

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XX — Vol. XXIV

Domenica 19 Febbraio 1893

N. 981

Le prossime discussioni bancarie

L'imprudente indugio frapposto tra la rivelazione del male e la presentazione del rimedio o della sistemazione ha resa molto difficile, a nostro avviso, la soluzione della questione bancaria perchè, trattandosi di tanti e così svariati interessi ha sollevata una serie di considerazioni e di riflessioni, ciascuna delle quali può essere impotente a sospendere il movimento, ma che nel complesso possono creare dei gravi imbarazzi.

Se l'azione del Governo fosse stata rapida e pronta, come la gravità dei fatti e la natura stessa della situazione domandavano, le opposizioni che oggi qua e là si manifestano, e che possono costituire un pericolo, non sarebbero nemmeno sorte. Nè con ciò vogliamo dire che sarebbe stata bene una soluzione affrettata per impedire la riflessione; noi siamo sempre convinti e crediamo che tutti debbono esserlo, che ormai la questione bancaria è stata in Italia studiata ed esperimentata più che non sia necessario. I fatti di tutte le specie hanno dimostrato dolorosamente quanto fosse condannabile il sistema basato sulla legge 1874 e come fossero nel vero coloro che propugnavano la Banca Unica di emissione. Ma lamentiamo che sia mancata una soluzione pronta ed ardita perchè appena svelato tutto il disordine bancario che esisteva, il rimedio non poteva sorgere che da un altissimo concetto di interesse generale; — infatti dopo le rivelazioni dell'on. Colojanni e dopo i primi risultati dell'inchiesta che quelle rivelazioni confermavano, il paese seguì le pronte trattative per la costituzione della Banca d'Italia, senza che nemmeno un principio di opposizione sorgesse. Oggi i progetti, i piani, le proposte si moltiplicano, le diffidenze, i malcontenti, le esigenze, le arditezze si manifestano; e la unilateralità della riflessione va preponderando e soffocando il sentimento più largo e più generale del pericolo che dapprima dominava.

Ecco i Banchi Meridionali, che dapprima non si erano fatti vivi, che votano ordini del giorno ed escono da quel riserbo, nel quale pareva che, a ragione, si contenessero; — ecco gli azionisti delle tre Banche che domandano, prima che di approvare le convenzioni stipulate, su quale affidamento possono votare; — ecco altri che non possono nascondere tutto il pericolo dell'essere stati ritirati dalla circolazione a rischio e pericolo della Banca Nazionale i biglietti della Banca Romana; — ed altri ancora si domandano perchè agli azionisti della Banca Romana, che dovrebbero aver perduto tutto il capitale, si con-

cedono 450 lire per azione e ciò a spese degli azionisti delle altre Banche; e qua si propone di costituire una nuova Banca, il cui capitale sia vergine da ogni contaminazione di immobilizzazioni e di sofferenze; — là si propone addirittura la trasformazione dei Banchi meridionali in Banca di Stato; — e vi ha perfino chi, non abbastanza ammaestrato dalla esperienza propone che si mantenga lo *statu quo*, ricostituendo anche la Banca Romana con nuovo capitale.

Il solo che tace è quello che avrebbe dovuto parlare. — Il Governo, il quale se non avesse sciupata la propria autorità nei cinque decreti-legge del novembre, quattro, almeno, dei quali non avevano nè giustificazione, nè urgenza, aveva veramente nella questione bancaria il vero caso di esercitare questo sistema di decreti-legge, che sarebbe sempre stato incostituzionale, ma che nella gravità dei fatti poteva trovare una attenuante. Invece dopo aver rivelati i disordini profondi della situazione bancaria, il Governo ha lasciato il paese senza guida nella propria condotta, ed è avvenuto che, passato il primo momento di sbalordimento, da tutte le parti sorgessero progetti per sostituire quello del Governo, che si fa ancora aspettare.

Alla fine del mese avranno luogo le assemblee generali delle tre Banche per azioni; e già si sa che saranno assemblee per lo meno vivaci, in quanto molti azionisti intendono di non dare il loro voto, senza sapere che cosa votano. Che cosa potranno rispondere le Amministrazioni quando saranno richieste delle basi principali del nuovo progetto? E quando gli azionisti domanderanno il tenore e soprattutto la attendibilità degli affidamenti? Gli azionisti delle tre Banche accetteranno senz'altro le convenzioni concordate per la liquidazione della Banca Romana, senza sapere in base a quale progetto di legge sorgerà la nuova Banca e quindi quale corrispettivo il Governo intende di dare agli azionisti che si assumono la liquidazione della Banca Romana?

Avremo lo spettacolo che gli azionisti stessi determineranno ed approveranno le condizioni per le quali accettano le convenzioni e quindi getteranno le basi del futuro progetto?

Mai, crediamo, si è vista una situazione più strana e più anormale di questa, e se era spiegabile che tale fosse nei primi giorni, è inconcepibile come possa prolungarsi di più. Bisogna non farsi illusione e convincersi che la pubblica opinione è affaticata da questo stato di incertezza, e tale sentimento si ripercuoterà molto sensibile nelle prossime assemblee.

A rendere possibile che non sorgano nuove cause di imbarazzo, noi ci permettiamo di consigliare agli

Amministratori delle tre Banche, di ottenere dal Governo espliciti e precisi affidamenti che possano essere tempestivamente comunicati agli azionisti. Si tratta di molti milioni, e non ci pare che l'Italia sia tanto ricca da poter credere che questi milioni si apportioneranno ciecamente ed a cuor leggero nella nuova impresa.

Troppi esempi si hanno della poca fede che meritano i proponimenti dei Governi, perchè non sia giustificato che in queste contingenze, molto gravi e solenni, il loro voto sia dato in base a qualche cosa di più che una vaga promessa. E, ripetiamo, gli amministratori delle tre Banche opereranno saggiamente se vorranno premunirsi contro le probabili difficoltà, che nelle prossime adunanze potrebbero incontrare.

L'ESPOSIZIONE FINANZIARIA

Veniamo ultimi a parlare della esposizione finanziaria letta alla Camera dall'on. Grimaldi, ma non si può dire che le cose dette dal Ministro del Tesoro abbiano appassionato il pubblico. I giudizi emessi dalla stampa e dai circoli politici e finanziari, più che a contrasti di opinioni o ad analisi minute, accennano ad indifferenza, e non nasconderemo che noi pure in questo momento, scorrendo di quel documento, ci sentiamo dominati dalla freddezza colla quale fu generalmente accolto.

Egli è, noi crediamo, che ormai il Ministero ha di troppo abusato delle chiacchiere e delle promesse e più che non convenisse si è mostrato avaro di fatti. Il Ministero Giolitti, dimenticando che traeva la sua origine dalle difficoltà finanziarie e che a quelle più di tutto e prima di ogni altra cosa doveva rivolgere lo studio e la attenzione, ha lasciato correre mesi e mesi senza concretare altra cosa che discorsi e promesse. Siamo già alla metà di febbraio e nei nove mesi dacchè si trova al potere, il Ministero nulla ancora ha saputo concretare. Non è da meravigliarsi quindi se la pazienza scappa anche ai più benevoli, e se nasce il sospetto che nulla dica perchè nulla sa.

Abbiamo letta la esposizione finanziaria e la abbiamo trovata nel suo complesso una parafrasi della relazione preposta al decreto di ottobre, che invocava lo scioglimento della Camera, ed al discorso 3 novembre dall'on. Giolitti pronunciato a Roma. Da allora ad oggi nessuno dei progetti annunziati, tranne quello sulle pensioni, è stato concretato e presentato al Parlamento. Eppure fino da allora era stato solennemente affermato, fra il plauso di una grande maggioranza che la riforma delle pensioni era semplicemente un espediente di bilancio per togliere di mezzo il disavanzo e per procedere sicuramente nella via delle riforme tributarie, per le quali doveva essere margine sufficiente il proposto monopolio sugli olii minerali.

Da ottobre a oggi le chiacchiere e le promesse sono state molte, ma i fatti, ripetiamo, non vi hanno corrisposto, e in questo momento, nel quale per tante ragioni il Ministero poteva avere l'interesse di rialzare la pubblica opinione e trasportarla in aere più respirabile, richiamandola allo studio delle gravi questioni della finanza, viene davanti al Parlamento ed al paese con una voluminosa esposizione finanziaria,

che può essere prova della facilità di parola del Ministro che la pronuncia, ma che non contiene un solo concetto degno della situazione e tale da eccitare a qualche riflessione.

Tutta la parte della esposizione che riguarda lo stato del bilancio, è una rassegna contabile diligente, se si vuole, ma inutilmente diffusa, perchè riassume documenti che devono essere noti al Parlamento, e quindi non ha ragione di essere in bocca ad un Ministro del Tesoro che non deve far la parte di Ragioniere generale. L'analisi della situazione attuale, specie come prodotto delle vicende degli ultimi esercizi, nulla contiene di nuovo nè nella sostanza, nè nella forma e si può senza danno omettere di parlarne. Le relazioni della Giunta generale del bilancio e specialmente quella del Senato, non dicono nè meno chiaro, nè meno precisa quella verità che l'on. Grimaldi ha voluto ripetere senza « esagerato pessimismo e senza ingiustificato ottimismo. » Per quanto in Italia poco si studino la contabilità e la finanza, e per quanto sia lecito credere che pochi deputati vi dedichino cure speciali, si può ritenere che per essere state ripetute ormai tante e tante volte le cause della diminuzione delle entrate e dell'eccesso delle spese, l'influenza sul bilancio del conto pensioni, ed il conseguente movimento del disavanzo, non vi sia più bisogno, quando nulla di nuovo si possa dire, di ripetere quelle considerazioni.

I lettori quindi ci permetteranno di non riassumere e di non criticare questa parte della esposizione finanziaria; nella raccolta dell'*Economista* trovano sufficienti elementi per comprendere la situazione che si riassume in ciò: che il pareggio non si raggiunge nel 1892-93 e che appena abbia un avanzo di un milione nelle previsioni il bilancio del 1893-94.

Nulla di nuovo ci seppe dire il Ministro, nemmeno circa la riforma delle pensioni, e sulla concessione al Credito fondiario di far prestiti ai Comuni e alle Provincie. Nei due argomenti ci siamo intrattenuti a lungo nei numeri passati e quindi qui vi sorvoliamo.

Più interessanti assai avrebbero dovuto riuscire nella esposizione finanziaria i due temi del riordinamento delle finanze degli enti locali, e della riforma tributaria. Nel primo il Ministro riconosce un « problema urgente, che ha non poche difficoltà ed una grandissima estensione ». Potremmo citare esposizioni finanziarie di dieci e più anni or sono dove sullo stesso argomento erano dette le stesse cose; eppure malgrado l'importanza, l'urgenza e l'estensione, nulla si è fatto.

Però qui il Ministro accenna a tre concetti: uno, non nuovo certamente, è il consolidamento del dazio di consumo, correggendo anche la elevata tariffa del dazio sulla voce « farina, pane e paste » che da tanti anni si riconosce eccessiva.

Il secondo concetto è « a difesa dell'agricoltura » un limite della sovrainposta da sostituirsi al limite attuale « il quale — dice il Ministro — non agisce ormai se non come un freno meccanico, e cioè per gli incomodi che arreca ad amministrazioni e contribuenti, e non per la virtù intrinseca del controllo ». — Confessiamo di non comprendere da queste parole il pensiero del Ministro, ripugnandoci di vedere che allude alla funzione della Camera e del Senato. Oggi il limite legale della sovrainposta è quello del triennio 1884-86; per eccederlo occorre una legge. Quale altro limite intende di proporre il

Ministro? E qual freno non meccanico per farlo rispettare? E perchè non una parola di spiegazione?

Il terzo concetto va trascritto testualmente: « le tasse di famiglia e del valor locativo dovranno essere ordinate con metodo progressivo, come l'indole e la natura loro esigono. In esse infatti può dirsi la progressività costituisce appunto la proporzionalità ».

Con circa 8250 comuni che da meno di 50 abitanti vanno a più di mezzo milione, l'on. Grimaldi, se veramente avesse studiata la questione della progressività della tassa di famiglia o del valor locativo, avrebbe avuto largo campo di gettare le linee generali di un progetto, che poteva in questo momento attirare l'attenzione di tutto il paese. Ma la parsimonia ed il contorcimento della frase ci fanno temere che l'on. Ministro non ne sappia in proposito più di quello che ne ha scritto.

Sull'altro argomento la riforma tributaria il Ministro fu ancora più vago ed incerto; riconobbe quella urgenza che tutti da tanti anni hanno proclamata; accennò ai pericoli di una riforma tentata, quando non è consolidata la resistenza del bilancio; promise la perequazione, il sollievo alle classi meno abbienti, una più razionale ripartizione delle imposte, una tassazione più esatta, una maggior considerazione di quelle classi di fronte ai tributi. *Verba, verba!*

Quanto meglio se avesse esposto un piano qualsivoglia di riforme ed avesse presentati i progetti relativi da attuarsi gradualmente, ma che infondessero nei contribuenti la fiducia che finalmente vi è un Governo, che smette il sistema di vacue promesse, le quali ormai sanno di canzonatura.

Saltiamo a piè pari le previsioni sui più lontani bilanci. L'on. Grimaldi ha creduto di spingere lo sguardo sino al 1903-904, e ciò poche pagine dopo di aver dimostrato che si sono sbagliate le previsioni dei bilanci in corso. — È ozioso seguirlo in quella via del futuro, quando tante difficoltà sono accumulate nel presente.

In una minuta analisi dei proventi doganali l'on. Grimaldi non risparmia severi giudizi sugli effetti finanziari della nefasta tariffa doganale del 14 luglio 1887. È ben vero che il vino e la seta hanno provvidamente in quest'ultimo anno ristabilita alquanto la esportazione; ma emerge dalle stesse considerazioni del Ministro tutto il danno che il bilancio dello Stato e quello del paese hanno risentito da quella malaugurata riforma e tutto il perturbamento che essa portò alla economia nazionale.

L'on. Grimaldi termina l'esame dei prodotti doganali con queste parole « sarebbe atto inconsulto l'aumentare questa difesa, che a mio avviso, ha raggiunto il massimo grado colla tariffa doganale del 1888. E come non accetterò proposte, che tendano a menomare uno stato di cose, sul quale fidenti si sono assise le industrie, starò parimente saldo nel proposito di non superare limiti, oltre i quali non è lecito spingersi. »

Siamo d'accordo col Ministro, che la stabilità degli ordini doganali, è non ultima condizione dello sviluppo industriale, ma la stabilità nel male è in ogni caso dannosa; e meglio avremmo accolta una coraggiosa promessa di riduzione della tariffa per riattivare la pigra economia del paese, agevolando nuovi sbocchi.

Prima di passare alle proposte di monopolio sugli

oli minerali e sull'alcool, l'on. Grimaldi passa in rassegna i diversi titoli delle entrate e con sottili e diligenti osservazioni cerca di rilevare quali possono dare aumento naturale e quale entità tale aumento possa avere negli oneri. Non seguiremo nemmeno qui il Ministro in questa disamina, per una semplicissima considerazione, diremo quasi pregiudiziale. Sopra un totale reddito di oltre 120 milioni, l'onorevole Grimaldi prevede un aumento naturale annuo di circa 10 milioni, cioè meno del 0,84 per cento; e pare a noi che non solo le condizioni della economia italiana, oggi perturbata da tante e svariate cause, ma la stessa imperfezione degli strumenti di cui dispone la finanza, rendano oziosa una previsione spinta a così minuta cifra. Con un bilancio come l'italiano, tormentato già da molti anni da una mutevole legislazione tributaria, la quale ha fallito a tante previsioni per molte decine di milioni; con un disordine bancario simile al presente, e con tante cause di malessere, una previsione pari a quella tentata dall'on. Grimaldi è oziosa o temeraria; ed i dieci milioni di aumento annuale che egli presenta sono una cifra inferiore al possibile scarto per cause imprevedibili. Non vale quindi la pena di soffermarsi nè su quelle cifre, nè su quelle considerazioni, le quali mancano di consistenza.

All'on. Grimaldi poi non è sembrata sufficiente la opposizione che da molte parti è sorta contro il proposto monopolio del petrolio ed è venuto fuori col monopolio sugli alcool; ma nè dell'una, nè dell'altra proposta ha presentato il progetto concreto, e sebbene egli affermi che da persone e ditte solidissime gli sono pervenute offerte quasi conformi alle sue previsioni, non ha creduto conveniente di concretare, almeno per il petrolio, un disegno di legge. E non si può dire che dall'ottobre ad oggi gli mancasse il tempo!

Comunque, il Ministro persiste ad affermare che tra il prezzo attuale del petrolio in mano al consumatore e il costo di produzione, vi è un margine di 13 milioni che lo Stato potrebbe guadagnare. Abbiamo già detto altravolta che crediamo errati i calcoli del Ministro e ad ogni modo riteniamo che lo Stato non possa essere capace di esercitare una simile industria più economicamente dei privati. Le proposte che avrebbe avuto il Ministro sono possibilissime, ma se anche in esse venisse contrattato un prezzo invariabile (ed è chiaro che il prezzo fisso è assurdo) e quindi fosse escluso l'aumento a danno dei consumatori, chi può assicurare che l'appaltatore non si rifaccia sulla qualità di una merce tanto facilmente sofisticabile?

Il Ministro dice, è vero, che al vantaggio finanziario del monopolio « va associato quello che deriva alle classi popolari, le quali, mentre avrebbero il petrolio di *qualità migliore* e ad un prezzo non superiore alla media dei prezzi attuali nei vari centri di consumo, *sarebbero garantite dalle frodi e dai pericoli di infortunio.* » Sono belle parole, ma i fumatori italiani e quelli degli altri paesi dove esiste il monopolio governativo del tabacco, possono far testimonianza se sono garantiti dalle frodi, quando frode voglia dire sofisticazione e falsificazione del prodotto!

Oltrechè persistere nel monopolio pel petrolio, abbiamo già detto che il Ministro propone quello sugli alcool; e giustifica la sua proposta coi seguenti motivi: — che lo Stato non può far getto della en-

trata sugli alcool, ma anzi deve cercare di accrescerla per riportarla almeno al livello già ottenuto in altro tempo; — che una grandissima quantità di materia prima non è utilizzata per una deplorabile deficienza di iniziativa privata; — che gli 8 a 9 milioni di quintali di vinacce che hanno una resa da 3 a 4 litri di alcool anidro per quintale possono fornire 300 mila ettolitri di alcool; — che il monopolio *senza incrudire i tributi* apporterebbe non lieve beneficio all'industria, risolverebbe in modo perfetto la questione igienica, e darebbe alla finanza un aumento netto di più che 12 milioni sul credito attuale.

Anche qui una semplice considerazione: nel 1886-87 la tassa di fabbricazione dell'alcool dava allo Stato 37 milioni senza il monopolio; val la pena di costituire un pesante organismo come è un monopolio per recuperare i 12 milioni?

Della questione bancaria il Ministro nulla disse: e di quella monetaria disse quanto bastò per constatare il doppio insuccesso: quello generale della Conferenza di Bruxelles e quello particolare dell'Italia per tentare di ritoccare la Convenzione monetaria vigente colla lega latina onde impedire l'esodo dei nostri spezzati.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

esaminate sotto l'aspetto finanziario

Non v'è chi non sappia che nella costruzione delle strade ferrate italiane ha esercitato il maggiore predominio il concetto politico più che l'economico ed il finanziario. Ben lo avverte fin dal principio l'autore anonimo di un pregevole scritto sulle ferrovie italiane esaminato sotto l'aspetto finanziario, che ha veduto la luce nella *Nuova Antologia* del 15 gennaio e 1° febbraio.

Ma se il lato politico ha avuto ed ha grande influenza sull'indirizzo delle costruzioni ferroviarie ciò non toglie che l'argomento possa e debba essere considerato anche da un punto di vista strettamente finanziario. È questo il modo di temperare le conseguenze alle quali si perviene badando più ai vantaggi politici delle costruzioni che a quelli materiali, è anzi il solo mezzo per impedire che per effetto di errori finanziari gravissimi, per abuso del credito pubblico, per eccessive immobilizzazioni di capitali, si vada incontro a risultati politici di natura diametralmente opposta a quelli che mediante le ferrovie vorrebbero conseguire.

Perciò, pur facendo la debita parte al fattore politico, pur riconoscendo che alle costruzioni ferroviarie si connettono interessi molteplici e importanti e che la considerazione della sola utilità o riproductività finanziaria delle ferrovie sarebbe non sufficiente per recare un giudizio completo ed esatto su di esse, ci pare utile tuttavia, che si analizzi quanto più è possibile la questione ferroviaria dal punto di veduta finanziario.

Non rifaremo qui la storia delle vicende attraversate dalle costruzioni delle ferrovie in Italia. Lo scritto succitato fornisce vari elementi, che saranno letti con interesse e ad esso rinviamo volentieri il lettore desideroso di conoscerle. Ci limiteremo quindi

a notare quali sono i risultati finanziari che si sono fino ad oggi ottenuti con la costruzione e con l'esercizio delle strade ferrate, secondo i calcoli fatti dall'anonimo scrittore.

Alla fine del 1892 si avevano in cifra tonda 14,000 chilometri di strada ferrata in esercizio, le quali costavano più di 4600 milioni. Se poi si tien conto di quelle che sono in corso di costruzione, le quali si crede potranno essere ultimate tutte entro il 1898 noi avremo allora una rete di 15,750 chilometri, a cui aggiungendo gli altri, che a termini di legge dovrebbero appaltarsi, si arriverebbe a poco meno di 17,000 chilometri. Nel quinquennio dal 1886 al 1890 si aprirono all'esercizio 2637 chilometri, ossia quasi un quinto della intera rete e vennero spesi 1200 milioni, cioè poco meno di tre decimi di tutta la spesa sostenuta nei 32 anni trascorsi dal 1860 in qua (milioni 4061). Il progresso annuo medio delle costruzioni, durante tale periodo, è quindi stato di 531 chilometri, con una spesa di 240 milioni l'anno ed è da notarsi la circostanza che in nessuno dei periodi antecedenti si era dato alle strade ferrate uno sviluppo così grande e così dispendioso; i soli quinquenni che vengono dopo, per maggior quantità di chilometri costruiti, sono quelli dal 1861 al 1870, durante i quali si aprirono all'esercizio in media per anno non più di 400 a 500 chilometri con una spesa annua di soli 120 milioni.

La spesa sostenuta nel quinquennio 1886-90 non fu però tutta rivolta a nuove costruzioni, ma una buona parte venne impiegata pel pagamento di conti arretrati e per sistemare e completare le ferrovie fino allora costruite.

Or bene, il carico annuo degli interessi occorrenti pel servizio dei capitali impiegati nelle costruzioni risulterebbe alla fine del 1892 di milioni 265.7 ossia del 5.77 per cento al netto della imposta di ricchezza mobile, e del 6.53 al lordo di detta imposta. Esso viene calcolato in base all'interesse medio del consolidato 5 per cento ritenuto che il corso della rendita è in generale il livellatore del corso di tutti i titoli, non esclusi i ferroviari. Di quei 265 milioni una parte soltanto è a carico dallo Stato. Infatti secondo il Rendiconto generale dello Stato pel 1891-92 riunendo gli aggravi annui relativi alle strade ferrate (rendita e obbligazioni emesse, annualità dipendenti dai riscatti, sovvenzioni e garanzie diverse, corrispettivi sul valore del materiale mobile dovuti alle 3 società esercenti, interessi sui debiti redimibili e non redimibili e concorsi nelle spese di esercizio delle linee che non rendono abbastanza per pagarle) si ottiene la somma di lire 237 milioni che diventano 245 milioni se si tiene conto di varie proposte per aumenti di stanziamenti di spese fatte dallo stato di previsione pel 1892-93. Quei 245 milioni sono però al lordo delle imposte, che si possono calcolare in circa 28 milioni e riducono quindi la spesa reale sostenuta dallo Stato per sovvenzioni, interessi, sussidi, ecc. a 217 milioni circa. La differenza tra questa somma e quella di 265 milioni prima calcolata proviene da diverse circostanze ed in gran parte dai guadagni fatti dallo Stato coi riscatti delle reti già appartenenti alle Società dell'Alta Italia e delle Romane. Il risparmio ottenuto in seguito ai detti riscatti sarebbe secondo i calcoli dello scrittore della *Nuova Antologia* di milioni 52.3 che vanno tolti dall'importare degli interessi (265 milioni) quale venne calcolato nella supposizione di

continue emissioni di rendita. Quindi la spesa annua di interessi che l'azienda ferroviaria deve approssimativamente sostenere pel capitale impiegato nelle strade ferrate dovrebbe essere di 233 milioni circa, i quali corrispondono a poco meno del 5.10 per cento netto di imposta di ricchezza mobile ossia al 5.77 per cento al lordo di detta imposta.

Questo per la parte della spesa complessiva e annuale derivante dalle costruzioni ferroviarie; rimane a vedere i prodotti, le entrate ottenute.

Dal 1860 al 1890 i prodotti assoluti tanto lordi quanto netti andarono sempre aumentando, mentre dal 1890 ad oggi sono alquanto diminuiti; fatto questo assai rimarchevole giacchè se nei periodi antecedenti i prodotti non erano aumentati in proporzione degli ampliamenti successivi della rete esercitata negli ultimi anni, non soltanto ha continuato a mancare tale aumento proporzionale, ma si è anche perduto in parte quanto era stato guadagnato ad onta di oltre 580 chilometri di nuove linee aperte all'esercizio.

Ecco infatti un prospetto dei prodotti e delle spese dell'esercizio di quinquennio in quinquennio dal 1860 a tutto il 1892.

Anni di esercizio	Strade ferrate in esercizio	Lunghezza media assoluta	Risultati dell' esercizio						Rapporto per 100 fra la spesa e i prodotti lordi
			Prodotti lordi		Spese		Prodotti netti		
			in com- plesso	per chilom.	in com- plesso	per chilom.	in com- plesso	per chilom.	
			milioni	migliaia	milioni	migliaia	milioni	migliaia	
1860	4,666	41.5	24.9	22.0	13.2	19.5	11.7	0.530	
1865	3,569	60.8	47.0	33.8	9.3	27.4	7.7	0.549	
1870	6,032	100.0	16.6	58.2	9.6	41.8	6.9	0.582	
1875	7,406	145.9	19.5	93.6	12.6	52.0	6.9	0.641	
1880	8,515	181.1	21.1	122.3	14.4	57.8	6.8	0.679	
1885	10,292 ¹⁾	215.9	21.0 ²⁾	155.0	15.1	60.9	5.8	0.718	
1890	13,133 ²⁾	255.8	19.5 ³⁾	180.6	13.8	75.2	5.7	0.705	
1892 ¹⁾	13,720 ²⁾	253.0	18.4 ²⁾	178.0	13.0	75.0	5.4	0.704	

Merita particolare attenzione la colonna che dà i prodotti chilometrici lordi. Essi hanno avuto frequenti e sensibili oscillazioni, dal 1860 al 65 presentano una forte diminuzione; dal 1865 al 70 breve sosta, dal 1870 al 1880 aumento continuato, dal 1880 al 1885 altra breve sosta e finalmente dal 1885 al 92 ancora diminuzione, quantunque meno sensibile della prima. Non è il caso di dare qui le ragioni di queste variazioni. Conviene solo notare che la sosta verificatasi nei prodotti chilometrici dal 1880 al 1885 e la successiva diminuzione sono indizio - scrive il citato autore - che non poche delle nuove linee hanno finito col sostituirsi ad altre di quelle preesistenti quali accorciatoie e che in sostanza il paese era assai meno preparato di quanto lo fosse prima a ricevere l'enorme aggiunta di quasi 5000 chilometri di nuove strade ferrate. La sopravvenuta crisi poi

non soltanto arrivò ad arrestare l'aumento del prodotto chilometrico ma lo fece ad un tratto diminuire.

Se poi si esaminano i prodotti chilometrici netti in se stessi ed in relazione col capitale impegnato nelle strade ferrate si vede che dal 1860 in qua essi andarono sempre diminuendo, per modo che il continuo aumento dei debiti fatti per le nuove costruzioni ferroviarie ebbe per riscontro una continua diminuzione nell'utile finanziario che da esse si è ottenuto; diminuzione che nel periodo dal 1865 al 1880 è assai meno accentuata che nel periodo successivo.

Ecco il prospetto relativo:

ANNI	Capitali approssimativamente impiegati nelle ferrovie milioni	Prodotti netti dell' esercizio		Somme occorrenti per il servizio degli interessi sui capitali	Deficit dell'azienda ferroviaria
		in totale	per ogni 100 lire di capitale		
1860	545.9	49.5	3.57	30.5	11.0
1865	1041.5	27.4	2.63	66.2	38.8
1870	1739.4	41.8	2.46	124.7	82.9
1875	2331.3	52.0	2.24	160.2	108.2
1880	2653.0	57.8	2.55	177.7	119.9
1885	3221.4	60.9	1.89	204.3	143.4
1890	4416.6	75.2	1.69	256.9	181.0
1892	4606.9	75.0	1.63	265.7	190.7

Ma non sarebbe esatto il fermarsi senz'altro alle cifre surriferite, specie a quelle relative al deficit dell'azienda ferroviaria, quando si vogliano determinare i risultati finanziari delle ferrovie di fronte allo Stato. Se apparentemente si ha un deficit calcolabile pel 1892 in 190.7 milioni (che tenendo conto delle spese generali cioè pei servizi centrali dello Stato e delle amministrazioni ferroviarie in quanto non siano già state comprese nelle spese di esercizio, salirebbero a 198.4) bisogna però tener conto dei benefici di varie specie che ritrae lo Stato dalle ferrovie e che possono essere determinati in cifre. Lo Stato partecipa infatti ai prodotti lordi dell'esercizio per le reti esercitate dalle tre grandi Società, poi ottiene taluni speciali proventi di tasse ed imposte, infine risparmia non poche spese sia per la manutenzione delle strade nazionali, la quale passa a carico delle provincie laddove vengono sostituite dalle strade ferrate, sia per non pochi trasporti gratuiti od a tariffa ridotta che si è riservato di fare in base alle convenzioni stipulate coi concessionari.

Or bene, quali sono adunque le entrate e le spese dello Stato relativamente alle ferrovie? Il calcolo è tutt'altro che agevole e vi sono molte ragioni per credere che comunque sia fatto non possa essere completo. Altre volte si è cercato anche in questo periodico (vedi il numero 925 dell'*Economista*), di determinare quali sono i vantaggi che lo Stato ricava dalle ferrovie, ma ciò non toglie che giovi conoscere anche i computi fatti dall'anonimo scrittore della *Nuova Antologia*, pur facendo alcune riserve sul proposito.

Egli parte dal fatto che lo Stato ha avuto nel 1891-92 per compartecipazione ai prodotti delle grandi reti, contributi dei Comuni e delle provin-

¹⁾ I dati relativi al 1892 sono approssimativi.

²⁾ Compresi gli introiti a rimborso di spesa.

³⁾ Comprese le spese dei fondi speciali di riserva come lo furono anche negli anni precedenti.

cie, ecc. 77.7 milioni mentre ha una spesa, che si è veduto essere di 243 milioni, i quali diventano 261.6 se si aggiungono il prodotto delle reti complementari, che vien rimborsato alle Società esercenti e la spesa per la quotazione dei titoli alle Borse e per l'aggio sull'oro. La differenza tra le entrate e le spese risulta finora di 183.9 milioni a carico dello Stato, vale a dire 13,100 lire per chilometri di ferrovia in esercizio alla fine del 1892. Ma vi sono, come si disse, i vantaggi accessori. Le tasse e imposte speciali nel 1891-92 hanno dato 55.3 milioni, e i risparmi fatti sui trasporti e sulla manutenzione delle strade nazionali si possono calcolare in circa 43 milioni. E a notarsi riguardo a quest'ultima cifra che nel 1881 essa era stabilita dal Ministero dei lavori pubblici in 28 milioni, e cioè 11 e mezzo per servizio postale e telegrafico, 8,4 per trasporti per conto del Ministero delle finanze, 2,1 per quelli del Ministero della guerra, 1,2 per quelli del Ministero degli interni e 5,1 per manutenzione di strade nazionali passate alla provincia. L'aumento di 15 milioni è calcolato in base alle maggiori entrate delle poste, dei sali e tabacchi e all'aumento dell'esercito e della popolazione. Se i computi sono esatti lo Stato ritrarrebbe adunque per tasse imposte e risparmi di spese circa 98 milioni che porterebbero a 85 milioni la suesa posta differenza di 183,9 milioni a carico dello Stato.

In conclusione, dice il citato scrittore, si può dire che la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate costa ora annualmente allo Stato tenuto conto dei vantaggi indiretti che ne ritrae L. 6000 circa per ogni chilometro, ossia l'1,80 per cento della relativa spesa di costruzione, la quale è per ora di circa 330,000 lire.

E su queste conclusioni ci fermiamo per questa volta. Vedremo in altro articolo come si presenta in tali condizioni la questione delle nuove costruzioni.

La relazione dell'On. Cocco Ortù

SULLE CONVENZIONI MARITTIME

Una delle questioni che offrirà argomento a prossimi dibattiti parlamentari è quella della concessione dei servizi postali e commerciali marittimi. È questione vecchia che l'*Economista* ha trattato ampiamente in questi ultimi anni e ancora quasi un anno fa a proposito di una pubblicazione del comm. Lagana (vedi l'*Economista* del 15 marzo 1892). Non staremo perciò a ripetere le ragioni che ci inducono ad accettare il sistema delle sovvenzioni come quello che, se saviamente applicato può dare i risultati migliori. Ma poichè è uscita in questi giorni la relazione dell'On. Cocco Ortù ci conviene riassumerne alcune parti:

La relazione comincia con la narrazione delle singole fasi a traverso le quali sono passate le Convenzioni prima di arrivare allo stadio presente di una decisione definitiva. Rispondono adesso le Convenzioni al fine di « favorire lo svolgimento e la prosperità dei nostri scambi, e le facili relazioni fra le popolazioni litoranee delle isole e del Continente italiano? » Giovano « all'incremento delle industrie marinarie? » O possono « in modo alcuno, come altri pensa e teme, creare una pericolosa cagione di

decadenza per quegli scambi e quelle industrie? » Vi è equa corrispondenza fra le spese sopportate dal Tesoro e gli utili che ne troverà il paese?

Il relatore crede di poter rispondere affermativamente e di aver fornito nel suo elaborato studio gli elementi per ricavarne la prova.

I nuovi contratti per i servizi marittimi firmati il 31 gennaio 1891 e successivamente modificati, consacrano ancora una volta il principio delle sovvenzioni contro quello della libera concorrenza; la Giunta ed il relatore approvano parendo loro che « sarebbe più che audace assumersi la responsabilità di un esperimento, col quale potremmo andare incontro ad amare delusioni e credendo di averle distrutte in nome dell'ideale della libertà, rendere più salde le pastoie del monopolio a favore della marina e del commercio straniero.

Noi abbiamo aumentato le navi a vela e le navi a vapore. I nostri progressi sono innegabili; ma dato l'azione di altri Stati, che con assidua cura si adoperano di appropriarsi traffici dei principali empori marittimi, non pare possibile, non pare utile al relatore contrapporre alle marine mercantili estere una marina nazionale abbandonata alle proprie forze.

Il relatore si indugia ad esaminare le varie opinioni vigenti intorno al modo di applicare il sistema delle sovvenzioni; ma reputa oziose le discussioni astratte quando i fatti dominano e le necessità si impongono; quando i fatti dimostrano esservi, nelle attuali condizioni, un solo mezzo efficace per mantenere ed ampliare le vie aperte alle nostre navi, per non perdere, ma accrescere il commercio nei nostri mari.

Anche in quanto si attiene all'ordinamento delle linee di navigazione od ai patti sostanziali, le Convenzioni nuove di poco differiscono dalle anteriori. Al loro ordinamento non ha presieduto, come sarebbe stato desiderabile, e come avrebbe bramato la Giunta, il pensiero di aprire al nostro commercio marittimo nuovi e lontani mercati. La progressione e gli svolgimenti segnati in questa via soffrono una sosta, malgrado gli eccitamenti venuti al Governo dagli studi di Giunte parlamentari dalle domande delle legali rappresentanze del commercio, dalla Commissione d'inchiesta sulle condizioni della marina mercantile nominata nel 1882, dalla Commissione nominata con Decreto reale del 30 gennaio 1887.

Ma ai desideri di una maggiore espansione delle linee sovvenzionate tarparono le ali le presenti condizioni del bilancio dello Stato. Al quale proposito il relatore osserva:

Certamente si anderebbe dietro ad una pericolosa ed antieconomica utopia, volendo, come pur troppo si fece intorno a molti servizi pubblici, soddisfare d'un tratto od in breve volger di tempo a tutti i bisogni delle nostre popolazioni e dei nostri commerci marittimi, astraendo dalla potenzialità del bilancio e dalle forze contributive del paese e dal raffronto tra l'onere ed i vantaggi certi o sperabili. Ma uno Stato economo al punto da sacrificare all'idea del risparmio sorgenti non dubbie di prosperità sarebbe esiziale non meno di quello che esaurisse la pubblica finanza e le fonti onde questa trae alimento con spese eccessive per risultati problematici o molto lontani.

Ora tra quell'ultima specie di spese non vanno annoverate quelle che si incontrarono per gli aiuti

alla marina, se giovarono all'attività dei nostri traffici; se trovarono largo compenso nei maggiori proventi diretti od indiretti all'entrata nel risparmio in altri servizi pubblici.

Le esazioni marittime, che nel 1880 non ascendevano a 3 milioni, fruttano nel 1890 oltre 5 milioni. Per effetto delle riduzioni pattuite ne' quaderni d'onere il ministero della guerra risparmiò per i trasporti di uomini, cavalli, materiali e veicoli nel quinquennio 1887-91 L. 3,158,082.02 somma di vantaggi codesta, la quale di molto compensa l'onere che impongono servizi marittimi. Ma ad ogni modo il criterio della spesa prevalse e le nuove convenzioni equivalgono sostanzialmente a una proroga a lunga scadenza data alla precedente con alcun miglioramento nella velocità nel naviglio nella protezione all'industria nazionale ecc.

La spesa complessiva, dice la relazione, che era di L. 11,037,341 secondo le Convenzioni esistenti era stata per dare un migliore ordinamento ai servizi, calcolato dal ministero Crispi per una somma di L. 11,425,446.

Il ministero che li succedette modificò i contratti, sopprimendo le linee dell'Indie ed altre, per ridurre la spesa a 9,472,886 lire. Essa è preventivata, nelle ultime proposte nella cifra di 9,000,000 per gli esercizi 93-94, 94-95 con un aumento previsto di 324,271.40 negli esercizi successivi. Ma conviene riconoscere che il ministro proponente, studiandosi di soddisfare alle esigenze della finanza vi è riuscito senza rendere peggiore, anzi migliorando l'ordinamento dei servizi. E fece dipiù, acconsentendo e ottenendo il consenso del Gabinetto, perchè si iscrivesse una maggiore spesa di 200,000 lire, affine di aderire alla proposta della Giunta intesa a ristabilire quali erano per lo innanzi alcune linee marittime.

La Commissione non crede che l'ordinamento che si verrebbe a dare ai servizi postali e commerciali marittimi debba essere lasciato immutato per tutto il tempo della concessione. Rammenta anzi il relatore che altri mercati lontani sono ancora da tentare e da esplorare e reputa opportuna una solenne affermazione della Camera « che inviti il Governo a raccogliere gli elementi e preparare i mezzi » per batte la via che ancora ci resta da percorrere.

Dopo la parte generale l'on. relatore passa ad esaminare partitamente le linee marittime interne e il servizio internazionale. Abbiamo già a suo tempo indicate le linee portate dalle convenzioni presentate dall'on. Finocchiaro Aprile (vedi l'*Economista* del 25 dicembre 1892). Le innovazioni portate dalla Commissione non sono sostanziali e di esse daremo un cenno in altro numero.

Rivista Bibliografica

P. du Maroussem. — *La question ouvrière: II. Ébénistes du Faubourg St-Antoine, Grands magasins, « sweating system »* con prefazione di M. Th. Funck-Brentano. — Paris, Arthur Rousseau, 1892, pag. 311, (6 franchi).

Prof. Raoul Jay. — *Études sur la question ouvrière en Suisse.* — Paris, Larose et Forcel, 1893, pag. 308, (fr. 3.50).

Del primo volume dell'opera sulla questione operaia del sig. du Maroussem, nel quale si è occupato dei carpentieri di Parigi, abbiamo già tenuto parola

in queste colonne (vedi l'*Economista* numero 951). Ora l'Autore si è dedicato agli artieri che producono i mobili, ai *menuisier-ébénistes*, e ha fatto con ciò stesso un quadro della industria dei mobili a Parigi. Egli segue il metodo del Le Play che è quello monografico, ci dà cioè le monografie di alcune famiglie che lavorano in quella industria e cerca di rilevare le caratteristiche principali che esse presentano. A questo scopo ha distinto l'industria del mobile di gran lusso da quella che produce il mobile comune e dalla così detta *trôle*, ossia dall'industria del mobile di qualità più scadente e a prezzo minimo, che viene comperato dalla classe operaia, mentre i mobili comuni trovano compratori nella borghesia. L'industria dei mobili a Parigi ha una certa importanza, specialmente negli anni tra il 1875 e il 1882 la esportazione dei mobili si ragguagliava a qualche milione, poi scese a poco più di un milione per effetto del protezionismo che ha chiuso anche alla Francia non pochi mercati esteri. Essa meritava ad ogni modo lo studio che ne ha fatto l'Autore, il quale con molta pazienza e accuratezza ha investigato le condizioni dei piccoli fabbricanti di mobili, i quali sono il più spesso francesi se si tratta dei mobili di lusso, tedeschi e belgi se di quelli comuni e italiani (piemontesi) per quelli di ultima qualità. Il quadro che presenta l'Autore, specie di quelli che lavorano per la *trôle*, ossia non in seguito a ordinazioni ma per vendere alla fiera i loro prodotti, è davvero assai triste. Un'altra impressione che lascia il libro è che generalmente si conosce poco del mondo del lavoro e che le inchieste del genere di questa sono assai utili e dovrebbero essere compiute in tutti i paesi e per tutti i mestieri. Anche discordando da taluni giudizi del du Maroussem non si può disconoscere tutto l'interesse che questo suo nuovo volume, al pari del precedente, presenta per tutti coloro che si occupano delle questioni operaie. I capitoli in cui egli descrive l'organizzazione dell'industria dei mobili e la crisi che essa attraversa, la lotta che si combatte per la riforma si leggono con un vivo e crescente interesse. Soltanto vi è un pericolo che bisogna cercare in tutti i modi di evitare ed è quello di voler trarre da una speciale condizione di cose delle conclusioni generali sullo stato degli operai e delle industrie. A parte questo pericolo, che l'Autore quasi sempre ha saputo evitare auguriamo che l'Autore perseveri nelle sue indagini e ci dia altri studi sulle industrie parigine.

Il volume del prof. Jay, della facoltà di diritto di Grenoble, comprende tre studi sulle questioni operaie che si agitano nella Svizzera: il primo si riferisce alla limitazione legale della giornata di lavoro, il secondo agli infortuni del lavoro e il terzo descrive la federazione dei ricamatori della Svizzera orientale e del Vorarlberg; in appendice sono riprodotte le leggi sul lavoro nelle fabbriche, sulla responsabilità delle società ferroviarie e di navigazione per gli infortuni seguiti da mortalità o da lesioni corporali e sulla responsabilità civile dei fabbricanti. I primi due studi sulla limitazione delle ore di lavoro e sugli infortuni sono di interesse attuale e offrono un esame documentato delle vicende e dello stato odierno di quelle questioni. Due fatti sono da notare riguardo alla riduzione delle ore di lavoro; anzitutto che in Svizzera il movimento operaio domanda la giornata di 10 ore e non quella di otto ore patrocinata dal

socialismo internazionale e in secondo luogo che la legislazione sulle fabbriche si svolge in quel paese in modo assai lento, volendosi prima conoscere bene i risultati che vanno producendo le misure legislative già applicate. Quanto agli infortuni sul lavoro pare che anche in Svizzera la responsabilità dei fabbricanti sia giudicata insufficiente, perchè si è pensato a ricorrere alla assicurazione obbligatoria. In massima essa è stata ammessa, rimane però ancora da organizzare la istituzione relativa.

L'Autore valendosi di tutti i documenti e gli scritti che si hanno sulla materia ha trattato in modo succinto, ma completo, questi vari argomenti e il suo libro può essere consultato con piena fiducia da quanti vogliono conoscere a che punto sono nella Svizzera riguardo alla loro soluzione le due questioni della limitazione delle ore di lavoro e degli infortuni.

A. J. de Johannis. — *Manuale del Credito Fondiario, volume I.* — Firenze, successori Le Monnier, 1893, pag. 600 (6 lire).

La tendenza sempre più spiccata ai nostri giorni di mobilitare la proprietà fondiaria conferisce al credito fondiario una importanza che esorbita dagli stretti confini delle operazioni di credito, ma si estende a tutta la economia. Se il credito contro garanzia immobiliare è di vantaggio alla economia nazionale e di cui non vi può essere dubbio è opportuno e utile di farne conoscere il funzionamento, di agevolare con una guida sicura la stipulazione delle operazioni, di fornire insomma tutti gli elementi economici, giuridici, finanziari ecc. che riguardano quella materia. Tale è il compito che si è proposto il prof. de Johannis col suo Manuale, del quale è venuto in luce il primo volume, cui farà seguito un secondo contenente le leggi, i regolamenti le relazioni ministeriali e parlamentari, i moduli e un indice alfabetico.

Intanto nel volume testè pubblicato abbiamo una trattazione completa dell'argomento come ne può far fede questo rapido cenno del suo contenuto. In una introduzione che comprende ben 70 pagine l'Autore premette varie notizie sulla *Proprietà fondiaria*, cioè sulla sua importanza, sui suoi pregi e difetti sulla convenienza di mobilitarne il valore, sui tentativi fatti a questo proposito sulle forme diverse di organizzazione del credito fondiario, sui rapporti tra lo Stato e gli enti che esercitano quel credito, ecc. Seguono a questa prima parte altre quattro parti, la prima delle quali è dedicata all'esercizio del credito fondiario e in essa l'Autore, premessa la teoria generale, esposti cioè i principi relativi ai mutui fondiari al pagamento degli interessi e al rimborso del capitale, all'annualità, ecc., si occupa della capacità giuridica del mutuuario, del mutuo e delle condizioni e modalità di esso e della garanzia ipotecaria. Passa poi nella parte successiva che è la terza, a esaminare le domande di mutui, cioè come si acquista e si comprova la proprietà, come si determina il valore della garanzia come si stipula il contratto e come si libera il mutuo. Tutto ciò che si riferisce alla espropriazione, alla graduazione dei creditori e alle spese è esposto minutamente nella parte quarta e nell'ultima la materia delle cartelle fondiaria è pure svolta in tutti i punti, sia principali che secondari.

Trattandosi di un libro compilato dal redattore

capo di questo periodico non verremo meno a quel riserbo che ci imponiamo sempre in simili casi e non faremo rilevare i pregi di questa utile pubblicazione, che incontrerà certo il favore del pubblico interessato nel credito fondiario.

Dr. E. von Philippovich. — *Auswanderung und Auswanderungspolitik in Deutschland. — Berichte über die Entwicklung und den gegenwärtigen Zustand des Auswanderungswesen in den Einzelstaaten und im Reich.* — Leipzig, Duncker und Humblot, 1892, pag. XXXIII-479 (11 marchi).

Per incarico dell'Associazione della politica sociale (*Verein für Socialpolitik*) il prof. von Philippovich dell'Università di Freiburg in Brisgau ha pubblicato questo volume sulla emigrazione e la politica della emigrazione in Germania. Scopo della pubblicazione è di far conoscere lo sviluppo che ha preso la corrente emigratoria nei vari Stati della Germania e i provvedimenti legislativi ch'essi hanno adottato a riguardo delle agenzie di emigrazione e degli stessi emigranti. Abbiamo quindi una raccolta di studi sulla emigrazione tedesca, il cui interesse non può essere disconosciuto da alcuno che conosca quale importanza abbia assunto l'esodo dei lavoratori tedeschi negli ultimi tempi. Oltre il prof. Philippovich, che ha contribuito la introduzione generale al volume e uno studio sulla emigrazione nel granducato di Baden, altri otto scrittori hanno cooperato alla pubblicazione e cioè il dr. Krieg per la Baviera, il Fey per l'Asia, il prof. Huber per Württemberg, il Lindig per Mecklenburgo, il dr. Pohle per la Sassonia, il dr. Baasch per Amburgo, il dr. Lindeman per Brema e il dr. Leidig per la Prussia. Nella introduzione il Philippovich ha fatto la storia della politica dell'emigrazione seguita dall'impero e tutto il volume ricco di dati, di notizie sulla legislazione e di confronti presenta un quadro istruttivo di ciò che è stato fatto in Germania a questo proposito.

Rivista Economica

La situazione della Banca Romana e la circolazione dei biglietti — Il raccolto degli agrumi nel 1891 e nel 1892 — Emissioni di titoli nel 1892.

La situazione della Banca Romana e la circolazione dei biglietti. — Le vicende, attraverso cui passa la *Banca Romana*, rendono opportuno l'esame delle situazioni, che in ogni decade pubblica la *Gazzetta Ufficiale*. Nel nostro numero del 12 corrente abbiamo riassunto la situazione dal 20 dicembre al 10 gennaio. Oggi la riassumiamo dal 10 al 20 gennaio, desumendola dalla *Gazzetta Ufficiale* dell'otto febbraio.

E cominciamo dal portafoglio. Presso la *Banca Romana* le cambiali a scadenza non maggiore di tre mesi sono diminuite da lire 59,720,443.77 a lire 54,344,345.77. Il che confermerebbe che molti, per tema sia reso pubblico l'elenco degli effetti cambiali, si affrettarono a ritirarli.

Nè sembra fondata l'ipotesi che quella carta abbia solo mutato di residenza, perchè vediamo dalle situazioni delle altre Banche d'emissione, che il conto

delle cambiali nella decade dal 10 al 20 gennaio, invece di crescere, è sensibilmente diminuito.

Le cambiali a scadenza maggiore di tre mesi, che ragguagliavano al 10 gennaio la somma di lire 1,346,872.80, sono aumentate il 20 gennaio a lire 3,749,317.70. È un aumento sensibile, su cui i reggenti della *Banca Romana* non danno una parola di spiegazione.

Le *sofferenze*, segnate per lire 5,092,563.50 nella prima decade di gennaio, salgono a L. 5,807,260.62 nella seconda decade.

Una variazione notevole riscontriamo nella partita dei « Conti correnti ed altri debiti a scadenza », segnati per lire 12,001,518.14 il 10 gennaio e per lire 5,385,573.62 il 20 gennaio. Bisogna notare che questi *Conti correnti* apparivano di L. 44,977,931.75 nella situazione del 20 scorso dicembre. Si ha quindi in un mese la discesa di milioni 36,592,458.14.

Questa cifra enorme corrisponde ai crediti fittizi, fabbricati dal Tanlongo e soci, per nascondere la circolazione abusiva dei biglietti. E che ciò sia vero lo si desume dal fatto che di tanto diminuisce la « partita » dei Conti correnti, d'altrettanto aumenta lo *stock* dei biglietti, che la *Banca Romana* aveva gettati sul mercato.

Infatti la emissione cartacea, che al 10 gennaio era di lire 154,981,888.50, al 20 successivo è salita a lire 137,707,150.50. Ciò dimostra che, man mano si van rischiando i misteri di quella Banca sciagurata e si dà sesto alla contabilità, si allarga vieppiù la voragine dei biglietti emessi abusivamente.

La circolazione attribuita alla *Banca Romana* dalla legge del 30 giugno 1891 e dal Decreto del 5 luglio 1891 era, secondo la situazione del 20 dicembre, di lire 72,702,258.50. Al 20 gennaio era di L. 137,707,158.50, con un aumento di lire 65,004,900.00. Di guisa che la carta, emessa arbitrariamente dalla *Banca Romana*, non è più di lire 62,279,650, ma bensì di lire 65,004,900. Un aumento di oltre 3 milioni fu constatato in soli 10 giorni! Chi ci assicura che, nella decade dal 20 al 30 gennaio, qualche altro milione di carta abusiva non sia saltato fuori, a tutto detrimento dello Stato?

Gettiamo ora uno sguardo alla situazione della *Banca Nazionale*. Nel nostro articolo del 12 corrente avevamo rilevata una maggiore circolazione di oltre 21 milioni. Vediamo dalla situazione del 20 gennaio che si è quasi ritornato al limite normale, a lire 556,711,963, e circa 19 milioni di biglietti furono ritirati dalla circolazione.

Una differenza di qualche rilievo troviamo nella partita delle *Sofferenze*, che da lire 20,995,548 sono salite, nella seconda decade di gennaio, a lire 21,828,417. Aumento non trascurabile, che avrebbe bisogno di qualche spiegazione, per un criterio esatto ed un equo giudizio sulle condizioni della *Banca Nazionale* e sulla situazione economica del paese.

Il raccolto degli agrumi nel 1891 e nel 1892.

— La stagione 1891-92 non è stata troppo favorevole al raccolto degli agrumi, principalmente a causa del gelo che ha, quasi dappertutto, danneggiato il prodotto ed in seguito anche a varie malattie.

Le notizie agrarie, pubblicate nel Bollettino di notizie agrarie, n. 5, del febbraio 1892, danno per gli agrumi un prodotto approssimativo di 3,499,495,000 di frutti. Le notizie definitive riducono questa cifra a 3,163,350,864, con una diminuzione di 336,144,136.

Dopo quanto si è detto sembra inutile analizzare per provincia e per regione, il raccolto del 1891-92, essendoché il freddo precoce e il gelo sono state le cause principali che hanno sfavorevolmente influito, in tutta l'Italia, sullo scarso raccolto. Accenneremo però quali delle diverse qualità di agrumi abbiano più o meno sofferto.

Dalle notizie pervenute si può desumere che gli aranci, tra tutti gli agrumi, sono quelli che maggiormente hanno risentito i rigori della stagione. Nelle regioni Meridionale Adriatica, Meridionale Mediterranea e Sardegna la produzione degli aranci è stata inferiore del 50 per cento a quella del 1890. Nelle altre regioni la diminuzione del prodotto fu un po' minore. In complesso la produzione media per ogni pianta che nel 1890 era di 232, in quest'anno è scesa a 172.

I limoni hanno avuto migliore fortuna, perchè il raccolto di quest'anno, in confronto col 1890, ha subito, complessivamente, una diminuzione del 15 per cento. Le maggiori perdite si sono verificate nelle regioni: Lazio, Meridionale Adriatica e Sardegna, nelle quali però la coltura degli agrumi non ha notevole importanza.

Anche per la categoria dei cedri, mandarini e bergamotti la diminuzione fu abbastanza rilevante.

Per la coltivazione dei mandarini il primato spetta alla Sicilia. Questa pianta, trasportata in Italia sul principio del nostro secolo, ha preso nell'isola un considerevole sviluppo, tanto che, fatte poche eccezioni, può chiamarsi la sola e proficua produttrice di tale frutto in Italia. La stagione, che ha duramente trattato gli aranci e i limoni, è stata, relativamente, piuttosto mite pei mandarini; di modo che il prodotto medio è risultato press'a poco eguale a quello del 1890.

La coltivazione degli agrumi in Italia si restringe in complesso a 4126 comuni: quasi tutti nelle provincie meridionali e nelle isole, ad eccezione di un centinaio nella Liguria. Il commercio d'esportazione, nell'ultimo quinquennio, come risulta dal seguente specchietto, è andato notevolmente diminuendo; e ciò si deve alla crescente coltivazione di agrumi nell'America del nord e specialmente nella California e nella Florida.

ANNI	Importazione		Esportazione	
	Aranci e limoni anche in acqua salata	Cedri e cedrati anche in acqua salata	Aranci e limoni anche in acqua salata	Cedri e cedrati anche in acqua salata
	Quintali	Quintali	Quintali	Quintali
1887	3,444	16,700	2,296,353	1,736
1888	2,052	5,913	1,649,331	3,393
1889	2,651	10,417	1,940,840	1,680
1890	4,413	21,044	1,903,029	2,682
1891	3,953	10,897	1,344,648	7,042

La produzione degli agrumi, nel quinquennio 1887-1891, in complesso viene così riassunta:

1887.....	N. dei frutti	3,207,278,000
1888.....	id.	3,387,011,000
1889.....	id.	2,787,911,000
1890.....	id.	3,966,860,000
1891.....	id.	3,163,350,000

Dai telegrammi giunti al Ministero di agricoltura risulta che il raccolto degli agrumi nel 1892-93 si aggira intorno a 3,300,000 migliaia di frutti.

La stagione fu meno favorevole per questo prodotto nelle Marche e nell'Umbria, nella Toscana, nel Lazio, nella Regione Meridionale Adriatica e nella Sardegna.

Emissioni di titoli nel 1892. — Le cifre che seguono danno paese per paese le somme che furono raccolte, per mezzo della emissione di titoli dagli Stati, dalle Società di credito, e industriali. Rappresentano quindi quella parte del risparmio del mondo, che hanno assorbito i Governi per i loro scopi, o che fu indirizzato ai commerci e alle industrie per mezzo di Società finanziarie o industriali.

PAESI	Prestiti di Stato e di città	Emissioni di istituti di credito	Emissioni di società ferroviarie e industriali	Totale
	Lire	Lire	Lire	Lire milioni
America latina.....	—	—	121 1/2	121 1/2
Africa.....	—	—	7	7
Asia.....	—	—	1	1
Austria-Ungheria...	—	1	81 1/4	82
Belgio.....	—	—	2	2 1/2
Congo.....	—	—	2	2
Egitto.....	—	—	1 3/4	1 3/4
Francia.....	45	—	222 1/2	303 1/2
Germania.....	53 1/2	16 1/4	50 1/4	601
Gran Brett. e colonie	294 1/4	44 1/2	703 1/2	1021
Italia.....	—	—	8	8
Paesi Bassi e colonie	—	—	3	3
Persia.....	—	—	12 1/2	12 1/2
Portogallo e colonie.	—	—	1/4	1/2
Rumania.....	37 1/2	—	—	37 1/2
Russia.....	—	—	7	8 3/4
Spagna e colonie...	—	—	1 1/2	1 1/2
Stati Uniti.....	—	6 1/4	165	171 1/3
Svezia e Norvegia..	21 1/2	—	—	21 1/2
Svizzera.....	15 1/2	—	5	20 1/2
Turchia.....	—	—	40	40
	918 1/2	68	1434	2420 1/2

Si deve intendere che l'emissione attribuita a ciascun paese comprende tanto l'emissione di titoli nazionali che esteri; in altre parole le cifre indicano, non le emissioni fatte per conto di ciascun paese, ma le emissioni fatte nel mercato di ciascun paese.

Naturalmente Gran Bretagna, Francia e Germania assorbono la grandissima parte (quasi 2 mila milioni sopra 2420 milioni) dei titoli emessi; sono infatti i tre maggiori mercati di capitale, dai quali non si può prescindere, tutte le volte che si tratta di raccogliere somme rilevanti.

Mentre le emissioni del 1892, com'è specificato qui sopra, salirono a 2420 milioni e comprese le conversioni di titoli antichi a 2510 milioni, raggiunsero 7659 milioni nel 1891; 8177 milioni nel 1890, e 12644 milioni nel 1889. Ciò sta a dimostrare quanto siano diminuiti nell'ultimo anno l'attività del mercato dei capitali, e corrispondentemente il movimento commerciale e industriale.

Il commercio della Nafta russa

Il Consolo italiano a Baku cav. Perrod ha inviato al Governo un suo rapporto contenente interessanti notizie sulla produzione della Nafta nella penisola di Apseron e il commercio marittimo che si fa di essa nei porti di Baku e di Batum.

Si rileva da quel rapporto, che nel 1891 la penisola di Apseron produsse 4,428,522 tonn. di nafta, vale a dire 779,061 tonn. più che nel 1890.

Di queste 4,428,522 tonn. di nafta se ne esportarono 187,000 allo stato naturale, e dalle rimanenti 4,241,521 si estrassero i seguenti prodotti:

Petrolio.....	Tonn. 1,194,310
Oli lubrificanti..	» 133,222
Residui.....	» 1,625,870

Totale..... Tonn. 2,953,402

Di queste 2,953,402 tonn. di prodotti, e 187,000 di nafta ne vennero esportate 2,159,251 tonn. da Baku pel mar Caspio, in Persia, nel Transcaspio e sul Volga; contro 1,906,276 tonn. nell'anno 1890, e 996,574 tonn. da Baku per mezzo della strada ferrata transcaucasiana, contro 920,819 nel 1890.

L'esportazione dei prodotti di nafta dal porto di Batum per l'estero nel 1891 è data dal cav. Perrod nelle seguenti cifre:

Petrolio.....	Tonn. 596,354,045
Olio da macchine..	» 94,335,560
Residui.....	» 13,886,734
Distillato.....	» 71,207,871
Distillato d'olio...	» 18,629,252
Catrame.....	» 447,514
Nafta greggia.....	» 4,583,920
Ostraline.....	» 40,950

Totale..... Tonn. 799,485,846

Quanto all'esportazione per l'Italia il rapporto del cav. Perrod contiene le seguenti cifre:

Per Venezia in 10 viaggi petrolio...	Tonn. 20,981,917
Per Genova in 2 id. id. ...	» 4,890,077
Per Livorno in 2 id. id. ...	» 4,100,056
Per Savona in 3 id. id. ...	» 4,817,030

Totale ... Tonn. 34,789,080

Più:

Barili d'olio minerale 3,737 pari a ...	Tonn. 804,519
Id. di residuo 356 id. ...	» 69,975

Totale ... Tonn. 874,494

Totale generale ... Tonn. 35,663,574

Nel 1890 l'esportazione per l'Italia fu alquanto maggiore, avendo raggiunto le seguenti cifre:

38,247,300 tonnellate di petrolio in cisterna
4,987 barili d'olio e
2,570 barili di residuo.

LA CASSA DI RISPARMIO DI PARIGI NEL 1892

La Cassa di risparmio di Parigi ha pubblicato i risultati del bilancio del 1892, chiuso la sera dell'ultimo giorno dell'anno. Eccone il riassunto delle operazioni:

La Cassa di risparmio riceve nel 1892:

1.° Da 411,685 versamenti di cui 37,304 nuovi la somma di . fr. 65,758,518.67

2.° Da 2,569 rendite trasferite provenienti dalle Casse di risparmio dipartimentali la somma di » 1,497,586.28

3.° Da 54,308 parti di arretrati di rendite appartenenti ai depositanti la somma di » 1,279,386.28

4.° Da 17 versamenti provenienti dall'ammortamento di rendite spettanti ai depositanti la somma di » 52,500.00

Essa ha inoltre capitalizzato per conto dei depositanti gli interessi ammontanti a » 4,908,532.65

Al contrario essa rimborsò:

1.° Per 237,451 ritiri di cui 24,677 per saldo la somma di . » 55,579,803.87

2.° Per 2,212 trasferite di pagamenti inviati alle Casse di risparmio dipartimentali . . . » 1,149,770.38

3.° Per acquisto di 250,575 fr. di rendita per conto di 4370 depositanti la somma di . . . » 7,903,609.00

4.° Per 18 collocamenti alla Cassa di ritiro per la vecchiaia . » 95,852.00

Al 31 dicembre 1892 il saldo dovuto dalla Cassa di risparmio di Parigi a 629,015 depositanti si elevava a fr. 158,099,341.18.

Il numero dei depositanti, essendo di 616,285 al 1° gennaio 1892, è aumentato frattanto durante l'anno di 12,728.

Il saldo dovuto ai depositanti che era al 1° gennaio 1892 di fr. 151,709,924.29 è aumentato nell'annata di fr. 6,389,410.89.

E infine il numero delle iscrizioni di rendite nel portafoglio appartenenti ai depositanti è salito a 27,717 per la somma di 1,523,495 fr. in rendite 3 per cento; 3 per cento ammortizzabile e 4 ¹/₂ per cento.

Il commercio della Francia con l'Asia

Dal *Journal Officiel* è stato la settimana scorsa pubblicato un prospetto dal movimento commerciale della Concina, del Cambodge e dell'Annam per il 1891, dal quale risulta che il commercio estero della Concina saliva a fr. 91,318,725 in aumento di fr. 5,254,671 sull'anno precedente.

Il Cambodge non ha movimento commerciale proprio perchè dipende dalla Concina, la quale possiede i porti di entrata e di uscita per le merci. Cionondimeno il commercio generale di quel paese si calcola intorno a 10 milioni di franchi.

Quanto a quello dell'Annam durante il 1891 raggiunse la cifra di fr. 7,375,820, dei quali 4,261,388 si riferivano alla importazione, e in questa somma quantunque la Francia sia padrona dell'Annam, non figura che per la somma di fr. 309,715.

I giornali francesi deplorano come la Francia abbia avuto un'infima parte negli scambi avvenuti con l'Indo-Cina. Infatti sopra le 4753 navi entrate nel porto di Saigon se ne contano è vero 159 francesi stazzanti complessivamente 215,522 tonnellate, ma esse non rappresentavano un peso uguale in mercanzie. La grandissima parte delle navi entrate a Saigon

con bandiera francese apparteneva allo Stato oppure a compagnie sovvenzionate dallo Stato per i servizi postali. Una sola nave partiva dall'Havre della portata di 600 tonnellate e nulla più.

Al contrario vi approdarono ben 142 navi inglesi della portata di tonnellate 123,361 e similmente 131 germaniche per tonnellate 121,209. Aggiungendo 24 bastimenti spagnuoli, 10 olandesi, 6 norvegesi e 2 americani della stazza complessiva di tonnellate 52,934 si avrà il totale come sopra nel porto di Saigon. Come si vede gli altri paesi seppero più della Francia avere un movimento relativamente considerevole fra i loro centri di produzione, e i possedimenti francesi dell'Indo-Cina.

Abbiamo detto che alcuni giornali francesi che si occupano del movimento economico del loro paese hanno denunziato il fatto che la massima parte delle navi francesi entrate a Saigon, appartenevano allo Stato o a Società sovvenzionate dallo Stato. Considerando peraltro che l'Inghilterra, la Spagna e l'Olanda possiedono in quelle parti colonie e possedimenti di tanta maggiore importanza, convien credere che non poche navi inglesi, e la maggior parte forse di quelle spagnuole e olandesi, saranno esse pure appartenute o allo Stato o a Società dai rispettivi Stati sovvenzionate, essendo evidente la necessità di frequenti spedizioni delle loro navi per quelle parti.

Dal prospetto pubblicato dal *Journal Officiel* risulta che non una sola nave italiana è approdata nei porti della Concina.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Firenze. — Nella tornata dell'8 corr. l'on. Presidente rese conto di un suo colloquio col ministro Giolitti a proposito dei danni che risulterebbero al commercio fiorentino e toscano dalla fusione delle Banche d'emissione, se non si pensasse a costituire altro Istituto, che, accordando facilitazioni nello sconto, potesse supplire alla chiusura degli sportelli delle due importanti Banche toscane. Aggiunse che l'on. Giolitti si mostrò persuaso delle ragioni esposte, che sono speciali per la regione toscana, e che si dichiarò propenso a proporre alle Banche contraenti che nel nuovo progetto di legge, sia data facoltà a queste di costituire una speciale Banca di sconto per la Toscana.

I Cons. Pegna e Mori, come relatori intorno all'argomento relativo alla fusione delle Banche toscane colla Banca Nazionale nel Regno d'Italia, presentarono la relazione, la quale terminava colla proposta del seguente ordine del giorno, che venne dopo breve discussione approvato all'unanimità:

« La Camera di Commercio di Firenze fa voto al Governo ed ai consigli direttivi della Banca Nazionale nel Regno d'Italia, Nazionale Toscana e Toscana di credito, perchè nella progettata fusione delle Banche sia tenuto conto che, concentrando in un solo Istituto il privilegio goduto dagli altri Istituti di emissione in Firenze, è necessario che venga, con mezzi da escogitarsi, reso più lieve che sia possibile il disagio, che sarà per derivarne al commercio ed alla industria della città e provincia di Firenze, disagio che si risentirà in special modo nel periodo immediato alla fusione.

Il cons. Brogi esprime il desiderio che nella riforma che sarà fatta del Monte di Pietà in Firenze, sia tolto un inconveniente che si verifica nella vendita, che spesso accade di merci nuove. Quelle merci non possono essere di provenienza legittima e non dovrebbero esser messe in pegno.

L'affare per lo studio venne rimandato alla rispettiva Commissione.

Il cons. Ciofi espone alla Camera come la Società di Navigazione Generale Italiana nei suoi viaggi periodici fra le Indie e Livorno e Genova manteneva il noleggio degli articoli provenienti dalle Indie, eguale sia per Livorno come per Genova. Adesso la Compagnia suddetta pretende un noleggio maggiore per le merci in destinazione per Livorno. Questa nuova disposizione non solo danneggia il commercio e l'industria del porto di Livorno, ma bensì tutta la regione toscana, trovandosi questa in condizione peggiore di fronte alla concorrenza dell'alta Italia.

La ricordata Compagnia pretende inoltre un diritto enorme di sbarco sugli articoli provenienti dalle Indie. Per tutte queste ragioni il cons. Ciofi raccomandò alla Presidenza della Camera che fossero fatte pratiche presso il Governo affinché la Società suddetta receda dalla risoluzione presa, che danneggia il commercio e le industrie delle provincie toscane.

La Camera, accogliendo la raccomandazione del cons. Ciofi, deliberò che si facessero le pratiche opportune.

Camera di commercio di Napoli. — Nella tornata del 18 Gennaio il Cons. Spadoni parla della necessità di avere nel porto di Napoli una stazione marittima per lo sbarco ed imbarco dei passeggeri. Egli descrive le condizioni miserrime dell'attuale scalo marittimo, sfornito di ogni comodità, e indecente per una città dell'importanza di Napoli. Parla dello spettacolo delle centinaia di emigranti che vi si accalcano, e dei ripieghi cui bisogna ricorrere, allorché arrivano coi grandi vapori di lusso le compagnie di *touristes*. Col sussidio di dati statistici dimostra l'importanza del movimento dei viaggiatori in Napoli, i quali raggiunsero nell'anno fra arrivati e partiti a 374,480. Dopo avere accennato alla località in cui potrebbe erigersi questa stazione marittima, il consigliere Spadoni ricorda come esista un progetto di costruzione per questa stazione marittima approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, come risulta dalla ministeriale del 15 gennaio 1890, e che per esso è prevista una spesa totale di L. 450,000, di cui 375,000 pel primo piano, e 75,000 pel secondo, mentre che la stazione di Genova costò L. 178,000. Nè i fondi per tale costruzione mancano; perchè nella legge 10 Luglio 1889 N. 6280 serie 3^a sono appunto previste e stanziati L. 500,000. Malgrado condizione tanto favorevole di cose, non essendo stato finora fatto nulla, egli propone che la Camera, come rappresentante degli interessi napoletani, formuli un voto al Governo, perchè senza ulteriore ritardo dia esecuzione alla legge del luglio 1889. La Camera alla unanimità deliberò di raccomandare al Governo la pronta attuazione di quella legge.

Camera di Commercio di Bologna. — Nella seduta del 10 gennaio venne portata la discussione sul progetto di proroga della facoltà di emissione dei biglietti di Banca. Il cons. Sani crede che per le variazioni avvenute nelle condizioni di fatto, per avere il Ministero disposto un'inchiesta per gli Istituti di emissione, in seguito alla quale potrebbero

mutare i criteri informativi del progetto di legge, sia opportuno sospendere ogni deliberazione in proposito, e propone quindi la pregiudiziale. Entrando nel merito della questione fa riserve in due punti: sulla concessione di un premio agli Istituti di emissione per il cambio di biglietti in oro e sulla conservazione dei provvedimenti attuali riguardo alla riscontrata. Il premio che si vuol dare per il cambio in oro o corrisponderà, egli dice, all'aggio comune del mercato monetario, o no; se sì, non darà alcun vantaggio il provvedimento proposto, potendosi ad uguali condizioni trovar l'oro dovunque, se no, nascerà tosto la speculazione. Per la riscontrata egli non nega che il mantenerla importi non lieve dispendio agli Istituti, ma d'altra parte la circolazione attuale è troppo disordinata e tumultuosa, e la riscontrata è un freno alle eccedenze della emissione.

Il Presidente Comm. Zucchini sul merito della questione non è interamente d'accordo col cons. Sani, e nota come le di lui osservazioni potrebbero ritenersi giuste, qualora si riferissero ad uno stato normale del credito e della circolazione monetaria, ma oggi no, giacché se non legalmente, vi è di fatto il corso forzoso. Dopo alcuni rilievi fatti da altri consiglieri, la Camera approva all'unanimità la pregiudiziale.

Camera di Commercio di Varese. — Aderendo all'invito del Ministero formulava i seguenti voti da sottoporsi all'esame del Consiglio dell'Industria e commercio, invitando il Ministero ad adottare in proposito seri provvedimenti:

1. Base e criteri per la determinazione della sovrimposta camerale, e come debba essere ripartita quando tale sovrimposta vien pagata da Ditte o da Società aventi opifici o succursali nella circoscrizione di diverse Camere di Commercio.

2. Convenienza di stabilire l'obbligo nelle Società concessionarie di ferrovie, battelli a vapore ecc. perchè, prima di iniziare i rispettivi esercizi, abbiano a promuovere il voto delle Camere di Commercio interessate nello stabilire gli orari ed in genere le modalità dei servizi; e come, in caso di disaccordo, abbia ad intervenire il Ministro d'Industria e Commercio.

Mercato monetario e Banche di emissione

Sebbene sulla piazza di Londra si sieno manifestate domande di oro per le rimesse da farsi agli Stati della Plata in causa delle importazioni di lana pure il prezzo dell'oro in barre, è lievemente diminuito. Ciò dipende dall'essere scemata la ricerca di oro per conto del continente. Il ritorno dall'interno delle specie metalliche alla Banca è continuato, così che la Banca, pur avendo dovuto dare 260,000 ster. per l'estero, ha tuttavia aumentato il suo incasso di 284,000 sterline, il portafoglio è scemato invece di 292,000 e la riserva crebbe di 542,000 sterline, quanto alla circolazione essa si restrinse di 238,000 sterline.

Lo sconto a tre mesi è a 1 $\frac{1}{2}$ per cento, i prestiti giornalieri sono stati negoziati a 1 per cento.

Un telegramma da Washington in data del 6 febbraio ha annunciato che il Senato ha respinto la proposta Hill tendente ad abrogare la legge Sherman relativa alla compra dell'argento. Questo fatto inatteso ha allarmato il mercato di New-York, che

venne colpito da un forte ribasso di borsa, e provocò una domanda immediata di 10 milioni di dollari da parte dei banchieri europei.

Un altro dispaccio in data del 9, avverte che la riserva di oro della Tesoreria degli Stati Uniti è ora talmente diminuita, che i banchieri di New-York, i quali anticiparono già alla Tesoreria due milioni di dollari hanno promesso di anticiparle altre somme se sarà necessario.

Intanto lo sconto per la carta a lunga scadenza è stato negoziato tra 5 e 7 per cento, e i cambi sono divenuti più sfavorevoli alla piazza di New-York: quello su Londra è aumentato a 4,86 $\frac{1}{2}$; quello su Parigi è disceso a 5,17 $\frac{1}{8}$.

L'ultima situazione delle Banche Associate di New-York al 28 gennaio confrontata con quella antecedente, fa vedere che il fondo metallico è aumentato di 700,000 dollari; gli sconti e le anticipazioni di 8,1 milioni e i depositi di 8,7 milioni.

La situazione del mercato dello sconto a Parigi non ha avuto alcuna modificazione sensibile; vi è sempre offerta di carta fra 1 $\frac{7}{8}$ e 2 per cento.

I cambi con l'estero riescono favorevoli alla piazza francese e determinano continue e forti importazioni di oro.

Il cambio sull'Italia è debolissimo, essendo ora negoziato tra 4 e 4 $\frac{1}{16}$ per cento di perdita.

L'ultima situazione della Banca di Francia presenta l'aumento di 25 milioni nel fondo metallico; la diminuzione di 13 milioni nel portafoglio, e quella di 23 milioni nei depositi privati.

Il mercato di Berlino è divenuto in questo intervallo sempre più facile.

L'abbondanza del denaro è continuata senza interruzione, ed i saggi di sconto sono riusciti sempre più miti, cioè tra 1 $\frac{1}{8}$ e 1 $\frac{3}{8}$ per cento.

Il cambio su Londra chiude a 20,57 $\frac{1}{2}$.

L'ultima situazione della Banca Imperiale Germanica al 7 febbraio confrontata con quella antecedente, offre le seguenti differenze.

Il fondo metallico è diminuito di 900,000 marchi: il portafoglio di 17 milioni la circolazione di 35 milioni.

Nulla di mutato nel mercato italiano, neanche in riguardo ai cambi, i quali mantengono la loro fermezza, nonostante il buon contegno della rendita, senza che per altro abbiano avuto nuovo aumento nei corsi. Il cambio a vista su Francia è a 104,27, su Londra a 26,25, su Germania a 128,35.

Le situazioni dei sei Istituti di emissione al 20 gennaio danno la diminuzione di 1,115,000 lire nel fondo metallico, quella di 14,807,000 nel portafoglio, quella di 29,235,000 lire nella circolazione, e quella di 23 milioni nei debiti a vista.

La situazione della Banca Romana in particolare dà una diminuzione di circa 3 milioni nel portafoglio e di altrettanto nei crediti, contro un aumento di 4,225,000 lire nella circolazione, dietro a nuovi ritiri per circa 7 milioni dai depositi.

Situazioni delle Banche di emissione estere

	16 febbraio	differenza
Banca d'Inghilterra	Incasso metallico Sterl.	26,793,000 + 284,000
	Portafoglio.....	24,373,000 - 292,000
	Riserva totale.....	18,437,000 + 542,000
	Circolazione.....	24,786,000 - 258,000
	Conti corr. dello Stato	6,816,000 + 263,000
	Conti corr. particolari	29,033,000 - 20,000
	Rapp. tra l'inc. e la cir.	54,18 0/0 + 1,19 0/0

Banca di Francia	Attivo	16 febbraio	differenza
		Incasso { oro Fr. 1,628,917,000	+ 22,296,000
		{ argento 1,263,768,000	+ 3,119,000
	Passivo	Portafoglio.....	518,218,000 - 13,978,000
		Anticipazioni.....	459,158,000 - 5,150,000
		Circolazione.....	3,516,509,000 + 25,934,000
Banca dei Paesi Bassi	Attivo	Conto corr. dello St. » dei priv.	64,256,000 - 18,876,000
		Rapp. tra la ris. e le pas.	438,599,000 - 23,601,000
		41 febbraio	differenza
Banche assoc. di N. York	Attivo	Incasso.. Fior. oro	38,439,000 + 43,000
		Portafoglio..... arg.	84,903,000 + 759,000
		Anticipazioni.....	63,395,000 - 426,000
	Passivo	Circolazione.....	37,845,000 - 501,000
		Conti correnti.....	199,418,000 - 1,743,000
		28 gennaio	differenza
Banca Imperiale Germanica	Attivo	Incasso metal. Doll.	85,309,000 + 700,000
		Portaf. e anticip.	455,180,000 + 8,110,000
		Valori legali.....	60,060,000 + 2,470,000
	Passivo	Circolazione.....	5,600,000 -
		Conti cor. e depos.	488,780,000 + 8,780,000
		7 febbraio	differenza
Banca Austro-Ungherese	Attivo	Incasso Marchi	899,751,000 - 1,739,000
		Portafoglio.....	383,775,000 - 16,682,000
		Anticipazioni.....	82,035,000 - 4,104,000
	Passivo	Circolazione.....	952,878,000 - 34,848,000
		Conti correnti.....	428,670,000 + 9,061,000
		7 febbraio	differenza
Banca di nazioni del Belgio	Attivo	Incasso... Fiorini	289,234,000 + 3,000
		Portafoglio.....	141,714,000 - 1,071,000
		Anticipazioni.....	20,144,000 - 422,000
	Passivo	Prestiti.....	122,272,000 - 105,000
		Circolazione.....	437,399,000 + 208,000
		Conti correnti.....	43,682,000 + 3,420,000
Banca di Spagna	Attivo	Cartelle fondiarie	118,445,000 + 208,000
		9 febbraio	differenza
	Passivo	Incasso. Franchi	112,702,000 + 3,478,000
		Portafoglio.....	329,732,000 + 4,426,000
		Circolazione.....	410,038,000 - 12,000
		Conti correnti.....	70,354,000 + 3,273,000
Banca Imperiale Russa	Attivo	11 febbraio	differenza
		Incasso... Pesetas	315,907,000 - 742,000
		Portafoglio.....	308,494,000 + 2,300,000
	Passivo	Circolazione.....	894,773,000 + 4,672,000
		Conti cor. e dep.	326,678,000 + 1,570,000
		6 febbraio	differenza
Banca d'Inghilt.	Attivo	Incasso metal. Rubli	482,826,000 + 22,220,000
		Portaf. e anticip.	57,406,000 - 4,206,000
		Biglietti di credito	1,496,295,000 -
	Passivo	Conti corr. del Tes.	63,115,000 - 2,343,000
		» » dei priv.	226,732,000 + 23,705,000
		41 febbraio	differenza

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 18 Febbraio.

Le tendenze favorevoli sono andate in quest'ultimi giorni vie più manifestandosi e generalizzandosi e questo risultato, che si deve anche alla maggiore operosità della speculazione all'aumento, deriva da più circostanze, ma specialmente dal buon successo della liquidazione quindicinale, dalla buona riuscita di alcune recenti emissioni, specialmente di quella per la valuta austriaca, dalla speranza di altre non lontane emissioni, che sono in vista nell'Impero germanico, e dalla straordinaria abbondanza del denaro. E all'ulteriore aumento che si manifestò nel corso della settimana parteciparono tutte le grandi borse d'Europa, avendo i loro rispettivi fondi di stato a Berlino, come a Parigi, a Vienna come a Londra fatto nuovi progressi. E a facilitare alla speculazione all'aumento il suo compito, si aggiunse anche il rilevante scoperto esistente su tutti i valori, specialmente sulle rendite che obbliga molti rivenditori a procedere a importanti ricompere. E con questo può dirsi che la posizione dei ribassisti sia quasi completamente liquidata, giacchè nella maggior parte delle borse, la speculazione all'aumento trova difficilmente resistenza. A Londra dopo la liquidazione quindicinale i consolidati inglesi favoriti anche dalle migliori notizie che

vengono dagli Stati Sud-americani, ebbero una forte ripresa, della quale fruiro anche diversi fondi di stato internazionali. A Parigi essendo diminuiti i ritiri di depositi alle Casse di risparmio, che avevano costretto le loro amministrazioni a gettare nel mercato non indifferenti quantità di rendite, la situazione andò vie più migliorando specialmente per il 3 0/0 francese e il miglioramento si estese ad altri fondi di stato internazionali, fra cui primeggiano le rendite italiana, turca e portoghese. A Berlino essendo in prospettiva prossima emissioni di consolidato germanico, le disposizioni vanno facendosi sempre migliori, non solo per i valori locali, ma anche per gli esteri specialmente per i valori russi e per gli italiani. Anche a Vienna la speculazione all'aumento ottenne nuovi vantaggi soprattutto nei valori in oro, e il continuo miglioramento deriva dal successo delle conversioni, che non si sperava così completo. A quanto sembra non resterà nelle mani del gruppo Rothschild che una piccolissima quantità di rendite nuove da offrirsi ai sottoscrittori in denaro. I fondi spagnuoli e portoghesi ebbero frequenti oscillazioni, ma sul finire della settimana accennarono a migliorare.

Le borse italiane incoraggiate dall'aumento della nostra rendita all'estero camminarono per buona parte della settimana nella via dell'aumento ma verso la fine sia per realizzazioni avvenute, sia per la poca stabilità che presenta il Gabinetto Giolitti, dettero qualche segno di debolezza.

Il movimento della settimana presenta le seguenti variazioni:

Rendita italiana 5 0/0. — Mercè gli aumenti ottenuti all'estero nelle borse italiane da 95,55 in contanti saliva a 96,25 e da 95,65 per fine mese a 96,55, per chiudere oggi a 96,7 $\frac{1}{2}$ e 96,15. A Parigi da 91,50 saliva a 92,45 per rimanere a 92,17; a Londra da 90 $\frac{5}{8}$ a 92 per chiudere a 91 $\frac{1}{2}$, e a Berlino da 92,40 a 93,20.

Rendita 3 0/0. — Contrattata a 59 per contanti.

Prestiti già pontifici. — Il Blount senza variazioni a 102,25; il Cattolico 1860-64 da 102 a 102,50 e il Rothschild invariato a 102,50.

Rendite francesi. — Ad eccezione di alcuni momenti, nei quali si operarono realizzazioni per conseguire i vantaggi ottenuti, ebbero quasi sempre mercato in aumento. Il 3 per cento da 97,25 saliva a 98,60; il 3 per cento ammortizzabile da 98,42 a 98,95 e il 4 $\frac{1}{2}$ per cento meno sostenuto da 106,50 a 106,40. Giovedì subirono qualche ribasso e oggi chiudono a 98,57; 98,90 e 106,40.

Consolidati inglesi. — Da 98 $\frac{11}{16}$ salivano a 99 $\frac{9}{16}$ rimanendo a 98 $\frac{13}{16}$.

Rendite austriache. — La rendita in oro da 117,40 andava a 118,90; la rendita in argento da 98,40 a 98,90 e la rendita in carta da 98,70 a 99,25.

Consolidati germanici. — Il 4 per cento invariato fra 107,75 e 107,80 e il 3 $\frac{1}{2}$ per cento da 101 saliva a 101,30.

Fondi russi. — Il rublo a Berlino da 214,50 saliva a 214,70 e la nuova rendita russa a Parigi da 78,75 a 79,10.

Rendita turca. — A Parigi da 22,20 andava a 22,57 e a Londra da 22 a 22 $\frac{3}{16}$.

Valori egiziani. — La rendita unificata da 500 $\frac{5}{8}$ saliva a 502 $\frac{5}{16}$. I negoziati fra il governo egiziano e le potenze per la conversione dei titoli 5 per cento demaniali in titoli 4 $\frac{1}{2}$ per cento sono bene avviati.

Valori spagnuoli. — La rendita esteriore da 61

saliva a 62 $\frac{1}{16}$. A Madrid il cambio su Parigi è salito al 17,95 per cento e l'aggio sull'oro al 17,50.

Valori portoghesi. — La rendita 3 per cento invariata a 20 $\frac{3}{4}$.

Canali. — Il Canale di Suez da 2641 andava a 2675 e il Panama da 17,50 scendeva a 15 per risalire a 17.

— Nei valori italiani i ferroviari ebbero mercato attivo e prezzi in aumento, mentre gli altri rimasero presso a poco nelle precedenti quotazioni.

Valori bancari. — La Banca Nazionale Italiana contrattata fra 1531 e 1520; la Banca Nazionale Toscana a 1110; la Banca Toscana di Credito intorno a 580; il Credito Mobiliare da 439 a 455; la Banca Generale da 309 a 315; il Banco di Roma a 265; il Credito Meridionale a 10; la Banca di Torino da 350 a 367; il Banco Sconto intorno a 89; la Banca Tiberina fra 20,50 e 21 e la Banca di Francia da 3960 a 3580.

Valori ferroviari. — Le azioni Meridionali contrattate in rialzo da 644 a 659 e a Parigi da 614 a 635 e poi a 627; le Mediterranee da 525 a 534 e a Berlino da 99,20 a 101,80 e le Sicule a Torino da 612 a 615. Nelle obbligazioni furono contrattate le Meridionali a 314; le Mediterranee, Adriatiche e Sicule a 300,50 e le secondarie Sarde a 356.

Credito fondiario. — Banca Nazionale italiana contrattata a 498,50 per il 4 $\frac{1}{2}$ per cento, e a 495 per il 4 per cento; Sicilia 4 per cento a 468,50; Napoli a 464,50; Roma a 464; Siena 4 per cento a 475; Bologna a 500,50; Milano 5 per cento a 509,75 e Torino a 512.

Prestiti Municipali. — Le obbligazioni 3 per cento di Firenze senza movimento; l'Unificato di Napoli intorno a 88 e l'Unificato di Milano intorno a 91.

Valori diversi. — Nella borsa di Firenze si contrattarono la Fondiaria vita a 228; le Immobiliari Utilità intorno a 85 e il Risanamento di Napoli da 82 a 65; a Roma l'Acqua Marcia fra 1050 e 1055 e le Condotte d'acqua fra 255 256 e a Milano la Navigazione Generale Italiana da 353 a 358 e le Raffinerie da 250 a 255.

Metalli preziosi. — Il rapporto dell'argento fino a Parigi invariato a 363,50 e a Londra il prezzo dell'argento a denari 38 $\frac{3}{8}$ per oncia.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali — Le notizie dei raccolti frumentari in tutta Europa sono sempre buone, non avendo i freddi intensi del gennaio scorso, prodotto che danni locali. La temperatura adesso essendo raddolcita è sperabile che le campagne vadano ognora più migliorando, a meno che non sopraggiungano nuovi geli, i quali, essendo ora le campagne spoglie di neve, non potrebbero a meno di recare gravi danni ai seminati. Anche agli Stati Uniti d'America la situazione è soddisfacente. Nelle Indie pure le cose vanno assai bene, e quantunque fin d'ora sia difficile fare serie previsioni, tuttavia si prevede che la produzione del frumento arriverà a 87 milioni di ettolitri con un margine per l'esportazione da 14 a 15 milioni. Dall'Australia pure le notizie sono buone e si crede che la Nuova Galles del Sud, l'Australia del Sud, e Vittoria daranno un raccolto di 7,176,000 staia, ma occorrendo per i bisogni del paese da 7,870,000 staia, non vi è nulla per l'esportazione. Quanto alla tendenza dei mercati è sempre il sostegno che prevale, ma in

questi ultimi giorni fu meno accentuato della settimana scorsa. A Nuova York i grani rossi in rialzo a doll. 0,82 allo staio; i granturechi a 0,54 5/8 e le farine extra state invariate a doll. 2,90 al barile. A Chicago grani in rialzo e granturechi deboli e a S. Francisco i grani Standard n. 1 quotati a doll. 1,30 al quint. fr. bordo. A Odessa il mercato fu calmo ma senza ribasso essendosi quotati i grani teneri da rubli 0,82 a 1,05 al pudo. A Tunisi i grani quotati a fr. 21,50 al quintale fr. bordo. In Germania i mercati a grano in ribasso furono in prevalenza. Nell'Austria Ungheria la tendenza fu incerta essendovi stato rialzo a Vienna, e ribasso a Pest. In Francia sopra 300 mercati 65 furono in ribasso, 7 in rialzo e il rimanente invariati. Nel Belgio e nell'Olanda i grani ebbero qualche aumento, e a Londra invece i prezzi dei grani nel corso della settimana si indebolirono di 6 denari. Nelle piazze italiane la nota prevalente è il ribasso, avendo seguito questa via tutti i cereali ad eccezione della segale. — A Livorno i grani di Maemmas da L. 23 a 23,50 al quintale; a Bologna i grani da L. 22,25 a 22,75 e i granturechi da L. 14 a 15; a Verona i grani da L. 20,50 a 22 e il riso da L. 33 a 37; a Milano i grani da L. 21,25 a 21,75; la segale da L. 15,75 a 16,25; e l'avena da L. 16,75 a 17,25; a Torino i grani di Piemonte da L. 22,50 a 22,75; e il riso da L. 31,25 a 37,25; a Genova i grani teneri esteri fuori dazio da L. 15 a 17,50 e a Napoli i grani bianchi pronti a L. 24,50.

Caffè. — Dalle piazze di produzione vengono tuttora segnalati prezzi in aumento e superiori a quelli che si praticano nei mercati di consumo, e il sostegno dell'articolo deriva dalle minori quantità di merce viaggianti dal Brasile verso l'Europa, le quali al 4 febbraio ascendevano a sacchi 381,000 contro 433,000 l'anno scorso pari epoca. — A Genova si venderono 1400 sacchi di caffè senza designazione di prezzo. — A Napoli i prezzi correnti fuori dazio sono di L. 310 per Moka; di L. 300 per Portoricco; di L. 270 per Giava; di L. 250 per il Rio lavato; di L. 240 per il Santos e di L. 230 per il S. Domingo il tutto al quintale. — A Trieste il Rio contrattato da fior. 100 a 110 e il Santos da fior. 100 a 114 e a Marsiglia il Santos buono ordinario pronto a fr. 106 e 50 chilogrammi.

Zuccheri. — Le notizie intorno alla produzione degli zuccheri di barbabietola, accennano sempre ad una certa inferiorità di fronte all'anno scorso, ed è per questo che l'articolo si mantiene fermo nella maggior parte dei mercati. — A Genova i raffinati della Liguria Lombarda si vendono a fr. 138 al quintale al vagone; a Napoli i raffinati nostrali a L. 139; a Trieste i pesti austriaci da fior. 19 1/2 a 19 5/8 e a Parigi i rossi di gr. 88 a fr. 38,50; i raffinati a fr. 107,50 e i bianchi N. 3 a fr. 40,65 il tutto a pronta consegna.

Sete. — La posizione del commercio serico è sempre buona e quantunque non vi sia gran smania di vendere e di comprare, pure se la merce occorre al consumo, per averla convenien pagarla ai pieni prezzi della giornata. — A Milano vi fu una discreta corrente di affari con prezzi in aumento. Le greggie di marca 14 1/6 a L. 66; dette 8 1/9 classiche a L. 65,50; dette 9 1/10 di primo e second'ordine da L. 54 a 62; gli organzini 16 1/18 di prim'ordine da L. 71 a 72 e le trame 24 2/6 di prim'ord. a L. 64. — A Como con prezzi in rialzo di 3 a 4 lire gli organzini 16 1/20 a L. 70 e le trame 26 3/4 a L. 66,50. — A Lione affari numerosi per parte del consumo e prezzi in ulteriore aumento di fr. 1 a 2. Fra gli articoli italiani venduti notiamo greggie 10 1/12 di prim'ordine a fr. 65. Telegrammi dall'estremo Oriente recano nuovi aumenti. — A Shanghai le Tsatlee Gold Kilin si venderono a fr. 30,50 e le Bird Chun Ling a fr. 34,75 e a Canton le filature Good N. 2 10 1/2 a fr. 46.

Oli d'oliva. — Le operazioni non eccedono i bisogni del consumo, non operandosi quasi più nulla

tanto per speculazione che per l'esportazione. — A Genova con qualche facilitazione si venderono da 1300 quintali di oli di oliva al prezzo di L. 108 a 115 per Bari vecchio; di L. 104 a 114 per detto nuovo; di L. 108 a 120 per Riviera Ponente vecchio; di L. 100 a 108 per detto nuovo; di L. 120 a 130 per Toscana vecchio; di L. 115 a 120 per Romagna vecchio e nuovo e di L. 78 a 88 per cime di lavati. — A Firenze e nelle altre piazze toscane i prezzi variano da L. 110 a 130 e a Bari il N. 1 a L. 152,60; il N. 2 a L. 131,15; il N. 3 a L. 119,25; il N. 4 a L. 105 e i mangiabili da L. 98 a 100,50.

Oli di semi. — Ebbero maggior domanda con qualche miglioramento nei prezzi. — A Genova le vendite fatte realizzarono come appresso: olio di sesame da L. 74 a 98 al quintale; olio di cotone da L. 68 a 71 per l'americano e da L. 60 a 62 per l'inglese; l'olio di ricino mangiabile da L. 88 a 100; l'olio di cocco da L. 69 a 75 a seconda del tipo e l'olio di lino animatissimo con 4 e 5 lire di aumento, essendosi fatto L. 62 per Earles King crudo e L. 66 per il cotto.

Bestiami. — Scrivono da Bologna che per i bovini da macello non va bene, ragguagliando a stento da L. 120 a 125 al quintale morto, e i maiali grassi da L. 105 a 120. — A Milano i bovi grassi da L. 120 a 135 al quintale morto; i vitelli maturi da L. 120 a 140; gli immaturi a peso vivo da L. 45 a 55 e i maiali grassi da L. 115 a 120 a peso morto — e a Parigi nel mercato delle Villette i bovi da fr. 92 a 164; i vitelli da fr. 120 a 226; i montoni da fr. 148 a 200 e i maiali grassi da fr. 114 a 148.

Metalli. — Telegrafano da Londra che il rame in cantanti fu venduto a sterline 45,42,6 la tonnellata; lo stagno a st. 92; il piombo a st. 9,17,6 e lo zinco a 17,7,6. — A Glasgow la ghisa disponibile a scellini 46,7 la tonn. — A Parigi consegna all'Havre il rame quotato a fr. 122 al quintale pronto; lo stagno a fr. 243,75; il piombo a fr. 25,75 e lo zinco a franchi 47,50. — A Marsiglia l'acciaio francese a fr. 30 al quintale; il ferro francese a fr. 21; il ferro di Scozia da fr. 27 a 29; la ghisa di Scozia N. 1 a fr. 10; i ferri bianchi I C a fr. 26 e il piombo da fr. 24 a 25. — A Genova il piombo nostrale da fr. 29 a 30 e a Napoli i ferri da L. 21 a 27.

Carboni minerali. — In alcune qualità di carboni si ebbero nuovi ribassi dovuti alla riduzione dei noli. — A Genova i prezzi praticati furono di L. 21 per Newpelton; di L. 20,50 per Hebburn; di L. 24 per Newcastle Hasting; di L. 21,50 per Scozia; di L. 24,25 per Cardiff; di L. 25,50 per Liverpool e di L. 35 per Coke Garesfield, il tutto alla tonnellata al vagone.

Petrolio. — L'articolo continua senza notevoli variazioni. — A Genova il Pensilvania di cisterna da L. 11,50 a 12 al quintale fuori dazio, e in casse Atlantic a L. 4,80 per cassa e il Caucaso da L. 10,50 a 11 per cisterna e a L. 4,10 per le casse il tutto fuori dazio. — A Trieste il Pensilvania da fiorini 8 a 9,25 al quint. — In Anversa al deposito il pronto a fr. 12 5/8 al quint. e a Nuova York e a Filadelfia da cents 5,30 a 5,35 al gallone.

Prodotti chimici. — Quantunque poco attivi i prezzi dei vari prodotti rimasero generalmente fermi. — A Genova il cloruro di calce venduto a L. 44 a 100 chil. al vagone; il bicromato di potassa a L. 120; il bicromato di soda a L. 100; il clorato di potassa a L. 230; lo zolfato di rame a L. 46; lo zolfato di ferro a L. 7; il carbonato di ammoniaca a L. 73; il prussiato di potassa giallo a L. 241,50; il sale ammoniaco da L. 87 a 92,50; il bicarbonato di soda da L. 18,60 a 19,60 e il silicato di soda da L. 9,20 a 13,10.

Zolfi. — Generalmente deboli e con ribasso anche in alcuni caricatoi. — A Messina sopra Girgenti gli zolfi greggi da L. 7,28 a 7,66 al quint.; sopra Catania da L. 7,90 a 8,17 e sopra Licata da L. 7,37 a 7,71 — e a Genova per i macinati i prezzi variano da L. 14 a 16 a seconda della provenienza.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima — Sedente in Milano — Capitale L. 180 milioni interamente versato

ESERCIZIO 1892-93

Prodotti approssimativi del traffico dal 1 al 10 Febbraio 1893

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilom. in esercizio...	4191	4204	- 13	907	628	+ 279
Media.....	4191	4162	+ 29	907	656	+ 251
Viaggiatori.....	1,051,884.35	986,645.43	+ 65,188.92	47,605.75	29,886.02	+ 17,719.73
Bagagli e Cani.....	55,921.37	48,968.75	+ 6,952.62	1,375.11	629.90	+ 745.21
Merci a G. V. e P. V. acc.	307,920.94	285,393.45	+ 22,527.49	11,565.40	5,794.64	+ 5,770.76
Merci a P. V.....	1,539,124.48	1,409,191.64	+ 129,932.84	46,947.73	35,984.90	+ 10,962.83
TOTALE	2,954,801.14	2,730,199.27	+ 224,601.87	107,493.99	72,295.46	+ 35,198.53

Prodotti dal 1° Luglio 1892 al 10 Febbraio 1893

Viaggiatori.....	28,984,278.11	28,340,476.62	+ 643,801.49	1,291,966.83	1,683,781.51	- 391,814.68
Bagagli e Cani.....	1,327,223.90	1,265,131.84	+ 62,092.06	35,573.76	56,495.59	- 20,921.83
Merci a G. V. e P. V. acc.	7,128,313.95	7,217,298.59	- 88,984.64	251,193.29	398,517.04	- 147,323.75
Merci a P. V.....	33,745,315.35	32,004,973.04	+ 1,740,342.31	1,243,018.73	2,245,617.06	- 1,002,598.32
TOTALE	71,185,131.31	68,827,880.09	+ 2,357,251.22	2,821,752.61	4,384,411.20	- 1,562,658.59

Prodotto per chilometro

della decade.....	705.03	649.43	+ 55.60	118.52	115.12	+ 3.40
riassuntivo.....	16,985.24	16,537.21	+ 448.03	3,111.03	6,683.55	- 3,572.47

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

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

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

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

3.^a Decade. — Dall'21 al 31 Gennaio 1893.

Prodotti approssimativi del traffico dell' anno 1893

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

Rete principale.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA deichilom esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1893	705,524.68	37,315.30	288,103.77	1,385,143.50	10,966.09	2,427,053.34	4,261.00
1892	748,897.30	35,476.15	277,132.54	1,336,413.41	12,855.35	2,410,474.75	4,226.00
Differenze nel 1893	- 43,372.62	+ 2,139.15	+ 10,971.23	+ 48,730.09	- 1,889.26	+ 16,578.59	+ 35.00
PRODOTTI DAL 1. ^o GENNAIO.							
1893	2,041,505.20	102,844.87	786,666.07	3,432,897.63	32,750.54	6,397,664.31	4,261.00
1892	2,095,676.35	94,655.30	786,391.02	3,440,791.60	37,153.64	6,454,672.92	4,226.00
Differenze nel 1893	- 54,171.16	+ 8,189.57	+ 275.05	- 6,893.97	- 4,403.10	- 57,008.61	+ 35.00
Rete complementare							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1893	48,257.32	1,040.70	16,597.09	95,905.45	952.46	162,152.72	1,147.40
1892	45,382.25	927.74	14,418.03	87,102.33	864.29	148,694.64	996.00
Differenze nel 1893	+ 2,875.07	+ 112.96	+ 2,179.06	+ 8,202.82	+ 88.17	+ 13,458.08	+ 151.40
PRODOTTI DAL 1. ^o GENNAIO							
1893	133,704.80	2,838.13	44,768.37	256,538.82	2,589.56	440,439.68	1,140.87
1892	127,895.29	2,614.52	40,632.29	245,470.17	2,435.57	419,047.84	996.00
Differenze nel 1893	+ 5,809.51	+ 223.61	+ 4,136.08	+ 11,068.65	+ 153.99	+ 21,391.84	+ 144.87

Il 12 gennaio aperto il tronco Casarsa-Splimbergo di chilometri 18,395.

Prodotto per chilometro
delle reti riunite

ESERCIZIO	PRODOTTO	
	della decade	riassuntivo
Corrente...	478 74	1,265 88
Precedente.	490 07	1,316 30
Differenze..	- 11 33	- 50 42

Lago di Garda.

ANNI	VIAGGIATORI	MERCI	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE
PRODOTTI DELLA DECADE				
1893	2,111.20	794.10	» »	2,905.30
1892	1,813.30	742.45	68.00	2,629.75
Differenze nel 1893	+ 291.90	+ 51.65	- 68.00	+ 275.55
PRODOTTI DAL 1. ^o GENNAIO				
1893	5,971.70	1,893.25	» »	7,864.95
1892	5,461.60	1,894.98	193.00	7,549.58
Differenze nel 1893	+ 510.10	- 4.73	- 193.00	+ 315.37

Firenze, Tipografia dei Fratelli Bencini, Via del Castellaccio, 6.