

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VII - Vol. XI

Domenica 1° Agosto 1880

N. 326

LA SISTEMAZIONE DEL DEBITO EGIZIANO

Le notizie giunte in questi ultimi giorni dall'Egitto recano l'annuncio della approvazione e della sanzione apposte dal Kedive al progetto di regolamento compilato dalla commissione internazionale, incaricata della liquidazione e della sistemazione definitiva del debito del vice-reame. Questo nuovo assetto, che secondo le convenzioni internazionali, dovrà essere obbligatorio per i creditori, per il governo egiziano e per i tribunali europei aventi sede in Alessandria, al Cairo ed a Massourah pone bene o male un termine ad uno stato di cose che si prolungava da molti anni pieno d'incertezze per i possessori dei titoli degli prestiti egiziani e di danni gravissimi per lo svolgimento economico del paese.

Il fallimento dell'Egitto fu proclamato da Ismail pascià, l'antico Kedive, con la sospensione ufficiale dei pagamenti avvenuta il 7 aprile 1876. D' allora in poi l'amministrazione finanziaria di quel paese fu posta in stato d'interdizione sotto la tutela di finanzieri inviati dall'Europa, con la missione di sbrogliare l'intricata matassa di tua situazione creata da un regime di governo, i cui soli criteri erano stati i capricci del sovrano ed i continui espedienti per provvedere ai bisogni momentanei più stringenti. I signori Joubert e Goschen che credevano di aver messo ordine a questo stato di cose nel novembre del 1876 non avevano potuto riuscire a formarsi una cognizione esatta della vera condizione delle finanze dell'Egitto. Essi erano stati ingannati intorno all'importanza di alcune risorse ed intorno ai mezzi di cui il governo avrebbe potuto disporre per venirne regolarmente al possesso, e perciò l'accomodamento da essi stabilito, mancando di una base sicura, non potette a lungo resistere alla prova dell'esperienza ed in capo a pochi anni si palesò inidoneo a funzionare regolarmente.

Quando fu adottato il contratto del novembre 1876 furono imposti ai creditori dell'Egitto sacrifici diversi: la scadenza di tutti i debiti fu prorogata; i piccoli prestiti a breve termine furono dichiarati rimborsabili a 400 fr. in luogo di 500, tutti i debiti consolidati furono unificati coll'interesse del 6 per 100; una parte degli antichi prestiti al 7 per 100 furono anche convertiti in 5 per 100 privilegiati; tutti i buoni del Tesoro furono convertiti nel debito unificato con un piccolo aumento nel capitale nominale, magro compenso alla rinuncia del rimborso intero ed immediato. Tutti questi sacrifici erano considerevoli e pur nonostante si addimostravano col fatto insufficienti.

Fortunatamente un'istituzione di controllo era stata stabilita al Cairo, cioè la commissione inter-

nazionale del debito pubblico che doveva sorvegliare il regolare versamento nelle casse dello Stato dei proventi formanti la garanzia comune dei creditori, ed un'altra commissione era stata pure nominata coll'incarico di eseguire un'inchiesta sopra l'amministrazione finanziaria dell'Egitto e questi strumenti della vigilanza europea oltre a condurre alla scoperta ed alla repressione di molti abusi, giunsero a porre in chiara luce lo stato reale delle cose ed a dimostrare che tirando innanzi nel sistema intrapreso si sarebbe fatto capo ad una nuova catastrofe più rovinosa e più irreparabile della precedente. Una nuova riduzione dei carichi del debito pubblico egiziano appariva inevitabile; la commissione d'inchiesta proponeva di portare a 5 0/0 l'interesse del debito unificato e non celava che quanto più si tardasse a prendere una misura di questo genere tanto peggiori sarebbero state per l'Egitto e per i creditori le condizioni in cui avrebbe dovuto compiersi.

Infatti nell'anno 1877 e molto più ancora nel 1878 le entrate erano rimaste assai al di sotto di quelle previste dai signori Goschen e Joubert. È vero che l'Egitto aveva attraversato un periodo di intensa crisi economica e di crudissima carestia ma è pur vero che in un paese come quello, ove la maggior parte dei proventi dell'erario sono attinti ai prodotti del suolo le entrate hanno sempre un carattere precario e non possono erigersi dei calcoli sicuri sul bilancio senza impostarli sopra un largo margine lasciato dalle entrate sopra le spese; altrimenti un anno o due di cattivi raccolti bastano per sconvolgere ogni previsione. Nei due anni 1877 e 1878 un disavanzo di oltre 150 milioni di franchi si era accumulato nel bilancio egiziano; quasi tutte le entrate nette erano assorbite dal servizio del debito pubblico e dal pagamento dei tributi. Meno di 50 milioni di franchi nel 1877 e meno di 32 nel 1878 erano rimasti per le spese della pubblica amministrazione; laonde nuove somme avevano dovuto esser prese in presto e gli stipendi dei pubblici funzionari avevano dovuto rimanere fra gli arretrati.

Le cose erano in questo stato, quando Ismail pascià fece uno sforzo disperato per liberarsi della tutela europea licenziando i ministri che l'Europa gli aveva imposto; ma sventato questo colpo che costò al vecchio Khedive, la corona e succeduto ad esso il figlio Tewfik pascià, fu la sua amministrazione sottoposta ad un controllo anglo-francese rappresentato dai signori Rivers Wilson e de Blignières, quelli stessi che avevano formato parte del ministero caduto e la cui nuova autorità veniva sottratta alla dipendenza del sovrano. In pari tempo veniva creata una commissione liquidatrice per si-

stemare in modo definitivo la condizione delle finanze egiziane ed in questa commissione l'Italia, l'Austria, la Germania e l'Egitto avevano ciascuna un rappresentante mentre ve ne avevano due la Francia e l'Inghilterra.

È il lavoro di questa commissione che ha ricevuto testè il suo completamento e la sua sanzione e di cui senza entrare nei dettagli crediamo opportuno di dare un'idea nelle sue linee più generali. Il debito dell'Egitto si compone di parti diverse. Vi è in primo luogo il debito galleggiante che comprende tutti i debiti derivanti da sentenze, gli arretrati degli stipendi e delle pensioni, le somme depositate nelle Casse dello Stato e via dicendo. Questi crediti vengono liquidati parte in numerario, fino a concorrenza del 30 0/0 e parte, cioè per il 70 0/0 rimanente, in titoli del debito privilegiato fruttanti il 5 0/0, valutati alla pari e con godimento dal 15 aprile prossimo passato. Vi è in secondo luogo il debito privilegiato garantito con i proventi delle ferrovie dei telegrafi e del porto di Alessandria, che ha prelazione sopra i fondi destinati agli interessi del debito unificato. A questi debiti vengono conservate le condizioni e i vantaggi di cui han goduto finora; l'interesse rimane fissato al 5 0/0 ed il suo ammortamento in 65 anni. Se non che l'ammontare di questo debito viene accresciuto di altri 143 milioni 1/2 di franchi per provvedere alla liquidazione del debito galleggiante. In terzo luogo vi è il debito unificato che costituisce il grosso del debito egiziano i cui interessi devono essere pagati con le entrate versate in apposita cassa sotto la più stretta sorveglianza della commissione europea del debito pubblico e dopo che siano stati interamente soddisfatti i possessori del debito privilegiato. Queste entrate sono i proventi doganali quelli dei tabacchi e le rendite delle provincie di Menoufich, Garbich, Bebera e Sioul, oltre poi la garanzia governativa sopra tutte le entrate generali del paese. Con la nuova legge di liquidazione i possessori del debito unificato risentono un primo svantaggio dall'ingrossarsi del debito privilegiato che sta innanzi a loro. Ma uno svantaggio di gran lunga maggiore lo risentono con la riduzione dell'interesse al 4 0/0. L'ammortamento del debito unificato si farà mediante acquisti alla Borsa con l'eccedente delle rendite specialmente erogate al servizio di questo debito. Vi sono finalmente i piccoli debiti a breve scadenza, creati nel 1864, 65 e 67 e che avevano per garanzia speciale i prodotti della Moukabalah; il servizio di questi debiti viene soppresso ed essi vengono convertiti nel debito unificato di cui saranno creati a tale scopo nuovi titoli per l'ammontare di 48,956,000 franchi. I governatori e gli impiegati superiori delle provincie o delle amministrazioni i cui proventi sono specialmente consacrati agli interessi dei debiti forniranno alla commissione della cassa del debito pubblico i prospetti mensili dei loro incassi. Il governo non potrà contrarre nessun nuovo prestito senza il parere di quella commissione: non pertanto il ministro delle finanze potrà domandare delle anticipazioni in conto corrente fino a concorrenza di 50 milioni di franchi. Il debito della Daira è pure ridotto ad un solo tipo; le obbligazioni della Daira Khassa essendo convertite titolo per titolo in quelle della Daira Sanieh. L'interesse della Daira è fissato al 5 0/0 con un minimo del 4 0/0 garantito dallo Stato. I beni della

Daira Sanieh sono in compenso dichiarati proprietà dello Stato, ma rimangono vincolati a garanzia dei possessori dei titoli della Daira e sono perciò dichiarati inalienabili fino all'ammortamento di questi titoli. Lo Stato verserà subito alla Daira una somma di 11,250,000 franchi.

La Commissione non si è contentata di sistemare in tal modo il debito egiziano; essa ha studiato in tutti i suoi particolari il bilancio dell'Egitto, fissato le spese e valutato le entrate in modo da togliere, per quanto fosse possibile, occasione al rinnovarsi di delusioni simili a quelle passate. Le spese normali del governo egiziano dedotte quelle da pagarsi con la cassa del debito pubblico sono stabilite a 122,450,000 franchi e fra queste sono comprese il tributo dovuto alla Porta, gli interessi sulle azioni del canale di Suez appartenenti al governo inglese ed un'annualità di 3,750,000 franchi per 50 anni che dovrà servire ad indennizzare coloro che rimangono danneggiati della cessazione della Moukabalah la quale rimane definitivamente soppressa. La Moukabalah è il prezzo di riscatto della metà dell'imposta fondiaria mediante il pagamento di una somma uguale a dodici volte l'ammontare della parte da riscattarsi. Essa produceva 25 milioni l'anno al tesoro egiziano e cessava con la fine del 1883. Tali proventi erano destinati a garantire i piccoli prestiti creati nel 1864, 65 e 67 di cui una parte era rimborsabile nel 1880 ed una parte nel 1882 e che come abbiamo già avvertito vengono convertiti in debito unificato. Questi piccoli prestiti sono i peggio trattati se si considerano che erano efficacemente garantiti, che erano prossimi all'epoca del loro rimborso e che invece ricevono in cambio un titolo che vale appena il 60 0/0 del suo valore nominale.

Se la Moukabalah non fosse stata soppressa, vi sarebbe stato dal 1882 al 1886 un'entrata netta per l'erario dell'Egitto non vincolata a nessun altro scopo e che avrebbe potuto servire a spingere più alacramente l'ammortamento del debito unificato. La soppressione della Moukabalah è generalmente considerata come un errore che ha prevalso non senza grande contrasto in seno alla Commissione liquidatrice e l'annualità di 3,750,000 fr. che dovrà esser ripartita fra i proprietari, che hanno pagato fino ad ora le rate del prezzo del riscatto, non basterà probabilmente a calmare il loro malcontento.

Tale è nei suoi tratti generali il progetto formato dalla Commissione liquidatrice sotto l'ispirazione dei signori Wilson e Bignieres. Qualunque esso sia nella sua sostanza, qualunque siano i criteri che si sono adoperati nel valutare l'importanza comparativa dei vari diritti e dei vari interessi che erano in concorso, è desiderabile che questa sistemazione si compia senza intoppi e senza difficoltà, affinché la regolarità che con essa è sperabile di conseguire nell'amministrazione finanziaria dell'Egitto, valga a sottrarre questa ricca contrada al flagello della prodigalità e dell'usura, ed affinché gli uomini politici di quel paese, senza esser più preoccupati e distratti dai gravissimi imbarazzi delle pubbliche finanze, possano consacrarsi energicamente allo svolgimento delle sue immense risorse.

ANCORA DEL PROGETTO DI LEGGE SULLE FERROVIE ECONOMICHE E TRAMVIE

Nel nostro giornale del 18 scorso luglio facemmo alcune osservazioni critiche sulla legge in questione. La stampa periodica non ha tardato a seguire il nostro esempio; ond'è che abbiamo letto un articolo della *Perseveranza* in cui si biasima fortemente la proposta del Ministro dei lavori pubblici. Non può invero disconoscersi che l'opera legislativa in materia ferroviaria sia stata, presso di noi più che dappertutto altrove, intralciata, confusa e contraddittoria; e che tale essa sia ancora attualmente, deve pure confessarsi. Noi abbiamo difatti una legge del 29 giugno 1873, per la concessione della rete regionale veneta, la quale concessione è stata allargata indefinitamente dall'art. 12 della legge 29 luglio 1879 che l'estende a tutto lo Stato, mentre poi essa sarebbe modificata dal progetto di legge del 26 giugno corrente anno. Abbiamo la gran legge succitata del 1879, corretta ed emendata dall'antecedente progetto. Abbiamo ancora la legge del 29 maggio anno corrente sulle ferrovie economiche, delle quali ora ci occupiamo una seconda volta. Quanto meglio non sarebbe stato che si fosse fatta una sola legge pel compimento del sistema ferroviario e non vi si fosse ritornati sopra, disfacendo o modificando le disposizioni prese! Ma ciò era forse troppo difficile.

Nel numero antecedente, prendendo ad esame un articolo del *Journal des Economistes*, riferimmo alcune cifre dalle quali si scorge il rilevantissimo vantaggio arrecato dai capitali investiti nelle costruzioni stradali. L'utilità delle comunicazioni è certamente maggiore o minore a seconda che l'industria ed il commercio sono più o meno attivi; non è dubbio però che, in qualsivoglia regione del globo, il denaro ad esse rivolto non sia eminentemente produttivo. Dalle cifre, tolte ad un articolo del sig. Marchal, inserite nel nostro ultimo numero, si rileva però chiaramente che si pone ad interesse maggiore il capitale investito nelle strade ordinarie di quello che avvenga nelle ferrovie. Da cui segue che, se un paese difetta delle rotabili, sia a ques e in primo luogo che debba rivolgere le proprie risorse e non già alle comunicazioni ferroviarie. Queste ultime difatti danno un vantaggio minore delle prime, non solo per la loro intrinseca natura, ma ancora perchè, mancando le comunicazioni secondarie, il loro raggio d'azione poco o nulla si estende lateralmente. Dilatare dunque il più possibile le comunicazioni ferroviarie è naturale intendimento nei paesi che hanno una rete di strade comuni molto perfetta, come accade nell'Alta Italia e segnatamente nella Lombardia; mentre sarebbe un passo prematuro nei paesi dell'Italia centrale e meridionale che grandemente dettano delle rotabili. Non recherà dunque sorpresa che il giornale suaccennato di Milano si scagli contro l'avarizia dello Stato a sovvenzionare le ferrovie economiche e tramvie, giusta la legge proposta, e che alcuni deputati piemontesi vogliano sussidiate anche le tramvie. I poteri dello Stato debbono però ricordare che le leggi hanno valore in tutto il Regno e che se troppo incentivo si accordasse, con rilevante disagio delle finanze, alle costruzioni ferroviarie, dovrebbe per forza rallentarsi l'esecuzione delle rotabili, che sono la base su cui poggia l'edilizio delle strade ferrate di qualsiasi genere.

L'estensione superficiale dell'Italia è quasi 300 000 chilom., e per essa occorrerebbero altrettanti chilometri lineari di strade. Le rotabili di poco oltrepassano i 100 mila chilom. Di più una lunghezza qualsiasi di strada ferrata, e sia pure eseguita colla massima economia, costa sempre molto più della stessa estensione della rotabile, mentre poi rende assai meno, dal punto di vista nazionale e, qualche volta, è dannosa gravemente per chi l'eseguisce. Infatti molte delle nuove linee ferroviarie saranno passive, cioè a dire non faranno le spese dell'esercizio. Lo Stato ed i corpi morali si sono già impegnati, colla legge del 1879, ad un miliardo e mezzo di spese per le nuove linee, che avranno per effetto di accrescere di oltre a 6000 chilometri l'attuale rete ferroviaria. Né ciò è tutto, perchè l'art. 12 della legge succitata concede al Governo di accordare un sussidio annuo di 1000 lire per ogni chilom. di strada ferrata regionale, durante 35 anni; facoltà che, col progetto di legge del 29 giugno corrente anno, viene estesa a qualsiasi sistema di costruzione ed a qualunque lunghezza di binario. Non vi sarebbe dunque nessuna specie di ferrovia che non potesse esser sussidiata. E poi da notare che si è giunti oggigiorno a costruire delle piccole strade ferrate locali con tale e sì fatta economia, sia costruzione che esercizio, che un soccorso di L. 1000 annue per chilom., è di grandissimo rilievo. Diamone un esempio.

Esiste nello stato Oldenburghese una piccola, povera e poco abitata regione che si stende fra due esigue città chiamate Ochold e Westerstede. L'intervallo che le separa ha ricevuto una piccola ferrovia d'interesse rurale che ha chilometri 7,113 di lunghezza. Il traffico dovendo esservi minimo questa ferrovia è stata costruita colla massima economia. Si è perciò profittato, per metri 2700, della banchina d'una strada comune, riducendo a m. 4413 la costruzione del corpo stradale. La larghezza del binario è 75 centimetri. Le rotaie pesano un terzo delle ordinarie. Le locomotive, 2 in numero, pesano 6800 chilogrammi. Le vetture sono 3, in tutto, e non vi hanno che 6 vagoni. Alla fine del secondo anno dell'esercizio, si avevano i seguenti risultati. La somma totale erogata era di L. 243800, equivalenti a L. 34300 al chilometro. L'incasso dell'annata era stato di L. 17900; le spese d'esercizio L. 10729; il reddito netto L. 7190; ossia il 3 per cento del capitale. Nel reddito sono comprese L. 1200 pagate dallo Stato per ricompensa del servizio postale. Poniamo ora che questa ferrovia fosse stata costruita in Italia, e facciamoci l'ipotesi che venga approvata la legge proposta dal Ministro dei lavori pubblici e dal suo collega delle finanze in data del giugno 1880. Il Governo avrebbe facoltà di accordare un sussidio annuo di L. 7113 a questa meschina ferrovia, anzichè le L. 1200 di sovvenzione postale concesse dal governo Oldenburghese. In tal modo il reddito netto sarebbe divenuto, fin dal secondo anno dell'esercizio, di L. 13103, ossia il 5.38 per cento del capitale. Ciò stante, come può la *Perseveranza* asserire che le proposte di legge che stanno davanti al Parlamento pecchino di gretteria in materia di sovvenzioni ferroviarie? Vero è che il Governo non ha l'obbligo di soccorrere tutte le piccole ferrovie d'interesse locale. Ma è forse ciò che si pretende dall'Amministrazione dello Stato? Si parla di decentramento e si domanda invece che la pubblica finanza venga in aiuto a tutti gli interessi locali!

Nel caso d'una piccola ferrovia rurale, simile a quella che abbiamo menzionata, deve la finanza occuparsi di soccorrerla? La sovvenzione di L. 1000 annue per la durata di 55 anni corrisponde ad un capitale a fondo perduto di L. 16374, valutando l'interesse al 5 per cento. Se un simile soccorso si accordasse a 3000 chilometri di ferrovie rurali, lo Stato vi consacrerrebbe oltre a 49 milioni. Noi crediamo ch'esso non sia in obbligo d'essere la provvidenza di tutti gl'interessi locali. La facoltà indeterminata che il Governo domanda siagli concessa, di sovvenzionare le ferrovie di qualsivoglia natura, a noi pare eccessiva; cosicchè siamo indotti a credere che le nuove leggi ferroviarie presentate alla sanzione legislativa, anzichè essere restrittive, siano invece troppo larghe.

Da ciò non bisogna concludere che siamo d'avviso che non debba incoraggiarsi la costruzione delle piccole ferrovie. Crediamo bensì che la protezione di cui abbisognano debba venire dalle Amministrazioni locali. Così accadde nella piccola ferrovia Oldenburghese, avendo la città di Westerstede accordata una sovvenzione di L. 37 500 ai concessionarii.

L'articolo 9 della legge sulle piccole ferrovie e tramvie contiene l'obbligo ai concessionarii di pagare un canone. Quest'obbligo va cancellato dalla legge. Nè ancora ciò basta, perchè deve riconoscersi il diritto, alle Amministrazioni locali, di fornire una sovvenzione, ove ciò giudichino opportuno. Anche la durata della concessione non può, a nostro credere, prestabilirsi. Occorre lasciarne arbitri gli enti morali che sono interessati nella costruzione della piccola ferrovia. Nè si dica che le Amministrazioni locali non si presterebbero a fornire simili sovvenzioni. Il Consiglio Provinciale di Bari concesse nel 1877 ai signori Annone e Di Lorenzo di impiantare delle ferrovie a trazione animale o meccanica su tutte le strade provinciali da esso dipendenti, autorizzandoli ad esercitarle durante 99 anni. Nè ciò solo, perchè concesse inoltre un sussidio di L. 10 000 annue, a cominciare dall'inaugurazione dell'esercizio sul primo tronco Bitonto-Adria. È da credere che le Amministrazioni delle altre provincie, stimolate dall'invidente ansietà di costruzioni ferroviarie, imiterebbero quest'esempio, compatibilmente colle loro forze.

L'obbligo del canone viene, nel progetto di legge dello scorso giugno, imposto anche alle tramvie, mentre poi si limita a 20 anni la durata della concessione; inoltre si vietano le tramvie che fanno concorrenza alle ferrovie. Noi siamo qui ancora d'avviso che, nè il canone, e sia pur minimo, debba imporsi, nè la durata della concessione prestabilirsi. Pensino i corpi locali se un canone debba pretendersi o non piuttosto accordarsi una sovvenzione. Decidano essi stessi della durata della concessione. Le tramvie servono gli interessi locali e non già i nazionali. L'amministrazione dello Stato non deve, secondo i nostri principi, occuparsene, se non per quanto concerne la sicurezza pubblica, e per difendere gl'interessi legittimi delle ferrovie preesistenti. Occorre dunque, sotto il primo di questi punti di vista, che le piccole ferrovie che hanno sede propria, cioè a dire le cui rotaie non sono incassate nella strada rotabile che percorressero, siano separate da questa mediante, fosso, chiusura, o rilevante gradino. Occorre determinare un limite massimo di velocità alle ferrovie e tramvie che entrano negli abitati.

Quanto al calibro o larghezza dei binari ed alla distanza dalle abitazioni, essa è troppo variabile per potersi includere in una legge e deve lasciarsi determinare dalle amministrazioni locali. Sotto il secondo aspetto, cioè la concorrenza alle ferrovie preesistenti, ci riferiamo a quanto dicemmo nel precedente articolo. Che la concorrenza fra le linee sia dannosa, è evidente; vietarla però assolutamente, non si può ed effettivamente non si fa; perchè si dannerebbero delle località a rimaner fuori dal movimento ferroviario, nè ciò è giusto. Sarebbe abbastanza utile, per le grandi strade ferrate, d'avere, a scapito delle tramvie poste in direzione coincidente, il monopolio del trasporto delle grosse merci, che alle tramvie possono per legge vietarsi, limitandole a quelle dette di *messengeria*. Pel servizio poi dei sobborghi, ben anche serviti dalle ferrovie, il tramvia, che giunge fino al centro delle grandi città, è assolutamente da tollerarsi non solo, ma anche da promuoversi, come ci sembra palese.

È colpa delle grandi amministrazioni ferroviarie di non aver pensato esse stesse a prolungarsi con delle tramvie fino al centro delle grosse città. Per la piccola linea Torino-Rivoli si è organizzato un servizio di tramvia che la prolunga fino al centro dell'ex-capitale. Le direzioni delle grandi ferrovie imitano quest'esempio; rannodino alcune tramvie da esse create colle loro stazioni ed organizzino dei treni leggieri ed a basso prezzo negli intervalli delle corse a grande velocità. In questo modo esse neutralizzeranno in gran parte la concorrenza delle tramvie, che troveranno maggiormente utile di fare il servizio di circonvallazione; oppure sopperiranno le borgate sole che stanno troppo distanti dalle stazioni per accedervi utilmente.

In conclusione noi domandiamo che non si faccia dello Stato il santo protettore di tutti gl'interessi locali; e, ben lungi, dal trovare limitati i poteri accordati al Governo dalle nuove leggi proposte, crediamo invece che siano troppo estesi; mentre ci pare che gli incoraggiamenti alle ferrovie e tramvie d'interesse locale, debbano accordarsi soltanto da chi ne fruisce: dalle amministrazioni cioè delle provincie e dei comuni attraversati.

Società di economia politica di Parigi

Riunione del 5 luglio

È messa in discussione la questione seguente, proposta dal sig. Garnier.

Deve la posta far concorrenza ai banchieri ed alle messengerie?

Il sig. *Giuseppe Garnier* racconta ch'egli ha votato con due soli senatori contro un progetto di legge che dà agli agenti della posta la facoltà di riscuotere gli effetti protestabili. Egli pensa che vi è in ciò un nuovo intervento nel dominio dell'industria privata ed un nuovo esempio della tendenza che caratterizza lo spirito dei poteri pubblici, approvati d'altra parte e sostenuti dall'opinione pubblica.

Se vi è un principio fondamentale in economia politica, è quello in virtù del quale lo Stato non deve incaricarsi che di ciò che l'industria privata non può fare. Secondo questo principio, il monopolio postale è già una usurpazione, abbastanza caratterizzata, poichè fa un delitto punibile dell'atto in se stesso il più innocuo ed il più legittimo: il trasporto delle lettere fatto da individui che non siano agenti della posta. L'amministrazione vuol lasciar sussistere accanto a sè i distributori di stampati ed i commissionari; ma fa loro una tale concorrenza, che questa tolleranza è, in realtà, il-lusoria.

Tanto meglio per il pubblico, si dice; perchè la posta la questo servizio più esattamente ed a miglior prezzo. Più esattamente? è una prima questione, la posta non è infallibile. E quando, commette qualche ritardo o qualche negligenza, a chi possiamo portare i nostri lagni ed i nostri reclami? Alla posta medesima, la quale ne fa l'uso che le sembra migliore.

Contro gli agenti privati, vi è un possibile ricorso; contro la posta, non ve ne sono punti, essa è giudice nella sua propria causa. Il principio tutelare della responsabilità è così sacrificato alle prerogative esorbitanti di una amministrazione che felicemente è onesta, ma che potrebbe non esserlo. La posta fa il suo servizio a miglior prezzo dell'industria libera? È un'altra questione; si può avere dei dubbi sulla realtà dei benefici che si suppone la posta debba realizzare e se si volesse esaminare la questione da vicino, si scoprirebbe che in pratica questo buon prezzo è fittizio, e di esso fanno le spese i contribuenti.

Sia quel che si sia, il sig. Garnier non domanda la soppressione della posta dello Stato con le sue vecchie e classiche attribuzioni. Fra un secolo o due, se ne potrà fare a meno. Per il momento si perderebbe il tempo a voler fare questa breccia. Ma non vi è bisogno ch'essa s'ingerisca intanto delle cose di cui non si era affatto occupata fino ad oggi: di fare cioè dei suoi agenti, degli uscieri, dei suoi fattorini dei porta-citazioni e dei porta pacchi. Dopo avere ucciso le messaggerie, essa vuol uccidere, o impedire di nascere, altri intermediari, banchieri, agenti d'affari, ricevitori di rendite, che non domandano che di vivere e di rendersi utili.

E se qualche giorno si verrà a riconoscere che si è fuorviato, se si vorrà restituire i loro diritti a questi stimabili lavoratori, sarà troppo tardi: non ve ne sarà più. E poi non si tien conto delle difficoltà, dei pericoli medesimi nei quali si urterà nell'applicazione. Per esempio, non si pensa che i poveri fattorini, lanciati sulle strade deserte con grosse somme nelle loro tasche, con carte che qualcuno potrebbe avere interesse a far sparire, saranno esposti, nelle loro gite a cattivi incontri.

Anche il sig. *A. Courtois* non è partigiano di questa estensione delle attribuzioni della posta.

Egli vi vede da prima una spiacevole pretesione di uniformare, per l'accessione a certi servizi che non sono necessariamente nelle attribuzioni dello Stato, tutte le parti del territorio, qualunque esse siano. Vi sono delle condizioni che risultano dalla lontananza, dalla densità della popolazione, dallo stato agricolo o industriale, da tale o tal'altra situazione economica; infine, non devono essere uniformate, sotto il rapporto dei diversi consumi di servizi non

virtualmente compresi nell'industria dello Stato, altrimenti che per l'industria privata. Per mezzo di quest'ultimo intermediario esse lo erano a loro tempo, nelle condizioni normali ed al più giusto prezzo. Per ciò che non è nel dominio dello Stato, il farlo con l'intromissione dell'amministrazione superiore è, per realizzare un preteso progresso, prendere agli uni per dare agli altri. In una parola, è fare del socialismo.

Il buon prezzo del servizio qui è un allettamento. Come in ogni sezione dell'amministrazione generale dello Stato non è possibile stabilire un prezzo di costo, e pensando ai favori riservati, in cambio di un monopolio, per gli atti di concessione delle strade ferrate, per il trasporto delle lettere, alla attribuzione di locali gratis (in quanto alla posta), alle operazioni di questa ultima ed a molti altri vantaggi che non si possono isolare nella contabilità ufficiale come si fa nell'industria privata, si domanda se la posta rende veramente allo Stato.

D'altra parte, non si può dire che lo Stato supplisce dove fa difetto l'industria particolare, poichè non vi sono località talmente perdute nelle pieghe delle Alpi o dei Pirenei o ignorate sul margine di una costa poco visitata, che non posseggano qualche droghiere che sia anche chincagliere, merciaio, libraio, e, a suo tempo agricoltore, e banchiere, almeno per i suoi affari. Mandategli dalla città vicina, voi banchieri in rapporto con la grande città, una cambiale da riscuotere ed egli la riscuoterà per vostro conto, salvo in contraccambio a indirizzarvi la carta rimessagli dagli altri. Se questo industriale molteplice manca, il messaggero ordinario è là che si incarica di riscuotere e riportare i fondi al suo prossimo passaggio. E questo servizio si fa al più basso prezzo che comportano i rischi e le difficoltà dell'operazione; e paga le spese soltanto chi ne profitta.

Si sa del resto ciò che sono i rapporti finanziari dell'industria e del commercio con lo Stato. Impossibilità di farsi rendere giustizia a tempo e con poche spese e accoglimenti dei più freddi, per non dire di più. Quando lo Stato, con il suo grosso bilancio ed il suo onnipotente personale, irrompe s'una piazza, vi è, subito, perturbazione e rottura di equilibrio. L'industria privata non può coesisterle accanto; la concorrenza non è possibile; essa è sleale, essendo le due parti in condizioni disuguali.

Che lo Stato faccia ciò che l'industria privata non può fare, è ragionevole, benchè, a rigore, vi sarebbe forse materia di discussione in certi casi. Le strade e, nello stato attuale delle cose (stato transitorio) il trasporto delle lettere, sono nelle sue attribuzioni normali. Ma la riscossione degli effetti, anche senza incaricarsi del protesto, è incompatibile con le funzioni di un personale pieno di buona volontà senza dubbio, soprattutto negli strati inferiori, ma già molto occupato e spesso impedito dal suo assorbimento di soddisfare ai desideri del pubblico. In buona amministrazione, lo Stato deve domandare al suo personale il massimo del lavoro contro il minimo stipendio. Se egli lo fa, non è in diritto di aggiungere nulla alle occupazioni dei suoi funzionari, e se ha ricorso ad un accrescimento del numero di questi ultimi, ha delle ragioni perchè, dopo il rimborso degli effetti, vengano le assicurazioni, poi lo sconto, poi l'emissione dei biglietti al portatore ed a vista, in una parola, tutto ciò che fanno le istituzioni di

credito e di assicurazione? Dove si fermeranno le frontiere del Ministero delle Poste e dei Telegrafi?

Il signor *Alglave* fa notare che l'eguaglianza è l'essenza dei servizi resi dallo Stato. Egli dice eguaglianza; ma comunità, collettività, sarebbe più giusto; poichè, bisogna dirlo, lo Stato è, di sua natura, comunista, collettivista; ed è giustamente per ciò che interessa di contenerlo ed, al bisogno, di cacciarlo in un cerchio più stretto che sia possibile. Dacchè lo Stato rende un servizio fittizio o reale, ipotetico o effettivo, egli lo rende a spese di tutti indistintamente. I cittadini ne profitano poco o non ne profitano punto, ciò non lo riguarda. Noi paghiamo tutte le grandi strade di cui non ci serviamo troppo; noi paghiamo altri lavori pubblici di cui non profitiamo che indirettamente; paghiamo i giudici, i gendarmi, le prigioni, i bagni che la maggior parte di noi, molto felicemente, non conosciamo che per averne inteso parlare. Paghiamo pure tutto l'insegnamento primario detto gratuito, aspettando l'insegnamento secondario e superiore che ci si promette di darci più tardi al medesimo prezzo; paghiamo ciò quand'anche non abbiamo figli da fare istruire, o quando noi li alleviamo a nostre spese in un altro modo. Nel nuovo sistema postale, sono almeno coloro che avranno affari colla Posta, che la pagheranno; solamente essi la pagheranno tutti con la medesima tassa: non può essere altrimenti, e dopo tutto, ciò sarà forse a miglior prezzo. Ma il buon prezzo non è tutto, secondo il signor *Alglave*. Forse lo Stato potrebbe nutrirci tutti a miglior prezzo di quello che fanno le nostre serve, od i *restaurants* ed alberghi dove vanno a mangiare coloro che non vivono alle loro case. Ma ciò che è certo, è che facendosi Ristoratore, lo Stato soffocherebbe ogni iniziativa, ogni emulazione.

Il sig. *Alglave* crede pertanto che si potrebbe, con un poco di attenzione, discernere ciò che è bene o male di far fare allo Stato. Egli non crede, per esempio, che la posta si debba incaricare di trasportare i colli o pacchi di 100 chilogrammi, e al disotto, perchè non sarà lo Stato che trasporterà ciò, saranno le compagnie delle strade ferrate, ed esse lo dovranno fare gratis. Egli non vede maggior ragione perchè lo stato sia banchiere, agente di riscossioni, cassiere di risparmio nelle città, dove si trovano, per gli affari, tutte le facilità desiderabili. Ma non è lo stesso nelle campagne, nelle montagne soprattutto, dove le piccole transazioni finanziarie sono impraticabili per mancanza d'istrumenti e in seguito della difficoltà delle comunicazioni. È là che si potrebbe utilizzare l'ubiquità della posta e la intrepidità dei suoi umili agenti.

Il sig. *A. Rondelet* aggiunge che lo Stato ha per lui, checchè se ne dica, il pregiudizio pubblico: si ha più fiducia in lui, e si va di preferenza da lui piuttosto che da altri.

Il sig. *de Parieu*, è un partigiano risoluto del nuovo sistema. Il buon prezzo del servizio della posta non è una chimera, secondo lui, e gli eccedenti incassi che annunziano i bollettini finanziari sono reali. Di più, ciò che non si può contestare è che la posta è una macchina ben montata, — suscettibile d'altra parte di giunte e di perfezionamenti esigenti poca spesa, e i di cui organi sono dotati di una elasticità incomparabile. Vi sono già degli uffici nell'immensa maggioranza dei comuni, se ne creano ogni anno dei nuovi; bentosto ognuno avrà il suo.

Il fattorino penetra giornalmente per tutto dove vi è un abitante; egli sa scoprire nelle valli o sulle montagne le dimore le più isolate. Perchè dunque, per una cieca devozione a delle vane teorie, privarsi dei buoni servigi che si possono ricavare da una organizzazione così comoda, di un istrumento così flessibile? Si parla di concorrenza a ciò che non esiste; e se eccellenti spiriti, sostenuti in ciò dall'opinione pubblica, propongono di attribuire alla posta queste funzioni di messaggero, di agente di riscossioni, è precisamente perchè, sulla più gran parte del territorio, nel più gran numero di località, non vi è nessuno, assolutamente nessuno per adempierle. In che dunque ci si scosta qui dai principii? Si fa fare allo Stato ciò che l'iniziativa privata non fa e non può fare; è assolutamente ortodosso. Non vi è monopolio come per il trasporto delle lettere; ciascuno resta libero d'intraprendere accanto allo Stato ciò che gli pare più conveniente. Ma bisogna dunque che la popolazione si privi eternamente delle cose di cui essa abbisogna, perchè non si trova alcuno che si dia pensiero di offrirgliela ad un prezzo qualunque!

Il sig. *Fréd. Passy* si avvicina a questo modo di vedere. Si ha sempre ragione, dice egli, di protestare contro il monopolio che si impone e che descrive la concorrenza; si ha un bel giustificarlo in certi casi con ragioni; si ha un bel giustificarlo in libertà, e pertanto un'offesa al diritto. Si ha ragione pure, in tesi generale, di volere che ciascuno paghi il servizio ch'egli riceve. È su questo principio che era stabilito altravolta in Inghilterra il sistema dei pedaggi; ma si è finito coll'abbandonarlo, come oneroso, complicato, ed anche vessatorio. « Non vi è di legittimo che quello che è possibile » ha detto un celebre uomo di Stato, il sig. di Montalenbert, se mi ricordo, in uno dei suoi bei giorni. Non perdiamo mai di vista i principii; amiamo le teorie, ma siamo pratici, e non condanniamoci alle privazioni, nè rifiutiamo il progresso per devozione all'assoluto.

Il sig. *Levasseur* pensa pure che non bisogna esagerare lo zelo per i principii, e volerli difendere quando essi non sono punto attaccati. Se l'economia politica, dice egli, proclama la libertà del lavoro, è perchè la libertà è di diritto; è pure perchè essa è feconda di felici risultati, perchè è per essa che si è generalmente il meglio ed il meno caramente provveduti di tutto ciò di cui si ha bisogno. Ma dove la libertà si astiene, dove l'iniziativa privata manca, non vi è male alcuno se lo Stato risponde come può ai bisogni ed ai desiderii della nazione di cui egli è il servitore. La sola questione, nel caso, è di sapere come la posta adempierà le sue nuove funzioni. Mediocrementemente forse, sul primo; poi meglio, poi bene. È questione d'esperienza, e gli economisti potranno dichiararsi soddisfatti se il pubblico è contento.

Le Riscossioni e i Pagamenti

nei primi sei mesi del 1880

Gl'incassi nel mese di giugno 1880 in confronto con quelli dello stesso periodo dell'anno 1879 furono i seguenti:

Entrata ordinaria		1880	1879
<i>A) Entrate effettive (Cat. I):</i>			
Redditi patrimoniali dello Stato		1,792,040 50	1,419,743 72
Imposta sui fondi rustici e sui fabbricati		30,473,521 47	31,020,761 13
Imposta sui redditi di ricchezza mobile		43,558,414 27	43,403,577 68
Tasse in amministrazione della Direzione Generale del Demanio		14,105,670 48	11,905,980 35
Tassa sul prodotto del movimento a grande e piccola velocità sulle ferrovie		1,205,526 41	1,107,371 48
Diritti delle Legazioni e dei Consolati all'estero		112,744 90	228,171 35
Tassa sulla macinazione dei cereali		4,671,990,19	6,634,729 60
Tassa sulla fabbricazione degli alcool, della birra, acque gassose, ecc.		440,814 15	2,607,400 86
Dogane e diritti marittimi		9,470,076 37	19,816,770 14
Dazi interni di consumo		6,518,078 68	5,384,619 76
Tabacchi		9,545,728 —	9,957,160 —
Sali		6,506,251 90	6,307,344 48
Ritenute sugli stipendi e sulle pensioni; multe e pene pecuniarie relative alla riscossione delle imposte		216,470 30	221,810 86
Lotto		5,646,868 46	5,489,153 55
Poste		2,131,400 —	7,037,418 38
Telegraf.		899,364 69	768,432 67
Strade ferrate di proprietà dello Stato		3,000,000 —	2,000,000 —
Servizi diversi		2,069,209 43	1,950,126 80
Rimborsi e concorsi nelle spese		739,829 97	869,112 62
Entrate diverse		2,252,885 82	2,150,281 27
<i>B) Partite di giro (Cat. IV)</i>		5,866,715 45	5,172,467 09

Entrata straordinaria		1880	1879
<i>C) Entrate effettive (Cat. I):</i>			
Redditi patrimoniali dello Stato		—	—
Contributi - Debiti dei comuni per dazio consumo		2,500 —	2,500 —
Rimborsi e concorsi nelle spese		322,934 80	191,076 96
Entrate diverse		28,968 99	13,905 90
Capitoli aggiunti		12,615 27	20,278 19
(Arretrati per imposta fondiaria)			
(Arretrati per imposta sui redditi di ricch. mobile)		1,290 46	8,387 70
(Residui attivi diversi)		5,794 89	64,626 43
<i>D) Movimento di capitali (Categoria II):</i>			
Vendita di beni ed affrancamento di canoni		1,930,492 36	3,664,526 73
Riscossione di crediti		100,000 —	—
Accensione di debiti		27,217 17	1,372,613 41
Capitoli aggiunti		—	—
<i>E) Costruzione di strade ferrate (Cat. III):</i>			
Prodotto di alienazione di rendita consolidata per la costruzione di ferrovie, e rimborsi e concorsi dai comuni e dalle provincie interessate.		2,246,924 07	10,164,000 —
TOTALE INCASSI . . . L.		155,841,939 45	175,989,349 11

Gli incassi dei 6 primi mesi del 1880 ascendono in totale a L. 616,508,587.29 contro 697,417,573.67 nei 6 primi mesi del 1879 e quindi si è verificata una diminuzione di L. 80,914,036.38.

I pagamenti fatti per conto dei diversi Ministeri nel mese di giugno 1880 in confronto con quelli dello stesso periodo 1879, sono:

	1880	1879
Ministero del Tesoro	224,666,076 89	226,923,234 68
Id. delle finanze	11,772,216 99	14,218,107 78
Id. di grazia e giustizia e dei culti	946,473 16	2,289,732 97
Id. degli affari esteri	524,217 94	471,530 78
Id. dell'istruzione pubblica	2,291,126 03	2,269,850 32
Id. dell'interno	4,316,051 92	5,768,739 45
Id. dei lavori pubblici	11,708,699 79	8,924,851 89
Id. della guerra	16,108,924 39	18,411,368 74
Id. della marina	5,928,012 45	3,828,341 11
Id. dell'agricoltura, industr. e commercio	715,427 79	591,808 16
TOTALE PAGAMENTI L.	298,977,227 35	283,727,544 68

La diminuzione di L. 1,962,739.41 sulla tassa

dei cereali dipende dalla esenzione della tassa sul macinato sul secondo palmento.

La diminuzione di L. 2,166,586.71 nella tassa sulla fabbricazione degli alcool, della birra, acque gazzose, ecc. non è che la conseguenza dell'avvenuta abolizione della tassa di raffinazione degli zuccheri.

La diminuzione di L. 10,376,693.77 nelle dogane va attribuita esclusivamente alla stessa causa accennata nei precedenti mesi, essendosi infatti verificato che eziandio nel giugno 1879 ebbero luogo copiosissime importazioni di coloniali in previsione del ragguardevole aumento di dazio, che in effetto indi a poco, fu approvato. Ne derivò pertanto che l'esistenza di depositi di zucchero e di caffè superiori a quelli normali, restrinse in quest'anno notabilmente l'importazione.

La diminuzione di L. 7,917,075.93 nel prodotto di alienazione di rendita consolidata per la costruzione di ferrovie, e rimborsi e concorsi dai comuni e dalle provincie interessate rappresenta pressochè la differenza che si ha mettendo a confronto la somma di L. 10,164,000, stata introitata nel mese di giugno 1879 quale prodotto di alienazione di rendita per la costruzione di ferrovie, con quella di L. 2,102,003.39 che fu incassata nel corrispondente mese dell'anno 1880 egualmente quale prodotto di alienazione di rendita stata sostituita al titolo ferroviario che era da emettersi in virtù dell'articolo 28 della legge 29 luglio 1879, n° 5002, per le ferrovie complementari del regno.

Diamo adesso i risultati del conto del Tesoro al 30 giugno decorso:

Attivo

Fondo di Cassa fine 1879	L.	158,857,515 05
Crediti di Tesoreria, id.	»	150,950,471 86
Incassi a tutto giugno (Ent. ord.)	»	583,235,030 30
» (Ent. straord.)	»	33,268,506 99
Debiti di Tesoreria, id.	»	530,506,148 09
	L.	1,456,817,672 29

Passivo

Debiti di Tesoreria fine 1879	L.	419,831,883 55
Pagamenti a tutto maggio 1880	»	701,815,249 60
Fondo cassa a tutto maggio 1880	»	132,724,220 56
Crediti di Tesoreria, id.	»	202,446,318 58
	L.	1,456,817,672 29

Il fondo di cassa esistente al 31 maggio 1880 fu diminuito di L. 1593.52 per essere occorse alcune rettificazioni in seguito ad ulteriore revisione di conti, ed accertamento di versamenti e pagamenti in ordine al vigente sistema di contabilità.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Genova. — Nella seduta del 19 giugno decorso si da lettura della seguente relazione della Commissione incaricata di proporre le risposte da farsi all'interrogatorio della Commissione d'inchiesta sui tabacchi.

Signori,

Abbiamo preso in esame l'interrogatorio della Commissione d'Inchiesta sui tabacchi, ed ecco a

quali parti di esso abbiamo trovato di potere rispondere:

Sezione 1.ª dell' Interrogatorio.

Art. 28. Non crediamo che si avrebbero buoni effetti generalmente e per la Liguria in specie dalla libertà di coltivare il tabacco, sostituendo al monopolio un sistema d'imposta su questo prodotto, come sarebbero, e un dazio sopra i tabacchi esteri, e una tassa dalla produzione di tabacco interno, sulla fabbricazione nazionale e sul consumo. Non crediamo che tabacchi nazionali, salvo rare eccezioni, sarebbero tali per bontà da potere gareggiare con gli esteri, e pensiamo che la tassa sul consumo dei tabacchi come la si percepisce al presente per mezzo del monopolio debba dare maggiori e più sicuri proventi all'Erario del sistema di molteplici imposte sotto la forma accennata sopra.

Per queste ragioni ci è forza rispondere negativamente anche alla domanda n.º 34.

Sezione seconda.

Art. 5. Sulla nostra piazza vi sono alcune Case e alcuni Sensali che si occupano del commercio del tabacco; ma i negozianti non se ne occupano in modo esclusivo e abituale. Il tabacco importato serve quasi tutto per la Regia. Se ne vende assai poco e per lo più tabacco di scarto destinato alla Svizzera e all'Algeria.

Art. 6. Riguardo al modo in cui la Regia fa i suoi acquisti di tabacco, si osserva che essa provvederebbe meglio al suo interesse suscitando una maggiore concorrenza agli appalti con formare questi di piccoli lotti.

Art. 14. La raccolta del tabacco negli Stati Uniti d'America si fa in settembre. I tabacchi si spediscono in botti. Nella consegna del tabacco si deduce dal peso lordo, il peso reale del continente.

Art. 13. I tabacchi di cui vi è maggiore commercio sono quelli degli Stati Uniti d'America, Virginia e Kentucky. Del tabacco del Brasile e del Paraguay vi è pochissimo consumo. Per ciò che riguarda l'importanza di questo commercio la risposta sarebbe conforme a quella data alla domanda n. 5 della prima sezione.

Sezione terza.

Art. 5. I tabacchi da fumo, trinciati, o sigari, delle provenienze accennate sono accettati indifferentemente dai consumatori purchè il tabacco sia buono e non scarto e sia ben lavorato. Il tabacco che viene rifiutato è il nazionale. Crediamo che il tabacco del Paraguay e del Brasile sarebbe preferito a quello degli Stati Uniti.

Art. 11. E nostra opinione che data la libertà di coltivazione del tabacco, l'industria relativa si smuzzerebbe in piccoli stabilimenti.

Sezione quarta.

Art. 5. Dato un regime di libertà relativa in fatto di tabacchi mediante lo stabilimento di una imposta interna sul consumo, il modo che a nostro avviso presenta minori inconvenienti per la riscossione è quello degli abbuonamenti.

Sezione quinta.

Art. 1.º Il contrabbando che si fa in rilevante misura del tabacco merita tutta l'attenzione del Governo. E dalla Svizzera e dai confini marittimi del-

l'Adriatico che si fa principalmente questo contrabbando, eccitato dai forti profitti che dà ai contrabbandieri, e dalla cattiva qualità del tabacco della Regia e dalla qualità relativamente buona del tabacco introdotto di frode.

Questo rapporto viene senza discussione approvato e se ne ordina l'invio alla Commissione d'inchiesta sui tabacchi.

Viene data lettura della seguente relazione sulle tariffe ferroviarie di transito e in servizio cumulativo.

Signori,

La Commissione da voi incaricata dello studio preliminare delle tariffe stabilite per i diversi servizi cumulativi, ha l'onore di riferirvi:

Le agiolezze concesse al trasporto di quelle merci che provenienti dall'estero e dirette all'estero passano per l'Italia, hanno nella massima parte dei casi molto utili effetti. Col ribasso delle tariffe si attira un movimento di merci il quale senza di ciò non si avrebbe, perchè se il transito fosse più aggravato di quello che le convenienze degli speditori stranieri comportano, questi cercherebbero altre vie. Con questo maggiore movimento poi si hanno maggiori introiti assoluti i quali compensano largamente la differenza in meno che risulta dalla sostituzione di una tariffa speciale di favore, alla tariffa comune; nel mentre che l'aumento della quantità delle merci transitanti arreca altri vantaggi al paese mercè la remunerazione dell'opera dei privati, richiesta dal transito ecc.

Bene inteso che queste tariffe più miti concesse al transito devono esser consegnate in modo tale che a fianco dei vantaggi non abbiano a produrre danni al paese, come sarebbe ad esempio se i ribassi andassero più in là di quanto è richiesto per accrescere il transito e se i prodotti stranieri transitanti in Italia pagassero meno di quello che pagano i prodotti similari italiani diretti alle stesse destinazioni. Ma quando il governo tenga conto di queste poche avvertenze nello stabilire le tariffe di transito, noi crediamo che il sistema adottato sia buono e utile tanto all'esercizio delle ferrovie quanto al lavoro privato.

La stessa cosa però ci sembra non possa dirsi intorno alle facilità di tariffa che sono conseguenza, non necessaria, ma semplicemente volontaria, del sistema di servizi cumulativi internazionali. Sta bene che si facciano accordi tra le ferrovie italiane con le francesi, le svizzere e le austro-ungariche acciò la spedizione delle merci dall'Italia a questi paesi e viceversa, non abbia a patire incagli, e i vagoni partiti carichi possano continuare il loro cammino senza che abbiano a farsi trasbordi al confine, rinnovare le spedizioni, ecc., cose tutte che cagionano spese e perdite di tempo e che si fanno con detrimento forse delle merci. Ma questi buoni effetti dovuti agli accordi ora detti si possono conseguire indipendentemente da quei ribassi di tariffa che si sono accoppiati senza verun discernimento ai servizi cumulativi, come se una cosa potesse stare senza l'altra.

Le facilità concesse al transito hanno una ragione di essere nel fatto che l'aumento di transito ne dipende; laddove nel secondo caso un aumento di affari sarebbe effetto bensì dei ribassi di tariffa ma per se stessi, e all'infuori del servizio cumulativo

con i ribassi si trovano accidentalmente e non necessariamente congiunti.

Ond' è che se le tariffe del transito possono razionalmente, salvo le avvertenze dette di sopra, essere inferiori alle tariffe interne, lo stesso non può dirsi delle tariffe cumulative le quali in sostanza non sono null'altro che una deroga alle tariffe interne, utile, è vero, ma non giustificata dalla specialità del caso; di modo che quelle facilità che si concedono nell'applicazione delle tariffe interne, quando si tratta d'un servizio cumulativo, non vi è ragione di non concederle anche fuori di questo caso, e non estenderle a tutti i casi.

Non è infatti una vera anomalia che lo zucchero possa spedirsi da Peri a Napoli con una tariffa chilometrica più bassa di quella imposta per i trasporti dello zucchero da Genova a Napoli? Non è una anomalia che i prodotti dell'Italia meridionale debbano pagare una tassa chilometrica maggiore per andare a Milano che per andare alla Pontebba?

Un altro inconveniente dei ribassi di cui sono occasione o pretesto i servizi cumulativi è questo che dai nostri confini di terra possono viaggiare con una tariffa di favore per qualunque destinazione in Italia le merci provenienti dal di fuori, mentre che per le spedizioni fatte dai confini marittimi delle merci pure provenienti dall'estero non si ha eguaglianza di trattamento. Le tariffe che accompagnano i servizi cumulativi internazionali non solo arrecano danno ai produttori ed industriali italiani, ma fanno torto anche alle merci che entrano in Italia dai confini marittimi; fatto questo assai grave perchè nuoce e alle città marittime e alla navigazione nazionale di cui diminuisce il concorso nell'approvvigionamento dell'interno dello Stato.

Da ciò si vede che se può tornare vantaggioso di ribassare le tariffe per le merci che vengono dal di fuori in servizio cumulativo, non è già a cagione della natura del servizio ma perchè i ribassi sono sempre utili. Si vede infine come in vista di quella eguaglianza di trattamento cui hanno diritto tanto i produttori e industriali nazionali quanto le città marittime e la nostra marina, le tariffe dovrebbero essere eguali per tutti i casi, salvo forse quello del transito. Arroggi che la lamentata disuguaglianza diventa anche più sensibile a cagione dei maggiori favori concessi alle lunghe percorrenze quando con ciò si alterano le naturali condizioni di ubicazione.

Noi facciamo voti pertanto perchè sia posto riparo agli inconvenienti che sono effetto delle tariffe più basse ristrette al servizio cumulativo, anzi alle sole provenienze per via di terra, sicchè non vi abbiano ad essere due tariffe interne, una più alta a carico del commercio italiano e l'altra meno alta a vantaggio del commercio straniero; della quale cosa si presenta l'opportunità ora che si sta trattando dei detti servizi.

Noi crediamo dover tanto più arditamente insistere acciò queste idee possano essere accolte dal Governo, in quanto esse ebbero l'appoggio del Congresso delle Camere di commercio tenutosi in Genova nel 1869, e di quello tenutosi in Roma nel 1875. In tal senso quindi vi proponiamo di fare istanze al Governo, e per ottenere altresì che la Camera sia informata delle pratiche relative che si staranno facendo al detto riguardo, onde poter presentare le proprie osservazioni in tempo utile.

Argento — Cabella — Lagorio

Questa relazione non dando luogo ad osservazioni è dalla Camera approvata all'unanimità e ne è ordinata la trasmissione a S. E. il Ministro dei lavori pubblici nonchè a S. E. il Ministro d'agricoltura, industria e commercio, e al Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'alta Italia, con viva preghiera di tenere nel debito riguardo le considerazioni nella stessa svolte.

Nel numero 323 (11 luglio) dell'*Economista* pubblichiamo una memoria diretta al Ministero dalla Camera di Genova contro i particolari ribassi di tariffa che le ferrovie accordano a talune case di commercio.

Adesso abbiamo sott'occhio il resoconto della discussione che su tale importantissimo argomento ebbe luogo in una adunanza di quella Camera. Noi lo pubblichiamo per intero. —

Il consigliere *Argento* riferisce che in seguito al noto contratto stipulato colla Ditta Cirio, vi fu chi citò davanti i Tribunali la ferrovia per costringerla ad addivenire a simili contratti con chiunque offra pari condizioni di quelle che furono accettate per il Cirio; ed il Tribunale avendo data ragione a questa domanda, consta che un'altra Casa di commercio ha chiesto alla ferrovia, ed ha ottenuto la conclusione d'un contratto in cui sono stipulati speciali ribassi di tariffa. Dice che in preferenza di questo nuovo fatto che tende sempre più ad aggravare le condizioni dell'università del commercio a profitto di pochi, è dovere della Camera alzare nuovamente e più forte la sua voce per combattere questo sistema di privilegi, come già fece nel 1875 ed anche nel 1879 in occasione delle risposte da essa formulate al questionario d'inchiesta sulle ferrovie; e come deliberava il Congresso delle Camere di commercio nel 1878. Dimostra tutta la gravità di un tale sistema, il quale tende a formare Società commerciali privilegiate che sono costituite dal concessionario onde essere in grado di soddisfare all'impegno, di consegnare annualmente la pattuita quantità di vagoni di merci; nelle quali Società rimane monopolizzato il commercio, non avendo esse a temere alcuna concorrenza, la quale è resa impossibile dalle gravi disparità di trattamento nei prezzi di trasporto a loro profitto di cui è concesso godere; dice che i favori accordati non si limitano a pochi e speciali prodotti, ma si estendono pure a generi che danno luogo a grandi commerci, come sarebbero i vini, i risi, gli olii, i formaggi, le conserve alimentari, ecc., rimanendo così offesi gli interessi della generalità del commercio; fa notare che questa di cui si tratta è una questione di alta moralità e di gravissimo momento perchè riguarda l'avvenire della gran massa del commercio che verrebbe ad essere sacrificata a pro di pochi privilegiati che sono in grado di profittare dei privilegi che con le accennate concessioni sono accordati;

Propone che la Camera faccia nuove rimostranze per combattere vivamente quei ribassi di tariffe i quali, anzichè essere estesi a tutto il commercio, hanno il carattere di particolare concessione.

Cabella si unisce con tutto l'animo alla proposta di *Argento*, osserva che le lamentate concessioni non sono altro che privilegi, che la Camera ha sempre combattuti volendo che tutti profittino nella stessa misura delle facilitazioni ferroviarie; dice che se le tariffe sono troppo alte e l'Amministrazione

ferroviaria può senza suo pregiudizio stabilirne delle più miti, i ribassi devono essere concessi a tutti senza distinzione; che l'allegato maggior impulso al commercio e alla produzione del paese come conseguenza di queste particolari concessioni, si andrà senza alcun dubbio sviluppandosi in modo maggiore quando delle minori tasse sia dato a tutto il commercio, di profittare, sottraendolo così all'arbitrio di pochi speculatori, i quali trovandosi liberi da ogni concorrenza hanno mezzo di far valere le loro pretese con generale pregiudizio del paese: del che già si ha un esempio nel fatto che si verifica per alcuni prodotti del nostro suolo, i quali si trovano in oggi assoggettati alle esigenze dei pochi che mercè i favori concessi, hanno solo il monopolio del loro commercio;

Conclude con appoggiare vivamente la proposta Argento, osservando che è necessario insistere onde venga abrogata la disposizione dell'articolo 274 della legge 20 marzo 1863, sui lavori pubblici, sul quale sono basate le concesse particolari facilitazioni.

Camera di commercio di Milano. — Nella seduta del 2 luglio è data lettura di una domanda dell'ingegnere Luigi Mayer, il quale chiede l'appoggio della Camera per ottenere, dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, una riduzione del prezzo di trasporto, su tali ferrovie, del carbone fossile di Stiria, di cui si propone di fare importazione in Italia su vastissima scala; aggiungendo che a facilitare l'operazione avrebbe già promesso di contribuire anche l'Amministrazione della ferrovia Rudolfiana, concedendo alla sua volta dei ribassi di tariffa.

Il Presidente avverte che gli uffici da lui fatti personalmente presso il Presidente del Consiglio, presso il Direttore Generale delle ferrovie dell'Alta Italia per ottenere che venisse favorevolmente accolta la domanda dell'ingegnere Mayer, a nulla hanno approdato; anzi diedero occasione al prefato signor Direttore di esprimere il divisamento di voler rialzare la tariffa pel trasporto dei carboni.

Parecchi consiglieri sollevano qualche osservazione su questo aumento delle tariffe pel trasporto dei carboni, già elevate in modo veramente pregiudizievole ai bisogni dell'industria.

Pirelli pure si associa in queste considerazioni; ma, limitandosi ad esaminare la domanda Mayer, mostra di nutrire qualche dubbio sulla capacità del carbone stiriano di sostenere il paragone coll'inglese dal punto di vista della produttività di calorico: indipendentemente poi da ciò, osserva che non sarebbe giusto di favorire soltanto la importazione del carbone d'una provenienza, ma doversi estendere la agevolezza — se mai venga dato di ottenerla — a tutti i carboni senza distinzione.

Questa idea viene condivisa anche dagli altri presenti, e perciò si deferisce incarico alla Presidenza di adoperarsi per ottenere se possibile una riduzione della tariffa dei trasporti per tutti indistintamente i trasporti ferroviari dei carboni.

È data quindi lettura d. una memoria di alcuni negozianti messinesi, per la quale la Camera di quella città chiede l'appoggio anche della Camera di Milano, diretta ad ottenere la revoca della prescrizione di far laminare i fazzoletti stampati in scampoli che ne comprendono due o più, sia per essere

tal prescrizione contraria alla legge, sia perchè cagione di gravi inconvenienti per tutto il tempo durante il quale rimarranno non esitati i fazzoletti introdotti legalmente in passato senza laminatura.

La Camera considera che non è di sua competenza il giudicare se la prescrizione sia, come si direbbe, in contraddizione colla legge; che però esaminata dal punto di vista amministrativo ed industriale, la prescrizione è senza dubbio opportuna, inquantochè impedisce il contrabbando a cui aveva dato libero accesso l'esenzione dalla laminatura precedentemente tollerata. Quanto ai mali derivanti transitoriamente dalla sostituzione al regime della esenzione di quello della applicazione della lamina, è da credere che vi provveda a sufficienza il temperamento adottato dalla Direzione Generale delle Gabelle, pel quale i negozianti sono ammessi a far laminare gli scampoli di fazzoletti introdotti precedentemente in franchigia da lamina.

Finalmente circa la motivazione tratta dalla gravità della spesa inerente alla laminazione, la Camera ritiene che farebbe certamente cosa equa la Direzione delle Gabelle se limitasse più che oggi non sia il compenso per tale operazione: che tuttavia nel fatto la spesa verrà ad essere meno grave di quanto potrebbe credersi, inquantochè — interdetta l'esenzione dalla lamina — il commercio dei fazzoletti, seguendo le esigenze di usi inveterati, cesserebbe di farsi in scampoli di due a tre pezzuole, ma si farebbe per mezze dozzine o per dozzine intere; con che la spesa si troverebbe ripartibile su un maggior valore di quelle che non avvenga coll'artificioso sistema parzialmente introdotto in causa delle discipline doganali seguite in passato.

Per le premesse considerazioni, la Camera dichiara di non poter, suo malgrado, associarsi al voto della consorella.

Il Cholera dei Polli

Prendendo argomento da una malattia carbonchiosa teste sviluppatasi fra gli animali da cortile che presero parte alla mostra nazionale di animali grassi che ebbe luogo in Torino, crediamo opportuno pubblicare una circolare, ed una analoga istruzione, che il Ministero dell'agricoltura e del commercio di Francia ha diretto ai prefetti di quella nazione, intorno al *cholera dei polli*:

Parigi, 6 aprile 1880.

« In differenti epoche, una malattia contagiosa, particolare al pollame, è stata segnalata alla mia amministrazione. Questa malattia, chiamata *cholera dei polli* sebbene colpisca anche le oche, le anitre ed i tacchini, può, nello spazio di qualche settimana decimare e qualche volta ancora spopolare interamente un pollaio.

« L'inchiesta fatta nel 1868 nei dipartimenti ha permesso di constatare i guasti cagionati quasi ovunque da questa epizoozia, ma non ancora si è potuto trovare il mezzo per arrestarne lo sviluppo. I casi assai numerosi constatati nel 1878 dai veterinari incaricati del servizio delle epizoozie nei dipartimenti, mi hanno quindi indotto a richiamare l'attenzione del

Comitato consultivo delle epizoozie su questa questione. E colla scorta delle indicazioni fornite dal medesimo si è compilata una istruzione, indicante le principali cause della malattia ed i procedimenti da impiegarsi per farla scomparire, che ho l'onore di trasmettervi con preghiera di divulgare quanto è più possibile i suggerimenti pratici nella stessa contenuti, nel vostro dipartimento.

Il Ministro dell'Agricoltura e del Commercio

P. TIRARD.

La malattia contagiosa particolare al pollame indicata sotto il nome di *cholera dei polli*, sebbene colpisca del pari le oche, le anitre ed i tacchini, arreca perdite sensibilissime all'agricoltura. E se può essere considerata o sembrare di poca importanza allorchè colpisce un soggetto isolato, acquista invece somma gravità allorquando, e sono i casi più frequenti, si manifesta in un pollaio numeroso che può decimare e qualche volta ancora spopolare completamente in qualche settimana. Questa malattia può dunque cagionare un pregiudizio considerevole alle nostre intraprese rurali, ove la produzione del pollame e delle ova costituisce una speculazione lucrosissima.

Nondimeno è possibile di arrestare lo sviluppo di questa malattia, e la presente istruzione ha di mira di far conoscere agli agricoltori i mezzi per raggiungere questo scopo.

Tutti i coltivatori riconoscono il *cholera dei polli*. Dappoichè le bestie quando sono invase dal male divengono melanconiche, sonnolenti, perdono le forze; nè più si smuovono quando vengono scacciate, la temperatura del corpo si eleva, la cresta si fa violacea per effetto di una modificazione nella circolazione; infine la morte sopraggiunge sovente qualche ora dopo l'apparizione dei primi sintomi.

Recenti ricerche scientifiche hanno determinato in modo certo che questa malattia è prodotta da un organismo microscopico che si sviluppa non nel sangue, ma negli intestini, e che si moltiplica con straordinaria rapidità. Questo parassito viene evacuato con lo sterco e può ancora passare negli animali che beccano il letame o mangiano i grani che possono essere imbrattati di sterco.

Se un animale muore, e si possa credere di *cholera dei polli*, conviene innanzi tutto far uscire i superstiti dal cortile e mantenerli isolati gli uni dagli altri. In seguito si deve pulire il cortile ed il pollaio togliendovi il letame e lavando con molta acqua le mura, il pollaio ed il suolo. L'acqua da impiegarsi conterrà per ogni litro cinque grammi di acido solforico; e per fare questa lavanda si adopererà una granata ruvida o una spazzola. Se trascorso una decina di giorni non succedono altre morti, potrà considerarsi il male come scomparso e non si manterrà più nell'isolamento che il pollame che addimostra prostrazioni, tristezza e sonnolenza.

Questi mezzi tanto semplici nel loro uso, basteranno per arrestare i progressi del contagio e per impedire che si ripeta; ed applicati al manifestarsi del male limiteranno le perdite ad una cifra insignificante.

Nuove pubblicazioni pervenute all'*Economista*

Associazione Costituzionale delle Romagne, relazione intorno alla riforma dei dazi consumo in Italia. — Bologna, tipografia Fava e Garagnani, 1880.

Il vino, undici conferenze fatte nell'inverno dell'anno 1880 da *Arturo Graf*, *Alfonso Cossa*, *Corrado Corradino*, ecc., con molte incisioni nel testo e 3 tavole litografiche. — Torino e Roma, Ermanno Loescher, 1880.

Le grandi razze dell'Umanità, per *N. Martelli*. — Torino-Roma, Ermanno Loescher, 1880.

Studi di Critica e Storia Letteraria, di *Alessandro d'Ancona*, prof. di Lettere italiane nella R. Università di Pisa. — Bologna, tipografia Nicola Zanichelli, libraio-editore, 1880.

Riflessioni sopra alcune deposizioni orali raccolte nelle sedute pubbliche in Italia dall'onorevole Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie Italiane. — *A. Lucchesini*. (Estratto dal Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate). — Roma, Stabilimento di G. Civelli, 1880.

Relazione sulle cause di Decadenza della marina mercantile italiana. Camera di Commercio ed arti di Napoli. — Napoli, Stabilimento tipografico dell'Unione, 1880.

Esposizione dei Prodotti, relazione ufficiale del Concorso agrario interprovinciale di Caltanissetta per *Carlo Crispo Moncada*. — Palermo, Lorisnaider Giovanni, tipografo, 1880.

L'élection des Membres du Grand Conseil du Canton de Neuchatel - Propositions du Comité de l'association réformatrice de Neuchatel et lettres publiées a ce sujet par Le Patriote Suisse. Mai 1880. Lausanne, Imp. Georges Bridel.

Le ragioni Successorie dell'Assente, memoria letta nel R. Istituto Lombardo di Scienze e Lettere dall'avv. *Luigi Gallavresi*. — Milano, tipografia Bernardoni di C. Rebuschini e C. 1880.

La piaga dell'accattonaggio, e i suoi più efficaci rimedi (Estratto dalla Rivista di Discipline carcerarie. Roma, anno X, n. 4, 5). Cenni di *Carlo Bocchi*. — Civitavecchia, tip. del Bagno Penale, 1880.

Metodo Intuitivo e norme per applicarlo nelle scuole italiane, di *C. De Laurentiis*. — Roma, tipografia Artero e Comp., 1880.

Scrutinio di Lista, per *Giorgio Alberto Rossi*. — Roma, tipografia Eredi Botta, 1880.

RIVISTA DELLE BORSE.

Firenze, 31 luglio 1880

Tutta l'energia dell'alta Banca oramai non è più sufficiente a sostenere gli alti prezzi conseguiti dalle rendite, e la stessa Borsa di Parigi, che finora ha dominato la situazione, ha dovuto, quantunque contrastandolo palmo a palmo, cedere terreno. Non occorre dire che le preoccupazioni che desta ogni tanto la questione di Oriente, sono state il principale motore della reazione manifestatasi da più giorni su tutte le Borse d'Europa. E da notare peraltro che una tal debolezza coincide con quel periodo del mese, che si chiama periodo morto, durante il quale

la speculazione, specialmente la parigina ha preso l'abitudine di prepararsi alla liquidazione mensile con realizzazioni eseguite con più o meno fracasso, le quali permettono in seguito, se le circostanze sono propizie, di venire in aiuto del mercato alla vigilia, e nel giorno stesso della liquidazione, con compre e ricompre, e se le circostanze sono davvero favorevoli con una chiusa finale a favore dell'aumento. Questa è da qualche tempo la tattica ordinaria di coloro che guidano le cose di borsa, la quale essendo loro riuscita sempre bene, non è improbabile che anche questa volta abbiano cercato di fare altrettanto.

A Parigi all'ottimismo un po' forzato che regnava al cadere dell'ottava scorsa subentrava fino dai primi giorni dell'attuale uuo scoraggiamento grandissimo che la speculazione invano tentò di scuotere. Fra i valori, il più malmenato fu la rendita italiana, la quale arrivava a perdere da fr. 1.70 sui prezzi di chiusura di sabato scorso. Quale possa esserne stata la ragione non è facile precisarlo; ma telegrammi particolari affermano che il ribasso che ha colpito i nostri titoli sarebbe il risultato di speculazioni bancarie, meditate da lunga mano fino da quando si faceva crescerli a colpo d'occhio. Qualunque possa esserne stata la ragione, il fatto è che i corsi avevano in breve correre di tempo, raggiunto certi limiti, che anche indipendentemente dall'attuale situazione politica, sarebbe stato impossibile sostenere. Il 5 per 100 da 119.70 cedeva a 119.12; il 3 per 100 da 85 e 84.50; il 3 per 100 ammortizzabile da 86.50 a 86, e la rendita da 84.40 a 82.80. Alla chiusura dell'ottava vi è stata una leggiera ripresa, che fece rialzare questi valori di circa 30 centesimi.

A Londra i consolidati inglesi ribassarono da 98 1/4 a 97 13/16 per risalire ierisera a 98 15/16. Le cause che provocarono il movimento retrogrado di questa piazza furono oltre la questione orientale, la forte ristrettezza del denaro, e il disastro subito nell'Afganistan. La rendita italiana da 84 declinava a 81 7/8 per risalire ierisera a 82; la rendita turca da 9 4/8 a 9 3/8, e l'argento fino da 52 1/2 saliva a 52 3/4.

A Berlino la rendita italiana da 85.50 discendeva a 84.

Le Borse italiane seguendo il movimento del mercato di Parigi segnarono dei forti ribassi in tutti i valori.

La rendita 5 0/0 da 93.65 declinava fino a 91.80 per risalire ierisera a 92.10.

Il 3 0/0 da 56.80 retrocedeva a 55.50.

Anche i prestiti cattolici subirono la tendenza generale del mercato declinando il Blount, e il cattolico 1860-64 da 98.15 a 97.75, e il Rothschild da 101 a 100.50.

La rendita turca da 11.25 cadeva a 10.71.

La freddezza e la debolezza delle rendite si ripercoteva su tutti gli altri valori.

Le azioni della Banca Nazionale italiana da 2430 indietreggiavano a 2350; le azioni della Banca Nazionale Toscana da 885 a 860; il Credito Mobiliare da 950 a 900 per risalire in seguito a 910; la Banca Romana rimase nominale a 1280, e la generale da 669 cadeva a 640.

Le azioni della Regia Tabacchi da 938 declinavano a 915.

I valori ferroviari trascorsero affatto negletti.

Al contrario le cartelle fondiarie vanno ogni giorno consolidando e migliorando i loro corsi essendosi praticato 514.75 per Milano; 512 per Torino; 500 per Napoli; 505 per Sicilia; 487 per Roma e 481 per Cagliari.

Le azioni della nuova Società Rubattino vennero negoziate a Milano e a Genova fra 624 e 628.

Il prestito fiorentino 1868 da 153 declinava a 147.50.

I napoleoni da 22.15 salirono a 22.25; il Francia a vista da 100.50 a 111 e il Londra a 3 mesi da 27.83 a 27.90.

Terminiamo con la consueta rassegna del movimento bancario.

La *Banca d'Inghilterra* alla fine della settimana scorsa in confronto della precedente dava le seguenti variazioni: in *diminuzione* il numerario di sterline 38,889; la circolazione di 252,075; il portafoglio di 356,665; i conti correnti particolari di 130,717; e i conti correnti del Tesoro di 50,507; e in *aumento* la riserva dei biglietti di 210,905.

La *Banca di Francia* alla stessa epoca segnava in *aumento* il numerario di fr. 3,753,000; le anticipazioni di 3,094,000; e i conti correnti del Tesoro di 21,189,000; e in *diminuzione* il portafoglio di fr. 33,783,000; la circolazione di 28,234,000 e il conto corrente dei particolari di 14,370,000.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — L'offerta dei frumenti andò in questi ultimi giorni fortemente aumentando, dimodochè le migliori qualità di grani non poterono trovare collocazione senza fare qualche concessione sui prezzi precedenti. I granturchi trascorsero generalmente sostenuti, e ciò avvenne non tanto per una maggior domanda, avutasi nel corso della settimana, quanto perchè su alcune località il nuovo raccolto, a motivo della persistenza della siccità, minaccia di andare perduto. Nei risi, specialmente nelle qualità buone, abbiamo notato un certo sostegno, motivato, a quanto dicesi, dalla scarsità dei depositi nei principali luoghi di produzione. Nelle segali, nelle avene, e nelle fave nessuna variazione. I prezzi praticati durante l'ottava furono i seguenti: A *Roma* i grani della provincia furono venduti da L. 24.50 a 26.50 al quintale. — A *Livorno* i grani di Maremma e del Piano di Pisa realizzarono da L. 26 a 26.50, e i granturchi esteri da L. 19 a 21. — A *Firenze* i prezzi praticati furono da L. 23.25 a 24 all'ettolitro per i grani gentili bianchi; da L. 21.40 a 22.80 per i gentili rossi, e da L. 13 a 19 per i granturchi. — A *Bologna* i grani si mantennero a L. 27.50 e 28 al quintale. — A *Udenna* si praticò da L. 26.75 a 28 al quintale per i grani: da L. 18.50 a 18.75 per l'avena, e L. 18.50 per il frumentone nuovo. — A *Rovigo* i grani fecero da L. 24.50 a 26.50 al quintale, e il granturco da L. 24 a 26. — A *Verona* mercato in ribasso per i frumenti e in rialzo per i risi. — A *Milano* i prezzi praticati furono da L. 28 a 30.50 al quintale per i grani; da L. 25.50 a 28 per i granturchi; da L. 21 a 22 per la segale, e da L. 33.50 a 43.50 per i risi fuori dazio. — A *Vercelli* i risi aumentarono di 75 centesimi, e di altrettanto ribassarono i grani. — A *Torino* i grani ottennero da L. 27.50 a 30.50 al quintale; il granturco da L. 20.50 a 27; la segale da L. 21.50 a 22, e il riso bianco fuori dazio da L. 34 a 43. — A *Genova* i grani nostrali realizzarono da L. 29 a 31 al quintale, e le provenienze dal Mar Nero da L. 26.50 a

28 all'ettolitro. — In *Ancona* si praticò da L. 24 a 26 al quintale per i grani, e da L. 19 a 20 per le fave. — A *Napoli* i grani delle Puglie per settembre si quotarono in Borsa a D. 2. 73 al tomolo — A *Bari* i grani rossi fecero da L. 25. 25 a 25. 50 al quintale, e i bianchi da L. 25. 50 a 26, e — a *Barletta* le majoriche bianche franche a bordo L. 27, e le rosse L. 26. 50.

Sete — Anche in quest'ottava pochi cambiamenti si hanno a segnalare sull'andamento dei mercati serici. Tuttavia ebbesi a constatare qualche maggior domanda tanto per le greggie che per le lavorate, ma con scarsi affari conclusi stante la difficoltà di potere conciliare le basse offerte con le pretese dei venditori. Quanto ai prezzi, essi rimasero generalmente deboli, ma senza che però il ribasso abbia fatto ulteriori progressi. — A *Milano* si venderono alcune partite di organzini al prezzo di L. 71 al chil. per i sublimi 18|20, e di L. 66 e 68 per detti buoni correnti 18|22 e 20|24; e diversi lotti di greggie 11|13 e 12|14 di secondo scelta da L. 54 a 55. — A *Como* i prezzi praticati furono di L. 74 per organzini strafilati 18|20; di L. 71 a 72 per detti belli correnti 18|22; di L. 64 per le trame belle correnti 22|24 e di L. 50 e 52 per trame mezzane 38|40. — A *Lione* l'ottava chiude senza alcun sintomo di miglioramento. Fra gli affari conclusi abbiamo notato organzini di Piemonte 26|28 per velluti venduti a fr. 70. — A *Marsiglia* i prezzi praticati per i bozzoli secchi furono di fr. 13. 75 a 14 al chil. per i gialli di Francia e di L. 12. 75 a 13 per i giapponesi. verdi.

Cotoni — Dall'ultima rassegna la situazione è rimasta generalmente invariata. L'unica circostanza che abbiamo da segnalare è che la fabbrica è meno attiva, ma questo dipende dal grande, e, per alcuni articoli, dall'enorme lavoro fatto due o tre settimane indietro. Tuttavia esistono sempre importanti commissioni a lontana consegna. Ciò garantisce una continua buona domanda pel cotone, e un consumo normale. Quanto ai prezzi tutto dipenderà dall'andamento del raccolto americano. — A *Milano* i Mediling America furono venduti da L. 92 a 93 ogni 50 chil.; i Broach da L. 83 a 84; gli Oomra da L. 73 a 75, e i Tinnivelly da L. 75 a 76. — All'*Havre* il Luigiana buono ordinario fu venduto a fr. 75 e 50 chil. al deposito. — A *Liverpool* gli ultimi prezzi quotati furono di den, 6 15|16 per il Mediling Orleans, di 6 13|16 per il Mediling Upland, e di 4 15|16 per il Fair Oonera.

Carboni minerali — Sostenuti a motivo del rincaro dei noli. — A *Genova* per ogni tonnellata si praticò da L. 33 a 34 per il Newcastle Hastings; da L. 32 a 33 per il Cardiff; da L. 31 a 32 per il Newpelton; L. 28 per il Liverpool, da L. 29 a 36 per l'Hebbura, e da L. 55 a 56 per il Garesfield.

Olj d'oliva. — La speculazione essendo tutta intenta a procurarsi notizie sull'andamento del futuro raccolto, gli affari non hanno attualmente alcuna importanza, tanto più che le domande dall'estero continuano a mancare. — A *Portomaurizio* i sopraffini bianchi si quotarono da L. 160 a 168 al quint., i paglierini fini da L. 150 a 156; i mezzi fini da L. 140 a 145; i mangiabili da L. 118 a 135 e i lavati da L. 78 a 81. — A *Genova* i mangiabili andanti della Riviera di Ponente si venderono da L. 115 a 120 al quint. — A *Livorno* gli olj toscani realizzarono da L. 128 a 140 al quint. — A *Firenze* si fecero i medesimi prezzi di L. 155. 60 all'ettol. per gli acerbi; di L. 140. 60 per i finissimi dolci, di L. 135 per gli olj mercantili, e di L. 123. 70 per gli olj da ardere. — A *Napoli* gli ultimi prezzi fatti in borsa furono: Gallipoli pronti L. 98. 09, agosto 98.54, ottobre 98. 67 e futuri 99. 25. Gioia pronti L. 93. 11, agosto 93. 37, ottobre 93. 80 e futuri 95. 20. — A *Bari* si praticò da L. 93 a 108. 35 al quint, secondo merito.

Spiriti. — Malgrado che la materia prima sia generalmente in ribasso i prezzi degli spiriti si mantengono all'interno fortemente sostenuti a motivo dell'aumento di dazio approvato recentemente dal Parlamento. — A *Livorno* i prezzi praticati furono di L. 137. 50 a 139. 50 al quint. per gli spiriti indigeni e di L. 142 a 145 per quelli provenienti dall'estero. — A *Genova* gli spiriti americani di gr. 93|94 furono venduti a L. 146 al quint. daziato, e i napoletani a L. 145. — A *Milano* i tripli di gr. 94|95 senza fusto realizzarono da L. 144 e 145; gli americani e i germanici da L. 149 a 150.

Petrolio. — Anche quest'articolo si sostiene per la stessa ragione che abbiamo segnalato per gli spiriti. — A *Genova* gli arrivi sono attivissimi all'oggetto di potere godere ancora del vecchio dazio. I barili si venderono da L. 73 a 73. 50 al quint. sdaziato e le casse da L. 68. 70 a 69. In deposito franco le contrattazioni per futura consegna si aggirarono da L. 29 a 29. 50 i 100 chilogr. — A *Trieste* i barili pronti furono venduti da fior. 12 50 a 13 al quint. — In *Avversa* si praticò fr. 23. 50 al quint., al deposito, e a *Nuova-York* e a *Filadelfia* cents. 83|8 per gallone.

Zolfi. — Nonostante che il consumo sia alquanto diminuito i prezzi si mantengono sostenuti. — A *Messina* gli ultimi prezzi fatti furono di L. 10. 12 a 10. 87 al quint. sopra Girgenti; di L. 9. 91 a 10. 90 sopra Catania e di L. 10. 18 a 10. 71 sopra Licata. — A *Livorno* gli zolfi di Sicilia macinati si venderono da L. 15 a 16, e quelli in pani da L. 12 a 13 al quint.

ESTRAZIONI

Prestito 5 p. c. Lombardo-Veneto 1859 (legge 3 settembre 1868 n. 4580). — 19.^a estrazione annuale, 1.^o luglio 1880.

Sorti la serie XXIII^a (ventitreesima).

I titoli riferibili alla suddetta serie cessano di fruttare colla fine di dicembre 1880, ed il rimborso del capitale avrà luogo sopra mandati della Direzione Generale del Debito Pubblico in Firenze, a cominciare dal 2 gennaio 1881, mediante deposito dei titoli stessi, corredati delle cedole dei semestri posteriori a quello scaduto ai 31 dicembre suddetto. I pagamenti nello Stato delle Casse del Debito Pubblico, Francoforte sul Meno, da A. De Rothschild.

Rimangono ad estrarsi le seguenti 6 serie; 9, 13, 14, 16, 19, 24.

Prestito 5 p. c. città di Napoli 1877 (obbligazioni di L. 400 oro). — 6.^a estrazione semestrale, 19 giugno 1880.

N. 31 638 949 — 1226 392 569 750 — 2007 10 149 435 656 — 4291 696 891 — 5050 179 386 531 807 — 6170 273 343 374 415 465 976 — 7026 89 232 250 304 801 — 9037 204 249 297 — 10043 225 767 — 11559 814 — 12500 551 950 — 14856 932 — 15234 456 476 526 602 — 16357 441 — 17009 15 370 376 494 756 820 — 19120 330 545 884 — 26519 556 — 21432 556 956 — 22025 500 — 23654 953 — 25059 548 824 — 26086 164 290 335 337 — 27127 388 657 806 — 28104 347 431 777 — 29626 938 976 — 30018 173 466 566 620 742 — 31165 202 721 808 970 — 32527 932 — 33122 362 — 34677 — 35620 — 36132 936 — 37943 — 38004 9 57 386 605 651 809 — 39303 749 — 40449 800 — 41111 116 269 411 416 436 770 903 — 42533 695 745 — 43615 972 — 44097 261 677 969 — 45152 478 576 772 — 46055 67 329 527 533 959 — 47233 404 687 766 840 851 919 — 48773 — 49000 50234 239 375 802 — 51387 401 477 573 — 52825 939 — 53303 — 55629 —

56033 254 366 549 589 671 786 916 — 57276 515
920 — 58044 851 954 958 — 59450 453 478 561 988
— 61819 846 — 62829 — 63253 — 64612 — 65936
— 66335 616 747 — 67346 955 — 68084 245 897
— 70076 317 — 71039 105 244 776.

Rimborso in L. 400 oro cadauna, dal 1° luglio 1880, a Napoli, Cassa municipale; Roma e Firenze, F. Wagniere e C.; Parigi, Berthier Frères, rue Richelieu N. 99, e loro succursali; e Società del Credito Generale Francese, rue Lepelletier, e sue succursali; Basilea (Svizzera) Banca commerciale di Basilea.

Prestito città di Venezia 1869. — (obbligaz. da L. 30) — 41^a estrazione semestrale, 30 giugno 1880.

Serie estratte:

44 157 162 453 459 475 519 652 687 722 789 996
1140 1411 1428 1467 1595 1613 1693 1825 1977 1987
2006 2068 2264 2420 2580 2795 2809 2983 2985 3020
3436 3455 3509 3543 3674 3759 3889 3931 3977 4315
4703 4729 5068 5079 5455 5481 5485 5550 5600 5610
5646 5786 5788 5929 5971 6024 6209 6276 6344 6390
6517 6680 6725 6901 6952 7273 7276 7283 7366 7492
7622 7806 7835 7990 8000 8096 8201 8226 8228 8248
8255 8258 8275 8288 8341 8453 8534 8615 8661 8694
9135 9190 9210 9301 9359 9398 9404 9408 9485 9488
9505 9529 9531 9569 9580 9591 9635 9744 9795 10005
10022 10441 10510 10511 10571 10657 10779 10839
10957 10959 10989 11011 11033 11101 11132 11242
11282 11315 11475 11598 11622 11677 11730 11923
11932 11977 11980 12072 12336 12395 12400 12594
11731 12825 12930 13024 13054 13075 13307 13338
12352 13353 13387 13449 13507 13514 13554 13572
13716 13730 13852 14058 14083 14138 14159 14167
14207 14291 14326 14384 14457 14165 14622 14623
34655 14799 14886 14961 15034 15198 15231 15485.

Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio
7366	6	25000	8255	14	50
13075	9	500	1595	6	50
2420	9	250	9408	21	50
9795	14	100	11282	19	50
13400	24	100	15034	21	50
12731	18	100	9488	23	50
8226	16	100	2795	21	50
8228	22	100	3931	6	50
9529	16	100	459	22	50
9529	18	100	11977	2	50
1977	7	100	8534	22	50
14384	8	100	9485	18	50
9488	19	100	6680	14	50
9580	13	50	8255	18	50
6680	4	50	13730	21	50
12825	25	50	5646	8	50
1693	25	50	11132	3	50
1693	22	50	12395	13	50
6276	16	50	9635	8	50
5485	12	50	14384	4	50
2580	3	50	9529	25	50
1977	10	50	15198	25	50
12930	19	50			

Tutte le altre obbligazioni contenute nelle 184 serie come sopra estratte, sono rimborsabili con italiane L. 30 cadauna.

Pagamenti dal 1° novembre 1880, a Venezia, dalla Cassa municipale; Milano figli Weill-Scott e Comp.; Firenze, F. Wagniere e C.; Parigi, Kohn Reinach e Comp.; Bruxelles, J. Errera Oppenheim; Francoforte, A. Reinach; Berlino, J. Goldschmidt e C.

Prestito 6 p. c. città di Mantova 1868 (obbligaz. da L. 1000, 500, 200 e 100). — Nella 20 estrazione semestrale, seguita il 1° luglio 1880, sorti la

Serie XIX (decimanona).

Tutte le 64 obbligazioni, cioè n. 8 da L. 1000, numero 12 da L. 500, n. 16 da L. 200 e n. 28 da L. 100,

pel complessivo capitale di L. 20,000, verranno rimborsate, dal 2 gennaio 1881, a Mantova, dalla Cassa municipale, dietro presentazione dei titoli corrispondenti.

Prestito 6 p. c. città Alessandria 1879 (obbligazioni da L. 500). — 2^a estrazione, 30 giugno 1880.

N. 199 238 352 652 1215.

Rimborso in L. 500 per obbligazione, dal 1 luglio, ad Alessandria, dalla Cassa comunale.

Prestito città di Parma 1869. — Penultima estrazione, 19 giugno 1880.

Venne estratta la cartella N. 1 in ciascuno degli 85 gruppi, e rimborsabili in L. 500 per cartella, dal 1 luglio, a Parma, dalla Cassa comunale.

Prestito 5 p. c. città di Brescia 1866. — Ultima estrazione, 16 giugno 1880, per l'ammortamento di un ventesimo del prestito.

Venne estratta la

Serie I (prima).

I Buoni appartenenti alla suddetta serie saranno rimborsabili dal 5 ottobre 1880 in avanti, a Brescia, dalla Cassa comunale.

Prestito 5 p. c. comunale di Lucca 1859 (di toscane lire 1,700,000 diviso in 3400 obbligazioni di toscane L. 500). — 41^a estrazione, 1° luglio 1880.

N. 136 183 204 260 553 566 572 638 648 746 907 943 955 960 1003 1042 1286 1565 1727 1823 1897 1913 2270 2272 2433 2467 2525 2565 2607 2634 3041 3201 3301 3355.

Rimborso in toscane L. 500 pari a italiane L. 420 per obbligazione, dal 1° luglio, a Lucca, dalla Cassa comunale.

Prestito 7 p. c. del Comune di Salsomaggiore 1872 (obbligazioni di L. 250). — Estrazione 1° luglio 1880.

N. 12 52 53 68 90 97 104 106 113 114 117 131 143 160 184.

Rimborso in L. 250 per obbligazione, unitamente agli interessi, dal 3 luglio 1880, a Salsomaggiore, dalla Cassa comunale.

Prestito 5 p. c. città di Vittorio Ferrovia Conegliano-Vittorio 1877 (obbligaz. da L. 500). — 5^a estrazione semestrale, 1° luglio 1880.

N. 317 720 925 1074 1117 1318 1359 1388 1458. Pagamenti in L. 500 cadauna, dal 1° agosto 1880, a Vittorio, dalla Cassa municipale; Verona, figli di Laudadio Greco; Milano, Vittorio Finzi.

1° Prestito 5 p. c. Consorzio Ferroviario Interprovinciale di Padova-Treviso-Vicenza 1874 (diviso in 72 serie da 250 obbligazioni cadauna di L. 500). — Nella 5^a estrazione annuale effettuata il 1° luglio 1880, sorti la

Serie XXXIV (trentesimaquarta).

Tutte le 250 obbligazioni appartenenti alla suddetta serie verranno rimborsate in L. 500 per obbligazione dal 1° gennaio 1881, a Vicenza, dalla Banca Popolare; Venezia e Padova, Banca Veneta; Padova, Banca Mutua Popolare; Treviso, Banca Trevigiana del Credito Unito.

Società Anonima per la Bonifica del Terreni Ferraresi (Prestito 5 p. c. 1877, obbligazioni da L. 500). — 5^a estrazione semestrale, 2 luglio 1880.

N. 184 286 503 941 951 1967 2286 2317 3360 3754 3861 4108 4598 5205 5237 5690 5920 5922 5965 6354 6467 6618 6994 7117 7344 7474 7647.

Rimborso in L. 500 per obbligazione dal 1° ottobre 1880 a Torino, dalla Cassa della Banca di Torino.

Prestito della Società Anonima per Costruzioni di Fabbriche in Ancona. — 8^a Estrazione, 27 giugno 1880, per l'ammortamento di 7 azioni 1° semestre 1880.

N. 33

come primo estratto vinse la proprietà n. 18.

Prestito città di Bari 1868 (Obbligazioni da L. 100)
 — 45ª estrazione trimestrale, 10 luglio 1880.

Obbligazioni premiate				
Serie	N.	Lire	Serie N.	
1	66	50	2	56
2	91	2000	30	48
32	96	100	39	44
43	19	50	44	58
50	52	50	58	28
53	39	50	28	94
76	57	50	94	46
78	6	50	46	52
96	85	50	52	28
109	39	50	28	2
115	49	50	115	12
135	37	50	117	49
156	12	100	150	69
159	34	50	157	56
166	98	50	162	13
170	38	100	167	38
176	47	50	173	63
190	18	50	183	80
205	49	50	195	19
207	31	50	206	6
210	80	50	208	82
222	87	50	212	84
229	55	50	224	74
229	88	50	229	85
238	86	50	236	88
261	41	50	240	46
309	98	50	303	37
319	39	50	318	73
326	15	50	324	19
334	28	50	326	14
336	80	50	336	42
352	28	50	341	14
372	79	50	362	32
389	77	50	383	42
425	71	50	418	14
433	33	50	426	32
438	8	50	439	42
443	62	50	450	20
456	14	50	456	15
460	40	50	464	38
466	86	100	473	11
474	24	100	474	33
483	84	50	505	12
505	17	50	508	23

508	77	50	510	58	50
517	42	50	518	49	50
521	49	50	526	44	50
527	69	50	543	75	50
547	56	50	548	8	50
551	33	50	558	80	200
582	100	50	584	96	50
585	53	50	587	32	50
592	34	50	604	74	50
606	14	100	607	25	50
611	8	50	626	67	50
637	70	50	639	91	50
640	83	50	642	70	50
647	100	50	659	54	50
661	68	50	664	41	50
675	60	100	678	85	50
681	78	50	682	8	600
694	13	50	696	36	50
700	99	50	701	45	50
705	76	50	707	25	50
707	73	50	712	67	50
718	11	100	721	27	50
722	22	50	772	50	200
730	64	50	731	67	50
753	2	50	769	41	50
781	78	50	785	51	50
804	27	50	804	62	50
814	13	50	819	53	50
821	15	50	825	37	50
825	82	50	831	4	50
836	31	50	837	63	50
858	8	50	858	81	50
862	37	50	863	18	50
867	26	50	874	16	600
876	15	50	886	92	50
891	25	50	899	50	50

Obbligazioni rimborsabili in L. 150.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
13	76	33	21	69	44	94	86
133	74	147	73	158	8	168	15
180	27	232	74	312	10	335	88
361	29	422	38	440	80	448	38
451	63	558	1	566	79	577	13
617	23	645	55	746	12	786	49
822	19						

Pagamento dei rimborsi e premi dal 10 gennaio 1881, a Bari, dalla Cassa comunale.

Avv. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

EUGENIO BILLI *gerente responsabile*

STRADE FERRATE ROMANE

A V V I S O

Incanto per la costruzione del passaggio inferiore di S. Bibiana e apertura del nuovo viale omonimo.

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione del passaggio inferiore di S. Bibiana ed apertura del nuovo viale omonimo, situato entro il piazzale della Stazione di Roma a Ch. 1, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il capitolato, il progetto e l'elenco dei prezzi saranno ostensibili, a partire dal 27 Luglio 1880, nell'Ufficio dell'Ing. Capo della 3ª Sezione del Mantenimento situato nella Stazione di Roma.

Ogni concorrente per essere ammesso alla gara dovrà versare nella Cassa

Centrale della Società in Firenze o presso il Gestore di Cassa in Roma, a titolo di cauzione provvisoria, L. 3000 in denaro, ovvero in rendita, del valore corrispondente al corso del giorno, in cartelle al portatore del Debito Pubblico Italiano, od in titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Le offerte, redatte in carta da bollo da una lira, secondo la modula che fa parte del capitolato, cioè senza limitazione o riserva, dovranno pervenire suggellate alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 10 Agosto p. v.

La busta contenente l'offerta dovrà portare l'indicazione: **Offerta per la costruzione del passaggio inferiore di S. Bibiana.**

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un Certificato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile o di un Ing. Capo-Servizio di una Società Ferroviaria, di data non più lontana di sei mesi che giustifichi l'idoneità del concorrente ad eseguire opere del genere di quelle comprese nel presente appalto.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi della perizia e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'Aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 24 luglio 1880.

(C. 2989)

LA DIREZIONE GENERALE

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

22^a Settimana dell'Anno 1880 — Dal dì 27 Maggio al dì 2 Giugno 1880.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	304,689.45	12,965.06	53,857.03	227,772.14	4,788.18	4,073.21	1,030.30	609,175.37	1,681	18,947.74
Settimana cor. 1879	259,875.85	14,136.88	52,282.81	202,099.72	5,856.45	1,404.43	946.85	536,602.99	1,681	16,690.46
Differenza } in più in meno	44,813.60	" "	1,574.22	25,672.42	" "	2,668.78	83.45	72,572.38	"	2,257.28
	" "	1,171.82	" "	" "	1,068.27	" "	" "	" "	" "	" "
Ammontare dell'Esercizio dal 1 genn. al 2 giugno 1880 .	6,052,338.30	333,815.86	1,128,433.69	4,413,330.08	170,402.49	32,328.20	51,698.61	12,182,347.23	1,681	17,176.52
Periodo cor. 1879	5,769,975.22	331,898.52	1,059,313.95	3,909,685.13	158,563.91	33,695.18	48,370.79	11,311,502.70	1,667	16,082.62
Aumento	282,363.08	1,917.34	69,119.74	503,644.95	11,838.58	" "	3,327.82	870,844.53	14	1,093.90
Diminuzione . . .	" "	" "	" "	" "	" "	1,366.98	" "	" "	" "	" "

La Linea Laura-Avellino della lunghezza di Chilom. 24 fu aperta all'Esercizio col giorno 31 Marzo 1879.

(C. 2989)