero stati ancora migliori. Ma pur troppo sono ben più dolenti le note di quest'ultimo anno, essendosi dovuto fare un passo indietro e tornare al dividendo di L. 27,50. Cause del minor profitto sono state le riparazioni, maggiori per numero e per importanza, che si dovettero eseguire al materiale rotabile e specialmente alle locomotive, le percorrenze dei treni accresciute oltre quanto era richiesto in modo assoluto dalla maggior estensione della rete, ma soprattutto la sosta verificatasi nel rendimento delle linee. Su questa ultima idea la relazione insiste più volte, e crediamo con ragione. Il confronto dei prodotti lordi della rete mediterranea nei quattro esercizi finora compiuti, di cui seguono le cifre:

1885-86	L. 106,051,281
1886-87	» 112,900,745
1887-88	» 119,125,151
1888-89	» 119,344,572

dimostra infatti che, mentre nel secondo e terzo anno si ebbe un aumento molto superiore a quello su cui, in via normale, potevasi calcolare, cioè di circa il 6 %, nel quarto invece l'aumento fu quasi nullo, ed anzi, per chi ben guarda, si risolve in una diminuzione, giacchè le L. 219,441 di prodotto lordo avuto in più nel 1888-89 sono la risultante della differenza fra un minor prodotto di quasi mezzo milione dato dalla rete principale e il maggior introito della rete secondaria. Ora è chiaro che, coi patti regolanti l'esercizio di quest'ultima, data la qualità delle linee che la compongono e l'aumento di 111 chilometri nella sua lunghezza, verificatosi durante l'anno, ben scarso può essere l'effetto utile di un tale maggiore introito.

Riguardo ai lavori di completamento e miglioria, cui provvede o dovrebbe provvedere l'allegato B al capitolato d'esercizio, la relazione nota che sugli 84 milioni in questo stanziati, alla fine del 1888-89 si aveva un margine di poco più d'un milione, ma i lavori già in corso e non ancora pagati, come pure i molti altri di cui già si rende manifesto il bisogno, richiederebbero una somma di gran lunga superiore.

In fatto di materiale rotabile, vennero ordinate 112 locomotive, 296 vetture, 95 bagagliai e 2030 carri da merce per un importo di L. 13,600,000 all'industria nazionale e di L. 5,900,000 all'industria estera. La quantità dei rotabili nuovi effettivamente entrati in servizio nel corso dell'anno fu di 76 locomotive, 243 carrozze, 137 bagagliai e 1089 carri. La relazione afferma che questo aumento di

dotazione non avrebbe bastato ad assicurare il regolare andamento del servizio, ove non si fosse ancora ricorso all'espedito di prendere carri a nolo. Come si vede l'insufficienza dei fondi stanziati nell'allegato B e quella dei rotabili continuano ad essere due elementi importanti su cui i futuri bilanci dello Stato devono contare nella loro parte passiva.

Ancora a proposito della rete secondaria, notiamo che la perdita recata alla Società dal suo esercizio, da L. 200,887 che era nel 1885-86, scese a L. 119,095 nel 1886-87, per risalire a L. 153,233 nel 1887-88 ed a L. 210,052 nel 1888-89. Ma le passività di questo titolo furono ben più rilevanti per l'erario, il quale dovette rifondere, tra il corrispettivo dovuto alla Società e la dotazione dei fondi di previdenza, L. 126,753 nel primo esercizio, L. 571,974 nel secondo, L. 737,528 nel terzo e L. 537,049 nel quarto. Esaminando il quadro da cui risultano in dettaglio, linea per linea, i prodotti della rete secondaria, vi troviamo questa volta una linea il cui prodotto chilometrico, ragguagliato ad anno, fu nientemeno che di L. 94,156 in base alla lunghezza assoluta e di L. 70,602 tenuto conto della virtuale. Fatto eccezionale, anzi unico, poichè trattasi della succursale dei Giovi, aperta il 15 Maggio u. s. come linea di prima categoria, essa continuerà per due anni ancora ad impinguare i prodotti della rete secondaria, passando poi nella principale, ma si può con certezza asserire che nessun'altra delle costruende linee complementari si presenterà mai in condizioni tanto vantaggiose. Troviamo infatti che, a parte quella, delle linee complementari già in esercizio una sola ha superato il prodotto chilometrico di L. 8000, ed è la Chivasso-Casale (L. 8407); due stanno fra le 7000 e le 8000 lire, cioè la Gallarate-Laveno (L. 7355) e la Romagnano-Varallo (L. 7008); una infine, la Torre Annunziata-Cancello, sta poco al disotto con L. 6834; tutte le altre vanno giù giù fino alla Moretta-Saluzzo che non arriva a 2000 lire per chilometro.

Il progetto di legge svizzero sul riposo degli agenti ferroviari. — Si sta discutendo nel Consiglio degli Stati un disegno di legge per obbligare le Compagnie ferroviarie a concedere ai loro dipendenti un determinato numero di giorni di riposo. Già una legge del 1872 aveva stabilito che gli agenti delle ferrovie dovessero aver libera almeno una domenica su tre. Senonchè in fatto quella disposizione non fu mai rigorosamente osservata, anzi vi subentrò una specie di tacito accordo fra le Società e i loro impiegati, in forza del quale alle domeniche di riposo veniva sostituito un congedo di parecchi giorni consecutivi accordato una volta all'anno. Il Governo svizzero credette ora opportuno di richiamare in vigore la massima del riposo obbligatorio a intervalli prefissi, ed assicurarne la stretta applicazione.

La Commissione parlamentare incaricata di riferire sul progetto presentato dal Consiglio federale, dopo aver accolto il principio, andò più oltre, proponendo di aggiungere alle diciassette domeniche libere altri diciannove giorni di ferie, da ripartirsi a giudizio delle Amministrazioni: d'altra parte però essa volle temperare alquanto la misura proposta, nel senso che le diciassette domeniche potrebbero anche non succedersi a periodi regolari. Ecco il testo dell'art. 1°, quale è formulato dalla Commissione: « I funzionari e impiegati delle strade ferrate, compresi gli operai occupati a giornata, ma in modo permanente, hanno almeno trentasei giorni di libertà durante l'anno, di

cui almeno diciassette devono necessariamente cadere in domenica. »

Tuttavia la Commissione non fu unanime in questa proposta. La minoranza di essa, pur dichiarando di ammettere i trentasei giorni di ferie per ogni agente ferroviario, avrebbe voluto che al personale viaggiante, di macchina e sui treni, non fosse obbligatorio concedere le diciassette domeniche. Il riposo periodico è necessario - osservava il suo relatore - ma sarebbe pericoloso combinare in modo troppo assoluto questo giusto principio con quello dell'osservanza del riposo domenicale, idea religiosa che sfugge al dominio dello Stato: la sicurezza dell'esercizio consiglia poi una tale eccezione, perchè essendovi per solito nei giorni festivi un movimento di viaggiatori più forte che nel resto della settimana, l'obbligare le Compagnie a lasciar libero un terzo del proprio personale, senza distinzione, le costringerà spesso a prendere per la condotta e la scorta dei treni degli agenti soprannumerari, i quali non offrono certo le stesse guarentigie di pratica e capacità che si riscontrano negli impiegati effettivi.

Nonostante le ragioni svolte dalla minoranza, l'assemblea approvò la disposizione dei trentasei giorni di ferie, di cui diciassette in domenica, indistintamente per tutti gli agenti. Nell'intento poi di non aggravar troppo le Compagnie, e perchè nelle domeniche alla imposta riduzione del personale in attività corrisponda una diminuzione dei servizi, fu approvato di interdire il servizio delle merci nei giorni di domenica, fatta solo eccezione per trasporti di bestiame e per le merci a grande velocità.

Bibliografia. — Sotto la direzione del dottor Röll, ispettore superiore delle ferrovie austriache dello Stato, si è cominciata a Vienna la pubblicazione di un'opera di lunga lena e che merita di essere segnalata all'attenzione degli studiosi. Trattasi di una enciclopedia ferroviaria¹⁾, destinata a raccogliere, in ordine alfabetico, tutto quanto si riferisce alla teoria e alla pratica della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate, nei riguardi tecnici, amministrativi, giuridici, finanziari, storici e letterari. Una corsa data al primo volume già uscito, il quale comprende tutta la lettera A e parte del B, ci presuade che il lavoro riuscirà ricco di notizie e di pregevoli monografie sugli argomenti più importanti. Così per esempio l'articolo *Ankaufsrecht* dà la definizione del diritto di riscatto da parte dello Stato ed espone poi com'esso venga inteso nelle diverse legislazioni che lo ammisero: le voci *Beheizung* e *Beleuchtung* illustrano diffusamente, con gran copia di dati e di figure, i vari sistemi di riscaldamento e di illuminazione dei vagoni, occupandosi anche delle più recenti esperienze: sotto i titoli *Amerika*, *Bairische*, *Badische Eisenbahnen*, *Belgien* e simili troviamo delle vere monografie sulle origini, sui progressi, sull'attuale organamento e sui risultati dell'esercizio delle strade ferrate di ciascun paese, spesso con carte che indicano la composizione delle varie reti. Giudicando dal contenuto e dal sistema seguito nel volume pubblicato, si può insomma ritenere fin d'ora che questo primo tentativo di enciclopedia ferroviaria riuscirà opera egregia e utilissima a chiunque si occupi della materia.

¹⁾ *Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung-herausgegeben von D.^r Victor Röll.* — Wien, Carl Gerold Sohn, 1890.

Rivista Bibliografica

Caisse d'épargne d'Imola. — *Hommage à la 3^{me} session quinquennale de l'Association permanente du Congrès scientifique universel des Institutions de prévoyance.* — Imola, Typ. d'Ignace Galeati et Fils, 1889.

Nell'impossibilità materiale in cui, per mancanza di tempo, la Cassa di Risparmio d'Imola si è trovata di concorrere alla Mostra speciale di previdenza indetta a Parigi per l'Esposizione universale del 1889, essa ha creduto giovare ai cultori delle scienze economiche e specie a quelli che dedicano le loro cure e i loro studi agli Istituti di previdenza presentando al Congresso delle Istituzioni di Previdenza, raccolti il settembre scorso a Parigi, una memoria su quelle operazioni a cui negli ultimi tempi ha dato vita, allo intento lodevolissimo di meglio sviluppare i caratteri fondamentali della propria esistenza.

Queste nuove operazioni, che hanno col loro successo pienamente corrisposto all'aspettativa di chi ebbe ad idearle, sono:

1.^o creazione d'una categoria speciale di depositi rappresentante il piccolo risparmio delle classi operaie indigenti;

2.^o prestiti di favore agli operai per l'acquisto di strumenti da lavoro;

3.^o prestiti di favore a condizioni speciali per le migliorie agrarie;

4.^o prestiti di favore per la ricostruzione ed il risanamento delle case operaie.

La memoria, di cui ci occupiamo, compilata dall'egregio Direttore della Cassa di Risparmio d'Imola, sig. Paolini, con quella abituale diligenza e chiarezza alla quale ci ha avvezziati in ogni suo scritto, mentre si limita per brevità ad enunciare, per quanto riguarda le tre specie di prestiti di favore sopra indicati, le norme che li regolano, traccia di preferenza un ampio e confortante quadro dei risultati ottenuti coll'istituzione dei depositi rappresentanti il piccolo risparmio, siccome quella che più strettamente si connette colla principale missione propria delle Casse di risparmio, di queste scuole elementari della previdenza. E questi risultati sono invero così notevoli che crederemmo defraudare la legittima curiosità del lettore se non ne dessimo qui qualche notizia.

Il servizio relativo a questa categoria speciale di depositi ebbe principio il 1.^o aprile 1885. Da tale epoca fino al 31 dicembre 1888, cioè in 45 mesi, il numero dei versamenti eseguiti nei libretti del piccolo risparmio giunse a L. 54,994 per una cifra complessiva di L. 42,461. 31, mentre i rimborsi non furono che 949 per la somma di L. 15,072. 65. Dove convenien notare che ciò a cui si deve aver riguardo principalmente, come è facile comprendere, è il numero considerevole di versamenti messo a confronto con la tenuità del loro singolo importo. Infatti da uno degli specchietti che assai opportunamente corredano la relazione del Paolini, rilevasi che la maggior parte dei versamenti eseguiti nel quadriennio 1885-88, non supera la somma di 20 centesimi; mentre un altro specchietto dimostra che la più parte dei libretti esistenti alla fine di ogni anno è rappresentato da quelli il cui credito sta al disotto delle cinque lire.

Lo scopo propostosi dalla Cassa non poteva dunque esser meglio raggiunto e lo sviluppo sempre crescente dei depositi del piccolo risparmio è ancora compro-

vato da questo, che dal 1° gennaio al 24 agosto 1889 i versamenti furono 21,161 per un valore di L. 9201.

Auguriamo che molte delle consorelle imitino l'esempio della Cassa di Risparmio d'Imola, nell'abituare il popolo al risparmio! A. F.

Primo Lanzoni. — *Geografia commerciale dell'Italia.* —

2ª edizione interamente rifatta. — Milano, Vallardi, 1889, pag. 370 (4 lire).

La prima edizione di questo libro essendo da qualche tempo esaurita, l'Autore si è occupato a migliorare e completare l'opera sua, tanto che questa nuova edizione differisce notabilmente dalla prima. Il prof. Lanzoni ha riveduto o meglio rifatto tutto il volume e ne è venuto fuori un compendio di geografia commerciale dell'Italia assai pregevole per l'abbondanza delle notizie, la chiarezza ed eleganza del dettato, e l'ordine della trattazione.

Il libro discorre dei prodotti naturali, delle industrie, del commercio, della popolazione, emigrazione e colonie e per ultimo dei luoghi principali di produzione, d'industria, di comunicazione e di commercio. Tutta la parte relativa ai prodotti naturali e industriali, che è anche la maggiore, è svolta bene, con estese cognizioni anche dei fatti più recenti e con opportune considerazioni. In generale l'Autore riesce a mettere nella sua vera luce l'importanza di ogni singola produzione, i progressi fatti e quelli che ancor restano a fare nella vita economica del paese.

Il libro dell'egregio Lanzoni può tornare utile a chiunque, perchè illustra un'aspetto del paese e certo uno dei più importanti, ma sarà accolto con molto favore specialmente nelle scuole, dove può rendere servigi utilissimi. E l'Autore, non ne dubitiamo, nel favore del pubblico studioso troverà un incentivo per perfezionare sempre più la propria opera.

Rivista Economica

L'on. Plebano e i possedimenti italiani in Africa. — L'avvenire di Massaua. — La colonizzazione agricola. — Il commercio coll'Italia. — Massaua e il Soudan.

L'onorevole deputato Plebano, reduce da una visita ai possedimenti italiani sulle coste del Mar Rosso e sull'altipiano etiopico, ha dato alle stampe le sue « impressioni e note di viaggio » che per la serietà dello scrittore acquistano una notevole importanza. La questione coloniale ha assunto anche da noi quella gravità che rende opportuno e necessario di far conoscere le varie opinioni in proposito. Crediamo quindi nostro dovere di presentare ai lettori le principali parti dello scritto dell'on. Plebano; nei limiti s'intende concessi dallo spazio.

Ecco in quali termini l'egregio scrittore discorre anzitutto dell'avvenire di Massaua.

Parlando della nostra spedizione africana ho spesso volte sentito dire: il porto di Massaua è una stazione sulla strada delle Indie, e perciò solo un punto che non può mancare d'importanza. Ma il fatto reale non è esattamente così. Massaua si scosta dalla linea

che percorrono i piroscafi delle Indie, di circa 66 miglia. Non è certo una grande distanza, ma è più che sufficiente perchè chi non è da necessità attratto a Massaua, non lo tocchi andando e venendo dalle Indie. E ciò tanto più considerando, che la navigazione del Canale di Massaua non è tra le più facili, non tanto per condizioni naturali, quanto per mancanza di quelle opere che sarebbero necessarie a rendere la via meno pericolosa....

....A mio modo di vedere l'avvenire del porto di Massaua, come più o meno di tutti i porti, dipende dalla condizione dei paesi e delle popolazioni che lo circondano ed alle quali deve servire di sbocco. Il porto di Massaua potrà avere una vita rigogliosa se i paesi ai quali la natura l'ha collegato, offriranno elementi ad una rigogliosa attività commerciale. Se no, no.

Ora l'attività commerciale si manifesta con lo esportare le merci che un paese e le sue industrie producono e con l'importare ad esso quei prodotti che pel consumo locale siano richiesti.

E qui l'on. deputato di Cuneo esamina, con la scorta delle statistiche doganali, il movimento d'importazione dall'Italia nei paesi che di fatto occupiamo od in quelli ad essi limitrofi e ne conclude che « cotesto commercio avrà sempre una limitata « importanza e non compenserebbe, forse mai, le « ingenti spese che dovremmo sopportare, per l'in- « tanto, a fine di migliorare le condizioni del porto « di Massaua e le comunicazioni coll'interno. »

Ad eguale conclusione, quantunque meno recisa, l'on. Plebano viene, scorrendo dell'eventuale commercio di esportazione per l'Italia.

Sulla possibilità di avviare, con vantaggio, in quella direzione la nostra popolazione agricola, l'autore scrive:

« Ma vi sono colà terre coltivabili e quale partito potremo noi trarne? È questa la domanda che da più parti mi venne ripetuta. E non vi ha dubbio, delle terre coltivate e coltivabili vi sono e molte. Però sbaglierebbe assai chi dell'estensione delle terre coltivabili volesse farsi idea guardando la carta. La terra coltivabile è in quei paesi relativamente assai limitata, in paragone dell'estensione geografica dei paesi stessi. E la ragione è molto semplice ed evidente. L'Abissinia ha una topografia affatto originale; nulla di simile si riscontra certo in alcuna parte d'Europa. Il suolo sembra essere prodotto di una larga e potente eruzione vulcanica; mi ha l'aspetto di una vasta superficie d'acqua in forte ebullizione. Quel terreno è seminato da una infinita serie di alture, di colline, di montagne più o meno alte, più o meno erte, più o meno vaste. Non è quasi possibile camminare qualche ora senza dover salire o scendere un qualche altipiano. E sulla cima di tali alture e nelle vallate che tra l'una e l'altra stanno, s'incontrano vaste zone di terreno coltivato, o capace senza dubbio di buona coltivazione. Però in tali zone ho trovato pochissima alberatura, che è invece rigogliosa e fiorente sui fianchi delle montagne che corrono lungo il letto dei molti torrenti. Nella vallata di Ghinda che si percorre, per arrivare ad Asmara, sino a Maikini e poi alle porte del Diavolo, erta e lunga salita, si cammina quasi sempre in mezzo a foreste coperte di vegetazione, ricche della fauna più varia che possa immaginarsi; ed ove domina il Sicomoro, il Tamarindo, l'Olivio selvatico ed in grandissima parte l'Euforbia candelabra. Lo stesso è a dirsi per-

correndo la valle dell'Anseba per andare a Keren, nei dintorni della quale città cominciano a vedersi i giganteschi Boabab.

Asmara e Keren giacciono entrambe in un vasto altipiano, la cui natura agricola mi pare abbia molta analogia col nostro Agro romano. Più esteso quello di Asmara che si protende uniforme quasi fino a Zazega; più ristretto quello di Keren, quasi chiuso dai monti che lo circondano; ma entrambi in molti punti più che ad alta coltura adatti a pascolo. Ma le terre capaci di altre colture, come ha già accennato, non mancano. Io però per quanto abbia percorso quei territori, e per quante indagini abbia fatto, non mi avvenne di trovar tracce di alcune di quelle speciali e ricche coltivazioni, che vengono naturalmente al pensiero ricordando trattarsi di regioni tropicali. Nè di caffè, nè di cotone, nè di tabacco ho avuto da dovehessia notizia. Certo in qualche parte dell'Abissinia il caffè si coltiva ed a Massaua ne viene. Ma nei paesi da me visitati non ho potuto vederne. Mi si disse che verso la Val Boga al di là di Keren verso Kassala, dove vi fu un tempo la fattoria del Padre Stella, degli esperimenti di coltivazioni speciali furono fatti. Ma ora nulla di ciò si trova.

La sola coltivazione che in ogni parte s'incontra è quella dell'orzo e del *durha*; in qualche sito, ma abbastanza raramente il grano. Del resto erba e pascolo in abbondanza. Però nel piano di Keren la Missione francese, che ha ivi la sua sede principale, possiede un orto di considerevole estensione, innaffiato dall'acqua di quattro pozzi appositamente scavati, e coltivato con cura ed abilità; il quale per la ricchezza e la varietà dei suoi prodotti nulla ha da invidiare alla più fiorente coltivazione ad ortaggio, che vi sia in Italia. Ma è opera di dieci anni di lavoro ed i prodotti ho potuto esaminarli, ma i conti delle spese non li ho visti.

Con queste considerazioni, o piuttosto con questa narrazione di cose vedute, io non intendo trarre alcuna considerazione intorno al possibile avvenire di quelle terre.

Ciò che parmi poter con sicurezza affermare fin d'ora si è, che quei paesi non potranno mai, od almeno per molto tempo, esser la meta cui possa rivolgersi la nostra emigrazione agricola. E coloro che parlano dei nostri possessi africani come uno sbocco aperto alla così detta esuberante nostra popolazione, possono mettere il cuore in pace e riconoscere che si sono sbagliati. Non è la mano d'opera che colà manca; essa anzi, per quanto si tratta di lavori materiali, per ora almeno è abbondante relativamente, ed a buon mercato. Ciò che manca è l'energia dell'intraprendere e l'intelligenza nel dirigere; sono specialmente i capitali.

Per ottenere la speranza di poter trarre qualche calcolabile risultato, una necessità, prima d'ogni cosa s'impone, ed è di provvedere al regime delle acque e fare le strade.

Quelle terre possono contenere in sè stesse gli elementi della più ricca produzione ma se manca l'acqua, poco sarà possibile ottenere; e si possono far sorgere i più desiderabili prodotti, ma se mancano le strade per muoverli, saranno prodotti di poco valore.

Ora quanto ad acqua e quanto a strade quei paesi lasciano molto, anzi tutto a desiderare. »

E l'on. Plebano, dopo averne date le prove, continua:

« In tale situazione di cose non è possibile qual-

siasi serio movimento commerciale. Le spese di trasporto sono una rovina. E per averne una idea basta sapere ciò che spende oggi il Governo pel trasporto di quanto occorre alla truppa, da Saati a Ghinda e da Ghinda ad Asmara. L'ultima volta che io passai a Ghinda si avevano, per tale servizio, 200 cavalli, un gran numero di asini e si tenevano assoldati 2,500 portatori a lire 1 al giorno ciascuno; e si era riconosciuto, che il mezzo di trasporto meno costoso erano i portatori. Ora ciascun portatore si mette sulle spalle un carico di circa 18 chilogrammi di roba, ed in media il trasporto è fatto in quattro giorni. Ciò vuol dire che 18 chilogrammi di merci costano, solo per andare da Saati ad Asmara, lire 4. Non mi pare necessario aggiungere altro per mostrare, che con tali spese di trasporto nessun commercio è possibile; senza poi calcolare le perdite ed i guasti che tali mezzi di trasporto implicano e che non son pochi.

Fatte le strade, studiato e regolato il regime delle acque, dato a quei paesi la tranquillità, e possibile che, coll'intelligenza, coll'attività e coi capitali occorrenti, qualche frutto possiamo ricavarne. Non mai però tali da alimentare un vigoroso movimento d'importazione in Italia ed in Europa, perchè i prodotti, che ora là si coltivano anche migliorati e resi più abbondanti, non sono materie atte a ciò. »

L'on. Plebano, dimostra la piccola entità, che, a suo avviso, potrà avere il commercio *da e per* l'Italia, se ristretto ai nostri possedimenti africani ed ai territori, che ad esso sono direttamente attinenti e passa a studiare l'eventualità di fare del porto di Massaua lo scalo naturale dei prodotti del Soudan e si esprime in questi termini:

« Ma la risorsa alla quale tutti rivolgono in ispecial modo il pensiero per ottenere frutto dai nostri possessi africani è il commercio col Soudan egiziano che comprende Dongola, Senaar, Cordofan, Darfur e via discorrendo. E sono senza dubbio fertili e ricche regioni che proprio nulla hanno che vedere per condizioni naturali, coi paesi che noi abbiamo occupati. La gomma del Kordofan, la cera, il sesamo, le pelli delle tribù dei Baggara, le penne di struzzo del Darfur, i cammelli, l'avorio di Bahr el-Gazal, il cotone del Senaar, Darfur e Cordofan, il miele delle tribù bagnate dal Bahr-el-Gazal, l'indaco, il riso, ec. sono le produzioni che il commercio ha da quelle regioni.

Finora, sino almeno al 1882, quando i rivolgimenti politici quasi del tutto interruppero ogni commercio, le vie che i prodotti del Soudan seguivano, erano due. L'una assai lunga pel Nilo da Berber al Mediterraneo; l'altra più breve e più facile da Berber a Suakim. La più grossa quantità di merce però seguiva piuttosto la prima che la seconda. Oggi nulla si può dire a tale riguardo, poichè movimento commerciale, come si disse, quasi più non esiste.

È a sperare che un giorno o l'altro anche nel Soudan le cose si acqueteranno e che un qualche movimento commerciale risorgerà; ma perchè quel movimento a noi si rivolga, è necessario che la via di Kartum-Kassala-Keren si mostri pel commercio la più opportuna. Ora quanto a lunghezza non può sorgere dubbio; — la via Berber-Suakim è più breve. Resta a vedere se sarà possibile far diventare meglio accetta la più lunga, rendendola la più comoda e la più sicura. Da Keren a Kassala vi ha una specie di strada fatta dagli egiziani, la quale però abbisogna di molte riparazioni e miglioramenti; ma da Keren a Massaua per qualunque parte si voglia passare,

strade che possano in qualche modo chiamarsi con tal nome, non vi sono; e se si vuole pensare al commercio del Soudan, bisogna, parmi, provvedervi.

Data una strada relativamente comoda e sicura, è possibile che, massime in questo momento di odio contro gli inglesi, i sudanesi, bisognosi ormai di uscire dallo stato in cui si trovano, aprano relazioni commerciali con noi per lo sbocco di Massaua.

Ma l'Inghilterra se ne starà tranquilla e inoperosa a vedersi portar via tutto un commercio, che da moltissimo tempo è cosa sua? È questo un quesito che non spetta a me qui di risolvere.

Ciò che invece in debbo ancora notare si è che, dato pure che o tutto od una buona parte del commercio del Soudan noi riusciamo rivolgere a noi, non sarebbe ancora per l'Italia un Eldorado. Ho fatto indagini per conoscere qual fosse l'importanza di tale commercio; e da tutte le informazioni che da diverse fonti ho raccolto, mi consta, che fin dal 1882 non si è mai trattato che di un complessivo valore tra i 55 ed i 58 milioni di lire italiane. E vi è da tener conto di un'altra considerazione. I prodotti del Soudan, principalmente l'avorio, il cotone, il caoutchou e simili, ebbero sinora il loro mercato naturale sulle piazze inglesi, dalle quali i manufatti di Manchester, i liquori, chincaglierie ec., partono e vanno a formare per così dire la contropartita sui mercati del Soudan. Potrà in tutto ciò facilmente e prontamente surrogarsi l'Italia?

Vedremo, finalmente, ciò che l'on. Plebano scrive intorno al bilancio delle colonie italiane in Africa.

L'AGRICOLTURA NELLA SVIZZERA

Il dottor Carlo Ohlsen continua le sue importanti pubblicazioni su ciò che riguarda l'agricoltura, e le industrie affini. Ultimamente ha pubblicato uno scritto intorno all'agricoltura svizzera dal quale stante la sua importanza togliamo le seguenti notizie:

Per dare un piccolo quadro di quanto vale la Svizzera in agricoltura, egli dice che la sua ricchezza immobiliare, parlando della classe agricola, ammonta a 3,420,000,000 di lire, delle quali 570,000,000 sono in fabbricati. Il reddito totale dell'agricoltura è incirca di L. 400,000,000 annue.

In Svizzera la superficie occupata dai campi, dai giardini, dai prati e dalle pasture è di ettari 2,143,000; le vigne occupano ettari 34,530.

Il reddito della coltura dei cereali è valutato a 3,000,000 di quintali, che rappresentano un valore di lire 70,000,000 i quali bastano al 50 0/10 all'incirca del consumo del paese.

Nella Svizzera vi sono 4,600 pascoli alpini, i quali possono dar alimento a 270,000 capi di bestiame. Il valore di detti pascoli di montagna è calcolato a 77,000,000 di lire, ed il loro reddito a 11,000,000.

La viticoltura porta in media 1,130,000 ettolitri, del valore di lire 45,000,000 incirca. Si nota che la importazione dei vini è sottoposta a molte fluttuazioni commerciali; difatti nel 1886 essa fu di ettolitri 560,000, importanti il valore di 25,000,000 di lire, mentre nel 1888 s'elevò a ben 903,000 ettolitri, rappresentanti la somma di 28,000,000.

Il numero degli alberi fruttiferi è valutato a 13,500,000, che producono 3,500,000 quintali di

frutta, il cui valore viene stimato a 21,000,000 di lire.

Passando poi alla produzione del latte, questa si calcola a 15,000,000 di ettolitri, 14,500,000 dei quali in latte di vacca. In complesso il valore di tutto il latte ammonta dai 200 ai 210 milioni di lire.

Dai computi, che si son fatti, 6,500,000 ettolitri sono impiegati alla consumazione diretta; 1,500,000 all'allevamento ed all'ingrasso del bestiame; alle manipolazioni tecniche 7,000,000, di cui 6,700,000 per la preparazione del formaggio e del burro, e 300,000 alla fabbricazione del latte condensato.

L'esportazione annuale del formaggio, del latte condensato, e del butirro somma a 50,000,000 di lire all'incirca.

L'allevamento del bestiame porta nel decennio 1876-1886 le cifre seguenti:

Numero dei proprietari		Specie di animali	Numero dei capi	
1876	1886		1876	1886
53,163	56,499	cavalli	100,933	98,622
		muli	3,145	2,742
		asini	2,113	2,046
197,677	219,193	razza bovina	1,035,856	1,212,538
121,817	139,682	Id. porcina	334,507	394,917
74,358	67,686	Id. ovina	367,549	341,804
135,018	145,760	Id. caprina	396,001	416,323
41,237	41,136	alveari	177,120	207,384

Il valore collettivo di tutte le specie degli animali è valutato a L. 450,000,000; quello del reddito lordo annuale è di L. 390,000,000.

Infine è da notarsi che 785,000 ettari della superficie totale del paese son coperti da foreste, il cui valore si eleva a 1440 milioni di lire, ed il reddito lordo annuo a L. 40,000,000.

E giacchè l'importanza del commercio in paesi agricoli è anche segno manifesto dello sviluppo della agricoltura, dimostrando l'attività, l'intelligenza ed il grande capitale in moto: l'egregio scrittore nota che il commercio in generale della Svizzera trovasi ad un alto grado di sviluppo, come emerge dalle seguenti cifre, desunte dai resoconti degli ultimi quattro anni decorsi:

	Importazione	Esportazione
1885	755,452,000	659,964,000
1886	799,230,000	667,424,000
1887	837,035,000	671,093,000
1888	827,079,000	673,061,000

Per fare meglio ancora stimare quale sia l'importanza del commercio della Svizzera, egli aggiunge che essa con una popolazione di 2,943,248 abitanti, secondo il censimento del 1886 su 41,390 chilometri quadrati di superficie, supera la Gran Bretagna ed il Belgio, i quali, quantunque menzionati per paesi commerciali di primo ordine, tengono nel bilancio commerciale il posto dopo la Svizzera, viene quindi la Francia, poi la Germania; e l'Italia; sebbene numeri una popolazione decupla dell'Elvezia, è molto inferiore.

LA MARINA MERCANTILE INGLESE NEL 1888

La *Camera di commercio italiana in Londra* ha pubblicato nell'ultimo suo fascicolo il movimento della marina mercantile inglese nel 1888. Dall'insieme delle cifre che vi troviamo esposte apparisce che nel 1888 il naviglio mercantile dell'Impero britannico ascendeva a tonnellate 9,209,883 in confronto di tonnellate 9,135,512 nel 1887, e quindi un aumento nel 1888 di tonn. 74,375 cioè a dire un po' meno dell'uno per cento. Per il solo Regno Unito il movimento fu di tonn. 7,427,753 contro tonn. 7,296,295 nel 1887 e quindi un aumento di tonn. 131,462 ossia quasi il 2 0/0. per le sole colonie e possedimenti britannici il movimento marittimo ascese a tonn. 1,780,150 contro 1,849,021 nel 1887 e quindi una diminuzione nel 1888 di tonn. 57,095.

Il seguente prospetto fa conoscere l'effettivo della marina mercantile britannica e quello delle principali potenze marittime dal 1880 a tutto il 1887;

Tonnellaggio totale, bastimenti a vela e a vapore.

	1887	1886	1885	1880	1870
Impero britan. compreso il Regno Unito.	9,135,512	9,446,732	9,343,615	8,447,170	7,149,130
Regno Unito...	7,296,291	7,322,016	7,387,208	6,519,770	5,617,690
Germania.....	1,240,182	1,284,703	1,282,419	1,182,900	984,350
Francia.....	972,525	993,525	1,000,215	919,300	1,072,050
Italia.....	895,625	945,677	953,419	999,190	1,012,160
Norvegia.....	1,508,572	1,524,076	1,563,020	1,518,660	1,022,510
Svezia.....	?	500,396	517,061	542,640	346,860
Austria.....	243,179	261,588	269,763	290,970	329,380
Russia, eccetto la Finlandia.	?	492,030	485,784	467,980	?
Danimarca....	270,515	272,500	278,738	249,460	178,640
Olanda.....	256,310	266,155	302,769	328,280	389,710
Belgio.....	56,391	86,837	84,862	76,600	30,150
Stati Uniti....	1,015,563	1,111,179	1,287,999	1,352,810	1,516,800

Da un altro prospetto risulta che nel 1887 vi fu diminuzione nel tonnellaggio totale di tutte le potenze marittime, ma crebbe il tonnellaggio dei bastimenti a vapore.

Il prospetto che segue dimostra in quali proporzioni la bandiera britannica figura nel commercio internazionale dei porti britannici.

ANNI	TON ^N ELLAGGIO dei bastimenti entrati ed usciti dal porti del Regno Unito		TONNELLAGGIO percentuale della
	Bandiera inglese ed estere	Bandiera inglese	bandiera inglese sul totale
1888.....	68,519,145	50,393,251	73.5
1887.....	65,161,000	47,950,000	73.6
1886.....	62,841,000	46,078,000	73.3
1885.....	44,282,100	46,389,000	72.2
1884.....	64,273,000	46,672,000	72.6
1883.....	61,461,000	47,049,000	72.4
1882.....	61,491,000	43,670,000	71.0
1881.....	37,949,000	41,543,000	71.7
1880.....	58,736,000	41,349,000	70.4
1875.....	47,277,000	30,944,000	66.9
1870.....	36,640,000	45,072,000	66.4

Nel 1887 il Regno Unito, la Francia e la Germania trasportarono una maggior copia di merci coi propri bastimenti in confronto del 1886, mentre quasi tutti gli altri paesi presentano a questo titolo una perdita.

Il numero totale di uomini impiegati nella marina mercantile britannica nel 1888, compresi i capitani, si fa ascendere a 223,573.

Il seguente specchietto finalmente contiene il tonnello dei bastimenti costruiti nel Regno Unito negli ultimi 7 anni.

ANNI	Costruiti per l'interno e per le colonie	Costruiti per paesi esteri	TOTALE
	Tonnellate	Tonnellate	Tonnellate
1888.....	480,141	90,806	573,947
1887.....	306,719	70,479	377,198
1886.....	293,000	38,528	331,528
1885.....	405,386	35,626	441,012
1884.....	497,442	90,832	588,274
1883.....	768,576	123,640	892,216
1882.....	667,273	115,776	783,051

CATALOGO DEGLI IMPORTATORI ED ESPORTATORI ITALIANI

Il nostro Ministero di agricoltura e commercio richiama l'attenzione delle Camere di Commercio su di un rapporto del Console Italiano in Anversa, il quale dimostra la grande utilità che si avrebbe a pubblicare un nuovo catalogo quanto più possibile completo, degli importatori ed esportatori italiani.

Secondo il Ministero predetto basterebbe che le Camere facessero conoscere ai commercianti dei rispettivi distretti le savie considerazioni che in quel rapporto si contengono e che noi passiamo a riassumere.

In un suo recente rapporto l'egregio rappresentante consolare ebbe occasione di esporre come i negozianti italiani non godano in Anversa molta considerazione, anche per la leggerezza con cui i negozianti d'Anversa si rivolsero al primo venuto, od a persone di dubbia fede, che a loro si sono dirette con larghe e fallaci promesse. Intanto i commerci fra l'Italia e il Belgio si fanno ogni giorno più cospicui; cresce ivi la produzione industriale, cresce la necessità di materie prime, e naturalmente molte occorrono ai centri italiani produttori o di commercio; ma per non cadere in nuovi inganni i negozianti e produttori belgi si rivolgono al R. Consolato, chiedendogli indirizzi di Ditte sicure. Il Consolato non è sempre in grado di secondare simili desiderj. Un solo catalogo di esportatori italiani esiste, quello pubblicato dal Ministero di agricoltura e commercio. Ma il documento di cui parla, oltre ad avere un'età che lo fa sbagliato su molti nomi, è assai incompleto; molti generi italiani non vi sono rappresentati. Utile sembrerebbe adunque che l'opera utilmente iniziata dal Ministero di agricoltura e commercio, venisse perfezionata, a guida dei regi Consolati.

Converrebbe che il catalogo degli esportatori si estendesse a tutti indistintamente i generi esportati, e fornisse i necessari ragguagli sulle Case più solide e da raccomandarsi.

Vi si dovrebbe ugualmente aggiungere il catalogo dei principali importatori italiani di tutte le merci, che in Italia affluiscono in quantità considerevoli, o che dovrebbero affluirvi.

Ambidue i cataloghi, redatti dietro le informazioni fornite dalle varie Camere di commercio, dovrebbero essere ad ogni fin d'anno rinnovati, ossia ripubblicati con le opportune aggiunte o modificazioni.

A giudicare dalle domande che il console riceve, tornerebbe utilissima, necessaria anzi, una tale pubblicazione.

LA SITUAZIONE DEL TESORO al 30 novembre 1889

Il conto del Tesoro alla fine dei primi cinque mesi dell'esercizio finanziario 1889-90 dà i seguenti risultati:

Attivo:

Fondi di Cassa alla chiusura dell'esercizio 1888-89.....	L. 222,297,921.27
Incassi dal 1° luglio 1889 a tutto novembre (Entrata ordinaria) »	610,268,012.74
Id. (Entrata straordinaria)... »	61,148,267.27
Debiti e crediti di Tesoreria... »	708,255,581.12

Totale attivo. L. 1,601,969,782.40

Passivo:

Pagamenti dal 1° luglio 1889 al 30 dicembre idem.....	L. 623,105,650.29
Per debiti e crediti di Tesoreria »	786,719,904.38
Fondi di Cassa al 30 dicemb. 1889 »	198,144,227.63

Totale passivo. L. 1,601,969,782.40

Il seguente specchietto riassume i debiti e crediti di Tesoreria sopra indicati.

	30 giugno 1889	30 nov. 1889	Differenza
Conto di cassa L.	222,297,921.27	198,144,227.63	- 24,153,693.64
Situz. dei crediti di Tesoreria....	79,301,620.79	182,313,582.48	+103,011,961.69
Tot. dell'attivo L.	301,599,542.06	380,457,810.11	+ 78,858,268.05
Situz. dei debiti di Tesoreria..	457,742,920.45	488,290,558.88	- 30,547,638.43
Situz. } attiva L. di cassa } passiva »	156,143,378.39	107,832,748.77	48,310,629.62

Gli introiti comprese insieme l'entrata ordinaria e straordinaria ascesero nei primi cinque mesi dell'esercizio 1889-90 a L. 671,416,280.01 con una diminuzione sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente per l'importo di L. 48,405,518.34. Importa peraltro osservare che se nell'insieme l'introito fu minore, l'entrata ordinaria peraltro superò quella dei primi cinque mesi dell'esercizio 1888-89 per la somma di L. 33,793,032.75.

I pagamenti nello stesso periodo di tempo ammontarono alla cifra di Lire 623,105,650.39 contro L. 603,777,436.43 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1888-89 e quindi una maggiore spesa di L. 19,328,513.96.

Ecco adesso il prospetto della spesa:

Pagamenti	Pagamenti da luglio 1889 a tutto nov.	Differenza nel 1889
Ministero del Tesoro... L.	152,313,309.98	+ 30,639,499.76
Id. delle finanze...	80,915,201.22	+ 13,677,665.81
Id. di graz. e giust.	13,969,340.99	- 83,439.09
Id. degli affari est.	3,737,303.89	- 1,189,723.32
Id. dell'istruz. pub.	17,130,434.35	+ 1,563,554.26
Id. dell'interno...	23,673,501.57	+ 689,435.95
Id. dei lavori pub.	89,087,842.50	- 25,596,978.03
Id. poste e tel-gr...	22,978,423.40	+ 6,783,007.60
Id. della guerra...	149,406,957.17	- 7,493,757.45
Id. della marina...	57,866,577.20	
Id. di agric. indus. e commercio.	7,027,058.42	+ 39,248.47
Totale pagamenti.....	623,105,650.39	+ 19,328,513.96

I pagamenti nei primi cinque mesi dell'esercizio 1889-90 superarono quelli del corrispondente periodo dell'esercizio precedente per l'importo di Lire 19,328,513.96.

Confrontando finalmente l'entrata con l'uscita si trova che nei primi cinque mesi del 1889-90 le entrate superarono le spese per la somma di Lire 48,310,629.62 mentre che nell'esercizio precedente le entrate furono superiori di L. 116,044,661.92.

Il seguente specchietto contiene l'ammontare degli introiti per ciascun contributo nei primi cinque mesi dell'esercizio 1889-90 in confronto con l'egual periodo dell'esercizio precedente.

Entrata ordinaria	Incassi nel luglio-novemb. 1889-90	Differenza nel 1889
Rendite patrimoniali dello Stato... ..L.	41,535,400.86	+ 4,690,744.11
Imposta fondiaria.....	59,227,132.87	+ 152,136.41
Imposta sui redditi di ricchezza mobile.....	55,150,511.07	+ 268,348.47
Tasse in ammin. del Ministero delle Finanze.	84,879,738.11	+ 4,447,096.16
Tassa sul prodotto del movimento a grande e piccola velocità sulle ferr.	8,210,875.54	+ 156,710.46
Diritti delle Legazioni e dei Consolati all'estero...	144,261.06	- 81,625.86
Tassa sulla fabbricazione degli spiriti, birra, ecc.	6,971,975.82	- 3,040,579.13
Dogan e diritti marittimi.	117,831,862.67	+28,041,778.42
Dazi interni di consumo..	32,999,863.92	+ 679,454.20
Tabacchi.....	77,719,983.71	+ 725,916.59
Sali.....	25,107,232.37	+ 663,993.14
Multe e pene pecuniarie..	11,898.49	+ 7,562.27
Lotto.....	28,285,161.30	+ 445,645.00
Poste.....	18,940,808.59	+ 376,981.80
Telegrafi.....	5,681,145.47	- 280,176.45
Servizi diversi.....	6,539,960.44	+ 261,187.97
Rimb. e conc. nelle spese..	10,549,277.73	+ 575,987.97
Entrate diverse.....	3,752,939.01	+ 930,482.60
Partite di giro.....	26,727,983.74	+ 1,130,297.32
Totale Entr. ord....L.	610,268,012.74	+35,793,032.75
Entrata straordinaria		
Entrate effettive.....	9,425,467.99	- 4,850,259.27
Movimento di capitali....	20,407,333.24	- 4,950,036.21
Costruz. di strade ferrate.	31,169,336.40	-74,514,391.25
Capitali aggiunti per resti attivi.....	136,129.64	+ 136,129.64
Totale Entrate straord. L.	61,148,267.27	-84,198,551.09
Totale generale incassi...	671,416,280.01	-48,405,518.34

Gli incassi ammontarono così a L. 671,416,280.01, somma che rappresenta una diminuzione di Li-

re 48,405,518.54 sui primi cinque mesi dell'esercizio finanziario 1888-89.

Fra le diminuzioni più notevoli dell'entrata dobbiamo annoverare L. 3,040,579.13 nella tassa sulla *fabbricazione degli spiriti, birra, ecc.* dipendente dai recenti mutamenti nel regime degli spiriti, compensato da maggiori importazioni di spiriti esteri; L. 5,152,400.82 nei *residui attivi* e L. 74,514,591.25 nella *costruzione delle strade ferrate*.

Fra gli aumenti più importanti figurano Lire 4,447,096.16 nelle tasse in *amministrazione del Ministero delle finanze*; L. 1,690,741.11 nelle *rendite patrimoniali dello Stato*; e L. 28,041,778.42 nelle *Dogane e diritti marittimi*.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Bologna. — Nella tornata dell'11 dicembre il Presidente richiamò l'attenzione della Camera sopra una nuova istituzione di cui cominciano ad occuparsi i pubblicisti in Italia: le Borse del lavoro. Egli dice che queste Borse nelle quali ricevonsi le domande e le offerte di chi richiede e di chi offre lavoro, senza aver nulla di comune cogli uffici di collocamento, si sono tentate in varie città dell'estero e fanno ora le loro prime prove. Nè forse sarebbe inopportuna una Borsa del lavoro a Bologna dove accade non di rado che manchi il lavoro a braccianti. Certo Bologna non è centro industriale dove possa esser grande richiamo di operai per officine meccaniche o di altro genere, ma dovrebbe la Borsa giovare alle Camere di commercio del Regno, come di corrispondenti negli altri centri d'Italia e potrebbe così servire appunto agli operai giornalieri di ogni genere. Ora prima di prender provvedimento qualsiasi o di iniziare studio di sorta alcuna, egli crede bene la Camera deliberi se, o meno approvi in massima che la presidenza prenda in esame la cosa che, a quanto leggesi nei giornali, forma pure argomento di studio fra la locale Società Operaia.

La Camera dopo breve discussione deliberò essere opportuno di fare studi sull'argomento.

Mercato monetario e Banche di emissione

La settimana non si è distinta certo per grande attività d'affari; le feste Natalizie hanno dato un po' di riposo e quindi le transazioni sono state scarse. A Londra, in principio di settimana la richiesta di danaro è stata piuttosto attiva e i saggi dei prestiti brevi, per conseguenza, sono saliti, nonchè il saggio dello sconto, sia sul mercato estero, sia presso la Banca. Tuttavia nel complesso il mercato monetario inglese non è alla fine dell'anno in condizione straordinariamente difficili; solo la Banca d'Inghilterra ha incontrato le maggiori difficoltà a rinforzare il suo incasso stante le continue esportazioni di danaro e la insufficiente azione che riesce ad avere sul mercato libero. Lo sconto libero è di poco inferiore al 4 0/0 e i prestiti brevi sono negoziati al 3 1/2 0/0.

In America il mercato monetario rimane in con-

dizioni relativamente buone; il saggio dello sconto a tre mesi risulta tra il 4 e 5 0/0; il cambio su Londra è a 4,80 1/3; quello su Parigi a 5,23 1/4. Il *Chronicle* opina che i larghi acquisti di azioni delle strade ferrate inglesi effettuati negli ultimi tempi a Londra per conto di Nuova York, compenseranno a un dipresso gli invii di cereali e di cotone dagli Stati Uniti a Londra e che quindi i cambi non presenteranno per qualche tempo variazioni notevoli.

A Parigi il mercato monetario rimane facile e lo sconto è a 2 3/4 e a 3 0/0; i cambi sull'estero non hanno variato; quello a vista su Londra è a 25,18, sull'Italia a 3 1/4 di perdita. Il premio sull'oro è rimasto fermo a 2 per mille.

L'ultima situazione della Banca di Francia al 21 corr. indica una lieve diminuzione all'incasso di quasi un milione; il portafoglio era aumentato di 38 milioni e mezzo; la circolazione di 19 milioni e mezzo; i depositi privati di oltre 11 milioni.

Nel mercato berlinese è continuata vivace la domanda di danaro e il saggio dello sconto rimane superiore al 4 0/0; tuttavia si ritiene che la *Reichsbank* non aumenterà il saggio dello sconto perchè continua a ricevere oro dall'estero; la situazione della Banca al 24 corr. non ci è pervenuta.

In Italia le disponibilità sono sempre scarse e lo sconto è tra il 5 e il 6 0/0; i cambi hanno di poco migliorate; quello a vista su Parigi è a 100.95; a tre mesi su Londra a 25,14 su Berlino 123.55.

Situazioni delle Banche di emissione italiane

		10 dicembre	differenza	
Banca Naz. Italiana	Attivo	Cassa e riserva.... L.	235.625.039 — 14.488.194	
		Portafoglio.....	463.828.260 — 12.692.082	
		Anticipazioni.....	65.760.097 — 23.384	
		Moneta metallica....	229.233.951 — 1.401.574	
	Passivo	Capitale versato....	150.000.000 — —	
		Massa di rispetto....	40.000.000 — —	
		Circolazione.....	588.105.613 — 12.760.390	
		Conti cor. altri deb. a vista	70.835.474 — 5.902.172	
				10 dicembre
Banca Naz. Toscana	Attivo	Cassa e riserva.... L.	46.391.008 — 1.475.473	
		Portafoglio.....	51.759.734 + 1.316.758	
		Anticipazioni.....	9.792.578 + 177.953	
		Oro e Argento.....	33.840.607 + 520.284	
	Passivo	Capitale.....	21.000.000 — —	
		Massa di rispetto....	2.260.793 — —	
		Circolazione.....	85.706.897 — 1.656.200	
		Conti cor. altri deb. a vista	3.272.385 — 39.728	

Situazioni delle Banche di emissione estere

Banca di Francia	Attivo	{	Incasso { oro.....Fr.	1.273.273.000	—	9.000
			{ argento.....	1.247.462.000	—	853.000
			Portafoglio.....	684.239.000	+	38.439.000
			Anticipazioni.....	409.916.000	—	4.125.000
	Passivo	{	Circolazione.....	3.003.076.000	+	19.747.000
			Conto corr. dello St.	315.531.000	+	892.000
» » dei priv.»			447.137.000	+	11.260.000	
Banca di Spagna	Attivo	{	Incasso... Pesetas	279.583.000	+	4.576.000
			Portafoglio.....	1.056.613.000	+	792.000
			Circolazione.....	726.420.000	+	3.314.000
			Conti corr. e dep.»	405.567.000	—	706.000
	Passivo	{				
Banca dei Paesi Bassi	Attivo	{	Incasso..... Flor.	433.177.000	--	1.078.000
			Portafoglio.....	78.537.000	—	509.000
			Anticipazioni.....	44.046.000	—	749.000
			Circolazione.....	210.627.000	—	1.761.000
	Passivo	{	Conti correnti.....	28.339.000	+	405.000

		49 dicembre	differenza
Banca nazion. del Belgio	Attivo	{ Incasso. Franchi	104,528,000
		{ Portafoglio....	305,046,000
	Passivo	{ Circolazione....	370,850,000
		{ Conti correnti..	59,972,000
		16 dicembre	differenza
Banca imperiale Russa	Attivo	{ Incasso metal. Rubli	352,757,000
		{ Portaf. e anticipaz.	111,152,000
	Passivo	{ Biglietti di credito »	1,046,000,000
		{ Conti corr. del Tes.	71,833,000
		{ » » dei priv.	83,173,000

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 28 dicembre 1889

Siamo arrivati quasi alla fine dell'anno, e tutto lascia prevedere che le liete previsioni fatte non verranno meno. La calma infatti che domina in tutte le grandi cancellerie europee, e la relativa prosperità delle finanze della maggior parte degli Stati d'Europa, ci assicurano oramai che questi due o tre giorni che ci dividono dalla fine del 1889 non vorranno smentirci, e che il 1890 si aprirà con le stesse eccellenti disposizioni con le quali si chiude il suo predecessore. Certamente nessuno può atteggiarsi a profeta, ma è un fatto innegabile che il miglioramento avvenuto nelle relazioni fra i principali Stati d'Europa, e il modo benevolo col quale si tende a dissipare qualunque motivo di conflitti e il ripetersi continuo di intendimenti pacifici, permettono di sperare che nell'anno che sta per sorgere la speculazione non verrà disturbata da preoccupazioni politiche. Restano, è vero, le non eccellenti condizioni economiche di alcuni paesi, che hanno per origine la scarsità dei raccolti, ma quando si è sicuri che la pace non corre pericoli, anche queste si presentano meno urgenti, e più facili a superarsi. Quanto al movimento settimanale esso fu caratterizzato dalla solita scarsità delle operazioni, la quale derivò in parte dalle ragioni segnalate nella precedente rassegna, non che dal fatto della ricorrenza delle feste natalizie. A Parigi il movimento infatti si era talmente ristretto, che si pensò di sospendere il *boulevard* fino all'anno nuovo, ma nonostante questo le rendite specialmente, si mantennero fortemente sostenute, avendo gli abbondanti acquisti al contante supplito alla mancanza delle operazioni a termine. Le altre borse estere ebbero presso a poco lo stesso andamento. A Londra poche operazioni, ma sostegno tanto per i consolidati inglesi che per la maggior parte dei fondi internazionali, e a Berlino e a Vienna la medesima tendenza, quantunque tutte le corrispondenze telegrafiche venute di là abbiano accennato a movimento alquanto circoscritto. E le borse italiane non potevano tenere, come hanno tenuto, un contegno diverso, giacchè nessun fatto nuovo per esse era venuto a cambiare l'indirizzo, essendo stata la maggior parte della settimana spesa nel lavoro preparatorio della liquidazione.

Ecco adesso il movimento della settimana:

Rendita italiana 5 0/0. — Nelle borse italiane fu contrattata presso a poco come la settimana passata cioè a 96,72 1/2 per liquidazione e a 97,03 circa per fine gennaio. A Parigi oscillò fra 95,80 e 95,70; a Londra invariata a 94 1/4 e a Berlino fra 94,10 e 93,90.

Rendita 3 0/0. — Negoziata intorno a 61,40 per fine mese.

Prestiti già pontifici. — Il Blount contrattato da 95,40 a 95,50; il Cattolico 1860-64 fra 97,25 e 97,20 e il Rothschild invariato a 99.

Rendite francesi. — Ebbero mercato sostenuto con tendenza all'aumento. Il 3 0/0 negoziato da 87,70 a 87,82; il 3 0/0 ammortizzabile da 92,35 a 92,50 e il 4 1/2 da 105,72 a 106 e poi a 105,90.

Consolidati inglesi. — Sostenuti sul principio della settimana indietreggiavano più tardi da 97 9/16 a 97 3/8.

Rendite austriache. — Ottennero tutte qualche aumento sui prezzi della settimana scorsa. La rendita in oro da 107,80 saliva a 108,10 in carta; la rendita in argento invariata a 86,35 e la rendita in carta da 85,85 saliva a 86,35.

Consolidati germanici. — Il 4 0/0 da 105,20 saliva a 105,90 e il 3 1/2 da 103 a 103,70.

Fondi russi. — Il rublo a Berlino da 218,50 saliva a 219,10 e la nuova rendita russa a Parigi da 93,75 a 93.

Rendita turca. — A Parigi da 17,85 scendeva a 17,65 e a Londra da 17 5/8 a 17 7/16.

Valori egiziani. — La rendita unificata da 473 3/4 scendeva a 472 1/4.

Valori spagnuoli. — La rendita esteriore da 75 7/8 saliva a 74 1/16.

Canali. — Il Canale di Suez invariato fra 2330 e 2322 e il Panama da 68,50 saliva a 75. I prodotti del Suez dal 21 dicembre a tutto il 25 ascesero a fr. 700,000 contro fr. 1,000,000 nel periodo corrispondente del 1888.

— I valori bancari e industriali italiani, ebbero movimento assai ristretto e prezzi con poca differenza da quelli della settimana precedente.

Valori bancari. — La Banca Nazionale Italiana negoziata da 1825 a 1810; la Banca Nazionale Toscana da 980 a 970; il Credito Mobiliare fra 593 e 594; la Banca Generale fra 531 e 529; la Banca Romana da 1112 a 1110; il Banco di Roma a 740; la Banca di Milano intorno a 150; la Banca Unione a 500; la Cassa Sovvenzioni fra 184 e 186; la Banca di Torino da 535 a 534; il Banco Sconto da 68 a 67 la Banca Tiberina da 95 a 67; il Credito Meridionale da 340 a 377 e la Banca di Francia da 4105 a 4020 ex coupon. I benefici della Banca di Francia nella settimana che terminò col 26 dicembre ascesero a fr. 375,934.

Valori ferroviari. — Le azioni Meridionali contrattate da 715 a 713 e a Parigi da 708 a 706; le Mediterranee fra 585 e 584 e a Berlino a 114 e le Sicule senza quotazioni. Nelle obbligazioni non abbiamo riscontrato alcuna contrattazione.

Credito fondiario. — Banca Nazionale italiana a 501,75 per il 4 1/2 0/0 e a 483 per il 4 0/0; Sicilia a 504 per il 5 0/0 e a 468 per il 4 per cento; Napoli a 462; Roma a 459; Siena a 494,50 per il 5 0/0 e a 466,50 per il 4 1/2; Bologna a 101,25; Milano a 505 per il 5 per cento e a 483 per il 4 0/0 e Cagliari senza quotazioni.

Prestiti Municipali. — Le obbligazioni 5 per cento di Firenze senza quotazioni; l'Unificato di Napoli intorno a 88 e gli altri prestiti ai prezzi precedenti.

Valori diversi. — Nella borsa di Firenze le Im-

mobiliari Utilità dopo aver perduto ritornarono ai prezzi precedenti di 563 e 565 e le Costruzioni Venete a 156; a Roma l'Acqua Marcia da 1515 a 1510 e le Condotte d'acqua da 310 a 307; a Milano la Navigaz. Gen. Italiana da 416 a 427 e le Raffinerie da 283 a 286 e a Torino la Fondiaria italiana da 63 a 61.

Metalli preziosi. — A Parigi il rapporto dell'argento fino invariato a 265 e a Londra il prezzo dell'argento a den. a 43 7/8 per oncia.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — All'estero nella maggior parte dei mercati a grano alle incertezze della settimana precedente subentrò una decisa tendenza al rialzo. Cominciando dai mercati americani troviamo che i grani furono in aumento malgrado la forte concorrenza dei grani russi e rumeni per l'approvvigionamento dei mercati europei. A Nuova York i grani in rialzo si quotarono a doll. 0,87 circa per misura di chilogr. 36, i granturchi invariati fino a dollari 0,43 3/4, e le farine in ribasso fino a doll. 2,75 al barile di 88 chil. A Chicago e a S. Francisco i prezzi furono un po' meno sostenuti. Un telegramma da Washington dice che il raccolto attuale è valutato a 438,480,328 staia, e che negli ultimi otto anni l'America consumò in media st. 267,406,227 esportandone pure in media 121,500,678 staia, il tutto per ciascun anno. Notizie telegrafiche da Calcutta portano che i grani Club rimasero invariati da Rs. 14 a 15. La solita corrispondenza settimanale da Odessa fa sapere che il movimento fu discretamente attivo con leggiero rialzo nella segale e nel granturco. I grani teneri si quotarono da rubli 0,87 a 1,05 al pudo; i granturchi da 0,58 a 0,65; la segale da 0,70 a 0,82 e l'avena da 0,65 a 0,80 il tutto al pudo. A Salonicco quasi tutti gli articoli furono in aumento, i grani teneri si contrattarono da fr. 14,50 a 15; i duri da fr. 15 a 16; il granturco da franchi 9,10 a 15 e l'avena a 13. A Londra grani e orzi sostenuti e granturchi in ribasso e a Liverpool lo stesso andamento per i grani. In Germania i grani furono in rialzo a motivo del forte aumento avvenuto nella segale. Anche i mercati austro-ungarici furono in aumento. A Pest i grani si quotarono da fior. 8,65 a 8,78 e a Vienna da fior. 9 a 9,15. Nel Belgio i grani ebbero tendenza a salire. In Francia un solo mercato fu in ribasso, tutti gli altri essendo trascorsi o sostenuti o in aumento. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 23,60 al quintale, e per i primi quattro mesi a fr. 23,75. In Italia i grani ebbero tendenza a salire, il granturco e il riso deboli, l'avena in rialzo e la segale invariata. — A Firenze i grani bianchi fino a L. 25,50 al quintale e i rossi da L. 23,75 a 25; a Bologna i grani fino a L. 24 e i granturchi da L. 16 a 17; a Ferrara i grani da L. 23,50 a 24; a Verona i grani da L. 22,75 a 23,50 e i granturchi da L. 17 a 18; a Milano i grani da L. 23,25 a 25; i granturchi da L. 16 a 18; la segale da L. 16 a 17 e il riso da L. 34 a 39; a Torino i grani da L. 24 a 26; l'avena da L. 20 a 22; e il riso da L. 30 a 37; a Genova i grani teneri esteri senza dazio da L. 18,50 a 20,50; in Ancona i grani delle Marche fino a L. 24,50 e a Napoli i grani tanto bianchi che rossi a L. 24,50 il tutto al quintale.

Caffè. — Nel principio della settimana le vendite furono alquanto attive ma verso la settimana essendosi manifestata qualche incertezza nei principali mercati regolatori, la calma tornò a rivivere nel-

l'articolo. — 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. 112 a 115 per il Giava, di L. 108 a 110 per il S. Domingo, di L. 108 a 114 per il Santos e di L. 98 a 125 per il Rio il tutto ogni 50 chilogr. — In Ancona il Portoricco da L. 430 a 440 al quint. sdaziato, il Rio da L. 370 a 380, il S. Domingo da L. 365 a 375 e il Bahia da L. 345 a 355. — A Trieste il Rio e il Santos da fior. 90 a 110 al quint. e in Amsterdam il Giava buono ordinario quotato a cent. 54 1/2.

Zuccheri. — Il mercato degli zuccheri si mantiene sempre in calma, e le notizie della maggior parte dei mercati di produzione portano che non si conclude quasi nulla, la speculazione astenendosi dall'operare a motivo delle notizie contraddittorie sull'articolo. — A Genova i raffinati della Ligure Lombarda si contrattarono a L. 132,50 al quint. al vagone. — In Ancona i raffinati nostrali furono da L. 133 a 133,50. — A Trieste i pesti austriaci realizzarono da fior. 18 a 21,25 al quint. — A Parigi i rossi di gr. 88 si quotarono a fr. 29, i raffinati scelti a fr. 104,50 e i bianchi N. 3 a fr. 32,25 il tutto al quintale pronto al deposito. — A Londra mercato fermo per i raffinati, e a Magdeburgo gli zuccheri di Germania a scell. 11,67.

Sete. — La regolarità nelle domande per conto della fabbrica conservò in generale la buona tendenza per gli affari. — A Milano il sostegno generale spiegato dai detentori portò qualche vantaggio nella maggior parte degli articoli. Le greggie classiche 14|16 si pagarono da L. 57 a 58; le classiche toscane 8|10 da L. 58 a 58,50; le classiche venete 10|11 da L. 56,50 a 57,50; le sublimi 10|12 da L. 55 a 56; gli organzini extra 20|22 a L. 65; detti classici 17|19 a L. 64,50; e belli correnti 17|19 da L. 60 a 61 e le trame sublimi 22|24 da L. 59 a 60. — A Lione il mercato malgrado gli inventari della fine dell'anno trascorse alquanto attivo specialmente per le sete greggie chinesi. Fra gli articoli italiani venduti notiamo greggie 9|10 di 2° ord. da fr. 60 a 61; organzini 18|20 di second'ord. da fr. 65 a 66, e trame 20|24 di prim'ord. a fr. 64.

Bestiami. — Corrispondenze da Bologna portano che prosegue il favore per i buini da macello e da vita. I manzi fini con L. 125 a 137 e ben pagati i capi inferiori che sono scarsamente offerti. Nelle vacche lattifere e piene i prezzi anche più elevati; soliti per i vitelli allievi, già spinti ad un massimo da non sapersi oltrepassare. I suini più pingui non si pagarono oltre le L. 115; con L. 105 e 108 per i capi di minor peso ne' raffinati; la macellazione si è fatta molto attiva, e nei prezzi miti qui corsi i salumieri provvidero con abbondanza, perchè il prodotto bianco regge con L. 105 a 120. — A Milano i bovi grassi da L. 130 a 140 al quint.; i vitelli maturi da L. 170 a 185; gli immaturi da L. 60 a 70 a peso vivo; i maiali grassi a peso morto da L. 115 a 120 e i magri a peso vivo da L. 95 a 100.

Olj d'oliva. — Cominciando dalla riviera troviamo che a Porto Maurizio gli affari sono in calma per mancanza di richieste tanto dall'interno, che dall'estero, ma che nonostante questo, i prezzi si mantengono sostenuti praticandosi da L. 138 a 145 per i bianchi sopraffini; da L. 125 a 130 per i pagliarini e da L. 115 a 118 per le altre qualità mangiabili. — A Genova si venderono da oltre un migliaio di quintali di olj al prezzo di L. 110 a 135 per Bari vecchio; di L. 108 a 125 per detto nuovo; di L. 108 a 125 per Riviera; di L. 120 a 135 per Sassari vecchi, e di L. 85 a 88 per cime di lavati. — A Lucca essendo accertato uno scarsissimo raccolto, i prezzi sono in forte rialzo pretendendosi L. 185 al quintale per i biancardi e L. 160 per gli olj extra pagliati. — A Napoli in borsa i Gallipoli pronti quotati a

L. 88,15 e per marzo p. v. a 89,15 e a *Bari* i Mol-fetta sopraffini da L. 116,90 a 119,25 e i Bitonto *idem* da L. 113,30 a 115,70.

Meta li. -- Gli ultimi telegrammi venuti da *Londra* annunziano che il rame è tornato ad essere fermo essendo stato venduto a ster. 49,7,6 per il pronto e a ster. 49,2,6 a tre mesi; lo stagno pure fermo a ster. 97,10 per lo stretto pronto; il piombo sostenuto a sterline 14,2,6 tanto per l'inglese che per lo spagnolo e lo zinco a ster. 23,7,6 il tutto alla tonn. — A *Glasgow* i ferri ebbero qualche miglioramento avendo ottenuto da scell. 59,0 1p2 a 59,7 1p2 per i pronti e scell. 60 a un mese il tutto alla tonn. — A *Marsiglia* il ferro nazionale a fr. 17; il ferro di Svezia a fr. 28 e il piombo da fr. 31 a 33 il tutto al quint. — A *Genova* il piombo Pertusola sostenuto da L. 38 a 39 al quint.; lo stagno Banca da L. 275 a 280; i ferri esteri da L. 20 a 25, lo zinco in fogli da L. 58 a 60 e le bande stagnate per ogni cassa da L. 23 a 25.

Carboni minerali. — I prezzi dei carboni continuano assai sostenuti per la ragione specialmente degli scioperi in vari bacini carboniferi. — A *Genova* si lamenta sempre la scarsità dei vagoni, non essendosi per anche verificata la voce corsa che il Governo ne avrebbe presi in affitto millecinquecento. I prezzi praticati furono i seguenti: Cardiff da L. 32 a 36 la tonn.; Newcastle da L. 31 a 32; Yard Park da L. 38 a 39; Newpeltton da L. 30 a 31; e il Coke da gas da L. 43 a 44.

Petrolio. — L'articolo è sempre in sostegno quantunque la speculazione vada molto guardata a motivo dei forti depositi. — A *Genova* il Pensilvania in barili venduto a L. 21,50 al quint. fuori dazio e in casse a L. 6,40 per cassa e nel Caucaso si praticò L. 16 per i barili e L. 6 per le casse il tutto fuori dazio. — A *Trieste* il Pensilvania quotato da fiorini 9,25 a 10,50 e in *Anversa* a fr. 17,50 al quint. al deposito. — A *Nuova York* e a *Filadelfia* a cent. 7,50 per gallone.

Prodotti chimici. — Gli affari furono generalmente di poca importanza, e i prezzi ebbero tendenza a declinare. — A *Genova* si praticò come appresso: solfato di rame prossima consegna 1890 L. 62,00; solfato di ferro L. 7,00; sale ammoniaca prima qualità L. 92,80, id. seconda qualità L. 87,60, Carbonato d'ammoniaca in fusti di 50 chilogr. 85,00; minio reputata marca LB e C 42,80; prussiato di potassa 220, bieromato di potassa 95,00; id. di soda 72,00; soda caustica 70° gr. bianca 20,00; id. id. 60 id. 17,00; idem idem 60° cenere 16,50; 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° baumé 8,75; potassa Montreal in tamburri 56,00; magnesia 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.

CESARE BILLI gerente responsabile

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano

SOCIETÀ ANONIMA

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

FIRENZE — GENOVA — ROMA — TORINO — NAPOLI

Il Consiglio d'Amministrazione in conformità dell'art. 48 degli Statuti Sociali, ha deciso di distribuire alle Azioni liberate di L. 400 l'interesse del secondo semestre 1889 in L. 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedole n. 57 a cominciare dal 4 gennaio 1890.

in **Firenze**

» **Torino**

» **Roma**

» **Napoli**

» **Genova**

presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

» presso la Cassa Generale.

» » Cassa di Sconto.

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

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

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

Firenze, li 20 Dicembre 1889.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

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

15.^a Decade, dal dì 21 al 30 Novembre 1889

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1889	417.245.98	2.709.32	47.382.98	418.642.65	1.785.00	257.765.93	609.00	423.26
1888	96.653.97	2.094.31	8.382.82	415.454.52	1.641.10	224.238.72	609.00	368.19
Differenze nel 1889	+ 20.590.01	+ 615.01	+ 9.000.16	+ 3.188.13	+ 443.90	+ 33.537.21	—	+ 55.07
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 30 NOVEMBRE 1889								
1889	1.633.358.14	36.056.10	244.479.89	4.642.698.62	27.067.39	3.580.660.44	609.00	5.879.57
1888	1.538.786.70	27.998.35	466.022.13	4.608.921.98	27.072.72	3.368.801.89	609.00	5.531.69
Differenze nel 1889	+ 94.571.44	+ 8.058.04	+ 78.457.76	+ 33.776.64	— 5.33	+ 211.858.55	—	+ 347.88
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1889	16.387.05	108.32	1.283.41	3.019.99	64.01	20.862.78	411.00	187.95
1888	4.447.43	40.09	250.84	1.564.96	43.20	6.346.52	64.00	99.16
Differenze nel 1889	+ 11.939.62	+ 68.23	+ 1.032.57	+ 1.455.03	+ 20.81	+ 14.516.26	+ 47.00	+ 88.79
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 NOVEMBRE 1889								
1889	182.709.69	1.436.49	12.300.31	43.218.67	210.69	239.875.85	411.00	2.461.04
1888	70.148.82	818.41	4.418.61	17.583.97	675.77	93.655.58	64.00	1.463.37
Differenze nel 1889	+ 112.560.87	+ 618.08	+ 7.881.70	+ 25.634.70	+ 465.08	+ 146.220.27	+ 47.00	+ 697.67

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

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

16.^a Decade, dal dì 1.^o al 10 Dicembre 1889

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1889	403.865.08	1.922.17	40.091.62	91.249.27	898.41	208.026.55	609.00	341.59
1888	90.437.10	2.017.50	7.884.60	403.937.29	1.827.07	206.103.56	609.00	338.43
Differenze nel 1889	+ 43.427.98	— 95.33	+ 2.207.02	— 12.688.02	— 928.66	+ 4.922.99	—	+ 3.16
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 DICEMBRE 1889.								
1889	1.737.223.22	37.978.57	251.571.51	4.733.947.89	27.965.80	3.788.686.99	609.00	6.221.16
1888	1.629.223.80	30.015.86	473.906.73	4.712.859.27	28.899.79	3.574.905.45	609.00	5.870.12
Differenze nel 1889	+ 407.999.42	+ 7.962.71	+ 77.664.78	+ 21.088.62	— 933.99	+ 213.781.54	—	+ 351.04
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1889	44.874.53	103.32	1.320.97	3.984.89	47.87	20.331.58	411.00	183.47
1888	4.075.50	53.35	197.87	1.750.52	57.92	6.137.16	64.00	98.89
Differenze nel 1889	+ 40.799.03	+ 47.97	+ 1.123.10	+ 2.234.37	+ 10.05	+ 14.194.42	+ 47.00	+ 87.28
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 DICEMBRE 1889.								
1889	197.584.22	1.539.81	13.621.28	47.203.56	258.56	260.207.43	411.00	2.344.21
1888	74.234.32	873.86	4.616.48	19.334.49	733.69	99.792.74	64.00	1.559.26
Differenze nel 1889	+ 123.349.90	+ 666.05	+ 9.004.80	+ 27.869.07	+ 475.43	+ 160.414.69	+ 47.00	+ 784.95

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni interamente versati
ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

34^a Decade. — Dal 1° al 10 Dicembre 1889.

Prodotti approssimativi del traffico dell'anno 1889

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

Rete principale.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilometro
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1889	777,479.24	50,126.24	337,261.28	1,320,477.46	30,878.80	2,515,623.02	3,997.00	629.38
1888	829,295.08	38,236.36	326,317.89	1,296,215.48	9,870.43	2,499,935.24	3,997.00	625.45
Differenzenel 1889	- 52,115.84	+ 11,889.88	+ 10,943.39	+ 23,961.98	+ 21,008.37	+ 15,687.78	»	+ 3.93
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO.								
1889	35,069,486.97	1,670,286.87	12,016,334.49	44,415,490.91	402,158.57	93,573,757.81	3,997.00	23,441.00
1888	36,519,666.38	1,662,277.63	12,677,775.50	44,149,859.86	364,877.41	95,374,456.78	3,995.78	23,868.80
Differenzenel 1889	- 1,450,179.41	+ 8,009.24	- 661,441.01	+ 265,631.05	+ 37,281.16	- 1,800,698.97	+ 1.22	- 457.80
Rete complementare								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1889	78,038.24	1,357.62	24,989.67	149,832.45	2,630.45	256,847.83	1,466.76	220.14
1888	64,208.36	1,091.80	13,516.06	86,535.63	1,002.44	166,353.99	1,025.61	162.20
Differenzenel 1889	+ 13,829.88	+ 265.82	+ 11,473.61	+ 63,296.82	+ 1,628.01	+ 90,493.84	+ 141.15	+ 57.94
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO								
1889	2,732,920.39	58,637.65	609,504.74	2,995,148.12	28,605.52	6,424,816.42	1,138.88	5,641.35
1888	2,140,600.69	48,572.39	335,909.53	1,916,299.58	23,879.00	4,463,261.49	877.49	5,090.42
Differenzenel 1889	+ 592,319.70	+ 10,065.26	+ 273,595.21	+ 1,078,848.54	+ 4,726.52	+ 1,959,555.23	+ 261.69	+ 550.93

Lago di Garda.

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO		
	1889	1888	Diff. nel 1889	1889	1888	Diff. nel 1889
Viaggiatori	3,312.75	2,964.90	+ 347.85	133,488.80	129,375.75	+ 4,083.05
Merci	1,049.95	990.40	+ 59.55	26,087.88	24,745.24	+ 1,342.64
Introiti diversi	35.65	21.70	+ 13.95	4,088.45	2,488.82	+ 1,599.63
TOTALI	4,398.35	3,977.00	+ 421.35	163,664.13	156,609.81	+ 7,054.32

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 11 al 20 Dicembre 1889

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilom. in esercizio...	4065	4024	+ 41	665	622	+ 43
Media.....	4065	4024	+ 41	655	563	+ 92
Viaggiatori.....	1,006,902.87	1,086,852.54	- 79,949.67	63,814.77	35,929.01	+ 27,885.76
Bagagli e Cani.....	56,260.82	57,166.06	- 905.24	2,911.26	305.92	+ 2,005.34
Merci a G. V. e P. V. acc.	399,521.88	377,782.03	+ 21,739.85	15,005.90	7,238.38	+ 7,767.52
Merci a P. V.....	1,550,868.95	1,489,855.97	+ 61,012.98	81,968.43	34,293.26	+ 47,675.07
TOTALE	3,013,554.52	3,011,656.60	+ 1,897.92	163,700.36	78,366.67	+ 85,333.69
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Dicembre 1889						
Viaggiatori.....	24,697,939.96	24,266,844.50	+ 431,095.46	1,030,845.86	796,268.24	+ 234,577.62
Bagagli e Cani.....	1,127,367.46	1,105,731.59	+ 21,635.87	36,312.01	20,819.82	+ 15,492.19
Merci a G. V. e P. V. acc.	5,970,681.56	5,812,382.96	+ 158,298.60	171,952.70	118,691.79	+ 53,260.91
Merci a P. V.....	26,867,139.52	26,173,901.25	+ 693,238.27	1,018,138.04	610,911.89	+ 407,226.15
TOTALE	58,663,128.50	57,358,860.30	+ 1,304,268.20	2,257,248.61	1,546,691.74	+ 710,556.87
Prodotto per chilometro						
della decade.....	741.34	748.42	- 7.08	246.17	125.99	+ 120.18
riassuntivo.....	14,431.27	14,254.19	+ 177.08	3,446.18	2,747.23	+ 698.95

(*) 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.

Firenze Tipografia dei Fratelli Benigni, Via del Castellaccio,

