

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XIX Vol. XXIII

Domenica 18 Settembre 1892

N. 959

OPERAZIONI FINANZIARIE

Discutono da vario tempo alcuni periodici intorno alle voci corse che il Governo abbia in animo di compiere una grande operazione finanziaria. Prima si è parlato dei tabacchi, poi delle ferrovie — ed a suo tempo abbiamo anche su tale proposito espresse alcune considerazioni. Oggi si parla di operazioni sui debiti redimibili e sulle pensioni a carico dello Stato.

L'argomento è troppo importante perchè — specialmente tenendo conto della autorità di alcuni periodici che ne hanno discorso — non dobbiamo compiere verso i nostri lettori il dovere di esprimere francamente il nostro pensiero, che del resto non abbiamo in più occasioni mancato di esporre e che non è certamente mutato.

È nostro profondo convincimento prima di tutto che il bilancio italiano abbia una somma di entrate superiore alla potenzialità economica del paese. Certo, in caso di gravi eventi una nazione deve compiere dei grandi sacrifici, e, non occorre ricordarlo, a suo tempo gli italiani seppero compierli. Ma appunto perchè i gravi e straordinari eventi sono sempre possibili, la pressione delle imposte deve essere tenuta normalmente ad uno stato medio per poterla portare al massimo quando insorgano esigenze inevitabili. È imprudente, è dannoso mantenere al massimo o quasi al massimo il peso delle imposte, quando gli eventi sono ordinari; ci troveremo nella assoluta impotenza o nella necessità di disorganizzare completamente il paese, il giorno in cui fossimo costretti ad adottare misure veramente straordinarie per far fronte a straordinari bisogni.

Questo stesso nostro convincimento ci rende avversari di due modi coi quali alcuni vorrebbero riordinare il bilancio: cioè con le nuove imposte o con i debiti.

Data la scarsa energia e prudenza dei Governi che si succedono, e dato l'indirizzo del Parlamento che ha cessato di essere come dovrebbe, il difensore dei contribuenti, diventandone invece la minaccia, (ed i ripetuti catenacci ne sono una prova) vediamo pur troppo che quasi tutti i Governi dell'Europa continentale sono diventati veri dissipatori del pubblico denaro: più ne hanno e più ne spendono; e il detto che gli Stati debbono alle spese commisurare le entrate e non quelle a queste è diventato cardine fondamentale della politica finanziaria. Prima si spende, magari creando disavanzi spaventevoli, poi si provvede alle entrate, e, per solito, pressati dal bisogno, nel modo meno razionale.

Se pertanto vogliamo che il Governo non aumenti

le spese, l'unico mezzo è quello di negargli gli aumenti delle entrate; se no, avremo i maggiori aggravii senza aver ottenuto l'equilibrio finanziario. Ricordiamo che pochi anni or sono il bilancio si pareggiava con 1200 milioni, e che oggi con 1600 milioni di entrate siamo in disavanzo.

Lo stesso ragionamento vale per i debiti. Se il Governo sarà autorizzato a creare debiti per qualsivoglia causa, troverà sempre modo di rivolgere le somme così ottenute a profitto delle spese ordinarie ed i debiti saranno distolti dall'uso per cui furono creati. Ricordiamo la rendita per la Cassa pensioni, le piastre borboniche, le obbligazioni ferroviarie ec.

Conseguentemente cardine fondamentale del nostro programma finanziario per ottenere un ordinamento del bilancio in base ad una diminuzione, od almeno ad una sosta nelle spese, è di non concedere al Governo nè nuove imposte, nè facoltà di contrarre debiti.

Ma partendo da questo, punto che stimiamo abbastanza severo, che esclude le nuove imposte ed i prestiti di qualunque specie, siamo disposti a discutere tutte le proposte che siano dirette a ricondurre il bilancio in equilibrio stabile sulla base delle attuali condizioni.

Si propongono due operazioni: una sui debiti redimibili, allo scopo di procrastinarne il pagamento; l'altra sulle pensioni, allo scopo di diminuire l'onere, estendendolo esso pure per un tempo maggiore.

In sostanza tanto in un caso che in un altro si tratta di dilazionare e distribuire su più lungo periodo una serie di debiti scadenti nei prossimi anni.

Se non siamo male informati il Governo ha intrapreso lo studio — studio languido a dir vero — tanto dell'una che dell'altra proposta.

I debiti redimibili domandano una annualità di ammortamento che — a parte le obbligazioni ferroviarie — importano per spesa annua e per molti anni ancora circa 20 milioni; si tratterebbe di sollevare il bilancio da questo onere di 20 milioni, stipulando con uno o più Istituti di credito una convenzione per la quale questo o questi Istituti si assumessero il servizio di ammortamento di detti debiti, vuoi fino alla loro estinzione, vuoi per un certo numero di anni, ricevendo dallo Stato per un periodo naturalmente più lungo, una annualità di somma minore, per esempio cinque milioni. Il meccanismo di tali operazioni è troppo noto perchè occorra fermarsi a tracciarlo. Se lo Stato vuol essere sollevato dal peso di 15 milioni annui necessari all'ammortamento dei debiti redimibili e perciò pagare soltanto cinque milioni, per quanti anni dovrà pagare questi cinque milioni onde essere liberato

per dieci anni dall'onere dell'ammortamento? Una tavola comune delle annualità risponde alla domanda.

Non dissimile è l'altra operazione che si sta studiando circa le pensioni. Lo Stato ha un onere attualmente di 70 milioni l'anno; e le pensioni, divise secondo i ministeri offrono il modo di comprendere tutti i 70 milioni o di limitare l'operazione a maggiore o minor somma secondo che si prendano le pensioni appartenenti a questo od a quel ministero. Le pensioni attualmente vigenti si estingueranno, suppongasì, in un tempo massimo di quaranta anni; se pertanto si trovasse uno o più Istituti che si assumessero il servizio di tutte o di una parte delle pensioni, lo Stato potrebbe obbligarsi di pagare per un periodo dato, per esempio sessanta od ottanta anni, una somma fissa annuale che sarebbe molto inferiore all'onere che attualmente grava il bilancio.

Come si vede le due operazioni, nelle loro linee generali, non sono molto dissimili tra loro, sebbene molto diversa possa essere la loro entità.

Su tali proposte però viene sollevata una questione pregiudiziale: — voi volete, si dice, riordinare il bilancio per mezzo dei debiti o, il che equivale allo stesso, per mezzo di un dilazionato pagamento di debiti. Ed è vero; ma facciamo osservare che è ridicolo il credere che sino ad ora si sieno *effettivamente* pagati i debiti redimibili o le pensioni. Anno per anno, dacchè l'Italia è costituita abbiamo creati molti più debiti nuovi di quelli che non abbiamo estinti, quindi l'estinzione che si è fatta fu ed è fittizia. Nè ci pare che il Parlamento quale si è ribellato subito quando si volle far entrare tra le spese ordinarie i trenta milioni di costruzioni ferroviarie, acconsenta che si paghino oggi colle entrate ordinarie anche i debiti redimibili.

Oh! senza dubbio noi ameremmo una finanza severa e coraggiosa, la quale proclamasse che di debiti ne abbiamo abbastanza e quindi volesse che tutte le spese di tutte le categorie fossero fatte con le entrate effettive, ma allora bisogna avere il coraggio delle economie; bisogna ridurre le spese militari di 400 milioni almeno, bisogna rinunciare a tutti i lavori pubblici, non chiedere nè il Sempione, nè lo sventramento, nè il nuovo ufficio postale, nè dare allo Stato nuove attribuzioni. Da questo indirizzo siamo lontanissimi, lo crediamo anzi una utopia o quasi, sino a che gli Stati sono ordinati come lo sono oggidì.

Ecco perchè noi non vediamo, date le condizioni attuali, di malocchio gli studi che, ci si afferma, siano intrapresi dal Governo sui debiti redimibili o sulle pensioni.

All'una ed altra però di queste operazioni noi vorremmo mettere alcune sostanziali condizioni, che riepiloghiamo in due punti, riserbandoci di svolgerli in un prossimo numero:

1° che lo Stato non debba emettere in nessun caso nuovi titoli;

2° che facendo una operazione sulle pensioni sia dato completo e definitivo ordinamento alla materia delle pensioni, in modo che l'onere ne sia assolutamente determinato.

Il Congresso delle *Trades' Unions*

Fra i numerosi congressi operai, che hanno luogo annualmente, quello delle Unioni dei mestieri dell'Inghilterra (*Trades' Unions*) è certamente il più importante e merita sempre la più attenta considerazione. Quest'anno il Congresso, venticinquesimo di numero, fu tenuto a Glasgow e non ha mancato di interessare il pubblico, sia per le questioni che in esso sono state dibattute, sia per conoscere le tendenze che si vanno affermando, consolidando o combattendo. Veramente la tendenza generale è da qualche anno, come è noto, favorevole a risolvere i grandi problemi del lavoro mediante l'intervento dello Stato, invece di lasciarli risolvere dalla iniziativa individuale.

Da quando infatti è avvenuta la costituzione delle Unioni di operai meno o punto istruiti, ossia dall'epoca dello sciopero dei facchini dei *docks* di Londra, si è introdotto nelle riunioni annuali un elemento nuovo, il *new unionism* come appunto lo dicono, che ha tendenze e simpatie favorevoli al socialismo di Stato.

Le Unioni sono state finora considerate come un mezzo per equilibrare la domanda e l'offerta di lavoro, per resistere alle diminuzioni dei salari o procurarne l'aumento, per esercitare anche la previdenza nelle sue varie forme; ma nelle Unioni di recente formate con la classe dei *dockers* e con altre affini, l'esercizio della previdenza, ad esempio, si ritiene tra le cose meno necessarie e si pensa invece alla riduzione delle ore di lavoro e all'aumento dei salari. Sicchè questi nuovi gruppi non hanno sempre comunanza di idee con quelli già da un pezzo formati, coll'*old unionism* e avvengono spesso delle votazioni, nelle quali le due scuole di unionisti si separano nettamente. Però al Congresso di Glasgow l'antagonismo tra il vecchio e il nuovo *unionismo* si è rivelato con minore intensità degli ultimi due congressi, la qual cosa deriva forse dall'aver ciascuno modificato alquanto le proprie idee così da incontrarsi meglio in una opinione media. Nessuna delle due parti ha avuto la prevalenza decisiva; si direbbe che un compromesso tacito fra esse abbia regolato la soluzione delle varie questioni in modo da conciliare, almeno in apparenza, le due tendenze già fieramente in lotta tra loro.

Il Congresso ha approvato un numero considerevole di mozioni, sulle quali, naturalmente, molte cose si potrebbero dire. Esso ha votato in favore del riscatto delle miniere, della riduzione a tre mesi del periodo di residenza richiesto per avere diritto al voto, della nomina di pescatori sperimentati come ispettori delle barche per la pesca, del pagamento a carico del Tesoro pubblico delle spese di elezione alla Camera dei Comuni, ecc. Ha anche eccitato il Governo perchè si provveda in Inghilterra dei lapis nei suoi uffici, lapis che attualmente importa dalla Baviera. Per far contrasto a questa risoluzione, che sembra un po' meschina e rasenta anche il ridicolo, noteremo che il Congresso ha respinto con la questione preliminare una proposta intesa ad invitare il Governo a limitare l'immigrazione degli stranieri poveri e ad interdire l'importazione d'operai stranieri in tempi di scioperi. L'aver respinto questa mozione torna a onore degli operai, ma è già deplorevole che nella libera Inghilterra siasi trovato

un gruppo di lavoratori per proporre misure così illiberali e inumane. Si è discusso a lungo se non fosse il caso di provocare un movimento in favore d'una legislazione internazionale sulla questione delle otto ore. Un delegato di Liverpool propose che un Congresso internazionale operaio venisse specialmente convocato il 1° maggio 1893 per fare studi sulla questione. Un altro delegato presentò un emendamento dichiarando che un congresso internazionale speciale è inutile e che è più conveniente presentare la questione nel prossimo congresso operaio di Zurigo. Quest' emendamento è stato respinto da 189 voti contro 99 e quindi la proposta del delegato di Liverpool è stata accettata all' unanimità, con un emendamento a termine del quale il Congresso internazionale sarà convocato non nel maggio 1893, ma immediatamente.

Fra le altre mozioni discusse va notata quella in favore della indennità parlamentare per agevolare agli operai la carriera parlamentare che ora è ad essi interdotta dalla necessità di lavorare per vivere. I socialisti avevano tentato di far approvare un emendamento a questa mozione, per stabilire che le *Trades' Unions* nelle elezioni non appoggerebbero che i candidati i quali prendessero impegno di votare una legge per la quale la produzione e il consumo fossero regolati dallo Stato. L' approvazione di questo emendamento sarebbe stato un trionfo pel socialismo; ma il buon senso inglese ha prevalso, e l' emendamento è stato respinto con 153 voti contro 123. Non è una maggioranza molto brillante, ma bisogna riflettere che l' emendamento venne presentato inopinatamente e che i delegati socialisti della *Trades' Unions* avevano taciuto la loro intenzione di sollevare una simile questione. Il voto è stato una sconfitta per i socialisti, che pure non avevano mancato di astuzia.

Ma la questione che ha sollevato la più vivace discussione è stata quella delle otto ore di lavoro. Essa fu discussa prima da un punto di vista generale, poi in riguardo ai minatori. Il dibattito si aggirò su due proposte alternative, una stabiliva una specie di *local option*, ossia di voto locale col quale « ogni maggioranza di operai organizzati » potrebbe chiedere l' applicazione della legge sulle otto ore al proprio mestiere e distretto; l' altra stabiliva la giornata universale di otto ore, ma concedeva « ai membri organizzati di qualsiasi mestiere od occupazione » di votare contro l' applicazione della legge. La seconda alternativa vincolava maggiormente gli operai e perciò trovò favorevole accoglienza da parte del Congresso. Vi fu è vero chi fece osservare come l' esperienza abbia provato che in certi casi con otto ore di lavoro siasi ottenuto lo stesso prodotto che con dieci ore e volle far notare l' inutilità, anzi il danno, di una riduzione forzata della giornata di lavoro. Altri però citò il caso del personale degli omnibus che lavora, si disse, per 16 ore e che con la giornata di otto ore dovrebbe essere aumentato, togliendo così una parte dei disoccupati dall' ozio forzato in cui si trovano. E lo stesso ragionamento venne esteso agli agenti ferroviari. Nella quale asserzione vi è certo una parte di vero, come è stato osservato anche in queste colonne negli articoli pubblicati l' anno scorso sull' argomento. Ma quello stesso fatto, quando sia messo in confronto con gli altri affatto differenti che presenta l' organismo industriale, dimostra come una legge universale e assoluta sa-

rebbe di vantaggio per pochi e di danno per il maggior numero. Altri fece argutamente notare « che è erroneo di asserire che in proporzione della riduzione della ricchezza del paese migliorerebbe la condizione del popolo ».

Insomma la nozione Mawdsley, secondo la quale quando gli operai di un mestiere od occupazione, in maggioranza, desiderano di avere la giornata di otto ore o 48 ore la settimana di lavoro devono avere soddisfazione per mezzo della legge, è stata respinta con 205 voti contro 155 e fu invece approvato l' emendamento del seguente tenore:

« Il Comitato parlamentare promuoverà un *bill* che fissi le ore di lavoro ad otto per giorno e 48 per settimana in tutti i mestieri od occupazioni e il *bill* dovrà contenere una clausola, la quale permetterà ai membri organizzati di qualsiasi mestiere od occupazione di deliberare col voto contro di essa all' fine di esonerare quel mestiere od occupazione dalla osservanza della legge ».

Quanto ai minatori essi ottennero che fosse approvata la seguente risoluzione: « il comitato parlamentare sarà incaricato di assistere ed appoggiare i minatori nei loro sforzi per ottenere che il *bill* sulle otto ore per i minatori sia approvato e diventi legge. » I minatori del Durham, i quali senza bisogno di legge hanno saputo ottenere una giornata di lavoro ridotta, si erano opposti a quella mozione ed avevano presentato questo emendamento: « Il congresso è d' avviso che le ore di lavoro dei minatori dovrebbero essere ridotte quanto più è possibile, ma crede che tale riduzione possa essere meglio e più prontamente effettuata mediante gli sforzi delle unioni di mestiere. » Questo emendamento venne respinto con 284 voti contro 56.

Finalmente notiamo che il Congresso ha raccomandato a tutte le società operaie di considerare il 1° maggio come giorno di festa allo scopo di fare dimostrazioni in appoggio della giornata di otto ore e delle altre domande degli operai. La mozione ebbe 180 voti favorevoli e 155 contrari.

È notevole però il fatto che proprio colui che si è dichiarato contrario all' intervento legislativo nella questione delle otto ore, il sig. Fenwick, è stato rieletto segretario del comitato parlamentare delle *Trades' Unions*, e ciò nonostante la fiera opposizione degli intransigenti che non solo volevano escluderlo dalla carica, ma censurarlo severamente. La rielezione del sig. Fenwick parrebbe indicare che il Congresso non si dà molto pensiero di vedere il suo progetto prediletto difeso con molto vigore alla Camera dei Comuni. Vi è quindi una contraddizione abbastanza significativa tra il voto relativo alla questione delle otto ore e la nomina del sig. Fenwick ed essa rivela uno stato d' incertezza delle menti che è forse destinato a guadagnare in estensione ed intensità fra i membri delle *Trades' Unions*. Quello che è certo si è che le discussioni tenute la settimana scorsa a Glasgow danno motivo di credere che il vecchio unionismo conserva sempre una certa preponderanza numerica e morale e fa argine all' irrompere delle nuove dottrine collettiviste. Anche quando ricorre all' intervento dello Stato, come nella questione delle otto ore, si dà pensiero di assicurare nell' una o nell' altra forma la libertà di invocare o non quell' intervento. E ciò che invece sul continente trascurano affatto i fautori del socialismo di Stato.

Le Gabelle nell'esercizio 1890-91

Le Gabelle fra i cespiti di entrate dello Stato hanno assunto una importanza tale che ormai occupano indiscutibilmente il primo posto. Sia per l'ammontare delle entrate che esse forniscono all'erario, sia per le difficoltà che, presentano nella fase della previsione e per le delusioni che spesso procurano in quelle dell'accertamento, le Gabelle meritano il più attento studio tanto da parte di chi si occupa della economia del paese quanto da quella di chi segue le vicende finanziarie dello Stato. Perciò crediamo di dover prendere in esame l'ultima relazione del Direttore generale Comm. Giuseppe Castorina (una delle migliori pubblicate dagli uffici governativi) sull'esercizio 1890-91, tanto più che in questo documento sono indicati anche i risultati sommari dell'ultimo esercizio testè chiuso, 1891-92.

È notevole anzitutto il fatto che negli ultimi cinque anni gli accertamenti totali delle gabelle sono stati sempre inferiori alle previsioni per parecchi milioni, come può vedersi da queste cifre:

	1887-88	1888-89	1889-90	1890-91	1891-92
Previsioni. . .	699,9	715,4	708,9	699,6	690,5
Accertamenti. .	678,9	663,5	701,9	681,5	677,2
Differenza. —	21,0	51,9	7,0	17,5	13,3

Queste differenze rivelano errori di calcolo in verità abbastanza curiosi, quando si pensa alle discussioni bizantine che oggidì si fanno tra alcuni giornali sulle previsioni dei vari cespiti di entrata.

E non poche osservazioni sul modo con cui si stabiliscono le previsioni sarebbero pure assai indicate qui, ma non è di ciò che ora vogliamo occuparci. Quello che interessa notare è l'andamento della gestione delle Gabelle negli ultimi anni, e per dare qualche notizia a questo proposito conviene discorrere partitamente dei cespiti d'entrata.

L'Amministrazione delle Gabelle comprende, nei riguardi finanziari le tasse di fabbricazione e di vendita, le dogane e i diritti marittimi, i dazi interni di consumo, i tabacchi e il lotto. Ora ciò che colpisce è la irregolarità notevole delle entrate avute da quei vari cespiti, specialmente dai primi due. Infatti le tasse di fabbricazione presentano negli ultimi cinque esercizi queste cifre in milioni: 30, 23, 22, 28 e 30 e le dogane dal canto loro offrono in milioni le cifre seguenti 245-236-273-236 e 224.

Le altre entrate gabellari presentano pure delle variazioni ma molto minori e alcune non hanno importanza finanziaria come quelle del dazio di consumo. Del resto le stesse differenze che danno gli accertamenti totali, più sopra riferiti, da un esercizio all'altro rivelano sufficientemente quale elemento perturbatore sia talvolta questo ramo di entrate. Due ragioni concorrono a renderlo tale; anzitutto le oscillazioni del consumo in dipendenza di una serie di cause ben note che agiscono anche quando il legislatore non altera l'assetto dei tributi, e in secondo luogo le frequenti modificazioni recate alla legislazione che regola quelle varie imposte.

Quali e quante siano state negli ultimi anni le riforme dei tributi gabellari ce lo dice la relazione in esame e chi vuol farsi un'idea di questo lavoro

da Sisifo non ha che da leggere le pagine in cui sono riferiti sommariamente i mutamenti legislativi. E non giova sperare, per non avere poi delle grandi disillusioni, che questo genere di lavoro parlamentare sia abbandonato per qualche tempo, chè nuovi ritocchi delle tasse di fabbricazione e dei dazi non sono forse lontani, sia per rimediare a qualche errore, sia per aggravare senza parere la mano sul contribuente.

Veniamo dopo ciò ai singoli cespiti d'entrata.

Le tasse di fabbricazione nell'esercizio 1890-91 hanno dato 24,3 milioni, contro 19,3 nel 1889-90 mentre nel 1891-92 procurarono all'erario 30,8. Ecco come si ripartiscono i 24,3 milioni avuti nel 1890-91:

Prodotti soggetti a tassa di fabbricazione	Redditi dell'esercizio 1890-91	Differenza in confronto dell'esercizio 1889-90
	Lire	Lire
Spiriti.	19,686,265	+ 4,605,372
Birra.	1,041,498	— 10,289
Acque gassose.	466,147	— 1,564
Polveri piriche ed altri prodotti esplosivi.	1,089,443	+ 297,180
Cicoria preparata e prodotti similari.	1,069,867	+ 90,753
Glucosio.	518,801	— 116,561
Zuccheri.	441,122	+ 85,355
Acido acetico puro.	245	+ 245
Totale	24,313,391	+ 4,950,491

A questi 24 milioni vanno aggiunte 3,714,895 lire per tassa di vendita sugli spiriti e 4,432,577 per sovratassa sugli stessi prodotti importati dall'estero ottenendosi così un totale di quasi 33 milioni. Contro il prodotto lordo complessivo delle tasse di fabbricazione e di vendita in 28 milioni (escluse le sopratasse che veramente vanno unite ai redditi doganali) si possono mettere le spese d'amministrazione e le somme restituite, ossia insieme 3,984,957, pari al 6,563 per cento lasciando così un reddito netto di 24,043,328 lire.

Le dogane e i diritti marittimi nell'esercizio 1890-91 hanno dato questi risultati generali:

	1890-91	Differenza in confronto del 1889-90
	Lire	Lire
Dazi di importazione.	218,028,915	— 33,452,426
» esportazione.	5,632,698	— 699,322
Diritti marittimi.	5,071,157	— 250,932
Altri proventi.	7,421,240	— 4,777,835
Totale L.	236,154,010	— 39,180,517

Come si è già visto nel 1891-92 siamo scesi a 224 milioni e stante la diminuzione delle importazioni si può credere che nell'esercizio in corso i risultati non saranno gran fatto diversi; la differenza in più dipenderà dalle importazioni più abbondanti di grano.

L'entrata di 236 milioni presenta la diminuzione di 39 milioni rispetto all'esercizio precedente 1889-90

e le molteplici cause della riduzione del reddito doganale si possono ricavare da questo prospetto:

Riscossioni per importazione di	Unità	Esercizio 1890-91		Differenza in confronto del 1889-90	
		Quantità	Riscossioni	Quantità	Riscossioni
			Lire		Lire
Spirito (comprese le soprattasse)	Kitol.	28,738	4,428,913	- 35,419	- 5,133,824
Petrolio	Quint.	720,034	33,844,418	+ 22,053	+ 1,036,491
Caffè	"	140,472	19,666,080	+ 19	+ 2,660
Zucchero	"	833,086	65,786,560	- 13,097	- 821,535
Pape	"	17,518	1,751,800	+ 1,655	+ 165,500
Filati di lino e di juta	"	50,712	628,829	- 6,930	- 64,996
Tessuti di lino ec.	"	11,103	387,605	- 1,959	- 71,916
Filati di cotone	"	2,253	1,377,570	- 9,685	- 183,578
Tessuti di cotone	"	82,273	9,871,325	- 14,055	- 1,774,587
di lana	"	41,304	9,064,576	- 1,328	+ 151,856
di seta	"	2,534	2,493,456	- 461	- 195,059
Ferri lavorati	"	995,619	9,628,136	- 619,723	- 4,433,274
Macchine e parti di macchine	"	261,711	3,035,848	- 91,995	- 1,202,922
Grano	Tonn.	493,763	24,638,150	- 403,091	- 20,104,550
Pesci preparati	Quint.	434,059	1,879,475	- 19,671	- 306,407
Mercerie (non di legno)	"	10,625	1,225,594	+ 89	+ 13,954
			189,758,395		- 32,812,187
Riscossioni per altre importazioni e per le esportazioni ed altri proventi			41,324,519		- 6,117,397
Riscossioni per diritti marittimi			5,071,157		- 250,933
Riscossione totale			236,154,011		- 39,180,517

Le spese d'amministrazione, speciali e generali, insieme alle restituzioni e ai passaggi di somme ad altri rami dell'azienda ammontarono a 16,263,939 lire; sicchè il reddito di 236,1 milioni si riduce a 219,890,071.

I dazi interni di consumo hanno reso nel 1890-91, 88,191,800 lire, nei quali sono però comprese Lire 28,819,432 derivanti dalla riscossione diretta del dazio consumo a Napoli e a Roma. Ecco le cifre particolari:

	Esercizio 1890-91	Differenza sul 1889-90
Reddito assicurato per abbonamento o appalto	59,364,835	+ 805,324
Reddito riscosso in amministrazione diretta (meno Roma e Napoli)	7,503	+ 4,019
Reddito per la riscossione diretta Napoli	17,032,545	+ 63,973
Reddito per la riscossione diretta Roma	11,786,886	+ 6,274,053
Reddito totale	88,191,800	+ 7,147,370

Le spese in L. 18,929,487 derivavano per 10 milioni da somme pagate al comune di Napoli, per effetto delle leggi 14 maggio 1881 e 15 gennaio 1885 e per 7 milioni, somma pagata al comune di Roma per la legge 10 luglio 1890 e le rimanenti 1,929,487 lire costituiscono la spesa per la riscossione nei detti comuni e altre. Il prodotto netto risulta così di 69,262,312 lire inferiore di 445,907 lire a paragone di quello del 1889-90. Nel 91-92 il reddito lordo fu di 94,7 milioni.

Quanto ai tabacchi il provento lordo fu di 189,361,000 in aumento di 3,320,000 lire sul 1889-90 e nell'esercizio testè chiuso ammontò a 190 milioni e mezzo. Le spese asciesero a quasi 47 milioni lasciando nel 1890-91 un utile di 142 milioni e mezzo pari al 75,26 per cento della entrata lorda.

Il prodotto del monopolio dei sali è stato nel 1890-91 di quasi 63 milioni, superiore di 420,840 lire a quello del precedente esercizio; le spese ammontarono a lire 11,315,735 quindi l'utile netto risulta di 51,609,319 lire e tenendo conto anche del valore delle rimanenze di sali al 30 giugno 1891 in lire 446,753 ammonta a 52,056,073.

Finalmente l'introito lordo del giuoco del lotto è stato di 76,819,916 lire e le spese furono di 44 milioni e mezzo per le vincite e di 8 milioni per l'amministrazione, sicchè l'utile netto fu di 24,195,427, in diminuzione di 455,517 lire sull'utile dell'esercizio anteriore.

Riassumendo il prodotto lordo complessivo delle gabelle è stato nel 1890-91 di 679,9 milioni di lire in diminuzione di 13,7 milioni in confronto al 1889-90 e l'utile netto di 532 milioni, in diminuzione di quasi 26 milioni di lire.

LE TARIFFE FERROVIARIE

IV.

Una delle applicazioni dell'art. 44 del Capitolato per l'esercizio riguarda la facoltà che possa avere il Governo di ridurre la sua partecipazione al prodotto lordo dei trasporti quando solamente per tale riduzione il trasporto stesso si rende possibile e quindi la riduzione della quota non rappresenti una perdita, ma un guadagno.

Qualunque commerciante od industriale il quale avesse da vendere o da trasportare una merce e nelle sue previsioni avesse stabilito di guadagnare per suo profitto il 20 per cento e gli fosse detto che non potrebbe vendere o trasportare una parte della merce se non col guadagno del 10 per cento, penserebbe che, a parità di ogni altra condizione, egli non perde già il dieci per cento sul venti che intendeva guadagnare, ma effettivamente guadagna il 10 per cento.

Da noi le leggi sono interpretate in modo che lo Stato deve rinunciare ad un utile del 10 o del 20 per cento del prodotto lordo perchè non può ottenerlo effettivamente del 27 $\frac{1}{2}$ per cento. Così avviene che quella parte del traffico di transito dall'oriente all'occidente d'Europa e viceversa che potrebbe essere fatto in concorrenza tra le linee italiane e quelle dell'Europa centrale, svizzere, bavaresi ed austriache, in molti casi non possa essere richiamato sulle linee italiane perchè lo Stato non si crede o non vuol crederci in facoltà di accordare alcun ribasso ai trasporti sulla sua quota di compartecipazione al prodotto lordo.

Ma vediamo in qual modo venne discussa e risolta la importantissima questione.

Ecco i quesiti che vennero proposti al Consiglio delle tariffe per la interpretazione dell'articolo 44 dei capitolati:

« 1° Il limite fissato dall'articolo 7 della legge per le convenzioni, alla facoltà di ordinare ribassi di tariffa riservata al Governo dall'articolo 44 dei capitolati d'esercizio, deve essere così inteso, che egli non possa disporre che di una somma equivalente al mezzo per cento del prodotto iniziale delle tre grandi reti, per tutto quanto, complessivamente, di ribassi

voglia egli ordinare, tanto per agevolare l'esportazione ed i trasporti *internazionali*, quanto pel movimento delle merci e dei prodotti nell'*interno* del regno; o deve essere inteso piuttosto nel senso: che quel mezzo per cento sia esclusivamente da erogarsi — nè si possa oltrepassare — *nell'interno del regno*, libera rimanendo e senza limite di somma prestabilita la facoltà suaccennata, in quanto si riferisce *agli scambi internazionali*?

« 2° Per ciò che rinette i trasporti internazionali, il Governo può ordinare nelle tariffe ferroviarie i ribassi in discorso, nel solo ed esclusivo intento di temperare od eliminare il danno derivante al commercio indigeno dalle tariffe doganali di paesi vicini, come fu detto dalla Commissione parlamentare che riferì sulla legge, o può invece, come dichiarò il ministro dei lavori pubblici alla Camera, valersi di tale facoltà anche per combattere colle ferrovie estere, nel semplice campo delle tariffe ferroviarie, per richiamare sulle nostre strade ferrate, o in importazione o in transito, un traffico che altrimenti non si avrebbe? »

« 3° Per ciò che riflette i trasporti nell'interno, fu al Governo riservata la facoltà di cui all'articolo 44 dei Capitolati d'esercizio nel solo ed esclusivo intento (come, a nome della Commissione della legge, disse innanzi alla Camera l'onorevole Giolitti) di dare a lui modo di togliere dalle tariffe le più gravi asperità, che potevano verificarsi per alcune voci, a cagione ed in conseguenza della unificazione delle tariffe; o può invece il Governo usare di quella facoltà anche in aiuto di industrie sofferenti ed a combattere concorrenze, che, per effetto delle tariffe doganali estere, potrebbero riflettersi anche nell'interno, come dalla discussione parlamentare del suaccennato articolo ebbe a risultare? »

« 4° Può il Governo concedere una riduzione di tariffa a totale carico della sua quota di compartecipazione ai prodotti lordi delle ferrovie, e ciò, indipendentemente dalla facoltà a lui data dall'articolo 44 dei capitoli d'esercizio e all'infuori di quanto stabiliscono i più volte ricordati articoli 6° e 7° della legge delle convenzioni, quando sia *dimostrato* che, per far muovere talune merci povere, utili alle industrie ed all'agricoltura, occorre un ulteriore ribasso, anche su di una tariffa di trasporto già ridotta sino al limite, che la quota di compartecipazione ai prodotti lordi riservata dai Capitolati alle Società, rappresenta per esse la pura e semplice remunerazione delle spese vive d'esercizio? »

Il Consiglio delle tariffe occupandosi di tali quesiti esprimeva il seguente parere:

« 1° Che i ribassi delle tariffe, per trasporti in servizio interno e cumulativo delle reti italiane, devono essere tenuti in tali limiti, che l'onere per lo Stato non abbia ad eccedere complessivamente il mezzo per cento del prodotto iniziale delle tre reti.
« 2° Che i ribassi delle tariffe, per regolare l'esportazione dei prodotti nazionali e per i trasporti internazionali (transito) non hanno nessun limite nella legge, nè debbono essere computati nella somma fissata dall'articolo 7 della medesima. »

Con tale parere poteva sembrare che ogni questione fosse completamente risolta, perchè si ammetteva che il milione circa che l'articolo 44 metteva a disposizione del Governo per la riduzione delle tariffe di trasporto riguardasse soltanto i trasporti in servizio cumulativo sulle reti italiane, mentre poi per i trasporti di esportazione e di transito nessun limite fosse imposto al Governo per accordare ribassi, i quali dovevano essere al di fuori della somma autorizzata dall'art. 44.

Non così però interpretò lo stesso proprio parere

il Consiglio delle tariffe che poco dopo trovò necessario di discutere nuovamente questi due quesiti:

« 1° Qual'è il limite fissato dalla legge delle Convenzioni alla facoltà lasciata al Governo di ordinare, a spese dell'Erario, ribassi nelle tariffe di trasporto per strada ferrata? »

« 2° Quali sono i casi, secondo lo spirito della legge predetta, in cui il Governo deve usare di tale facoltà? »

Ed ecco che per rispondere a queste domande si fa una distinzione che si potrebbe chiamare molto logica apparentemente ma, a nostro avviso, poco adatta alla attuale condizione in cui si trovano i rapporti tra lo Stato e l'esercizio delle strade ferrate. Si considerano cioè due serie di fatti diversi:

« L'una si ha, quando si considera la strada ferrata per l'agricoltura, e pel commercio, o per le industrie del paese; quando cioè si adotta una riduzione sulla tariffa di trasporto, coll'intento speciale di venire in aiuto di qualche traffico o di qualche prodotto, che, per ragioni estranee all'interesse ferroviario, debba essere favorito. »

« L'altra si ha, quando si considera la strada ferrata per la strada ferrata; quando cioè, si adotta sulla tariffa di trasporto una riduzione, coll'intento speciale di avere sulla strada ferrata un trasporto, che altrimenti sarebbe mancato. »

Diciamo che tale distinzione non risponde al vero stato delle cose perchè erroneamente si considerano le ferrovie come una funzione dello Stato, od un servizio pubblico reso dallo Stato, mentre vanno considerate e non può essere altrimenti, come una industria esercitata dallo Stato che tende a trasformarla in servizio pubblico, ma che non può evidentemente cancellarne il carattere schiettamente industriale.

Se le ferrovie in Italia fossero costruite od esercitate come lo sono negli Stati Uniti di America, ed in Inghilterra dalla industria privata, si potrebbe parlare di trasporto che fa la strada ferrata per la strada ferrata; o se le ferrovie fossero esercitate dallo Stato, come in Prussia, si potrebbe parlare di strade ferrate per l'agricoltura o pel commercio o per le industrie del paese. Ma in Italia, come in altri paesi, abbiamo la doppia funzione: lo Stato proprietario di tutta o gran parte della rete e compartecipante al prodotto lordo della rete stessa; le Società esercenti che rappresentano una vera e propria industria.

A così esprimerci abbiamo qualche cosa di simile nelle rivendite dei tabacchi: la merce è di proprietà dello Stato, il rivenditore ha l'obbligo di venderla ad un determinato prezzo, gli è prefisso anche dallo Stato il luogo di rivendita, ma è lasciato libero nella parte commerciale di condurre la sua industria di rivenditore come meglio preda, e lo Stato stesso, perchè si riconosce industriale, tenta — sebbene raramente riesca — colla qualità della merce e col buon mercato di accrescere la clientela. E quando lo Stato fabbricò le sigarette a due centesimi e magari ottenne dal rivenditore una diminuzione della sua provvigione per poterle dare a così basso prezzo, tutti trovarono provvido e ben fatto tale tentativo, che aveva veramente un carattere commerciale.

Nell'esercizio ferroviario invece così non è: lo Stato si ritiene non già socio e cooperatore delle società esercenti per condurre la industria dei trasporti, ma interpreta la legge in modo da essere

costretto a distinguere il caso nel quale egli rinunci ad un guadagno o subisca una perdita per il bene generale — dall'altro, nel quale rinunciando ad una parte del guadagno farebbe però guadagnare qualche cosa alla strada ferrata. È strano a dirsi, la strada ferrata non è in tal caso considerata come una industria nazionale.

Prendiamo un esempio ipotetico: si tratta di spedire del grano o della farina dall' Ungheria alla Francia; la via che oggi segue quella merce è quella dell' Arlberg, ma gli speditori invierebbero volentieri la farina per la valle del Po, se potessero consegnarne un utile. Studiando le tariffe si vede che la spedizione non può essere fatta sulle reti italiane se non a tre centesimi per tonnellata chilometro; una spesa maggiore farebbe preferire la via dell' Arlberg. Le strade ferrate italiane trasportando a tre centesimi devono dare la quota del $27 \frac{1}{2}$ per cento allo Stato, cioè L. 0.00825 per cui non rimane loro che L. 0.02175 di prodotto lordo; ma calcoland che le spese siano per esempio di L. 0.02200 e perciò chiedono allo Stato che si contenti di L. 0.0050 di sua quota per avere un margine di guadagno.

Di fronte a questa proposta, colla quale lo Stato guadagna L. 0.0050 per tonnellata chilometro che altrimenti non guadagnerebbe, si risponde che in questo trasporto si considera la strada ferrata per la strada ferrata, che non ci si trova di fronte ad un interesse del paese e che quindi lo Stato non deve concedere la chiesta diminuzione e piuttosto lasciare che la merce abbia corso per le linee austriache o svizzere senza passare per l'Italia.

E qui è opportuno non solo riassumere ma riportare testualmente tutto il sottilissimo ragionamento per il quale si venne a questa conclusione.

Un memoriale presentato dal r. Ispettorato generale delle strade ferrate al Ministro dei lavori pubblici, considerava la questione in modo che, non mettendo dubbio che lo Stato possa accordare ribassi di tariffe fino ad una perdita della sua quota complessiva di prodotto lordo d' un milione circa, non mettendo dubbio che tali ribassi si potevano applicare così ai trasporti interni come alla esportazione, crede che sia funzione di Governo accordare riduzioni sulla sua quota quando si tratti di attirare sulla rete un trasporto che altrimenti non si avrebbe.

Di tale memoriale, per più rapporti interessantissimo, riportiamo qui un brano riservandoci ad altro numero alcune ulteriori considerazioni.

« Fu sostenuto da taluno nel Consiglio delle tariffe — e se il concetto non fu accolto, non fu però argomento di confutazione o di voto contrario — che l'articolo 44 dei capitoli d' esercizio deve intendersi stipulato nell'esclusivo fine, di dare mezzo al Governo di mantenere nelle tariffe delle strade ferrate la elasticità ad esse necessaria, per acconciarsi alle mutabili esigenze dei traffici e del mercato, ed alle variazioni cui va soggetta la stessa spesa di trasporto per l'aprirsi di nuove vie di concorrenza o per altrettali ragioni.

« Ma questa affermazione evidentemente non regge anche alla più semplice critica.

« La elasticità, che è qualità essenziale della tariffa di trasporto, da troppe e troppo grandi cause è mossa, perchè possa ad essa bastare il piccolo fondo (lire 1,107,410.09 come sopra si è detto) assegnato dall'articolo 7 della legge delle convenzioni. Perciò faccia mestieri avvertire, che la elasticità di cui è discorso, non può svolgersi che nel senso di ribassi sui

prezzi di trasporto, costituendo le tariffe approvate colla detta legge dei *massimi* a forma dell'articolo 272 della legge sulle opere pubbliche, e quindi un limite, al disotto del quale unicamente — mai al disopra — può esplicarsi la elasticità delle tariffe stesse.

« Ed inoltre, per poco che si rifletta, subito si scorge, che sarebbe stata ingiustizia, e gravissima ingiustizia, la quale per ciò non poteva essere voluta dal legislatore, nè sfuggire al Parlamento, che l'erario pubblico dovesse alla elasticità delle tariffe provvedere da solo, mentre tale elasticità di altro non è conseguenza, fuorchè del bisogno che ha la ferrovia di richiamare o di mantenere, nell'interesse non meno dell'esercente che del capitalista quei trasporti che altrimenti andrebbero per essa perduti.

« Essendochè le oscillazioni dei mercati, nel determinare ribassi di prezzo di trasporto, collimino — può dirsi costantemente — coll'interesse della strada ferrata; e nel solo interesse poi della medesima si attuino le variazioni di tariffa richieste da lotte di concorrenza.

« Di qui il concetto di *massimu* costantemente sostenuto dall'Ispettorato generale (scritto anche a pagina 19 degli *Annali* del 1889), secondo il quale *ogni riduzione di tariffa che tenda unicamente all'interesse della strada ferrata per la strada ferrata, deve essere adottata d'accordo ed in concorso del Governo e delle Società esercenti.*

« La qual cosa equivale a dire: che l'articolo 44 dei Capitoli d' esercizio — e così gli articoli 6 e 7 della legge approvativa dei Capitoli stessi, — non deve, in massima, avere applicazione per ribassi di tariffa diretti a mantenere o procurare alla strada ferrata un trasporto che altrimenti le sarebbe mancato.

« Ma fu detto in *massima* perchè una eccezione si presenta, sulla quale lo scrivente richiama in modo speciale, tutta l'attenzione dell' E. V.

« L'interesse dell'esercente, nel richiamare un trasporto sulle strade ferrate, ha un limite nelle spese vive di esercizio. Quando egli per avere un trasporto che non ha o che gli sfugge, dovesse adottare tariffe così ridotte, che la quota di prodotto lordo a lui lasciata dai Capitoli d' esercizio (del 62.50 per cento sul prodotto iniziale, del 56 per cento sul prodotto oltre iniziale) più non bastasse a coprire queste spese vive, cotale ogni nuova tonnellata di trasporto rappresentasse per lui una perdita, evidentemente egli abbandonerebbe piuttosto un così fatto trasporto; nè invero potrebbe essere pretesa da altri diversa risoluzione.

« Ora avviene realmente nel fatto, che si hanno traffici e materie che non possono sopportare — perchè per essi ancora troppo gravosa — una tariffa così calcolata, che, dedotta da essa la quota percentuale dovuta, a norma dei capitoli d' esercizio, all'erario (il 37.50 per cento sul prodotto iniziale, il 44 per cento sul prodotto oltre iniziale), lasci all'esercente anche soltanto quanto appena possa essere sufficiente a coprire le pure spese d' esercizio.

« Così sfuggono a noi alcuni traffici internazionali di transito. Forse, per esempio, i grani che dall' Ungheria e dal Mar Nero vanno in gran copia alla Svizzera, seguendo la linea della Pusteria e dell' Arlberg, o per Rotterdam risalgono il Reno sino a Mannheim e quindi, per ferrovia, a Basilea ed oltre. Così mancano all' interno trasporti, che, nell' agricoltura e nell' industria, potrebbero essere sorgente e sviluppo di ricchezza nazionale. Per esempio i concimi naturali e le immondizie delle grandi città che giacciono, con danno anche dell'igiene. Ed altro importante esempio offrono le ligniti nazionali, che, specialmente per cagione delle tariffe di trasporto, non possono lottare col litantrace, e scarsa quindi ed anemica intischisce presso di noi la coltivazione delle ricche nostre miniere di questo combustibile.

« La E. V. ben vede — senza che lo scrivente

spenda parole a dimostrarlo — di quanto grande importanza sia, per la ricchezza nazionale, il trovare modo che la tariffa ferroviaria possa proporzionarsi alle naturali esigenze di questi trasporti.

« E a chi si faccia ad esaminare la cosa, subito appare manifesto che, riconosciuta l'impossibilità di domandare ulteriore riduzione di tariffa all'esercente della strada ferrata, non si può giungere per altra via a questo intento, all'infuori di quella di ridurre la quota di compartecipazione sulla tariffa stessa, riservata all'erario. È necessario, in altri termini, adottare qui il concetto, altrettanto semplice quanto comune nelle buone consuetudini commerciali, il concetto cioè, secondo il quale ogni accorto industriale si accontenta di una minore quota di provento netto su taluno de' suoi prodotti, quando le condizioni del mercato, o la natura del prodotto stesso, non gli consentono di poter ritrarre dal medesimo quell'utile massimo che gli è reso da altre merci.

« Ora si domanda: deve egli, lo Stato, provvedere a questo ribasso della sua quota di compartecipazione, applicando l'articolo 44 dei capitolati d'esercizio e gli articoli 6 e 7 della legge delle Convenzioni, o deve, e può, provvedervi in altra maniera?

« A questo Ispettorato generale, che altre volte ebbe a studiare l'affare, parve che gli articoli suaccennati non fossero applicabili in questo caso.

« Egli crede che questa sua opinione possa, in primo luogo, avere fondamento su ciò che si è detto più sopra, e cioè: che la piccola somma per ribassi di tariffa a carico dell'erario, lasciata a disposizione del Governo dall'articolo 7 della legge, non può essere destinata a modificazioni di tariffa, che debbano durare permanenti e divenir normali; ed in secondo luogo nel fatto: che l'articolo stesso stabilendo, che quella somma sia limite all'onere che per ribassi di tariffa derivi allo Stato, viene indirettamente a dire, che nè quello nè l'articolo 44 dei Capitolati d'esercizio, cui il medesimo si riferisce, ponno avere applicazione, nei casi in cui, non un onere all'erario, ma un nuovo maggior provento, diretto, dalle strade ferrate, ad esso deriva, ed altri proventi nuovi, indiretti, per lo sviluppo della ricchezza del paese, egli verrebbe ed avere.

« Parve quindi all'Ispettorato generale, che ai ribassi in discorso potesse il Governo provvedere, limitando senz'altro, nelle tariffe, che per questi trasporti volesse adottate, la sua quota di compartecipazione ai prodotti lordi dell'esercizio.

« E poichè una simile limitazione non doveva consentirsi che nei soli casi provati, in cui, fatta, d'accordo coll'esercente, la massima possibile riduzione (riduzione che ha il suo limite in ciò, che la quota di prodotto lordo spettante all'esercente stesso non sia inferiore alla spesa viva d'esercizio) risultasse tuttavia che la merce non ha ancora possibilità di muoversi o di essere richiamata alla ferrovia; così per ogni maggiore cautela, egli opinò, che quella limitazione non dovesse dal Governo adottarsi, che dopo parere favorevole del Consiglio delle tariffe delle strade ferrate.

« Ma l'onorevole Ministero del tesoro, cui fu sottoposta la cosa, fu di opinione « che, nei casi della specie, non si possa venire a qualsiasi provvedimento « all'infuori delle convenzioni e dei capitolati » Al che fu risposto che qui trattavasi di una funzione di Governo, la quale non aveva bisogno di leggi per esplicarsi, poichè il governo poteva, e doveva agire, quando, senza sacrificio del pubblico erario, anzi con vantaggiosi nuovi incassi per l'erario stesso, avesse potuto promuovere, con nuovi traffici, lo sviluppo della ricchezza nazionale; e che pertanto anche meno potevano provvedere a ciò i contratti ed i capitolati d'esercizio, i quali non hanno, nè potrebbero avere altro ufficio, all'infuori di quello di regolare i reciproci rapporti esistenti fra il Governo e le Società. Ma egli non per-

tanto dichiarò: che « non potrebbe ammettere questo « concetto ristrettivo della portata giuridica delle convenzioni. Le convenzioni — egli scriveva — i capitolati e le tariffe, approvati colla legge 27 aprile 1885, formano legge, così pel Governo e le Società, come per tutti gli interessati nel commercio « e nei trasporti ferroviari. Nelle memorabili e laboriose discussioni parlamentari, che precedettero quegli atti, gli inconvenienti a cui poteva dar luogo « quella tal quale immobilizzazione delle tariffe durante « le convenzioni, e più precisamente gli ostacoli che « ne sarebbero potuti derivare allo svolgimento del « traffico e all'avviamento di nuovi trasporti, e i rimedi per venire al riparo di tali inconvenienti, furono largamente dibattuti, e diedero origine a parecchie disposizioni tassative ed a temperamenti, « contro ed oltre i quali il Governo non potrebbe spingere l'azione propria, senza infrangere la legge. »

« E riferendosi tassativamente a ciò, che dell'onere previsto dall'articolo 7 della legge delle convenzioni si è più sopra discusso, il Ministero del tesoro soggiungeva:

« Non credere, che ai trasporti che trattasi di avviare *ex novo*, non possa l'articolo 44 applicarsi. « L'onere che, infatti, quell'articolo presuppone per parte del Governo, non è già la differenza in meno « fra gli introiti, che un determinato trasporto gli recava colla tariffa precedente effettivamente applicata, « e quelli che gli verranno da una tariffa coattivamente ribassata; ma bensì la differenza in meno che « si verificherà nella sua compartecipazione ai pro- « dotti della nuova tariffa applicata effettivamente, in « confronto a quello dell'applicazione ipotetica della « tariffa non ribassata. »

« Questo Ispettorato, per vero dire, non sa acciacciarsi a questa interpretazione dell'articolo 7 della legge delle convenzioni, secondo la quale la parola *onere* non vorrebbe dire *effettivo minore incasso od esborso di somma*, ma semplicemente *differenza fra due tariffe applicate ad uno stesso trasporto*.

« Questo articolo 7, a parere dell'Ispettorato, e come già fu detto, non ha applicazione che per ribassi di tariffa, che apportano un *effettivo minore introito*, ed è di questi, a suo credere, e non di altri, che il legislatore, preoccupandosi della economia del bilancio dello Stato, disse: che tale *effettivo minore introito - l'onere per l'erario* - non doveva eccedere complessivamente il 1/2 per cento del prodotto iniziale delle tre Reti.

« Quando l'articolo 7 predetto e l'articolo 44 dei capitolati d'esercizio a cui quello si riferisce, dovessero riguardare anche ribassi di tariffa destinati ad avviare trasporti *ex novo*, ribassi cioè destinati a procurare un nuovo maggiore provento all'erario, ognuno vede che, assurdo allora dovrebbe dirsi l'essersi voluto, per ciò che si riferisce a questi maggiori proventi, prefiggere un limite ai ribassi di tariffa.

« Tanto è ciò vero, che nessun limite infatti all'azione del Governo fu prefisso, per le riduzioni nelle tariffe di trasporto riconosciute convenienti per lo sviluppo del traffico, alle quali provvide l'articolo 39 (35 per la rete Sicula) dei capitolati d'esercizio. È stretta analogia, se non perfetta identità con questi, avrebbero i ribassi di cui qui si discorre, essendo anche essi destinati allo sviluppo del traffico, e dovendo essere attuati, *previo un accordo colle Società esercenti*, accordo che dovrebbe condurre alla massima possibile limitazione della quota di prodotto a queste dovuta.

« E lo scrivente è tanto fermo in questa sua opinione, che egli crede, che quando pur si dovesse, ad ogni costo, anche nei casi in esame, passare per l'articolo 44 dei capitolati d'esercizio, non potrebbe ciò farsi altrimenti, che tenendo per ben inteso e stabilito, che alla fine di ciascun esercizio e dopo riconosciuto che la tariffa adottata con limitazione della quota di compartecipazione dello Stato, produsse un

movimento ed un conseguente maggiore introito che altrimenti non si sarebbe avuto, e così stabilito di conseguenza, che non si ebbe un *onere*, ma bensì un *utile* per l'erario, non si dovrebbe imputare allora, a diminuzione della somma stabilita dall'articolo 7 della legge delle Convenzioni, la differenza fra la tariffa predetta e la tariffa normale. In altre parole: che la somma limite fissata dall'articolo 7 debba considerarsi sempre intatta e sempre erogabile, finché veramente non risulti, che dalla tariffa ribassata con limitazione della compartecipazione dello Stato, risultò una perdita — un effettivo *onere* — all'erario.

« Ma queste ed altrettali ragioni non furono ancora al Ministero del Tesoro opposte. La divergenza passò nel dominio del Consiglio delle tariffe delle strade ferrate, il quale non affrontò la questione, ma trasse invece da quella argomento, per chiedere a S. E. il ministro dei lavori pubblici, come fu detto in principio, le risoluzioni del Governo intorno agli articoli dei capitoli di esercizio e della legge delle convenzioni tante volte citati. »

Rivista Economica

Gli effetti del protezionismo in Francia — Il Lloyd austriaco — Le sovvenzioni degli Stati alla navigazione.

Gli effetti del protezionismo in Francia. — Il malcontento contro il sistema doganale, inaugurato con lo scorso febbraio nella vicina Francia, lungi dal mitigarsi, viene anzi crescendo, a misura che se ne risentono le penose conseguenze.

A più riprese avemmo occasione di constatare questo fenomeno, che non è però tale agli occhi di tutti coloro che, durante le lunghe e laboriose discussioni, fattesi sulla legge, propugnata dai fautori di protezione a qualunque patto, capitanati dall'ormai celebre Méline, prevedevano, facili profeti, l'avvenire e tentarono d'allontanare dalle labbra dei francesi l'amaro calice che quei signori vollero far loro forzatamente trangugiare, aspergendone gli orli col dolce quanto fallace liquore delle più rosee e allettanti predizioni: e chi, fra gli uni e gli altri, fosse migliore e più accorto indovino, è oramai constatato, dimostrato dai fatti, che, pur nondimeno, non valgono a convertire gli ostinati, ciechi e impenitenti peccatori mèliniani.

Gran parte della stampa, quella in ispecie delle città e delle provincie marittime, commerciali e industriali più pratiche e in miglior condizione di conoscere e apprezzare il vero stato delle cose, dopo aver osteggiata e combattuta virilmente la legge, prima che il Parlamento l'approvasse, ne studia ora e ne commenta i deplorabili effetti all'appoggio dei fatti e delle cifre, esortando, eccitando Governo e Camere a ricredersi, aprire gli occhi, a riflettere e a provvedere, prima che il male si accentui sempre più, tanto da diventar poco meno che irrimediabile.

Abbiamo già riassunte e riprodotte le considerazioni, espresse più volte dal *Sémaphore*, di Marsiglia, il quale dimostrava quanto, pel nuovo regime, soffre la piazza principale della Francia (vedi *L'Economista* numero 954); ora, pochi giorni sono, all'organo autorevole della metropoli commerciale

francese del Sud, faceva eco acerbo un altro giornale che s'ispira agli interessi dell'altra importantissima piazza del Nord, Havre, ed è precisamente dal foglio, che da essa s'intitola, che riferiamo, senz'altri commenti, quanto segue:

I risultati — diceva l'*Havre* — non a guari pubblicati dall'Amministrazione delle finanze, circa le entrate delle imposte indirette e dei monopoli governativi nel mese di luglio ultimo, non avendosi finora quelli dell'agosto, presentano un aumento di 4,489,400 franchi di fronte al luglio 1891, e una diminuzione di 1,884,600 sulle previsioni del bilancio.

Non eravamo più avvezzi a diminuzioni simili: affrettiamoci a dire che quella di cui trattiamo deriva unicamente dall'imprudenza con cui vennero scontati i prodotti dei nuovi dazi doganali.

La situazione doganale, dal punto di vista finanziario, non cessò d'essere soddisfacente e l'aumento di oltre quattro milioni nell'ultimo luglio in confronto al luglio precedente, lo prova abbastanza. Senonchè, si credette — o si finse di credere — che i dazi, ridicolamente eccessivi, imposti, col pretesto di protezione, sulle derrate alimentari, sulle materie prime e sugli oggetti fabbricati, avrebbero colmate a esuberanza le casse erariali.

Era quanto prepararsi dei crudeli disinganni; ed ecco suonata l'ora di subirli. Sulle dogane, soltanto sulle dogane, vi ha, in paragone del luglio 1891, una diminuzione di 3,550,000 franchi; in paragone delle previsioni del bilancio, ve ne ha una di 11.388,000, vale a dire più di *undici milioni!*

Questa cifra merita d'essere notata, poichè non si tratta d'un fenomeno transitorio: questa diminuzione negl'introiti di dogana non fece che accentuarsi e non potrà che accentuarsi sempre più. Ed è semplicissimo: da principio si avevano delle provviste, accumulate prima che venisse applicata la nuova Tariffa, le quali fecero — ci si conceda l'espressione — l'ufficio di tappabuchi: ora però che quelle provviste sono esaurite, i nuovi ed esosi diritti sono in grado di produrre tutti i loro perniciosi effetti.

Avviene così che il movimento trovasi ognor più incagliato, che le transazioni sono paralizzate, che i prodotti esteri prendono altre direzioni e si allontanano dalle nostre frontiere, il che tutto ci lascia intravedere e ci promette, per un avvenire più o meno prossimo, una crisi bell'è buona, a meno che, compreso dell'errore commesso, il Parlamento non si decida a far getto dell'opera malefica, di cui siamo al signor Méline debitori e che già ci costa tanto cara e salata. E un giorno o l'altro vi sarà ben costretto. »

Superflui sarebbero, a questi giusti reclami, i nostri commenti, che possono, tuttavia, servire di proficuo e salutare avvertimento.

Il Lloyd austriaco. — Dall'esame dei bollettini pubblicati sino alla fine di luglio sugli incassi del Lloyd austriaco durante quest'anno, si scorge tosto che questi diedero un risultato sfavorevole. Le cause di ciò non sono sconosciute; esse stanno nella depressione dei trasporti e del commercio transoceanico che perdura già da lungo tempo, come pure nel ribasso dei noli causato dalla concorrenza sempre più intensa da parte delle altre società di navigazione. Quale sarà la situazione finanziaria del Lloyd durante gli ultimi mesi di quest'anno, non si può per anco calcolare. In ogni caso il colera e le quaran-

tene imposte causa sua furono di danno al Lloyd.

D'altra parte però lo scoppio dell'epidemia colerica ad Amburgo, e il livello molto basso delle acque dell'Elba che rende quasi impossibile la navigazione su quel fiume, sono circostanze che dovrebbero favorire la piazza di Trieste ed in ispecialità il Lloyd, il cui movimento dei piroscafi dovrebbe aumentarsi di molto.

Alle minori entrate di quest'anno si può contrapporre un fattore non disprezzabile, cioè che in seguito ad una razionale amministrazione introdotta nello arsenale della Società ed alle misure di economia presa, è prevedibile che le spese d'esercizio dell'arsenale risulteranno di circa 100,000 fiorini minori di quelle degli anni passati.

Il Consiglio d'amministrazione chiese al ministero del commercio l'approvazione di poter aumentare i noli per il trasporto dei vini nell'America meridionale, e probabilmente tal cosa verrà concessa.

I vini italiani destinati per quei paesi, come è noto, vengono spediti a Trieste per essere imbarcati colà e mandati a destinazione; il Lloyd incassa di nolo per tale trasporto 40 scellini per tonnellata, nel mentre i vini spediti direttamente nell'America meridionale dai porti italiani pagano un nolo che varia da 60 a 80 scellini per tonnellata. È quindi ragionevole che il Lloyd approfitti di tale circostanza per chiedere l'approvazione dell'aumento dei noli, aumento che verrà stabilito in modo da rendere ancora vantaggioso il trasporto dei vini italiani per l'America, via Trieste.

Le sovvenzioni degli Stati alla navigazione. — Il *Journal des Transports*, reca di recente questa tabella, nella quale sono indicate le sovvenzioni concesse dai diversi paesi, sotto forme varie, per favorire le grandi linee di navigazione:

Francia	Fr.	33,963,890
Inghilterra	»	21,349,370
Italia	»	17,515,175
Germania	»	15,638,050
Repubblica Argentina	»	15,000,000
Brasile	»	8,500,000
Spagna	»	7,855,175
Olanda	»	3,875,955
Messico	»	3,790,000
Canada	»	3,650,000
Giappone	»	2,500,000
Russia	»	2,271,530
Belgio	»	2,150,635
Austria-Ungheria	»	1,815,000
Colonie australiane	»	1,400,000
Chili	»	1,125,000
Portogallo	»	540,000
Trinità	»	290,000
Barbade	»	250,000
Giammaica	»	360,000
Isole delle Indie occidentali	»	360,000
Nuova Zelanda	»	280,000
Stati Uniti	»	244,830
Svezia e Norvegia	»	208,285
Guatemala	»	170,000
Tabasco	»	125,000
San Salvador	»	120,000
Isole Bahama	»	92,500
Nicaragua	»	80,000
Honduras	»	60,000
Costa Rica	»	60,000
Honduras inglese	»	37,500
Totale	Fr.	145,697,885

Il raccolto dell'orzo nel 1891

Facendo seguito ai risultati dei raccolti già pubblicati nei numeri precedenti, aggiungeremo quello dell'orzo nel 1891, togliendolo dal *Bollettino di notizie agrarie*, pubblicato per opera del Ministero di agricoltura e commercio.

Secondo le notizie telegrafiche il raccolto dell'orzo nel 1891 fu calcolato a ettolitri 3,863,300, ma per le notizie definitive venne ridotto a 3,415,800 con una diminuzione di ettol. 447,488 in confronto del 1890.

Le cause della minor produzione vennero attribuite alla stagione che in generale non fu troppo favorevole, specialmente nelle provincie meridionali, adriatiche e in Sicilia. Altra causa di diminuzione fu pure quella della diminuita superficie che da ettol. 332,151 di terreno discese a ettol. 307,806 cioè a 24,345 meno.

La qualità malgrado le vicende atmosferiche fu migliore di quella dell'anno precedente essendo risultata per 11 per cento ottima, 64 per cento buona, 22 per cento mediocre e 3 per cento cattiva.

Il prodotto medio, ettolitri 11.10 per ogni ettaro di terreno, è stato di poco inferiore a quello del 1890, che risultò di ettolitri 11.63. Il prodotto maggiore si è ottenuto nella provincia di Livorno in ettolitri 20.10; il minore nella provincia di Sondrio in ettolitri 5.47 per ogni ettaro.

La stagione fu abbastanza soddisfacente, malgrado il freddo che ha danneggiato il raccolto in alcune provincie, nel Piemonte, nella Lombardia, nel Veneto, nella Liguria, nell'Emilia, nella Toscana e nel Lazio; non buona del tutto nelle altre regioni a causa d'immoderate piogge, della brina e del gelo.

La coltivazione dell'orzo in Italia nel 1891 venne fatta in 3620 comuni sopra un totale di 8257.

La produzione è costituita dall'85 per cento di orzo comune o vestito, 14 per cento di orzo mondo e dell'1 per cento di orzola o scandella.

Nel seguente prospetto sono indicati il raccolto dell'orzo nell'ultimo quinquennio, il commercio d'importazione e d'esportazione ed il consumo.

ANNI	Produzione annuale	Impor- tazione	Espor- tazione	Quantità necessaria per la semina	Quantità rimasta a disposizione del consumo
	Totale				
	ettolitri	ettolitri	ettolitri	ettolitri	ettolitri
1887 . . .	2,681,859	262,935	25,339	597,871	2,321,584
1888 . . .	2,385,204	163,338	39,548	597,871	1,911,123
1889 . . .	2,694,616	228,742	21,355	597,871	2,304,132
1890 . . .	3,863,288	157,774	102,081	597,871	3,321,110
1891 . . .	3,415,800	195,129	35,194	554,051	3,021,684

IL PROGRESSO DELLA RICCHEZZA AGLI STATI UNITI

Lo sviluppo della ricchezza pubblica agli Stati Uniti d'America è veramente fenomenale. Il *Census* decennale che è, non solo un censimento demografico ma un inventario generale, o meglio un inchiesta universale, in cui è reso conto di tutti gli elementi dell'economia nazionale, contiene notizie e fatti interessantissimi, che non ci possiamo dispensare dal riassumerli.

In esso la ricchezza delle popolazioni vi si trova decifrata in due modi diversi. Vi è da una parte l'*assessed valuation*, valutazione fatta in vista della percezione dell'imposta sul capitale e notoriamente attenuata specialmente in ciò che concerne la ricchezza mobiliare, e dall'altra parte la *true-valuation* valutazione puramente statistica, che tende per quanto può, ad essere la espressione della verità.

I risultati sommari pubblicati dal soprintendente Porter mostrano che dal 1880 al 1890 la ricchezza ha fatto agli Stati Uniti, come cifra assoluta dei grandi progressi, maggiori assai di quelli raggiunti nel decennio precedente, e ciò risulta dal seguente prospetto:

Anni	Valutazione fiscale	Valori assoluti milioni di doll.	Quantità per individuo
1850...	—	7,136	308
1860...	12,085	16,160	514
1870...	14,079	30,069	780
1880...	16,903	43,642	870
1890...	24,250	62,600	1,000

La cifra di 62,600 milioni di dollari equivalente a un 310 miliardi di lire sembra essere stata ottenuta, ammettendo per il 1890 il medesimo rapporto fra l'*assessed valuation* e la *true-valuation* cioè il 39 per cento. La proporzione fu del 47 per cento nel 1870 e del 75 per cento nel 1861.

L'aumento frattanto nell'ultimo decennio di fronte al precedente, è stato di 19 mila milioni di dollari ossia del 45 per cento.

Il seguente specchietto contiene il confronto dei debiti pubblici, debito federale, e debiti locali nel 1880 e nel 1890.

		1880 per individuo dollari e cents		1890 per individuo dollari e cents
	Cifra totale		Cifra totale	
Debito federale...	1,922,517,364	38.33	891,960,104	14.24
Debiti degli Stati	297,244,095	5.93	228,997,389	3.66
Debiti delle Contee	124,105,027	3.17	145,048,045	2.32
Debiti Municipali	624,348,843	13.64	724,463,060	11.57
Debiti scalari....	17,580,682	0.35	36,701,948	0.59
Totale	3,045,796,011		2,027,170,546	

Da questo specchietto risulta che il debito generale dal 1880 al 1890 sarebbe diminuito di oltre un miliardo di dollari.

Il commercio della canapa in Svezia e Norvegia

I rispettivi agenti consolari italiani a Stoccolma e a Drontheim hanno inviato delle interessanti notizie sul commercio della canapa in Svezia e in Norvegia.

Secondo la statistica ufficiale del 1890 furono importate in Svezia le seguenti quantità di canape:

20,557 chilogr. dalla Svezia	
538,016	» Russia
458,246	» Danimarca
876,428	» Germania
37,927	» Inghilterra

I prezzi variano attualmente da marchi 35 a 65 al quint. franco bordo Riga e Libau, e sono regolati in moneta tedesca a causa delle variazioni dei corsi del cambio russo.

Il canape in Svezia è esente da dazio di entrata. Secondo il Console italiano a Stoccolma per riuscire ad introdurre la canapa italiana in Scozia bisognerebbe poter concorrere tanto per la qualità, quanto per il prezzo, colla canapa russa, occorrerebbe cioè canapa gialla e ben pulita. Egli aggiunge che venne fatta la prova della canapa italiana, ma essendo stata trovata di qualità inferiore e di colore violaceo, indispose i compratori, esigendo essi qualità migliori.

L'importazione della canapa in Norvegia ascese nel 1890 a chilogr. 3,882,480 per un valore di fr. 2,350,000 repartibili come appresso:

Svezia...	chilogr.	4,160
Danimarca...	»	37,800
Russia...	»	523,260
Germania...	»	2,532,080
Olanda...	»	11,070
Inghilterra...	»	160,940
Francia...	»	113,160
Totale	chilogr.	3,882,480

Nel 1891, l'importazione fu di 4,068,849 chilogrammi, superiore cioè di chilogrammi 686,369 a quella dell'anno precedente.

Riga e Königsberg sono i più importanti porti di provenienza, il secondo soprattutto, a causa delle grandi facilitazioni che accordano per le spedizioni della canapa russa, che è la qualità maggiormente adoperata dai fabbricanti di cordami di quelle due città.

Le città di Bergen e di Cristiania occupano il primo posto dal punto di vista dell'importazione della canapa in Norvegia, importando esse sole l'80 per cento dell'intera importazione.

Le due quantità di canapa maggiormente adoperate in Norvegia sono la canapa soprafina polacca pura del Rheinhampf, e la canapa fina pure polacca detta Paszhampf, i cui prezzi attuali sono rispettivamente da marchi 54 a 52.50, cioè franchi 66.80 a 65, e da marchi 49 a 47.50 cioè franchi 60.15 a 58.80 per quintale reso nelle due città indicate, vale quanto dire compreso il nolo e l'assicurazione marittima.

La spesa di nolo da Königsberg a Drontheim è in media, per la canapa, di 30 marchi, cioè di 37 franchi per tonnellata di 1000 chilogrammi. Per

Cristiania e Bergen il nolo è inferiore di circa 10 marchi.

La canapa francese e quella italiana sono adoperate in piccole proporzioni, e la qualità importata è la migliore che si produce nei rispettivi paesi.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Napoli. — In una delle sedute del passato agosto la Camera si occupò del parere richiesto dall'Ufficio del Genio Civile di Napoli sulla classificazione del porto di Forio d'Ischia. L'ufficio del Genio Civile faceva notare che il Ministero ha riconosciuto essersi verificata a favore del ridetto porto, una delle due condizioni richieste dall'art. 1° della Legge 2 aprile 1885, cioè il movimento commerciale.

Rimaneva ad accertare l'altra: se cioè la utilità del porto si estenda ad una parte notevole della Provincia; e nel caso affermativo indicare i Comuni, che dovranno contribuire al suo mantenimento. Faceva oltre a ciò osservare che per legge niun Comune può essere obbligato a contribuire a più di un porto di classe maggiore del proprio, e che nell'isola vi ha già il porto d'Ischia, il quale, su parere favorevole anche della Camera stessa sta per essere dichiarato di III^a classe. È il caso quindi di vedere se l'isola d'Ischia possa avere due porti di detta classe.

La Giunta Camerale ha considerato che la importanza del porto di Forio d'Ischia dal lato del movimento commerciale, è anche maggiore di quello d'Ischia.

Infatti la statistica del movimento della navigazione (arrivi e partenze riunite) dà le seguenti risultanze:

FORIO D' ISCHIA

	Navi	Tonnellate
1887.....	719	23,191
1888.....	1170	42,992
1889.....	1707	42,265
1890.....	1359	37,561
1891.....	1520	52,636

ISCHIA

	Navi	Tonnellate
1887.....	230	23,191
1888.....	382	14,254
1889.....	965	25,470
1890.....	804	22,216
1891.....	864	21,098

Ed il Porto di Forio d'Ischia è anche più importante di quello d'Ischia per la comodità dell'accesso. Il Porto d'Ischia però vince l'altro quanto alla sicurezza dell'approdo e dell'ancoraggio in caso di traversia.

Stando così le cose e tenuta presente la importanza economica dell'Isola d'Ischia, la Giunta crede che sia opportuno che vi siano in essa due porti di III^a classe.

Quanto poi ai Comuni, che debbono contribuire al mantenimento di essi, la stessa Giunta opina, che posta la posizione topografica de' due porti e lo stato di viabilità dell'Isola, debbano contribuire al mantenimento del porto di Forio d'Ischia i Comuni di Forio d'Ischia, Lacco Ameno, Casamicciola e Barano d'Ischia, i quali per le ragioni e-poste si servono a preferenza del porto di Forio; e che al mantenimento di quello d'Ischia debba concorrere, oltre il Comune omonimo, quello di Serrara Fontana e l'altro di Procida. La Camera approvò le proposte della Giunta.

Mercato monetario e Banche di emissione

Sul mercato inglese le domande di oro per conto dell'Austria non hanno esercitato alcuna sensibile influenza. Dell'oro giunto a Londra nella settimana, una parte, cioè 137,000 sterline, sono state versate alla Banca di Inghilterra, la quale ha aumentato il suo stock metallico di 198,000 sterline.

L'avvenimento locale a Londra è stato il *run* alla *Birkbeck Bank*, ma anche questa corsa agli sportelli di quella Banca non ha alterato la situazione del mercato monetario, perchè la *Birkbeck Bank* ha fatto onore ai propri impegni.

Del resto per mostrare l'abbondanza delle disponibilità, basta accennare il fatto che al Tesoro inglese, il quale aveva messo in sottoscrizione un milione di sterline in buoni del Tesoro a 12 mesi al saggio di 2 ³/₁₆ per cento, ha ricevuto delle domande per 8,387,000 sterline.

Sul mercato libero lo sconto è a ³/₁₆ per cento.

La Banca di Inghilterra al 15 corr. aveva la riserva di oltre 17 milioni di sterline in diminuzione di 723,000 sterline, il portafoglio era scemato di 92,000 sterline, la circolazione crebbe di 921,000 sterline.

Agli Stati Uniti i cambi, specie quello coll'Inghilterra continuano ad essere sfavorevoli, ma le esportazioni di oro sono ora ridotte a cifre insignificanti e poichè presto incominceranno gli invii di cereali in Europa è probabile che i cambi, come è quasi sempre avvenuto in quest'epoca dell'anno, volgano a favore degli Stati Uniti. Il mercato monetario è rimasto facile, il saggio dello sconto è basso, la carta a lunga scadenza è stata negoziata tra 2 e 2 ¹/₁₆ per cento.

A Parigi il Tesoro francese ha rimborsato il 1° settembre 173 milioni di buoni sessennali e le disponibilità sono quindi aumentate maggiormente, lo sconto è a 1 e ³/₁₆ per cento.

Il *chèque* su Londra è a 25,19 ¹/₁₆, il cambio sull'Italia a 3 ³/₁₆ di perdita.

La Banca di Francia al 15 corr. aveva l'incasso aureo in aumento di 582,000 franchi e quello d'argento in diminuzione di 3,383,000 franchi, il portafoglio era aumentato di 16 milioni e mezzo, la circolazione di 33 milioni e ³/₁₆; i depositi privati scemarono di quasi 33 milioni.

Sul mercato germanico nessuna variazione, ma si crede che il saggio dello sconto dovrà presto aumentare.

* Sui mercati italiani le disponibilità sono sempre abbondanti e lo sconto è relativamente facile al 4 per cento. I cambi hanno continuato a scendere, quello a vista su Francia da 103,82 a 103,60, su Londra da 26,17 a 26,12, su Berlino da 128,20 a 128,15.

Situazioni delle Banche di emissione estere

		15 settembre	differenza
Banca di Francia	Attivo	Incasso {oro.... Fr. 1,673,478,000	+ 532,000
		{argento.... 1,291,109,000	- 3,383,000
		Portafoglio..... 441,193,000	+ 16,420,000
	Passivo	Anticipazioni..... 456,686,000	- 6,056,000
		Circolazione..... 3,111,312,000	+ 33,768,000
		Conto corr. dello St. > 302,593,000	+ 11,219,000
> del priv > 455,987,000		- 32,893,000	
Rapp. tra la ris. e le pas. 95,28 0/0		- 1,44 0/0	

		15 settembre	differenza
Banca d'Inghilt.	Attivo	Incasso metallico Sterl. 27,779,000	+ 198,000
		Portafoglio..... 24,538,000	- 62,000
		Riserva totale..... 17,076,000	- 723,000
	Passivo	Circolazione..... 27,152,000	+ 921,000
		Conti corr. dello Stato > 3,606,000	+ 153,000
		Conti corr. particolari > 31,277,000	- 424,000
Rapp. tra l'inc. e la cir. 48,65 0/0		- 1,68 0/0	

		10 settembre	differenza
Banca dei Paesi Bassi	Attivo	Incasso.. Fior. {oro 37,975,000	+ 2,000
		{arg. 88,610,000	- 240,000
		Portafoglio..... 48,257,000	- 793,000
	Passivo	Anticipazioni..... > 39,836,000	- 99,000
		Circolazione..... > 187,683,000	+ 1,141,000
		Conti correnti..... > 13,211,000	+ 885,000

		7 settembre	differenza
Banca Austro-Ungherese	Attivo	Incasso... Florini 266,561,000	+ 3,254,980
		Portafoglio..... 146,626,000	+ 4,366,000
		Anticipazioni..... 28,766,000	+ 3,849,000
	Passivo	Prestiti..... 118,454,000	- 194,000
		Circolazione..... 422,024,000	+ 4,434,000
		Conti correnti > 10,021,785	- 493,000
Cartelle fondiarie > 113,977,000		- 81,000	

		8 settembre	differenza
Banca nazion. del Belgio	Attivo	Incasso. Franchi 112,835,000	- 532,000
		Portafoglio..... > 345,317,000	- 7,022,000
	Passivo	Circolazione..... > 386,918,000	- 5,895,000
		Conti correnti..... > 69,972,000	- 7,022,000

		10 settembre	differenza
Banca di Spagna	Attivo	Incasso... Pesetas 314,848,000	- 1,552,000
		Portafoglio..... > 326,675,000	- 2,068,000
	Passivo	Circolazione..... > 861,912,000	+ 3,311,000
		Conti corr. e dep. > 401,735,000	- 1,449,000

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 17 Settembre.

In questi ultimi otto giorni tutti gli sforzi della speculazione furono diretti non più a spingere i corsi in avanti, ma a difendere energicamente i maggiori prezzi raggiunti, e se non sempre lo scopo fu raggiunto, non deve attribuirsi che alle condizioni speciali del tale o talaltro mercato, giacchè per l'insieme del mercato finanziario la sosta nella via dell'aumento è dovuta soltanto al rallentamento degli affari e alle realizzazioni dei meno forti operatori.

Ciò essendo, è sperabile, che col rianimarsi dei mercati si continui ancora per qualche tempo nella via dell'aumento, giacchè i fattori che, come l'abbondanza del denaro disponibile, la mancanza di altri impieghi per i capitali rimasti ancora timidi per i patiti disinganni, l'andamento rassicurante della politica internazionale, e la indifferenza per l'epidemia colerica, furono la causa della generale fermezza, esistono sempre. A Londra oltre la sfavorevole influenza che esercitano su quel mercato le cattive condizioni dei valori sud-americani, contribuisce alla di lui debolezza il fatto che il denaro preferisce di operare sulla carta scontabile e sui prestiti anzichè sui fondi pubblici. Martedì cominciò la liquidazione quindicinale per la risposta dei premi, la quale essendosi compiuta con riporti facilissimi, e senza lasciar tracce disgustose malgrado i fallimenti avvenuti, lasciava sperare possibile una non lontana ripresa. A Parigi la settimana cominciò con soddisfacenti disposizioni ma nel progredire di essa essendosi manifestate delle offerte senza trovare facile contro partita, si ebbero indizi di debolezza per tutti i valori specialmente per i fondi esteri. A Berlino il mercato fu oscillantissimo e il ribasso colpì specialmente quei valori commerciali e industriali, a cui ha nociuto la cessazione degli affari nel porto di Amburgo. A Vienna le disposizioni furono eccellenti e se talvolta si ebbe qualche lieve oscillazione al ribasso specialmente nei fondi ungheresi, fu dovuta alla voce corsa di qualche difficoltà sorta nella regolarizzazione della valuta. I fondi spagnuoli trascorsero in ribasso a motivo dei molti ordini di vendita venuti da Londra, occasionati da un articolo dello *Statist* che dimostrava l'impossibilità nella Spagna di potere intraprendere nuovi prestiti e la necessità di ricorrere alla indulgenza dei suoi creditori. Anche i fondi portoghesi furono in ribasso, determinato dalle difficoltà che incontra l'assettamento fra creditori esteri e governo portoghese.

Nelle borse italiane prevalsero nei primi giorni della settimana l'idea di realizzare, ma nella liquidazione quindicinale di Parigi la nostra rendita avendo ottenuto un discreto aumento, gli affari ripresero, e al maggior numero di essi, tennero dietro prezzi alquanto più sostenuti, specialmente per la rendita, i quali in parte furono paralizzati dal conseguente ribasso del cambio.

Il movimento della settimana presenta in confronto alla precedente le seguenti variazioni:

Rendita italiana 5 0/0. — Nelle borse italiane ebbe mercato alquanto oscillante perdendo nei primi giorni della settimana da 10 a 15 centesimi sui prezzi precedenti di 95,85 in contanti, e di 95,97 per fine mese; giovedì risaliva a 95,95 e 96,05 e oggi resta a 96,15 e 96,35. A Parigi da 92,25 dopo avere toccato prezzi più bassi andava fino a 93,30; a Londra da 91 ⁷/₈ scendeva a 91 ³/₄ per risalire a 92 ⁵/₈ e a Berlino da 92,35 a 93.

Rendita 3 0/0. — Avvicinandosi la scadenza del cupone venne contrattata fino a 59,50 per contanti.

Prestiti già pontifici. — Il Blount invariato a 100,90; il Cattolico 1860-64 da 102,30 scendeva a 102 e il Rothschild invariato a 102,50.

Rendite francesi. — Gli alti prezzi raggiunti dai due 3 per cento, avendo rallentato la domanda da parte specialmente del contante, ed essendosi inoltre

verificate delle offerte, si ebbe un lieve movimento retrogrado scendendo il 3 per cento da 100,65 a 100,50 e il 3 per cento ammortizzabile da 100,50 a 100,30 rimanendo oggi a 99,75 *ex coupon* e a 100,25. Il 4 1/2 per cento al contrario da 105,85 saliva a 105,97.

Consolidati inglesi. — Da 96 15/16 risalivano dopo la liquidazione a 97 3/16.

Rendite austriache. — La rendita in oro da 114,90 andava fino a 115,80; la rendita in argento da 96,30 a 96,35 e la rendita in carta invariata intorno a 96,65.

Consolidati germanici. — Il 4 per cento da 107,30 scendeva a 107 e il 3 1/2 per cento da 100,90 a 100,40.

Fondi russi. — Il rublo a Berlino da 205,75 saliva a 206,10 per chiudere a 205,45 e la nuova rendita russa a Parigi da 79,75 a 79,85.

Rendita turca. — A Parigi da 21,90 resta a 21,65 *ex coupon* di 50 centesimi e a Londra da 21 11/16 a 21 1/2.

Valori egiziani. — La rendita unificata da 497 scendeva a 496 7/8.

Valori spagnuoli. — La rendita esteriore da 65,50 declinava a 64 7/8 per risalire a 65 5/16. A Madrid il cambio su Parigi da 14 per cento saliva a 15,25 e l'aggio sull'oro da 14 a 14,50.

Valori portoghesi. — La rendita 3 per cento da 24 1/8 scendeva a 23 3/4 per risalire a 24 1/4.

Canali. — Il Canale di Suez da 2722 cadeva a 2707 per chiudere a 2718 e il Panama da 23 1/2 a 25 1/4. I proventi del Suez dal 1° gennaio a tutto il 13 settembre ascendono a franchi 55,020,000 contro franchi 60,580,000 nel periodo corrispondente del 1891.

— I valori bancari e industriali italiani ebbero movimento ristretto e prezzi più o meno debolmente sostenuti a seconda delle oscillazioni della rendita.

Valori bancari. — La Banca Nazionale Italiana negoziata da 1350 a 1362; la Banca Nazionale Toscana e la Banca Toscana di credito senza quotazioni; la Banca Romana da 1012 a 1015; il Credito Mobiliare fra 593 e 598; la Banca Generale da 357 a 364; il Banco di Roma a 535; la Banca Unione a 450; il Credito Meridionale a 9; la Banca di Torino a 450; il Banco Sconto a 87; la Banca Tiberina a 33 e la Banca di Francia da 4140 a 4160.

Valori ferroviari. — Le azioni Meridionali si contrattarono fra 666 e 668 e a Parigi da 642 a 643; le Mediterranee da 541 a 538 e a Berlino da 104,62 a 104,60 e le Sicule a Torino a 613. Nelle obbligazioni ebbero qualche affare le Meridionali a 307,50; le Mediterranee, Adriatiche e Sicule a 292 e le Sarde B a 304,75.

Credito fondiario. — Banca Nazionale italiana contrattato a 486,75 per il 4 per cento e a 489,25 per il 4 1/2 per cento; Sicilia 4 per cento a 468,50; Napoli a 478; Roma a 465; Siena 5 per cento a 495,75; Bologna da 511 a 510,50; Milano 5 per cento a 508 e Torino a 510.

Prestiti Municipali. — Le obbligazioni 3 per cento di Firenze senza quotazioni; l'Unificato Napoletano a 84,20; l'Unificato di Milano a 87,50 e il prestito di Roma 1883 a 470.

Valori diversi. — Nella borsa di Firenze si contrattarono le Immobiliari Utilità a 195; il Risanamento

di Napoli a 177; la Fondiaria vita a 213; e la Fondiaria incendio a 63; a Roma l'Acqua Marcia da 1140 a 1075 e le Condotte d'acqua intorno a 794 e a Milano la navigazione Generale Italiana a 297 e le Raffinerie a 261.

Metalli preziosi. — Il rapporto dell'argento fino da 264 scendeva a 259 cioè aumentava di 5 fr. sul prezzo fisso di fr. 118,90 al chilogr. ragguagliato a 1000, e a Londra il prezzo dell'argento da denari 38 1/8 per oncia saliva a 38 1/4.

NOTIZIE COMMERCIALI.

Cereali. — Secondo l'*Echo Agricole* la produzione mondiale del grano ascenderebbe quest'anno ad ettoltri 772,700,000 contro 796,100,000 dell'anno scorso, e il sunto di questa produzione risulta dal seguente specchio:

	1892	1891
Europa..... Ettol.	437, 200, 000	411, 700, 000
America..... »	205, 000, 000	242, 200, 000
Asia..... »	106, 100, 000	117, 800, 000
Africa..... »	11, 900, 000	13, 200, 000
Oceania..... »	12, 500, 000	11, 200, 000
Totale Ettol.	772, 700, 000	796, 100, 000

Quindi secondo l'*Echo*, l'attuale raccolto sarebbe inferiore di 23,400,000 ettoltri in confronto dell'anno scorso, quantunque l'Europa accusi un aumento di 25 milioni e mezzo di ettoltri, e la deficienza si attribuisce ai minori raccolti negli Stati Uniti e nelle Indie, che l'anno scorso erano stati eccezionalmente favoriti. Il seguente specchio contiene il sunto delle importazioni ed esportazioni probabili.

	Importazioni	Esportazioni
Europa..... Ettol.	75, 900, 000	—
America..... »	—	61, 600, 000
Asia..... »	—	12, 100, 000
Africa..... »	—	2, 300, 000
Oceania..... »	—	3, 000, 000
Totale ettol.	75, 900, 000	79, 600, 000

Quanto alla tendenza del commercio frumentario all'estero, quella del ribasso è sempre prevalente, avendo dominato nella massima parte dei mercati, eccettuati quelli degli Stati Uniti d'America, in cui i grani specialmente, ebbero tendenza al sostegno. Anche in Italia la nota predominante fu il ribasso. — A Livorno i grani di Maremma da L. 23,50 a 24 al quintale; a Bologna i grani da L. 22,50 a 23 e i granturchi da L. 15,50 a 16,75; a Milano i grani da L. 22 a 23; la segale da L. 16,75 a 17,75 e l'avena da L. 16,50 a 17,25; a Pavia il riso da L. 29,50 a 36,50; a Torino i grani nostrali da L. 22,50 a 23 e gli esteri da L. 25 a 25,50; a Genova i grani teneri esteri da L. 17,50 a 19,50 fuori dazio e a Napoli i grani bianchi da L. 25 a 25,50.

Caffè. — Le offerte dalle piazze di produzione avendo segnato nuovi aumenti, anche i mercati di importazione trascorsero sostenuti e con tendenza al rialzo. — A Genova i prezzi sono di L. 420 a 425 per il Portoricco; di L. 425 a 430 per il Moka; di L. 370 a 375 per il S. Domingo; di L. 350 a 360 per il Rio; e di 340 a 350 per il Santò il tutto al quint.

sdaziato. — A *Napoli* il Portoricco a L. 290; il Rio lavato a L. 240; il Santos a L. 230 e il S. Domingo a L. 220 il tutto senza dazio. — A *Trieste* il Rio venduto da fior. 80 e 95 e il Santos da 82 e 100 — A *Marsiglia* il Rio da fr. 83 a 119 e il Santos da fr. 90 a 110 ogni 50 chilogr.

Zuccheri. — In questi ultimi giorni non abbiamo ricevuto alcuna notizia sull'andamento delle barbebietole nei vari paesi produttori e ciò probabilmente indica che la campagna promette risultati soddisfacenti. Quanto al commercio degli zuccheri è sempre la calma che predomina. — A *Genova* i raffinati della Ligure Lombarda si contrattarono a L. 135; a *Napoli* i raffinati nazionali a L. 138; a *Trieste* i pesti austriaci da fior. 19, 75 a 20, 75 e a *Parigi* i rossi di gr. 88 pronti a fr. 37,25 al deposito; i raffinati a fr. 105 e i bianchi N. 3 a fr. 38.

Sete. — Anche questa settimana ha dimostrato che la situazione delle sete è buona sotto ogni rapporto, giacchè le transazioni continuano abbondanti malgrado le pretese dei detentori. — A *Milano* infatti la domanda in tutti gli articoli non fece mai difetto, e le transazioni sarebbero state anche più abbondanti, se la merce non avesse scarseggiato sul mercato. I prezzi praticati furono di L. 54,50 per greggie classiche 8/9; di L. 53,50 per dette di prima qualità; di L. 54 per classiche 9/10; di L. 53,50 per dette di prima e seconda qualità; di 60 per organizzati 16/18 di prima qualità e di L. 56 a 53 per trame 22/24 di prima e seconda qualità. — A *Lione* attività normale e prezzi fermissimi.

Olj d'oliva. — Stante gli aumenti segnalati dalle Puglie, tutte le altre piazze italiane trascorsero sostenute e con tendenza all'aumento. — A *Genova* i prezzi correnti sono da L. 90 a 105 per gli olj di Bari; di L. 90 a 100 per Calabria; di L. 90 a 102 per Riviera Ponente; di L. 92 a 100 per Romagna e da L. 66 a 77 per cime da macchine. — A *Lucca* i possessori ebbero pretese molto elevate, ma i compratori si mostrarono riserbati, giacchè per ora le domande per l'estero sono assai meschine. Gli extra pagliati variano da L. 116 a 127 e i secondari da L. 105 a 113 — e a *Bari* i prezzi oscillano da L. 90 a 115, il tutto a seconda del merito.

Olj di semi. — In calma nella maggior parte dei mercati. — A *Genova* l'olio di cotone venduto da L. 56 a 58 al quintale per l'americano e da L. 53 a 56 per l'inglese; l'olio di sesame da L. 74 a 100; l'olio di arachide da L. 75 a 105 e l'olio di ricino da L. 67 a 90.

Bestiami. — I foraggi da inverno essendo assicurati, il movimento del bestiame ha preso in questi ultimi giorni maggiore estensione. I bovi da macello venduti a *Ferrara* da L. 120 a 130 al quint. morto, e i bovi da lavoro da L. 600 a 950; al paio a *Milano* i bovi grassi da L. 120 a 135 a peso morto; in *Alessandria* i bovi da L. 60 a 70 a peso vivo e a *Bologna* da L. 128 a 140 a peso morto. Anche nei vitelli la ricerca si è fatta alquanto più pronunziata. — A *Milano* i vitelli maturi fino a L. 160 al quint. morto e gli immaturi da L. 45 a 60 a peso vivo; a *Ferrara* da L. 65 a 75 a peso vivo e a *Bologna* da L. 85 a 90. Nei maiali grassi attesa la continua esportazione vi è stato qualche aumento essendo saliti a *Milano* fino a L. 115 a peso morto. — A *Bo-*

logna allorchè in breve comincerà la macellazione, si sperano pieni prezzi, la produzione essendo alquanto scarsa.

Agrumi e frutta secche. — Scrivono da *Catania* che il mercato si mantiene fiacco, essendo agli sgoccioli della campagna estiva, non pagandosi i limoni che da L. 4 a 9,50 per cassa a seconda della qualità. Malgrado questo si spera di collocare il nuovo frutto con maggior vantaggio. Nelle frutta secche vi è qualche ristagno prodotto dalle diminuite domande dall'estero, specialmente da Amburgo, piazza principale di importazione. Le mandorle di buone contrade si vendono da L. 210 a 215 al quintale e quelle di montagna da L. 175 a 180.

Metalli. — Telegrafano da *Londra* che il rame in barre si quota da sterline 44 1/8 a 44 3/8 alla tonnellata e lo stagno da st. 92 3/4 a 93 1/8 il tutto per pronta consegna. — A *Parigi* consegna all' Havre il rame a fr. 118,75 al quintale pronto; lo stagno a fr. 253,75; il piombo a fr. 27,35 e lo zinco a fr. 56. — A *Marsiglia* l'acciaio francese a fr. 30 al quint.; il ferro francese a fr. 21; la ghisa di Scozia a fr. 10; i ferri bianchi a fr. 26 e il piombo da fr. 26 a 27 e a *Genova* i ferri nazionali Pra, Voltri e Savona da L. 19 a 21; i ferri inglesi da L. 22 a 23; il rame da L. 125 a 160; il piombo da L. 32 a 33; il rame da L. 125 a 160; lo stagno da L. 245 a 265 e lo zinco da L. 58 a 62.

Carboni minerali. — Senza notevoli variazioni nella maggior parte dei mercati. — A *Genova* come si sa era avvenuto uno sciopero nei lavoranti del porto, ma avendo i negozianti accondisceso a tutte le loro pretese il lavoro è stato ripreso. I prezzi praticati furono di L. 24 a 26 la tonnellata per Cardiff; di L. 23,75 a 24,50 per Newcastle; di L. 20 a 20,50 per Scozia; di L. 22 a 23,75 per Yard Park; di L. 21 a 22 per Newpelton ed Hebburne e di L. 34 a 36 per Coke Garesfield.

Petro'io. — Anche per quest'articolo non vi sono variazioni che meritino di essere segnalate. — A *Genova* il petrolio Pensilvania in casse Atlantic da L. 4,65 a 4,75 per cassa e il Caucaso da L. 4,40 a 4,45 il tutto fuori dazio. — A *Trieste* il Pensilvania da fior. 7,75 a 9. — In *Anversa* quotato a fr. 13 3/4 al deposito e a *Nuova York* e a *Filadelfia* da cents 6,05 a 6,10 per gallone. Dal 1° gennaio al 31 agosto si spedirono da Nuova York 231,186,311 galloni di raffinato contro 230,788,840 nel 1891.

Prodotti chimici. — Il movimento ebbe poca importanza e limitato soltanto ad alcuni articoli. — A *Genova* il clorato di potassa da L. 172 a 175 al quint.; lo zolfato di rame da L. 46 a 47; lo zolfato di ferro a L. 7; il carbonato di ammoniaca a L. 58; il bicarbonato di soda da L. 18,50 a 19,40; il bicromato di potassa da L. 91,50 a 108 e la magnesia calcinata Pattinson da L. 120 a 132 il tutto fr. bordo.

Zolfi. — Essendo diminuita la domanda per l'esportazione, i prezzi ebbero tendenza a scendere. — A *Messina* gli zolfi greggi sopra Girgenti si quotarono da L. 9 a 9,95; sopra Catania da L. 9,51 a 10,12 e sopra Licata da L. 9,16 a 10,05.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

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

24.^a Decade. — Dal 21 al 31 Agosto 1892.

Prodotti approssimativi del traffico dell' anno 1892

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

Rete principale.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	1,304,444.48	51,397.47	409,953.61	1,442,206.04	15,505.88	3,223,507.18	4,226.00
1891	1,266,195.79	53,576.29	359,804.90	1,578,986.69	14,634.24	3,273,194.91	4,204.00
Differenze nel 1892	+ 38,248.69	- 2,179.42	+ 50,151.71	- 136,780.65	+ 871.64	- 49,687.73	+ 22.00
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO							
1892	23,097,425.16	1,404,746.95	7,097,244.24	30,103,321.56	330,595.41	61,733,333.32	4,226.00
1891	24,179,970.06	1,405,740.07	7,207,517.98	29,848,062.98	327,574.49	62,668,865.58	4,204.00
Differenze nel 1892	- 1,082,544.90	- 993.12	- 110,273.74	+ 255,258.58	+ 3,020.92	- 935,532.26	+ 22.00
Rete complementare							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1892	98,878.52	2,219.83	18,724.48	250,265.43	22,118.65	392,206.91	1,138.21
1891	95,790.68	2,631.17	18,122.25	297,493.30	25,265.19	439,302.59	1,017.51
Differenze nel 1892	- 3,087.84	- 411.34	+ 602.23	- 47,227.87	+ 3,146.54	- 47,095.68	+ 120.70
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO.							
1892	1,409,930.50	33,658.05	406,184.54	2,242,673.97	52,360.35	4,144,807.41	1,013.13
1891	1,465,781.72	35,887.26	407,313.37	2,285,604.51	58,038.54	4,252,625.40	997.87
Differenze nel 1892	- 55,851.22	- 2,229.21	- 1,128.83	- 42,930.54	- 5,678.19	- 107,817.99	+ 15.26

Prodotto per chilometro delle reti riunite

ESERCIZIO	PRODOTTO	
	della decade	riassuntivo
Corrente...	764 03	12,574 25
Precedente.	711 00	12,864 89
Differenze..	- 36 97	- 290 64

Lago di Garda.

ANNI	VIAGGIATORI	MERCI	PRODOTTI INDIETTI	TOTALE
PRODOTTI DELLA DECADE				
1892	6,393.05	893.20	91	7,377.25
1891	7,343.60	964.75	72	8,380.35
Differenze nel 1892	- 950.55	- 71.55	+ 19	- 1,003.40
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO				
1892	96,793.20	17,825.10	6,565.50	121,183.80
1891	97,023.15	18,948.29	6,763.44	122,734.88
Differenze nel 1892	- 229.95	- 1,123.19	- 197.94	- 1,551.08

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 Settembre 1892

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilom. in esercizio ..	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Media	4191	4153	+ 38	907	661	+ 246
Viaggiatori	1,742,623.62	1,557,302.89	+ 185,320.73	66,960.70	105,061.43	- 38,100.73
Bagagli e Cani	61,756.66	60,419.42	+ 1,337.24	895.93	3,139.83	- 2,243.90
Merci a G. V. e P. V. acc.	273,065.95	275,856.63	- 2,790.68	7,231.67	17,483.04	- 10,251.37
Merci a P. V.	1,480,441.57	1,438,891.10	+ 41,550.47	49,276.50	113,310.73	- 64,034.23
TOTALE	3,557,887.80	3,332,470.04	+ 225,417.76	124,364.80	238,995.03	- 114,630.23
Prodotti dal 1° Luglio al 10 Settembre 1892						
Viaggiatori	10,477,067.61	10,036,822.38	+ 440,245.23	396,131.98	711,953.25	- 315,821.27
Bagagli e Cani	422,756.31	403,170.01	+ 14,586.30	10,430.98	24,047.74	- 13,616.76
Merci a G. V. e P. V. acc.	1,959,873.09	1,933,131.15	- 33,258.06	65,407.84	121,813.28	- 56,405.44
Merci a P. V.	10,517,119.38	9,766,033.09	+ 751,086.29	399,823.14	831,256.42	- 431,433.28
TOTALE	23,376,816.39	22,204,156.63	+ 1,172,659.76	871,793.94	1,689,070.69	- 817,276.75
Prodotto per chilometro						
della decade	848.91	802.42	+ 46.52	137.12	361.57	- 224.45
riassuntivo	5,577.86	5,346.53	+ 231.33	961.18	2,555.33	- 1,594.15

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

(**) Col 1° Gennaio 1892 la linea succursale dei Giovi è passata nella Rete Principale.

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