L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXI — Vol. XXV

Domenica 7 Gennaio 1894

N. 1027

COSE DI FINANZA

Gli avvenimenti più che le ragioni vengono a rendere necessaria la attuazione del programma su cui insistiamo da tanto tempo, quello che l'equilibrio del bilancio si debba trovare nella diminuzione delle spese, anzichè nell'aumento delle entrate.

Non sappiamo ancora bene discernere quale sia la causa principale del movimento che si è determinato in Sicilia e che minaccia di scoppiare — a quanto si afferma, — anche in altre regioni d'Italia; ma sieno le suggestioni dei socialisti, siano le mene di separatisti, sieno anche le lotte, a cui danno origine le insipienze delle amministrazioni locali, è certo che a rendere possibile un turbamento così esteso e così insistente della pubblica tranquillità, ha avuto larga parte il malessere economico che da più tempo ha invaso il nostro paese e che a poco a poco è sceso negli strati sociali inferiori, producendo uno stato di cose intollerabile.

Ciechi coloro che non hanno saputo prevedere quali dovessero essere gli effetti di una crisi che si prolunga da tanti anni! — Ha colpito prima la proprietà agricola, causa la nostra riforma doganale, col ribasso del prezzo di alcuni prodotti, e si è creduto di ripararvi rivalendosi sull'intera popolazione mediante il dazio sul grano; — ha colpito poi la proprietà fabbricata producendo la grave crisi edilizia che ha deprezzato fortemente tanti patrimoni, mentre lo Stato è rimasto impassibile spettatore, non mantenendo nemmeno la ripetuta promessa di venire in aiuto di una sistemazione, rinunciando ad una parte delle tasse che riguardano il passaggio della proprietà; — e la crisi ha finito coll'acuirsi sospendendo lavori e colpendo altre industrie annesse alla edilizia, come quella dei laterizi, dei ferri, delle decorazioni ecc.; — ha colpito infine tutto l'organismo economico del paese, quando i disastri bancari, le prove di pubbliche malversazioni per tanti anni scientemente tollerate, e la indignazione per le corruzioni di ogni genere hanno spaventato il capitale, che si è ritirato da ogni rischio, si è prima rivolto al consolidato ed alle Casse di risparmio, ora sembra diffidente anche di quegli impieghi.

Tutto questo è avvenuto negli ultimi tre o quattro anni, e la crisi ha percorsa tutta la curva ascendente, devastando e rovinando senza che il Governo od il Parlamento abbia saputo prendere nessun provvedimento serio, non solo per lenirne gli effetti, ma nemmeno per sistemare almeno la azienda dello Stato, in modo da non aver bisogno di chiedere nuovi sa-

crifi al paese nel momento in cui più grave fosse il disagio.

E siamo venuti a tal punto che in verità dovrebbe mancare al Ministero, non diremo il coraggio, ma il senso della prudenza se parlasse di accrescere gli aggravii.

Si diceva che il Governo intendesse di domandare i decimi alla imposta fondaria. È possibile chiedere ora questo sacrificio alla proprietà della Sicilia e del Veneto? E chiederli ora che il Governo avrà bisogno dell'intervento dei proprietari per pacificare l'isola e prevenire disordini nel Veneto dove la classe agricola è nota, langue in una squallida miseria? — E sarebbe possibile stabilire una imposta, dalla quale fossero esenti alcune regioni?

Si diceva che l'on. Sonnino non fosse alieno da un aumento del dazio sui cereali; — ma potrà persistere in tale proposito nel momento in cui i giornali riboccano di particolari sulla qualità del pane di cui si cibano i contadini della Sicilia, e quando la pellagra, per l'abuso del *mais*, rincrudisce nel Veneto ed in alcune provincie della Lombardia e dell'Emilia?

Nè la prudenza dovrebbe consigliare di inasprire le tasse sugli affari quando nel paese gli affari languono e quando notoriamente la altezza delle aliquote delle imposte e tasse molti ne impedisce.

Ed i recenti risultati negativi ottenuti coll'aumento degli aggravii su alcuni prodotti di consumo volontario possono consigliare di accrescere o i prezzi dei tabacchi o del sale od i dazi sul caffè, lo zucchero, il petrolio? Si otterrebbe probabilmente una restrizione nel consumo a tutto danno dell'erario.

Il programma di imposte quindi, dal quale poter ricavare un quaranta milioni, come qualche anno fa era forse vagheggiato da alcuno, oggi non potrebbe assolutamente essere proposto con speranza di riuscita nella discussione parlamentare e senza ribellione da parte del paese.

È necessario quindi rivolgere tutto lo studio sopra due ordini di provvedimenti; le economie e gli espedienti.

Le economie profonde radicali su tutti i servizi pubblici tagliando e semplificando senza misericordia e senza tener conto che il vantaggio non può essere immediato. Se le economie organiche si fossero coraggiosamente attuate tre o quattro anni or sono, adesso comincierebbero già a dare frutti cospicui, e se ne sentirebbero i vantaggi nel bilancio.

Dobbiamo considerarci come in un stato di guerra e quindi il provvedere deve essere pronto ed efficace. I Ministri debbono assumersi non soltanto

la responsabilità ordinaria, ma quella straordinaria, che deriva dalla eccezionalità delle circostanze. Un appello al paese sopra un programma di nuovi aggravi non avrebbe per risposta che degli oppositori; un appello al paese sopra un programma di economie già stabilite ed applicate, sarebbe accolto con favore.

Bisogna tagliare, tagliare e tagliare ancora.
— Proclamate il giudice unico, riducete il numero dei tribunali e delle preture, rendendo queste dove occorre con sede variabile nei giorni diversi della settimana; riducete a 30 o 35 le prefetture; unite occorrendo le prefetture alle intendenze, sopprimete tutti gli uffici autonomi che dipendono da uno stesso ministero, lotto, agenzie delle imposte, ufficio del registro, conservatoria delle ipoteche ecc. ecc. e concentrate tutto nelle intendenze, facendone tante sezioni. Limitate il numero delle scuole secondarie e superiori, il carico del bilancio; sopprimete tre o quattro Ministeri, quello di agricoltura primo di tutti la cui spesa per premi, sussidi, incoraggiamenti ecc. può essere quasi tutta risparmiata; — date alle provincie ed ai comuni alcuni servizi che mal compie lo Stato; semplificate le amministrazioni centrali togliendo ad esse molte delle attribuzioni che hanno, e risparmierete adagio adagio molte decine di milioni.

Intanto non vi mancano espedienti con cui riparare al disavanzo sino a tanto che otteniate tutto il frutto che le riforme organiche non più da studiarsi, ma già applicate, possono dare:

Togliete alla Corona i beni che le sono inutili e vendeteli;

Cambiate i buoni del Tesoro eccedenti la cifra normale e che vi costano un interesse, in biglietti di Stato che darebbero un prestito gratuito;

Autorizzate le Banche di emissione a smobilizzare la parte immobiliare del loro patrimonio colla emissione di obbligazioni estinguibili a lunga scadenza e se occorre garantite dallo Stato, che potrà rivalersi sul capitale delle Banche stesse, e di altrettanto diminuire la loro circolazione.

Provvedete alla conversione dei debiti redimibili in consolidato, alleggerendo il bilancio degli ammortamenti e creando un 4 per cento netto, che potrà essere il punto di partenza per una futura conversione.

Procuratevi una maggiore entrata dalle strade ferrate prolungando fin d'ora il loro contratto per il secondo periodo e diminuendo così la loro percentuale di esercizio.

Insomma il quarto d'ora è grave e la abilità dei governanti sta in questo momento nel dar prova di comprendere tutti gli aspetti della situazione oltremodo tesa. Mirino al pareggio immediato; ma non dimentichino le condizioni dei contribuenti; apparecchino riforme organiche radicali e di quelle facciano la base al loro programma; a questo patto saranno tollerati di tutti gli espedienti che per intanto escogitassero.

Il servizio ferroviario e le economie

In un recente articolo¹⁾, nel quale abbiamo brevemente esaminato la proposta della vendita delle strade ferrate, abbiamo terminato accennando alla possibilità di economie notevoli nel servizio ferroviario ed abbiamo promesso di occuparci di proposito dell'argomento.

Partiamo dal concetto che il nostro servizio ferroviario fu impiantato in un tempo, nel quale si credevamo ricchi, e che il servizio stesso, dal lato dell'abbondanza e del superfluo, fu peggiorato dalle solite influenze parlamentari.

Oggi, che dobbiamo riconoscerci poveri, è opportuno esaminare se non sia il caso di ridurre il servizio stesso a più moleste proporzioni, eliminando tutta la parte che è lusso e che non risponde a bisogni che effettivamente si manifestano.

A due obiettivi si potrebbe mirare con questo mezzo: — il primo, aumentare le entrate del bilancio di una somma non dispregevole; — il secondo, di provvedere se non all'incremento, almeno alla manutenzione del materiale ferroviario (massicciata, armamento, materiale ruotabile) che, per la parte almeno che spetta allo Stato è, per mancanza di mezzi, da più anni trascurato ed urgentemente bisognoso di provvedimenti.

Non è a dimenticarsi a questo proposito che il disavanzo dello Stato è ben maggiore di quello che il bilancio accusa, dappoiché il disagio si ripercuote su tutte le aziende che lo Stato amministra. E perciò se già autorevoli personaggi competenti denunciano che le provviste dell'esercito e della marina sono diminuite e che quindi quegli approvvigionamenti presentano un disavanzo; se altri affermano che lo *stock* dei tabacchi, il patrimonio demaniale sono, l'uno diminuito, l'altro deperito, è naturale che anche il patrimonio ferroviario abbia subita la stessa sorte e non possa durare a lungo senza la razionale manutenzione.

Ora va ricordato che del prodotto lordo delle strade ferrate, che al presente supera i 250 milioni per le reti la Mediterranea, l'Adriatica e la Sicula, il 10 per cento circa è consacrato a tre fondi di riserva, quello per i danni derivati da forza maggiore, quello per il rinnovamento dell'armamento metallico, e quello per il rinnovamento del materiale mobile. Sono quindi circa 25 milioni di prodotto lordo che vengono versati dalle tre Società allo Stato, perchè provveda agli scopi dai tre fondi di riserva contemplati.

Noi proponiamo che siano modificati i contratti di esercizio nel senso che le Società versino allo Stato il 72 $\frac{1}{2}$, anziché il 62 $\frac{1}{2}$, per cento del prodotto lordo, provvedano esse stesse ai bisogni indicati dai tre fondi di riserva e siano compensate della maggior spesa colla *riduzione del servizio ferroviario*.

In questo modo lo Stato aumenterebbe le proprie entrate nette di circa 25 milioni; si eviterebbe il continuo contrasto che oggi si manifesta tra le Società esercenti che domandano allo Stato dei lavori che sarebbe in obbligo di fare e di cui le condizioni del bilancio non consentono la spesa; e nello stesso

¹⁾ Vedi *Economista* N. 1020.

tempo; riducendo razionalmente il servizio ferroviario, si toglierebbe una causa di inutile sperpero non solo, ma anche si abiterebbe un poco il paese ad avere un servizio più modesto, cioè proporzionato ai mezzi suoi ed all'uso che ne fa.

Ed eccoci appunto a dimostrare quali economie si potrebbero senza grave danno conseguire nell'esercizio.

Abbiamo sott'occhio la statistica pubblicata per l'anno 1892 dalla Società del Mediterraneo; delle 62 linee iscritte nell'elenco di quella Società, 9 non davano un prodotto lordo superiore a 5000 lire al chilometro, 19 davano un prodotto tra le 5000 e le 10000 lire al chilometro, 6 tra le 10000 e le 15000 lire e finalmente 25 davano un prodotto superiore alle 15000 lire il chilometro.

Ora, per i contratti in vigore, le Società sono obbligate a fare percorrere tutte le linee almeno *tre copie* di treni il giorno, ed apparirà a tutti che questo è eccessivo, per quelle linee, le quali danno un così esiguo numero di viaggiatori e di merci che il prodotto lordo non arriva a dare se non meno di tredici, di nove e persino di cinque lire il treno chilometro, secondo che si tratti di un prodotto lordo non maggiore di 15000, di 10000 o di 5000 lire il chilometro.

Se si modificassero i contratti nel senso che il minimo numero dei treni fosse in relazione al prodotto lordo, e per esempio le Società fossero obbligate a percorrere una linea:

- con una copia di treni viaggiatori se il prodotto lordo fosse inferiore a 5000 chilometri;
- con due copie se fosse da 5000 a 10000;
- con tre copie se da 10000 a 15000.

Si otterrebbe con ciò solo un risparmio notevole, giacchè si potrebbe diminuire la spesa per circa 3500 chilometri di treni al giorno nella sola rete Mediterranea. Si tratterebbe quindi per le tre reti di un probabile risparmio di due milioni e mezzo di treni chilometri l'anno, e quindi un risparmio, se non tutto immediatamente conseguibile, certo in tempo relativamente breve, di quattro a cinque milioni di lire.

Seconda fonte di economie nel servizio sarebbe quella delle fermate dei treni diretti, le quali, come è noto, sono motivo di perdita di tempo e di maggior consumo così nel combustibile come nel materiale di armamento e ruotabile. È risaputo che in Italia, dovunque abbia villeggiatura un deputato od un senatore, influente si fermano i treni diretti per il caso in cui l'egregio uomo politico volesse scendere dal treno o salirvi. Ed è tale la tenacità nell'esigere che il servizio pubblico si pieghi alle pretese del comodo privato, è tale la complicità del Ministero in proposito, che non vengono nemmeno accettate convenienti transazioni, come quella di far fermare il treno soltanto quando salga o scenda l'illustre uomo politico; no, in genere, egli esige non solo il proprio comodo, ma la testimonianza davanti agli elettori, per mezzo dell'orario, che egli è abbastanza potente per ottenere di questi successi.

Basta aprire un orario per dire di molte fermate la ragione col nome di un deputato o di un senatore; ed abbiamo qui un elenco, che forse in seguito pubblicheremo, non già perchè vi sia bisogno di provare quello che tutti sanno, o perchè speriamo che la pubblicità tolga l'inconveniente, ma perchè i lettori abbiano una idea della misura del male.

Noi vorremmo pertanto che si conseguisse questa economia determinando una massima generale per le fermate dei treni diretti, la quale massima applicata conseguirebbe molti scopi: — risparmierebbe un tempo prezioso ai Ministri ed all'Ispettorato per subire le pressioni degli uomini politici; — semplificherebbe la corrispondenza tra il Governo e le Società esercenti; — sarebbe motivo di una diminuzione di spese o forse di un aumento di entrate; — infine ristabilirebbe un poco anche la giustizia, perchè i viaggiatori sono chiamati a pagare una soprattassa del 10 per cento per treni che non sono più diretti, in quanto si fermano quasi ad ogni stazione.

E la massima a nostro avviso dovrebbe essere all'incirca del seguente tenore:

i treni diretti si fermano obbligatoriamente per servizio dei viaggiatori:

- a) nelle stazioni di un capoluogo di provincia;
- b) nelle stazioni di biforcazione, quando vi sia coincidenza di treni in arrivo od in partenza;
- c) nelle stazioni che danno un prodotto lordo per viaggiatori non inferiore a 200,000 lire annue;
- d) nelle stazioni nelle quali non sia stato raggiunto il prodotto lordo di cui sopra, ma dagli enti interessati o privati cittadini, mediante quota annua da versarsi nelle casse della Società, sia completata detta somma di prodotto lordo.

Infine vorremmo limitato anche il numero dei treni diretti obbligatori, così che non percorressero che le linee, le quali danno un prodotto lordo per esempio superiore a 25 mila lire.

Queste semplificazioni del servizio compenserebbero o quasi, noi crediamo le Società ferroviarie della spesa che si assumerebbero provvedendo esse stesse al fabbisogno a cui sono destinati i fondi di riserva.

Lo Stato potrebbe destinare una parte dei 25 milioni di maggior entrata, che otterrebbe iscrivendo in bilancio il 10 per cento del prodotto lordo, sistemando immediatamente due grossi disavanzi che nell'azienda ferroviaria vanno ingigantendo ed a cui una volta o l'altra bisognerà pur provvedere, quello della Cassa per gli aumenti patrimoniali, e quello per la Cassa pensioni del personale ferroviario.

Occorrendo non saremmo lontani dallo stabilire anche una soprattassa per i viaggiatori in prima classe nei treni diretti ed una maggiore per i direttissimi, ed una soprattassa governativa per i vagoni-letto.

In ogni modo vorremmo che fosse bene fissato il principio che si deve trovar modo che il prodotto del servizio ferroviario basti ad assicurare il bilancio dello Stato da nuovi oneri non solo, ma anzi assicuri allo Stato maggiori entrate, gravando, se occorre, quella parte che può considerarsi di lusso.

Continuando nella via seguita in questi ultimi anni, possiamo trovarci di fronte alla sorpresa di esigenze imperiose per assicurare il servizio ordinario, giacchè da qualche anno, mediante le economie cieche e forzate, senza accorgerci andiamo consumando il patrimonio ferroviario, del quale non si cura la conservazione.

La vigilanza sugli Istituti d'emissione

(Continuazione)

IV. — Ispezioni biennali e straordinarie.

Art. 22. Entro tre mesi dalla pubblicazione del presente regolamento, sarà determinato l'ammontare delle operazioni in corso degli Istituti di emissione, di natura diversa da quelle indicate nell'art. 12 della citata legge, come base delle liquidazioni biennali prescritte dal successivo art. 13 della legge medesima.

Questa determinazione sarà fatta di comune accordo fra gli Istituti di emissione e i Ministeri di agricoltura, industria e commercio e del tesoro, udita la Commissione permanente, a norma dei risultati dell'ispezione straordinaria eseguita per effetto del Reale decreto 30 dicembre 1893, e distinguendo l'ammontare dei crediti degli Istituti che, per contratti anteriori al 30 giugno 1893, aventi data certa, non siano esigibili nel decennio considerato dalla legge.

Art. 23. Alla fine di ciascun biennio della concessione, a cura del Ministero di agricoltura, industria e commercio, di concerto con quello del tesoro, sarà eseguita una ispezione straordinaria degli Istituti di emissione a mezzo di ufficiali dello Stato, che non abbiano preso parte a precedenti ispezioni dell'Istituto intorno al quale debbono riferire.

Art. 24. Queste ispezioni hanno per oggetto:

a) di accertare la quantità e la qualità delle riserve metalliche e delle cambiali sull'estero possedute dagli Istituti di emissione in relazione alle disposizioni degli articoli 6 e 11 della legge predetta;

b) di verificare la quantità effettiva dei biglietti in circolazione e di quelli esistenti in cassa, distinti per valore, facendo un conto a parte dei biglietti per il servizio di scorta e di quelli ritirati come logori e annullati ma non ancora distrutti;

c) di accertare se nel cambio dei biglietti al pubblico e nel baratto dei biglietti fra gli Istituti, questi seguano le norme stabilite dalla legge e dai regolamenti in vigore;

d) di accertare la esatta corrispondenza delle scritture nei libri dell'Istituto, con le situazioni, con i resoconti e i prospetti trasmessi al Governo;

e) di verificare la qualità delle operazioni degli Istituti, la relazione alle disposizioni contenute nell'art. 12 della legge;

f) di appurare se entro i due anni, come prescrive l'art. 12 della legge, siano stati liquidati i titoli, valori, o mobili, diversi da quelli ivi indicati, pervenuti agli Istituti, dopo l'applicazione della legge del 10 agosto 1893, per effetto dei loro crediti e se entro i tre anni indicati della legge siano state liquidate le operazioni relative e crediti in sofferenza garantiti da ipoteche o con cessione di beni immobili;

g) di esaminare ogni altra condizione diretta ad assicurare la esatta e completa esecuzione della legge;

h) di esaminare l'andamento generale degli Istituti e quello di tutti i servizi che compiono, sia nell'interesse del pubblico, sia in quello del tesoro.

Art. 25. Infino a che non siano state compiute le liquidazioni ordinate dal comma primo dell'art. 13 della legge, le ispezioni biennali avranno pure per iscopo di accertare le operazioni di liquidazione e di riscontrare se l'importo di esse raggiunga il quinto del totale ammontare determinato a forma dell'articolo 23 del presente regolamento.

Qualora le operazioni non abbiano raggiunto il detto limite del quinto, l'ispezione dovrà appurare se l'Istituto abbia provveduto a colmare la differenza conformemente alle disposizioni del medesimo articolo 13 della legge del 10 agosto 1893.

Art. 26. Le verifiche straordinarie riguardanti i biglietti e le riserve metalliche debbono eseguirsi simultaneamente in tutte le sedi e succursali degli Istituti, e debbono incominciare nel giorno stesso in cui i pubblici ufficiali, incaricati di eseguirle, si presenteranno negli uffici degli Istituti medesimi.

Esse non possono essere rimandate per qualsiasi motivo ad altro giorno. Occorrendo più di un giorno per completarle, saranno continuate senza interruzioni che si reputeranno necessarie per renderne sicuro l'esito.

Art. 27. Il direttore dell'Istituto, chi ne fa le veci, ed i funzionari che ne dipendono sono obbligati a fornire tutte le spiegazioni e a rendere ostensibili tutti i libri e i documenti richiesti dagli ufficiali dello Stato incaricati delle ispezioni. Possono pure fare intervenire alla ispezione il capo di quei servizi ai quali si riferisce la ispezione o la verifica in corso.

Art. 28. I pubblici ufficiali incaricati delle ispezioni biennali, devono presentare, entro un mese dal compimento della ispezione, ai Ministri dell'agricoltura, industria e commercio e del tesoro, una relazione particolareggiata intorno ai risultati della ispezione stessa. Nel caso che l'ispezione accerti fatti gravi, deve esserne data notizia sommaria immediatamente ai due Ministri.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio raccoglie le relazioni, e, con un rapporto riassuntivo, compilato di accordo col Ministero del tesoro, le comunica entro il più breve termine possibile alla Commissione permanente.

Art. 29. Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, d'accordo col Ministero del tesoro, può fare eseguire in qualunque tempo ispezioni straordinarie, generali o speciali, agli Istituti di emissione.

Art. 30. Per le ispezioni considerate nel presente regolamento, il Ministero d'agricoltura, industria e commercio potrà domandare a quello del tesoro il concorso degli Intendenti di finanza e del personale da questi dipendente.

Occorrendo, in casi eccezionali, il Ministro del tesoro potrà mettere a disposizione degli ufficiali incaricati delle ispezioni straordinarie uno o più ispettori del tesoro.

Art. 31. Quando dalle ispezioni ordinarie e straordinarie e dalle verifiche speciali risultino le infrazioni considerate nell'ultimo comma dell'articolo 10, e negli articoli 14 e 16 della legge 10 agosto 1893, gli ufficiali incaricati di tali ispezioni e verifiche devono compilare apposito processo verbale e trasmetterlo immediatamente ai Ministri di agricoltura, industria e commercio e del tesoro, i quali, di accordo, promuoveranno i provvedimenti indicati in quegli articoli e ne daranno poi comunicazione alla Commissione permanente.

Qualora risultino fatti aventi carattere di reato, gli ufficiali ne faranno denuncia all'autorità giudiziaria, dandone immediata notizia ai Ministri predetti.

Art. 32. Accertati i fatti di che all'art. 20 della legge, il Ministero di agricoltura, industria e commercio, di concerto con quello del tesoro, ne fa regolare denuncia all'autorità giudiziaria, per l'applicazione delle pene con quell'articolo comminate.

V. — Disposizioni transitorie.

Art. 33. Durante il regime del corso legale dei biglietti di banca l'ufficio di ispezione invigilerà per accertarsi che la ragione dello sconto sia uguale per tutti gli Istituti di emissione.

La ragione dello sconto non potrà essere variata senza l'autorizzazione del Ministro del tesoro, di concerto con quello di agricoltura, industria e commercio; e lo stesso Ministro del tesoro, di concerto con quello di agricoltura, industria e commercio, potrà promuoverne la variazione, quando vi concorra il voto della Commissione permanente.

Art. 34. In fino a che non sia costituita la Commissione permanente per la vigilanza sulla circolazione e sugli Istituti di emissione, funzionerà, in luogo di essa, la Commissione permanente istituita con l'art. 24 della legge 7 aprile 1881 per l'abolizione del corso forzoso dei biglietti a debito dello Stato.

Rivista Economica

Un primo tentativo di colonizzazione interna — Le agenzie commerciali italiane — Finanze della Germania.

Un primo tentativo di colonizzazione interna. — Con la legge del 24 febbraio 1892 per l'alienazione del bosco Montello in provincia di Treviso, il legislatore si propose di fare un primo passo sulla via della colonizzazione interna e, senza chiedere sacrifici all'erario, destinò a così provvido intento le terre demaniali di quel bosco.

Il Montello fu diviso in due parti: l'una, la più vicina agli abitati, da ripartirsi fra le famiglie povere degli utenti dei prodotti del bosco; l'altra da dividersi in piccoli lotti, e da alienarsi al migliore offerente.

Il prezzo della vendita dovrà esser versato in apposita cassa, i capitali della quale, detratte le spese di esecuzione della legge, serviranno a fare anticipazioni ai quotisti, nel periodo di sei anni, durante i quali essi posseggono la quota a titolo di affitto gratuito, per metterli in grado di provvedere alla coltura delle terre e di acquistare scorte vive e morte.

Alla fine del sessennio i concessionari che avranno messa a coltura la quota, la quale in tale periodo non può essere alienata, saranno riconosciuti come proprietari di essa.

La cassa di prestanze agrarie sarà a quell'epoca liquidata ed i capitali di essa serviranno ad aumentare il fondo destinato alla colonizzazione interna.

Fu provveduto così a migliorare nel tempo stesso le condizioni economiche e morali della popolazione poverissima, sparsa nei Comuni che circondano l'antica foresta, tanto più che i lavoratori potranno trovare proficua occupazione anche nei lavori di trasformazione della parte del Montello soggetta a vendita.

Al lavoro di applicazione della legge fu posto mano con alacrità; già furono formate della metà del bosco da concedersi, 1224 quote, corrispondenti al numero delle famiglie degli utenti poveri iscritte dalla Rappresentanza dei Comuni interessati in apposita lista, e già si è compiuto il sorteggio delle quote stesse per uno dei Comuni interessati, quello di Narvesa.

Anche l'opera di delimitazione dei poderi, in cui deve essere ripartita l'altra metà del bosco è ben avviata, per cui la vendita di questi si comincerà presto e potrà così entrare in funzione la Cassa di prestanze agrarie.

Questa recente legge, la di cui esecuzione è ormai un fatto compiuto, trasformerà così un numero non indifferente di proletari in proprietari.

Non sarà inutile rammentare che lo stesso scopo si proponevano le leggi demaniali delle provincie

meridionali, all'applicazione delle quali si attende tuttora, ed in forza delle quali dal 1866 a tutto il 1891 furono distribuiti fra cittadini poveri e piccoli proprietari circa 250 mila ettari di terreno.

Col progetto di legge sui demani comunali che pende davanti al Senato, si è mirato a risolvere con sollecitudine ed in modo esauriente la questione dei demani, alla quale si collegano grandi interessi sociali e politici, ed a rendere più agevole il credito ai concessionari delle quote, autorizzandoli a costituirsi, in ciascun Comune, in ente cooperativo.

Le agenzie commerciali italiane. — Il sig. G. B. Beccari dimostra la opportunità ed i vantaggi di fondare un' Agenzia commerciale italiana in Egitto.

Finora se ne fondarono sei, ossia quelle di Belgrado, Las Palmas, Sofia, Liverpool, Amsterdam e Bruxelles; ma se si moltiplicheranno, come si afferma, in numero considerevole, oltre il profitto diretto che ne ritrarrà il paese, vi sarà anche il vantaggio indiretto di incitare e facilitare le Case di commercio a promuovere e secondare quel movimento e quella educazione commerciale, di cui il nostro paese ha duopo per avviarsi progressivamente a quel grado di elevate iniziative, dalle quali i popoli vicini trassero considerazione e vigorose risorse economiche.

Se infatti volgiamo uno sguardo intorno dobbiamo purtroppo riconoscere che siamo i più arretrati nell'esercizio delle industrie, specie di quelle che mirano a convertire la materia prima importabile dall'estero, in manifatture esportabili per effetto di utili scambi, e per conseguenza, siamo tuttora mancipi del commercio inglese, francese, tedesco ed austriaco per l'approvvigionamento in massima parte, dei generi alimentari occorrenti al paese e soprattutto dei così detti coloniali.

A combattere perciò la odierna atonia industriale, che rende inoperosa e affamata la classe operaia, nonchè a dirimere l'inutile dispendio arrecato dai molteplici intermediari esteri, i quali vivono alle nostre spalle, rincarando il valore degli articoli da importarsi, sarà efficacissima la cura che metterà il governo nel provocare lo sviluppo di nuovi traffici su larga scala, e, per quanto possibile, diretti, al qual fine è senza dubbio utilissima la istituzione delle indicate agenzie.

Il profitto di esse, rimanendo subordinato all'opportunità di selezione delle sedi relative, occorre valutare con ponderazione la scelta dei luoghi più idonei all'impianto loro. E siccome venne già annunciato alla Camera l'intendimento di fondarne una tra breve al Cairo, così il Beccari, valendosi della lunga esperienza che egli ha delle condizioni commerciali d'Egitto, si chiarisce contrario a questa scelta.

Giriamo quindi quanto segue all'on. Boselli.

Verun dubbio, dice il signor Beccari, in massima sull'opportunità di stabilire un'agenzia, in un paese, che, al pari dell'Egitto, trovasi situato nella zona d'influenza naturale dei nostri rapporti col bacino del Mediterraneo, ed ove contiamo una numerosa colonia nazionale, talchè la nostra lingua è parlata ed intesa in tutti i porti.

Però non sembragli opportuno, nè razionale, stabilire tale agenzia in Cairo, che è bensì la capitale politica, ma non è punto il centro precipuo dei traffici egiziani.

Ed a meglio provarlo, cita le seguenti cifre:

Il movimento complessivo del commercio egiziano nel 1892 fu di L. 613,584,450, su cui il solo porto di Alessandria assorbe la cifra di Lire 546,290,550. Per la somma rimanente figurano: Porto Said per L. 58,855,490, Suez L. 22,189,906, Damietta L. 4,961,546 ecc.

Concentrandosi dunque in Alessandria la più gran parte del commercio egiziano, e precisamente nella enorme proporzione dell'83.03 per cento, sul totale, sembrerebbe naturale che in Alessandria e non altrove, dovesse installarsi la nuova Agenzia.

Senonchè motivi di ordine complesso richiederebbero una scelta, anche migliore e più razionale.

L'Egitto è un paese che non solo ha commercio proprio nella misura sopra indicata, ma, per la classica via del Canale di Suez, rimane direttamente attraversato dalla corrente di traffici più esuberante ed animata che esista nel mondo.

Infatti nel 1892 vi transitarono 3,559 navi della portata di tonn. 7,712,029, di guisa che, escludendo i legni da guerra, si può calcolare sopra un movimento annuale di navi che oscilla fra gli 8 e gli 8 milioni e mezzo di tonnellate e il di cui valore non potrebbe calcolarsi con esattezza, attesa la estrema loro varietà, ma che certamente supera i due miliardi e mezzo di lire.

Nel creare dunque a Porto Said un' Agenzia destinata a rendere edotto il pubblico nostro del movimento commerciale, ed a promuovere lo spirito dei traffici nazionali, sulla guida di quelli esteri, dovrebbe tenersi presente questa grande corrente degli scambi mondiali. Questo nuovo scalo egiziano, sorto di sana pianta in soli trent'anni, sopra gli scarichi, accumulati dalle draghe che sventrarono l'istmo, conta oggi 18,000 abitanti di ogni razza ed è il vero antiporto del gran canale, ove per necessità amministrative e di rifornimenti, specie carboni e viveri, trovansi costrette a far sosta tutte le navi tanto provenienti dal nord che dal sud.

Un abile agente adunque, avrebbe campo d'investigare tutte quelle notizie che possono riferirsi ai nostri traffici. Né con ciò gli resterebbe preclusa la via ad occuparsi del commercio speciale d'Egitto, essendo facili le comunicazioni ferroviarie e marittime tra Porto Said, Cairo, Suez ed Alessandria.

Finanze della Germania. — Nel progetto del bilancio imperiale per l'esercizio 1894-95 è previsto un prestito di 128,858,440 marchi per pareggiare le entrate e le spese. Il prodotto di questo prestito sarebbe così ripartito:

Spese dell'armata e della marina . . .	105,652,690
Strade ferrate . . .	12,605,750
Canale dal mare del Nord al Baltico . . .	12,600,000

Per il 1° aprile del 1895 si prevede che il Debito imperiale ascenderà ad un totale di marchi 2,082,599,000, così diviso:

Prestiti 4 per cento . . .	marchi 450,000,000
» 5 1/2 per cento . . .	762,599,000
» 3 per cento . . .	870,000,000

IL PROGRESSO DELLE FERROVIE AGLI STATI UNITI

Vi sono pochi paesi nei quali le ferrovie abbiano preso tanto sviluppo come agli Stati Uniti dell'America del Nord, e là ove gli europei avrebbero ap-

pena osato di farlo, gli Yankee si sono gettati a corpo perduto, non a caso e senza riflessione, ma con un'audacia che colpisce l'ammirazione di tutti. Essi non hanno alcun timore allorchè si trovano in presenza di una grande impresa commerciale, e così sono giunti a coprire di vie ferrate l'immensità del loro territorio.

Basta rimontare al 1850 per trovare l'embrione dell'ammirabile rete di strade ferrate che possiedono attualmente gli Stati Uniti. A quell'epoca in cui il mondo intero non contava che 400 chilometri di ferrovie, dei quali 279 spettavano all'Inghilterra e 53 alla Francia, gli Stati Uniti non ne avevano che 60. Ma essi non dovevano passare lungo tempo senza oltrepassare quella cifra, giacchè nell'anno successivo l'avevano raddoppiate raggiungendo i 152.8 chilom. e passando successivamente a 348,611 e 1018. Dal 1834 al 1835 l'aumento annuale fu di 750 chilom. cifra enorme per quell'epoca, giacchè rappresenta più del doppio delle ferrovie costruite in altri paesi, per esempio in Francia, e dal 1840 in giù la costruzione delle ferrovie mantenne presso a poco le stesse proporzioni.

Fu il 1841 che si segnalò per un'attività tutta particolare, aumentando le ferrovie degli Stati Uniti di ben 1,153 chilometri, portando così il totale delle reti a 5,688 chilometri, mentre che l'Inghilterra nello stesso periodo di tempo non ne aveva costruiti che 2,100. Un certo rallentamento avvenne a partire dal 1846, ma nel 1848 gli Stati Uniti possedevano 9,648 chilometri, il quarto circa della cifra totale del mondo, e la stessa quantità presso a poco delle linee costruite dall'Inghilterra.

È a partire dal 1849 che gli Americani del Nord si lanciarono veramente a corpo perduto nello stabilimento di vie ferrate. Nel 1849 l'accrescimento annuale delle loro reti aveva raggiunto i 2,203 chilometri, salì successivamente a 2,665 nel 1850, a 3,155 nel 1851 e a 3,946 nel 1853 e questo fu il *maximum* per alcuni anni.

Nel 1855 l'industria delle ferrovie andò rallentandosi, giacchè nell'annata si misero appena in esercizio 2,600 nuovi chilometri; ma nel 1856 la rete si accrebbe bruscamente di 5,862 chilometri; nel 1857 si trova la cifra ancora elevata di 4,000, e la stessa presso a poco nel 1858. Fino al 1866 la cifra risulta eccessivamente bassa e non è da meravigliarsene se si riflette alla guerra che desolò la Confederazione. Nel 1861 specialmente le nuove linee messe all'esercizio non oltrepassarono in lunghezza i 1,050 chilometri. Nel 1867 la situazione migliorò sensibilmente perchè l'accrescimento constatato fu di chil. 3,941. Da quest'epoca l'aumento fu sollecito cioè 4,794 chilometri nel 1868, 6,426 nel 1869 e 9,768 nel 1870. Gli anni 1871 e 1872 presentano dei risultati anche maggiori, essendosi oltrepassati gli 11,875 chilom. nel primo dei due anni, e 11,936 nel secondo.

Fino al 1878 questa branca dell'attività industriale rimane languente, ma a partire dall'anno successivo gli americani ripresero la loro furia di costruzione delle ferrovie, tanto che nel 1880 furono ben 10,801 chilometri, che furono messi in esercizio. Il 1881 e 1882 presentano dei risultati veramente meravigliosi, giacchè nel primo dei due anni la Confederazione americana aumentò le sue reti ferroviarie di 15,846, spingendole nel 1882 fino a 18,618 chilometri.

Dopo questo risultato prodigioso del 1882, ne seguì, come al solito, una notevole depressione, non avendo il 1883 messo in esercizio che 10,854 chilometri, 6,515 nel 1884 e 4,715 nel 1885. Il 1885 vien chiamato dagli americani nelle statistiche ferroviarie col nome di « the smallest year » cioè l'anno il più piccolo. Nel 1886 il bilancio delle costruzioni ferroviarie agli Stati Uniti comincia a risalire con 15,055 chilometri, che vanno fino a 20,716 nel 1887 che fu « l'année maximum ». Nel 1888 l'aumento delle reti fu di circa 12 mila chilometri soltanto e negli anni successivi la diminuzione fu più sensibile essendo caduto l'aumento a 9000 chilometri nel 1889 e a 8,600 nel 1891.

Dopo le cifre riportate è facile concludere che la Confederazione americana è il paese che possiede la maggior quantità di ferrovie. Infatti sopra una rete totale di circa 600 mila chilometri di strade ferrate che solcano la terra per ogni verso, gli Stati Uniti essi soli ne possiedono da circa 280 mila, mentre l'Europa non ne ha che 228 mila.

Per rendersi conto della grande estensione presa dalle ferrovie agli Stati Uniti convien metterla in relazione con vari elementi, bisogna cioè riflettere alla immensità del territorio della Confederazione americana, e alla sua popolazione sparsa su di una superficie di 9,212,000 chilom. quadrati. Bisogna così vedere di valutare ciò che rappresenta quella rete tanto vasta in rapporto per esempio ad un miriametro quadrato e a 10 mila abitanti. Rapporto alla superficie risulta che gli Stati Uniti non hanno che 3 chil. di ferrovia per miriametro quadrato mentre ne ha 16.5 il Belgio, 15.5 la Sassonia, più di 10 la Gran Bretagna e 7 la Francia. Al contrario non bisogna dimenticare che l'Africa settentrionale francese ne ha soltanto 0.5 e il Canada 0.5.

Rapporto alla cifra degli abitanti gli Stati Uniti hanno circa 40 chilom. di via ferrata per ogni 10 mila abitanti, mentre il Belgio che è il prototipo dei paesi a ferrovia non ne ha che otto.

Circa poi alla spesa occorsa troviamo che fino al 1892 si spesero in costruzioni ferroviarie non meno di 57 miliardi e mezzo di dollari.

Le ferrovie italiane nel luglio 1893

I prodotti lordi approssimativi delle ferrovie italiane nel luglio 1893 cioè nel primo mese dell'esercizio 1893-94 ascsero a Lire 20,502,253 contro L. 20,625,883 nel mese corrispondente del 1892.

Questi prodotti in confronto dell'esercizio precedente si dividono fra le varie reti e linee nelle seguenti proporzioni:

	Luglio 1893	Luglio 1892	Differenza
Rete Mediterranea. L.	9,990,693	9,998,531	- 7,838
» Adriatica.....	8,472,571	8,628,589	- 156,018
» Sicula.....	712,455	708,360	+ 4,095
Ferr. esercitate dalla Società Veneta....	97,000	82,958	+ 14,042
Ferrovie Sarde (Comp. Reale).....	142,027	150,501	- 8,474
Sarde secondarie...	67,725	53,519	+ 14,206
Ferrovie diverse....	1,019,782	1,003,425	+ 16,357
Totale..... L.	20,502,253	20,625,883	- 123,630

Le ferrovie italiane nel luglio 1893 dettero un minor prodotto di L. 123,630 in confronto al luglio 1892. Il prodotto medio chilometrico nel luglio 1893 in confronto al luglio 1892 è stato il seguente:

	Luglio 1893	Luglio 1892	Media chilom.
Rete Mediterranea. L.	4,919,519	4,916	27.9
» Adriatica.....	4,544	4,648	104.9
» Sicula.....	745	833	118.2
Ferr. esercitate dalla Società Veneta.....	692	592	4.400
Ferr. Sarde (Comp. Reale).....	315	366	21
Sarde Secondarie.....	432	450	18.5
Ferrovie diverse.....	633	617	16
L.	7,426	4,499	73

Gli introiti lordi del luglio dei due anni si dividono come segue fra i vari prodotti:

	Luglio 1893	Luglio 1892
Viaggiatori...	L. 8,916,757	8,861,075
Bagagli e cani...	362,682	363,672
Merci a grande vel. »	1,366,939	1,368,527
Merci a pic. vel. acc. »	730,617	649,954
Merci a piccola vel. »	8,970,769	9,235,230
Prodotti fuori traffico »	151,489	154,435
Totale... L.	20,502,253	20,625,883

Il raccolto delle patate in Italia nel 1892

Il raccolto delle patate nel 1892 riuscì superiore a quello del 1891 quantunque danneggiato dalla siccità e in alcune provincie anche dalla grandine e dalle malattie.

Nel 1892 si verificò un aumento nella superficie della coltura in quasi tutte le regioni del Regno.

Come negli altri anni, nelle sole provincie di Siracusa, Girgenti e Trapani nel 1892 non si fece questa coltura.

Le vicende del raccolto possono così riassumersi per regioni:

Nel Piemonte il raccolto fu discreto, sebbene sia stato decimato dalla siccità e dalle piogge prolungate in primavera.

Nella Lombardia la siccità, la grandine e le piogge prolungate arrecarono danno in qualche provincia, ma generalmente la stagione fu favorevole e si ottenne un buon raccolto.

Nel Veneto in quasi tutte le provincie la stagione fu propizia; solo si ebbero a lamentare danni per malattie e per l'incostanza del tempo.

La Liguria ebbe danni per siccità e malattie.

La siccità prolungata in estate e le soverchie piogge in primavera danneggiarono il raccolto nell'Emilia, nelle provincie di Piacenza e Bologna. Nelle altre la stagione fu generalmente buona.

Nelle Marche si ebbe una stagione propizia, con un raccolto superiore a quello dell'anno 1891.

Nella Toscana si ebbe a lamentare in generale la prolungata siccità.

Anche nel Lazio il raccolto fu danneggiato dalla siccità, dalle brine, dai geli in primavera e dagli insetti.

Nella regione Meridionale Adriatica il prodotto fu danneggiato dalla persistente siccità e da malattie.

Nelle regioni Mediterranea e Sicilia si ebbe in generale una stagione propizia con un raccolto soddisfacente.

Il seguente prospetto riassume la produzione annuale, l'importazione e l'esportazione delle patate nell'ultimo quinquennio:

(Quintali)

ANNI	Superficie coltivata Ettari	Produzione annuale		Importazione	Esportazione
		Media per ettaro	Totale		
1888.	—	—	6,253,843	—	152,190
1889.	—	—	5,648,175	28,840	82,250
1890.	173,907	43.20	7,512,925	74,950	78,940
1891.	181,137	40.81	7,391,620	7,000	190,200
1892.	194,221	39.48	7,667,312	5,490	203,910

IL DEFICIT NEL BILANCIO FRANCESE

Il 18 corrente fu distribuita alla Camera francese la relazione di M. Cochery fatta in nome della Commissione dei crediti, incaricata di studiare il progetto di legge sui crediti supplementari domandati dal Governo.

L'esame fatto dalla Commissione le ha permesso di recare, se non delle serie riduzioni sui crediti che sono già quasi tutti spesi, di operare almeno immediatamente alcuni annullamenti correlativi ai crediti domandati. Essa ha proposto infatti di votare 37,487,441 fr. e 58 centesimi allorchè le domande del Governo avessero oltrepassato 42 milioni, ossia in cifra tonda una riduzione di 5 milioni.

Il relatore fa osservare che la cifra di 42 milioni di crediti supplementari è considerevole. Essa non ha raggiunto quella dei crediti addizionali aperti durante l'esercizio precedente, ma è sempre elevata. In una buona amministrazione finanziaria, secondo il relatore, i crediti supplementari sono l'eccezione; il bilancio deve comprendere tutte le spese che è possibile prevedere al momento in cui vien votato. Il relatore deplora che si sia spesso decampato da queste regole, quantunque il Parlamento le abbia costantemente affermate, richiamando il Governo alla loro stretta osservanza.

La situazione del bilancio del 1893 secondo il relatore M. Cochery è la seguente:

Le spese erano state stabilite nella somma di 3,537,727,132 franchi, a cui occorre aggiungere i crediti addizionali di già votati, o proposti che ammontano a fr. 80,074,899.36, ossia in tutto franchi: 3,437,799,031.36.

D'altra parte le entrate che erano state valutate nella somma di fr. 3,357,880,404 rimasero ridotte, al seguito di minori incassi avvenuti nei primi undici mesi del 1893 per l'importo di fr. 29,565,700. Non si può fare assegnamento per conseguenza che

sopra fr. 3,328,314,704 di entrate. Ne risulta così un *deficit* di 109,484,327 fr. e 56 centesimi.

Ma tenendo conto degli annullamenti che verranno proposti, e che si possono valutare a 46 milioni l'esercizio del 1893 verrebbe probabilmente a chiudersi con una eccedenza probabile di spese per la somma di 63 milioni di fr. derivanti per fr. 29,565,700 da minori incassi e per fr. 33,074,890.36 dai crediti supplementari diminuiti di 45 milioni di annullamenti.

Occorre aggiungere che i crediti supplementari votati o da votarsi provengono fino alla concorrenza di fr. 23,059,000 dalla siccità, cioè 5 milioni per soccorsi ai coltivatori; 13,700,000 per foraggi per conto del Ministero della guerra, 359,000 fr. per lavori nei fiumi e canali, e 5 milioni per sgravi sulle contribuzioni dirette.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Milano. — Nella seduta del 29 dicembre cominciava con approvare il seguente ordine del giorno in risposta alla richiesta del Ministro del Commercio, che aveva invitato le Camere ad esprimere il proprio avviso sui provvedimenti da prendersi per migliorare il servizio ferroviario per il trasporto delle merci dai porti di Savona e Genova alle varie città dell'Italia superiore ed al confine settentrionale.

« La Camera, ritenuto che occorre provvedere finalmente a che sia evitata la insufficienza dei vagoni che ogni anno si verifica nel porto di Genova all'epoca delle vendemmie coincidente coi forti arrivi di carbone, domanda:

a) che il Governo e le ferrovie si assicurino il noleggio di un sufficiente numero di carri per far fronte ai detti bisogni prevedibili e preveduti;

b) che sia nominata una Commissione tecnica per esaminare il funzionamento degli scali di smistamento e proporre ove del caso provvedimenti atti a renderli veramente efficaci;

c) che nei momenti di eccezionale traffico sia dato sviluppo ad un largo servizio di treni speciali di materiale vuoto da ricondursi colla massima sollecitudine ai punti di carico;

d) che l'inoltrò delle merci da Genova sia fatto con treni completi diretti e per tutte le linee a detto porto convergenti, senza riguardo a maggiori percorrenze e senza aggravio alle merci per il maggior percorso;

e) che sia sollecitata la costruzione ed apertura dello Scalo di Porta Romana a fine di sollevare da tutto il traffico adriatico lo scalo di smistamento e gli altri scali di Milano. »

Su parere conforme della Commissione Camerale delle Tariffe esprimeva parere favorevole al contribuente nelle controversie relative alla classificazione doganale di *Sugo d'arancio - Prodotti chimici - Colori*.

Approvava il seguente uso di piazza, cioè che secondo le consuetudini commerciali la spedizione in porto assegnato equivale a consegna effettiva soltanto nel caso sia stato pattuito in contratto che la merce

venga resa in stazione di partenza. In questo senso la Commissione propone che il Consiglio deliberi sulla istanza presentata alla Camera.

Camera di commercio italiana di Parigi. — Fa sapere che durante i primi undici mesi del 1893 l'importazione delle merci italiane in Francia (commercio speciale) si elevò a fr. 122,302,000 e l'esportazione delle merci francesi per l'Italia raggiunse fr. 112,212,000.

Dal confronto coi primi undici mesi del 1892 risulta: maggiore importazione di merci italiane in Francia fr. 6,167,000, minore esportazione di merci francesi in Italia fr. 2,236,000.

Il commercio totale della Francia coll'estero durante i primi undici mesi del 1893 si elevò a fr. 3,529,592,000 all'importazione e fr. 2,917,313,000 all'esportazione.

Il confronto collo stesso periodo del 1892 porta: diminuzione nelle importazioni fr. 280,586,000, diminuzione nelle esportazioni fr. 212,714,000.

Mercato monetario e Banche di emissione

Malgrado che la domanda di denaro sul mercato inglese sia stata piuttosto viva, l'abbondanza di capitale continuò così che lo sconto sul mercato libero scese da $2\frac{3}{8}$ per cento a 2 per cento e per i prestiti brevi tra $1\frac{7}{8}$ ed il 2 per cento.

Le interruzioni delle linee non ci permettono di conoscere l'ultima situazione della Banca d'Inghilterra, ma sappiamo che il movimento si è mantenuto quale nell'ultimo numero abbiamo osservato.

Nella situazione delle Banche associate di Nuova York si rileva che continua l'aumento dell'oro; la riserva eccede di quasi 78 milioni di dollari il minimo legale.

A Parigi si è manifestato un bisogno di danaro maggiore di quello che si credesse, così che i porti in genere sono stati abbastanza elevati; tuttavia la liquidazione procede regolarmente.

Nella Banca di Francia, situazione del 4 gennaio, l'incasso metallico era diminuito di 17 milioni, il portafoglio aumentato di 44 milioni, e la circolazione salita da 3.478 milioni a 3.612.

Il mercato Germanico si presenta in eccellenti condizioni sia per l'abbondanza delle disponibilità, sia per l'andamento delle borse; non abbiamo la situazione della Banca Germanica, ma crediamo che non siano avvenute grandi variazioni.

Poco possiamo dire sui mercati italiani dove regna principalmente la aspettativa per molte cause che qui è inutile ripetere; i cambi, sebbene leggermente migliorati, sono sempre alti: a vista su Parigi 112,50; su Londra 28,18; su Berlino 139,50.

Situazioni delle Banche di emissione estere

	4 gennaio	differenza	
Banca di Francia	Attivo	Incasso oro Fr. 1,698,475,000	- 12,450,000
		argento ... 1,259,234,000	- 3,593,000
		Portafoglio..... 680,927,000	+ 51,562,000
	Passivo	Anticipazioni..... 452,565,000	+ 17,678,000
		Circolazione..... 3,612,057,000	+133,775,000
		Conto corr. dello St. 121,056,000	- 47,201,000
	» » dei priv. 393,987,000	- 6,465,000	
	Rapp. tra la ris. e le pas.		

	31 dicembre	differenza	
Banca Austro-Ungherese	Attivo	Incasso. Florini 278,234,546	+ 4,436,000
		Portafoglio... > 471,639,000	+ 49,396,000
		Anticipazioni... > 43,314,000	+ 6,463,000
	Passivo	Prestiti..... > 125,262,000	- 61,000
		Circolazione... > 486,623,000	+ 21,707,000
		Conti correnti... > 16,376,000	+ 3,353,000
	Cartelle fondiarie 420,569,000	+ 151,000	

	29 dicembre	differenza	
Banca nazion. del Belgio	Attivo	Incasso. Franchi 411,385,000	- 4,207,000
		Portafoglio... > 363,096,000	+ 42,124,000
	Passivo	Circolazione... > 435,337,000	+ 14,416,000
		Conti correnti... > 64,953,000	- 2,109,000

	21 dicembre	differenza	
Banca di Spagna	Attivo	Incasso... Pesetas 335,840,000	- 37,083,000
		Portafoglio..... > 962,793,000	- 4,341,000
	Passivo	Circolazione... > 907,654,000	- 42,803,000
		Conti corr. e dep. > 369,259,000	+ 22,900,000

	20 dicembre	differenza	
Banche assoc. di N. York	Attivo	Incasso metal. Doll. 406,610,000	+ 1,920,000
		Portaf. e anticip. > 406,320,000	+ 1,800,000
		Valori legali... > 101,410,000	+ 2,980,000
	Passivo	Circolazione..... > 12,110,000	+ 150,000
		Conti cor. e depos. > 506,440,000	+ 1,320,000

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 5 Gennaio.

Se si dovessero trarre auspici per l'andamento finanziario del 1894 dalle parole pronunziate nei ricevimenti ufficiali del capo d'anno, vi sarebbero ragioni da essere tranquilli esodisfatti. In tutte le risposte infatti agli indirizzi delle rappresentanze parlamentari, e degli ambasciatori si affermò così dal Presidente della Repubblica francese, come dai Monarchi degli altri Stati Europei che si ha ferma fiducia di conservare la pace, e che ciò è desiderato da tutti con eguale intensità di voti. Che tali sieno attualmente le intenzioni dei capi di ciascuno Stato, nessuno ne dubita, ma non è dubbio anche che nella diplomazia, come negli uomini di affari, si teme che nello stato di agitazione in cui trovasi l'Europa, il più piccolo incidente possa creare ostacoli gravissimi alla realizzazione di quei voti. Egli è perciò che nessuno osa fare previsioni per timore di ingannarsi. Quello che è certo si è che nel 1894 come nel 1893, si continuerà a fare operazioni di borsa con le solite alternative di rialzi e ribassi, prodotte da cause più che altro locali, ma quando e come riprenderà realmente ed efficacemente il movimento in avanti non è facile determinare. L'unico fatto che è a favore dei mercati è la considerevole abbondanza del denaro, ma questa non basta allorchè manca la fiducia nell'avvenire, preferendosi nell'incertezza di tenere a sè i propri capitali piuttosto che impiegarli in valori che per la loro instabilità non garantiscono l'integrità del capitale. Passando a segnalare il movimento dei primi giorni dell'anno, troviamo che da sabato i valori più o meno ottennero qualche miglioramento o rimasero invariati; pochi subirono delle perdite ad eccezione della rendita italiana che scese a Parigi fino a $77\frac{1}{2}$. Non staremo a rammentare le cause e in parte anche i pretesti, che determinarono un deprezzamento nel breve giro di

un anno di quasi 13 punti sul valore che rappresenta il nostro credito, e sul quale il governo italiano non è venuto mai meno ai propri impegni. È vero che nel corso della settimana, quel prezzo che è stato fin qui il più basso, è risalito fino a 79,25, ma il malumore che domina in Francia contro il nostro credito, e contro il nostro paese, e i movimenti insurrezionali della Sicilia che hanno spinto il Governo a proclamare nell'Isola lo stato d'assedio, potrebbero farlo discendere anche a corsi più bassi. All'estero, malgrado una certa tensione pel denaro, la liquidazione della fine d'anno fu compiuta senza lasciare note dolorose. Qualche tensione si manifestò specialmente a Berlino ove la liquidazione essendo stata caratterizzata da offerte sovrabbondanti di titoli, specialmente in quelli favoriti dalla speculazione, ne venne come necessaria conseguenza una domanda molto attiva di denaro.

Il movimento della settimana, presenta le seguenti variazioni:

Rendita italiana 5 0/0. — Nelle borse italiane cominciava assai male il nuovo anno, giacchè da 87,50 *ex coupon* per fine mese scendeva a 86,90 e da 87,50 in contanti a 86,82 $\frac{1}{4}$; riprendeva più tardi alcuni centesimi e oggi resta a 87,20 e 87,25. A Parigi in seguito alla cattiva impressione in Italia del verdetto di Angoulême scendeva a 78,80, risaliva più tardi 79,95 e dopo è ricaduta a 79,25. A Londra contrattata da 76 $\frac{3}{4}$ *ex* a 76 $\frac{1}{4}$ e a Berlino a 78,50.

Rendita 3 0/0. — Nominale a 57 per fine mese.

Prestiti già pontifici. — Il Blount invariato a 100; il Cattolico a 99,50 e il Rothschild a 104.

Rendite francesi. — Il 4 $\frac{1}{2}$ da 105,30 saliva fino a 105,90 e il rialzo è dovuto alla voce corsa che la conversione invece di esser fatta sulla base del corso medio dell'anno, sarebbe stata invece ideata in questo modo: verrebbe dato cioè ai detentori di quella rendita un titolo rappresentante il 4 per cento fino al 1898, il 5 $\frac{1}{2}$ dal 1899 fino al 1903 e il 3 per cento a partire dal 1904. Le altre rendite ebbero tendenza piuttosto debole, il 5 per cento antico essendo caduto da 98,20 a 97 per chiudere a 97,92 e il 3 per cento ammortizzabile contrattato da 98,10 *ex* a 98,25.

Consolidati inglesi. — Da 98 $\frac{3}{16}$ salivano a 98 $\frac{7}{8}$.

Rendite austriache. — La rendita in oro da 118,60 saliva a 118,80; la rendita in carta da 97,50 a 97,90 e la rendita in argento da 97,50 a 98,15.

Consolidati germanici. — Il 4 per cento negoziato da 106,80 a 107,40 e il 3 $\frac{1}{2}$ da 100,20 a 101.

Fondi russi. — Il rublo a Berlino da 215,80 saliva a 217,50 per rimanere a 216,80 e la nuova rendita russa a Parigi da 85,50 a 85,55.

Rendita turca. — A Parigi invariata a 22,75 e a Londra a 22,50. Corre voce che l'interesse possa essere portato da 1 a 1 $\frac{1}{2}$.

Valori egiziani. — La rendita unificata negoziata a Parigi da 509 $\frac{5}{8}$ a 510.

Valori spagnuoli. — La rendita esteriore da 63 $\frac{3}{16}$ saliva a 64 $\frac{1}{16}$ e l'aumento è dovuto alla probabilità di un accomodamento nella vertenza coi marocchini.

Valori portoghesi. — La rendita 3 per cento da 19 $\frac{7}{8}$ saliva a 20.

Canali. — Il Canale di Suez da 2720 saliva a 2750 e il Panama da 16 a 16 $\frac{1}{4}$.

Nei valori italiani i bancari ebbero tendenza a scendere e negli industriali alcuni migliorarono e altri rimasero stazionari.

Valori bancari. — La Banca Nazionale Italiana contrattata da 975 a 945; la Banca Nazionale Toscana fra 920 e 910; la Banca Toscana di Credito senza quotazioni; il Credito Mobiliare fra 152 e 155; la Banca Generale fra 122 e 120; il Banco di Roma nominale a 200; il Credito Meridionale a 7; la Banca di Torino da 220 a 200; il Banco Sconto a 50; la Banca Tiberina a 7 e la Banca di Francia da 4095 a 4085.

Valori ferroviari. — Le azioni Meridionali contrattate da 594 a 595; *ex* e a Parigi fra 540 e 555; le Mediterranee da 464 a 466 *ex* e a Berlino da 85,10 a 82,60 e le Sicule a Torino nominali a 570. Nelle obbligazioni qualche affare a 297, e le Mediterranee, Adriatiche e Sicule a 277.

Credito fondiario. — Banca Nazionale italiana 4 per cento negoziato a 494; Sicilia 4 per cento a 450; Napoli 5 per cento a 450; Roma a 565; Siena 5 per cento a 500; Bologna 5 per cento a 504; Milano 5 per cento a 506,50 e Torino a 505.

Prestiti Municipali. — Le obbligazioni 5 % di Firenze intorno a 61,50; l'Unificato di Napoli intorno a 82 e l'Unificato di Milano fra 88 e 89.

Valori diversi. — Nella Borsa di Firenze ebbero qualche affare la Fondiaria vita fra 210 e 212; e le Immobiliari Utilità fra 19 e 21; a Roma l'Acqua Marcia da 980 a 955 e le Cordotte d'acqua da 115 a 110 e a Milano la Navigazione Generale italiana da 275 a 282 e le Raffinerie da 215 a 217,50.

Metalli preziosi. — A Parigi il rapporto dell'argento fino da 483 $\frac{1}{2}$ scendeva a 479,50 cioè guadagnava 4 fr. sul prezzo fisso di fr. 218,90 al chilogr. ragguagliato a 1000 le a Londra il prezzo dell'argento da denari 31 $\frac{3}{4}$ per oncia scendeva a 31 $\frac{1}{2}$.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Le prospettive dei raccolti frumentari in Europa proseguono ad essere eccellenti, avendo la bassa temperatura che ha dominato in questi ultimi giorni arrestato il precoce sviluppo dei seminati. L'unica eccezione che viene segnalata è quella della Siria, ove i seminati sarebbero stati danneggiati dalla prolungata siccità. Anche agli Stati Uniti le notizie sono soddisfacenti non avendo i geli, secondo recenti telegrammi, recato danni di rilievo. Dall'Argentina le notizie sono pure buone e confermano un'eccedenza per l'esportazione di un 15 milioni di ettolitri di frumento. Anche nel Chili si attende una eccellente produzione di frumento e nell'Australia si prevede una buona media. Quanto alla tendenza commerciale, è sempre prevalente nella massima parte dei mercati, quella del ribasso. A Nuova York i frumenti rossi quotati a doll. 0,67 allo stajo i granturchi a 0,43 1/2 e le farine extra state a doll. 2,20 al barile di 88 chilogr. A Chicago i grani deboli intorno a 0,62 1/2, il granturco a 0,35 e l'avena a 0,27 1/2. Agli Stati Uniti come si vede è sempre il ri-

basso che predomina il quale influisce sfavorevolmente nella maggior parte dei mercati europei. La solita corrispondenza settimanale da Odessa reca che per i cereali la debolezza va vie più accentuandosi. I grani teneri si vendono da rubli 0,69 a 0,83 al pudo; la segale a 0,53; l'orzo da 0,41 1/2 a 0,43 1/2 e l'avena da 0,51 a 0,53. In Germania, tendenza incerta, eccettuata la segale, in cui l'aumento trova minore resistenza. In Austria-Ungheria si nota qualche fermezza, ma senza aumento. A Vienna i frumenti per primavera si quotano da fior. 7,60 a 7,62 al quint. e a Pest per autunno da fior. 7,61 a 7,65. In Francia i mercati in ribasso hanno cominciato di nuovo a prevalere essendo stati 19 su 308 mercati contro 4 in aumento. In Inghilterra situazione invariata, e in Italia grani e risi in ribasso, granturchi sostenuti, segale senza variazione e sostenutissima l'avena. I prezzi praticati in Italia sono i seguenti: — A *Livorno* i grani di Maremma da L. 20,50 a 21,50; a *Bologna* i grani da L. 19 a 20 e i granturchi da L. 12 a 14; a *Parma* i grani al massimo a L. 19,50 e i granturchi da L. 11 a 11,65; a *Milano* i grani da L. 18,50 a 19,40; il riso da L. 27,50 a 36; la segale da L. 15 a 15,70 e l'avena da L. 18 a 18,50 a *Genova* i grani teneri esteri fuori dazio da L. 15 a 17,50 e a *Napoli* i grani bianchi a L. 21 il tutto al quintale.

Olj d'Oliva. — Scrivono da *Porto Maurizio* che gli olj di nuova fabbricazione si vendono da L. 93 a 190 al quint. per le qualità primarie e da L. 84 a 88 per le secondarie. — A *Genova* poche operazioni tanto per l'esportazione che per il consumo interno. Le vendite ascesero a 1000 quint. al prezzo di L. 95 a 115 per Bari in genere da L. 105 a 120 per romagna; da L. 90 a 108 per Riviera ponente e da L. 75 a 80 per cime da macchina. — A *Firenze* i prezzi variano da L. 115 a 145 e a *Bari* i nuovi da L. 78 a 112.

Olj di Semi. — Stante le molte offerte i prezzi degli olj di semi tendono a declinare. — A *Genova* l'olio di lino al dettaglio venduto a L. 96 per il crudo e a L. 100 per il cotto il tutto sdaziato; l'olio di cotone al deposito da L. 62 a 64 per l'inglese e da L. 70 a 73 per l'americano; l'olio di sesame da L. 102 a 115 per il mangiabile e da L. 70 a 72 per il lampante e l'olio di seme da L. 88 a 95 per il medicinale da L. 70 a 75 per l'industriale.

Caffè. — Mancando le offerte dal Brasile i prezzi del caffè proseguono sostenuti in tutte le grandi piazze di importazione d'Europa. — A *Genova* stante la scarsità degli arrivi e della insufficienza dei depositi tutte le qualità sono in aumento praticandosi da L. 430 a 435 per il Moka; da L. 445 a 450 per il Portoricco fino; da L. 345 a 365 per il Rio; da L. 430 a 435 per il S. Domingo; da L. 365 a 390 per il Santos e da L. 345 a 355 per il Bahia il tutto al quint. sdaziato. — A *Trieste* il Rio quotato da fior. 102,50 a 112; il Santos da fior. 94 a 114. — A *Marsiglia* il Rio contrattato da fr. 103 a 107 ogni 50 chilogrammi, al deposito e in *Amsterdam* il Giava buono ordinario a cents 52 1/2 per libbra.

Zuccheri. — Nell'ultima sua circolare mensile il sig. Licht modificando le sue previsioni per la Germania valuta il raccolto dello zucchero di barbabietola in Europa a tonn. 3,820,000 contro 3,416,816 nella campagna del 1892-93. Aggiungendo la produzione degli zuccheri di canna a tonn. 2,960,000 per il 1893-94 contro 2,645,963 nel 1892-93 la produzione mondiale degli zuccheri arriverebbe a 6,780,000 contro 6,062,779 nella campagna 1892-93 e quindi un'eccedenza in cifra tonda di tonn. 717,000. In seguito a queste previsioni il commercio degli zuccheri è in calma con prezzi deboli. — A *Genova* i raffinati della Ligure-Lombarda quotati a L. 152 al

quint. al vagone; a *Trieste* i pesti austriaci da fiorini 18 3/8 a 18 3/4 e a *Parigi* i bianchi N. 3 pronti al deposito a fr. 37,25; i rossi di gr. 88 a fr. 34,75 e i raffinati a 110.

Sete. — In questi ultimi giorni si è notata una certa ripresa nella maggior parte dei mercati serici. — A *Milano* la domanda non fece difetto producendo infatti un discreto numero di contrattazioni, ma per quel che riguarda i prezzi non si ebbe alcun miglioramento. Le greggie di marca 11,12 ottennero L. 50; dette 9,10 di 1°, 2° e 3° ord. da L. 47 a 44,50; gli organzini 17,19 di 1° e 2° da L. 55 a 54 e le trame 20,22 di 2° ord. a L. 49. — A *Lione* malgrado le feste la settimana è passata con discrete transazioni e con prezzi piuttosto sostenuti.

Metalli. — Telegrammi da *Londra* recano che il rame si vende attualmente a sterl. 42,15 alla tonna e lo stagno a sterl. 74,5 il tutto a pronta consegna. — A *Glasgow* i ferri pronti intorno a scell. 43 la tonna. — A *Parigi* consegna all'Haure il rame da fr. 112,50 a 115 al quint.; lo stagno da L. 215 a 218,50; lo zinco da 45 a 45,75 e il piombo a 25 1/4. — A *Marsiglia* l'acciaio francese a fr. 30 al quint. il ferro idem a fr. 21 e il piombo da fr. 24 a 25 e a *Genova* l'acciaio di Trieste a L. 38 al quint. i ferri nazionali Pra, Voltri e Savona da L. 19 a 21; il ferro inglese in verghe a L. 22, il rame in pani a L. 125, in fogli a L. 160, lo stagno inglese in verghe da L. 260 a 265; detto in fogli, detto in pani da L. 255 a 260; lo zinco da L. 58 a 64; il piombo nazionale da L. 30 a 31 e le bande stagnate da L. 19 a 22 per cassa a seconda della marca.

Carboni minerali. — L'articolo è in ribasso e si prevedono ulteriori ribassi a motivo dei molti arrivi specialmente da Newcastle. — A *Genova* corrono i seguenti prezzi: Newcastle da L. 24 a 24,50 alla tonna al vagone; Hebburn da L. 23,50 a 24; Newcastle Hasting a L. 32,50; Cardiff da L. 31 a 32 e Coke Garesfield a L. 38.

Petrolio. — Malgrado il forte aumento nel consumo i prezzi si mantengono generalmente bassi. — A *Genova* il Pensilvania in barili si vende L. 8,75 al quint. e in casse da L. 4,75 a 4,70 per cassa e il Caucaso in casse da L. 4,40 a 4,50 il tutto fuori dazio. — A *Trieste* il Pensilvania quotato da fiorini 7,50 a 8,25 al quint. — In *Anversa* al deposito a franchi 12 1/4 e a *Nuova York* e *Filadelfia* da cents 5,10 a 5,15.

Prodotti Chimici. — Ebbero pochi affari a motivo della ricorrenza delle feste e della compilazione dei bilanci. — A *Genova* le vendite fatte realizzarono i seguenti prezzi: Acido tartarico da L. 300 a 310 al quint. Cremor di tartaro da L. 210 a 215 per il maonato e da L. 200 a 205 per il cristallizzato; il Verderame da L. 170 a 220 a seconda della qualità; Sode da L. 16,50 a 32,50; Zolfato di rame da L. 51 a 52; detto di ferro a L. 18,75; Sale ammoniacale da L. 98,50 a 103,50; Carbonato di ammoniaco a L. 96 e Bicarbonato di soda da L. 20,35 a 21,30.

Zolfi. — Gli ultimi prezzi fatti a *Palermo* per gli zolfi greggi furono da L. 6,37 a 7,49 sopra Girgenti e da L. 6,42 a 7,50 sopra Licata — e a *Genova* gli zolfi di romagna da L. 12,50 a 14.

CESARE BILLI gerente responsabile

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

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

ESERCIZIO 1893-94

Prodotti approssimativi del traffico dall'31 al 21 dicembre 1893

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilom. in esercizio ..	4190	4191	— 1	1019	907	+ 112
Media	4190	4191	— 1	992	907	+ 85
Viaggiatori	1,209,304.11	1,226,576.93	— 17,272.32	82,549.44	52,905.71	+ 29,643.73
Bagagli e Cani	50,434.01	54,588.48	— 4,154.47	2,112.96	1,023.61	+ 1,088.75
Merci a G. V. e P. V. acc.	417,177.12	423,635.75	— 6,508.63	16,478.93	12,346.99	+ 4,131.93
Merci a P. V.	1,560,091.83	1,578,725.08	— 18,633.25	62,637.34	45,428.74	+ 17,203.60
TOTALE	3,237,007.07	3,283,566.24	— 46,569.17	163,778.07	111,705.05	+ 52,073.02

Prodotti dal 1° Luglio al 31 dicembre 1893

Viaggiatori	23,449,723.41	24,865,235.96	— 1,415,512.49	1,033,679.03	1,180,155.72	— 96,476.68
Bagagli e Cani	1,094,284.93	1,112,616.00	— 18,331.07	22,609.44	29,531.98	— 3,922.54
Merci a G. V. e P. V. acc.	6,189,974.91	6,178,679.34	+ 11,295.07	194,096.97	212,822.37	— 18,725.40
Merci a P. V.	28,459,349.95	28,523,599.47	— 61,249.52	995,090.93	921,960.93	+ 73,129.60
TOTALE	59,193,333.20	60,677,131.21	— 1,483,798.01	2,298,475.98	2,344,471.00	— 45,995.02

Prodotto per chilometro

della decade	772.56	733.48	— 10.92	160.72	123.16	+ 37.56
riassuntivo	14,127.29	14,477.96	— 350.67	2,317.01	2,584.86	— 267.85

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

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

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

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

35.^a Decade. — Dall'11° al 20 Dicembre 1893.

Prodotti approssimativi del traffico dell'anno 1893

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

Rete principale.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilometri esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1893	760,442.77	38,056.42	382,183.26	1,384,678.91	43,681.91	2,579,043.27	4,261.00
1892	832,723.35	39,112.70	390,469.72	1,365,983.17	45,916.30	2,644,205.24	4,226.00
Differenze nel 1893	— 72,280.58	— 1,056.28	— 8,286.46	+ 18,695.74	— 2,234.39	— 65,161.97	+ 35.00
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO.							
1893	35,551,677.64	1,640,231.84	12,339,725.88	45,232,785.07	395,775.11	95,410,195.54	4,261.00
1892	35,208,523.06	1,626,146.41	12,409,235.02	46,520,511.60	430,523.06	96,494,943.85	4,226.00
Differenze nel 1893	+ 343,154.58	+ 14,085.43	— 69,509.14	— 1,287,726.53	— 34,747.95	— 1,084,748.31	+ 35.00
Rete complementare							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1893	64,279.23	1,247.53	19,124.72	70,201.43	818.09	155,670.75	1,256.58
1892	54,465.24	1,160.42	20,089.19	80,251.24	921.50	156,887.29	1,163.78
Differenze nel 1893	+ 9,813.99	+ 87.46	— 964.47	— 10,050.11	— 103.41	— 1,216.54	+ 92.90
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO.							
1893	2,216,797.20	54,500.46	669,355.49	3,235,603.35	34,873.20	6,214,129.40	1,207.01
1892	2,193,976.84	53,968.49	673,607.93	3,264,874.88	92,476.87	6,280,902.01	1,059.01
Differenze nel 1893	+ 17,820.36	+ 531.67	— 4,252.44	— 26,268.53	— 57,603.67	— 69,772.61	+ 148.00

Prodotti per chilometro delle reti riunite.

PRODOTTO	ESERCIZIO		Differ. nel 1893
	corrente	precedente	
della decade	495.63	549.70	— 24.07
riassuntivo	18,529.83	19,389.90	— 860.07

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