

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XII — Vol. XVI

Domenica 8 Febbraio 1885

N. 562

## LA DISCUSSIONE FERROVIARIA

Alla Camera la discussione ferroviaria procede allo stesso modo, cioè lentamente e fiaccamente. Il Governo, quando alla abilità e schiettezza della difesa aggiunge la energia ed esprime in modo preciso la propria volontà, trova sempre una maggioranza abbastanza disciplinata e compatta pronta a sostenerlo; il che vuol dire che nell'animo della maggior parte dei deputati si è formata la convinzione che i contratti che si discutono non sono cattivi, nè dannosi allo Stato.

La amplissima, anzi la esuberante discussione fattane per lungo e per largo — a vero dire con contestabile competenza, ma con incontestabile tenacità, — ha luminosamente provato che la opposizione era stata fin da principio esagerata, così da non dar mezzo agli avversari di sostenerla validamente. L'on. Genala, che ebbe già una prima approvazione dalla Commissione, può essere contento di esser giunto possiamo dire alla fine della discussione anco davanti alla Camera potendo sempre dimostrare la bontà delle sue proposte e la inanità degli sforzi degli avversari. Noi possiamo dissentire e dissentiamo dal Governo — nè lo abbiamo taciuto — sul metodo che venne adottato; persistiamo a credere che si sia creato un precedente che non risponde alle buone regole parlamentari, riteniamo anzi che lo stesso on. Genala suo malgrado abbia dovuto accondiscendere a tale sistema; ma in pari tempo riconosciamo che appunto questa minuziosa discussione costituisce per l'onorevole Ministro un trionfo contro le enormi accuse che gli erano state lanciate.

Alla Camera si è rinnovata la discussione sull'articolo 21 del capitolato, quella che riguarda la protezione alla industria nazionale; l'articolo che, oltre i dazi, accordava già una protezione del 10 per cento, come dimostrammo in un apposito articolo <sup>4)</sup> venne discusso e poi rimandato per desiderio del Governo alla Commissione per essere ristudiato. — I giornali hanno pubblicato i risultati di questi studi, ma veramente noi esitiamo a prestar fede alle loro notizie. Si tratterebbe non solamente di accrescere il tasso della protezione, ma di far giudice in ogni caso il Governo della convenienza che le Società esercenti facciano le loro provviste all'estero. Ci parrebbe così enorme questa condizione, ci si presenta come una così grave infrazione alle leggi generali economiche e, diciamo pure, a quelle del buon senso, che non

possiamo ammettere possibile che il Governo vi si addatti, il Governo che ha tra i suoi membri più direttamente responsabili della questione, l'on. Magliani e Genala che militarono sempre sotto la bandiera della libertà economica, e l'on. Grimaldi che anche recentemente fece ferma professione di fede ai principi liberali della economia. Le esigenze parlamentari possono essere degne di molte considerazioni, ma in nessun caso, crediamo, potrebbero giustificare una tale enormità.

Ecco perchè mettiamo in contumacia le notizie dateci dai giornali e ci dichiariamo fidenti nella tenacità e rigidità che l'on. Genala ha sempre dimostrata nelle sue convinzioni.

Ma appunto perchè la discussione del capitolato è agli sgoccioli, siamo vicini a quella sulle tariffe, e ci spaventa il pensiero che per approvarle non si adotti un metodo più spiccio. Le tariffe susciteranno tutti gli interessi regionali, quelli elettorali, quelli industriali, e se il Governo apre la porta come mai arresterà la corrente che si determinerà violenta, inesorabile? O si lascerà rinnovare lo spettacolo dell'albero della cuccagna ed i premi si daranno a spese del bilancio?

Badiamo bene. — In mezzo a tanta passione politica l'on. Genala ha mostrato molta abilità per superare gli scogli, ora sta dinanzi ad un vortice che se non fosse evitato potrebbe molto toglierli del merito di condurre in porto la nave. Non dubitiamo però che abbia già preveduto il pericolo e vi abbia anche provveduto.

## AMMORTAMENTO E CONVERSIONE

Le notizie che abbiamo pubblicate nel nostro ultimo numero sulla conversione del consolidato 5 % sono state accolte da quasi tutta la stampa italiana e, o vennero ripubblicate semplicemente come notizie, o vennero interpretate come le linee principali di un progetto concreto che fosse stato già elaborato dal Ministero delle Finanze e che fosse appoggiato dall'*Economista*. Teniamo a dichiarare che quest'ultima versione, quale specialmente si potrebbe ricavare da un dispaccio al *Secolo* di Milano e da un articolo della *Rassegna* di Roma, sarebbe erronea e lontana dai fatti e dalle nostre intenzioni.

Il Ministro Magliani nella sua esposizione finanziaria ed il Ministro Depretis in un suo discorso alla maggioranza, hanno parlato di probabilità che si venga alla conversione della rendita cinque per

<sup>4)</sup> Vedi l'*Economista* del 31 Agosto 1884, N. 539.

cento. È naturale che queste dichiarazioni, l'una ufficiale l'altra ufficioso, ma tutte due importantissime, non potessero uscire dalla bocca di così autorevoli uomini di Stato senza che non fossero intervenuti o fossero in corso degli studi preliminari e generali sui diversi modi coi quali sarebbe possibile condurre tale operazione, per più riguardi delicatissima. Noi abbiamo creduto e crediamo ancora di conoscere una parte almeno di questi studi e parendoci che l'opinione pubblica fosse fuorviata o da erronee informazioni, o da una scarsa cognizione sull'argomento, abbiamo creduto opportuno di far noti alcuni elementi dai quali scaturisce una delle forme atte a compiere la conversione, e quindi ad ottenere un minor pagamento di 42 milioni e mezzo di interessi, che si ridurrebbero a 37 milioni circa di beneficio al bilancio, tenuto conto della perdita che cadrebbe sulla tassa di ricchezza mobile, in causa della diminuzione degli interessi stessi.

Poste così le cose, è chiaro ad un tempo e che noi non abbiamo mai pensato di anticipare la pubblicazione di un progetto di legge che presumibilmente non è ancora concretato, e che meno ancora abbiamo pensato di fare noi i progettisti. Avvertimmo già che l'argomento è complesso assai ed esige quindi uno studio minuto. Le notizie che noi abbiamo pubblicate sopra un mezzo possibile ci parevano e ci paiono *degne di studio*; potremo discuterle e le discuteremo ampiamente, però senza quella fretta che forse ha avuto la *Rassegna* la quale precipitosamente ha voluto fino da ora schierarsi tra i contrari, e che o non leggendoci completamente o non rilevando il senso delle nostre parole, ha attribuita a noi la perpetrazione di un progetto, mentre tutti hanno compreso che noi abbiamo solamente rese pubbliche delle notizie sopra una parte degli studi che crediamo compiano. La importanza dell'argomento e la condizione speciale del nostro credito rendono la questione assai complessa, e appunto per questo dichiariamo di riservare il nostro giudizio a miglior tempo, parendoci ora intempestivo discutere e sentenziare *au pied levé*.

Certamente che le obiezioni sollevate dalla *Rassegna* facilmente saltano agli occhi di tutti; nè erano sfuggite alla nostra attenzione, ma la conclusione stessa a cui viene il giornale di Roma, mostra che con quelle osservazioni non si elimina la questione. Infatti la *Rassegna* dice che Ministro ha due vie: — « o porre in opera a suo tempo la combinazione che secondo l'*Economista* avrebbe in animo di perpetrare (e ripetiamo che non abbiamo attribuito all'on. Magliani nè un piano, nè una combinazione nè un progetto); oppure porsi in grado di convertire per le vie naturali aspettando il rialzo della rendita, coll'opporsi virilmente a nuovi lavori pubblici e ai nuovi debiti che ne sono la conseguenza. » — In lingua volgare queste parole della *Rassegna* vogliono dire: — volendo la conversione presto, non vi è altro mezzo che quello riportato dall'*Economista*, volendo invece il mezzo naturale, bisogna aspettare che i tempi si maturino.

Ora siccome e gli on. Magliani e gli on. Depretis hanno già parlato di conversione, e siccome il paese da qualche settimana se ne occupa con una certa vivacità, resta dimostrata la intenzione di farla presto e resta provata anche tutta la importanza e la opportunità delle notizie che abbiamo pubblicate, le quali si riferiscono appunto a studi sopra una forma di conversione — che noi stessi chiamammo espe-

diente — da attuarsi presto, mentre non sarebbero stati verosimili degli studi per una operazione da compiersi da qui a molti lustri.

Quando si voglia effettuare la conversione, non bisogna desiderarla nel modo con cui, date alcune circostanze ancora ipotetiche si potrebbe compiere in lontano tempo, ma nel modo che, nelle condizioni in cui ci si trova, il compierla è possibile. Che se questi mezzi *a priori* si respingono, allora bisogna premettere che non si vuole la conversione. Ma di questo ad un altro articolo. Ora vogliamo continuare ad esporre quelle norme generali che persistiamo a credere sieno *tra gli oggetti di studio* al Ministero delle Finanze.

Abbiamo detto nel nostro ultimo numero che esiste il fatto della differenza di prezzo tra il consolidato 3 per cento e quello 5 per cento, così che quest'ultimo, a paragone del primo, e tenuto calcolo della differenza del tasso, è quotato di 12 punti inferiore al primo. Abbiamo anche accennato che la differenza di questi due valori potrebbe essere base della conversione, offrendosi al portatore del cinque per cento tanto tre per cento da costituirgli una rendita del 4 e mezzo per cento.

Tale espediente finanziario potrebbe essere accompagnato da una istituzione che crediamo molto vagheggiata dall'on. Magliani, quella dell'ammortamento.

Sappiamo benissimo che l'ammortamento, come permanente istituzione, è circondato da numerosi pregiudizi, per la cattiva prova che ha fatto in altri tempi, e sappiamo che molti, solo a sentirne il nome, se ne mostrano contrari, come di cosa non seria o non utile. — E sotto un certo aspetto conviene riconoscere che le illusioni di Walpole, di Price e di Pitt lasciarono una profonda traccia, così da rendere scarsamente accetto ai più un mezzo finanziario, che tuttavia non può sconsigliarsi essere previdente e razionale. A vero dire la mala riuscita di quelle Casse di ammortamento, che si tentarono in Inghilterra ed in Francia, potrebbe più giustamente attribuirsi al modo con cui l'operazione venne concepita, organizzata e condotta piuttostochè alla sua intrinseca ed assoluta utilità.

Che però l'ammortamento fisso e percentuale sia una istituzione la quale può realmente riuscire nel compito che ad essa si domanda, lo dimostrano gli Stati Uniti d'America, che nel 1865 ebbero un massimo di debito federale di circa 15 miliardi di lire che domandava un interesse di 755 milioni e nel 1878 lo avevano ridotto a 9 miliardi poco più, con un interesse di 484 milioni e nel 1881 ad 8 miliardi e mezzo essendo l'interesse di soli 90 milioni di lire; l'Olanda ha pure ridotto il suo debito da 3 miliardi e 600 milioni a due miliardi; il Belgio pure diminuì il debito da 975 milioni a 685 e la Danimarca da 371 a 340 milioni.

Non si potrebbe quindi senza venir meno alla verità affermare *a priori* che l'ammortamento sia una illusione od una chimera. E nemmeno si può dire che la nostra situazione finanziaria non domandi che anche all'ammortamento si pensi; infatti il nostro debito è, in proporzione, il più elevato di tutti gli Stati principali d'Europa. Paragoniamolo alla entità del bilancio, cioè alla somma delle spese effettive e ne ricaviamo che gli interessi del debito in Italia raggiungono quasi il 36 per cento delle spese effet-

tive mentre gli altri Stati ci danno, tenendo conto delle cifre del 1884:

Germania . . . . .	44	per cento delle spese
Russia . . . . .	23	»
Austria-Ungheria . . . . .	28	»
Spagna . . . . .	29	»
Inghilterra . . . . .	33	»
Francia . . . . .	35	»
Italia . . . . .	36	»

E calcolando la cifra del debito in rapporto alla popolazione, troviamo riportato dal Leroy Beaulieu questo prospetto che riguarda il 1870:

per abitante		per abitante	
Svizzera . . . . .	L. 2,90	Spagna . . . . .	L. 10,—
Russia . . . . .	» 4,55	Francia . . . . .	» 12,15
Germania . . . . .	» 4,65	Olanda . . . . .	» 15,10
Belgio . . . . .	» 5,60	Italia . . . . .	» 17,50
Austria . . . . .	» 9,05	Gran Bretagna . . . . .	» 19,65

Senza dubbio adunque vi è motivo almeno di pensare all'ammortamento. E come il nostro bilancio non consentirebbe ora di stralciare una parte della rendita per consacrarla a questo scopo, crediamo che saggiamente pensi l'on. Magliani di profittare degli studi che sta elaborando sulla conversione, per vedere quanta parte del profitto che il bilancio dello Stato ricaverrebbe dalla diminuzione degli interessi, potrebbe fin d'ora essere consacrata in modo esclusivo alla diminuzione del debito, e in che forma e con quali condizioni. Diciamo in che forma ed in quali condizioni, poichè l'ammortamento può essere studiato sotto vari aspetti: — o può essere attribuita una somma fissa mediante la quale e cogli interessi semplici o composti ritiri ed annulli altrettanto consolidato; — o assegnargli una somma annua variabile o fissa colla quale compiere lo stesso ufficio; — o omettonsi titoli rimborsabili a scadenza fissa e la somma necessaria al rimborso annualmente si iscrive in bilancio come ogni altra spesa; — o infine si istituisce una Cassa di ammortamento che agendo per conto del Tesoro profitta delle oscillazioni del consolidato per fare acquisti o vendite a vantaggio dello Stato.

Vi è dunque argomento a larghissimo studio sia sulla conversione della rendita sia sull'ammortamento. Accoppiare queste due misure la crediamo cosa prudentissima ed equa fino a tanto che il debito nostro presenta una proporzione così alta nel bilancio, fino a tanto cioè che il debito risulta così sproporzionato alla nostra forza economica.

Facciamo come ogni buon amministratore riordiniamo il nostro patrimonio riducendo le passività proporzionate alle attività, e poi pensiamo a quelle utili riforme che, mercè questo riordinamento, si renderanno praticamente possibili.

## IL PROGETTO

### sull'ordinamento del Credito Agrario

Prima di entrare in un esame particolareggiato del progetto presentato dall'on. Grimaldi e di cui nel nostro passato numero accennammo i punti fondamentali, proviamo il bisogno di premettere alcune osservazioni.

Lodammo già il proposito dell'on. Ministro di Agricoltura e Commercio, accennammo ad alcuni punti in cui siamo con esso concordi ed altri avremo occasione di accennarne in seguito. Però non ci piacerebbe che di simili proposte si esagerasse la importanza e la portata e si chiamassero poderose, come altri le disse. Le iperboli non giovano alle cose serie.

Ora nessun dubbio che il problema del credito agricolo sia importantissimo e meriti ogni studio, ma non bisogna dimenticare che esso si ricollega al problema agrario in genere e che male si vedrebbe in esso una panacea ai mali da cui è travagliata l'agricoltura. Il credito fondiario e il credito agrario non hanno finora corrisposto alle speranze che si erano in essi riposte, e noi molte volte ne abbiamo dette le ragioni; nelle quali concordiamo con autorevoli scrittori e con uomini competentissimi per profonda conoscenza delle condizioni della proprietà e dell'agricoltura fra noi.

Oggi comincia nello stesso Parlamento un'agitazione, della quale parliamo in altra parte del nostro giornale. Bisognerebbe risalire alle cagioni più profonde e remote dello stato presente, e fra le altre non sarebbe certo ultima quella del grave inconveniente che deriva dalla eccessiva facoltà di sovrapporre nelle Provincie e nei Comuni. Udiamo già l'on. Depretis lamentarsi che i Comuni coll'aumento del dazio sulle farine rendessero spesso vano il sacrificio incontrato dal pubblico erario, rinunciando a una ingente risorsa coll'abolizione della tassa del macinato. E i lamenti eran giusti, sebbene inutili. Da un lato lo Stato per fare il pareggio del proprio bilancio, tolse alle località gran parte delle loro maggiori risorse e, mentre cresceva le spese obbligatorie per esse, dava spesso compensi insufficienti o illusorii. Poi esso stesso facilitava coll'impiego dei capitali della Cassa di Depositi e Prestiti la mania spendereccia dei Comuni, e le famose leggi sulle costruzioni ferroviarie fomentarono questo andazzo delle località a indebitarsi sempre più, pur di avere una ferrovia di problematica utilità. Nè vuolsi tacere che le basi stesse dell'elettorato amministrativo, a cui per questo lato non rimedia il nuovo progetto, hanno avuta la loro colpa nel condurre allo stato di cose attuale, non dando alle classi agricole, che nei comuni rurali pagano la maggior parte delle imposte, una adeguata rappresentanza.

Tuttociò diciamo di volo non già per entrare in una discussione che qui sarebbe fuori di luogo intorno ad argomenti, ciascuno dei quali richiederebbe di per sé un lungo discorso, ma unicamente per mettere in sodo, lo ripetiamo, che si ingannerebbe a partito chi credesse di portare senz'altro efficace rimedio ai mali onde si grida fino all'esagerazione essere travagliata l'agricoltura, coll'approvazione del progetto di legge dell'on. Grimaldi, che, quand'anche fosse eccellente, non sarebbe che una pietra e non delle maggiori portate al restauro dell'edificio. Non si pensa poi che una delle principali ragioni per cui il capitale non si rivolge alla terra, si è che esso non vi trova adeguato compenso. Esso trova molto più utile e comodo impiegarsi nella rendita dello Stato, la quale è d'altra parte il regolatore supremo dell'interesse. Supponiamo che la conversione del consolidato si effettui, che il saggio della rendita quindi ribassi, e l'agricoltura ne risentirà un beneficio.

Per venire al progetto, l'on. Grimaldi dice in so-

stanza: la deficienza del capitale a buon mercato è uno dei mali maggiori, onde è afflitta l'agricoltura italiana; pure il capitale va aumentando: resta di trovare il modo di avvicinarlo alla terra.

Fino a un certo punto si potrebbe chiamare esagerato quello che si ripete che l'agricoltura non ottiene credito. Non sarebbe difficile dimostrare che vari Istituti, compreso il più potente fra gl' Istituti di emissioni, fanno pure del credito agrario sotto forma di cambiali, nè si potrebbe negare che alcune Banche popolari lo esercitino con frutto, sebbene non così largo come pare all'on. Luzzatti, al quale non rimprovereremo se ha per le sue Banche viscere di padre.

Ma ciò a parte, continuiamo il ragionamento dell'on. Grimaldi. Secondo lui gli ostacoli principali al desiderato avvicinamento del capitale alla terra derivano 1° dalla prescrizione assoluta che non possa darsi pegno efficace senza la tradizione dell'oggetto pignorato, e ciò a senso del Codice Civile come di quello di Commercio 2° dalla estensione tanto in ragione di tempo che di materia del privilegio concesso al locatore di un fondo rustico. Rimandiamo i nostri lettori all'art. 1958 n. 3. È evidente che l'agricoltura non può offrire a garanzia del prestito i frutti pendenti, e che non può privarsi delle scorte vive o morte, il che equivarrebbe ad abbandonare la coltura del fondo. D'altra parte come far servire il patrimonio agricolo mobiliare a vantaggio del credito dell'agricoltura? Ciò diventa impossibile di fronte al privilegio del locatore, di cui nel passato nostro articolo notammo la estensione.

Ora, si è detto, occorre riformare il diritto privato vigente, ammettere una garanzia mobiliare senza la tradizione, e limitare il privilegio del locatore. A ciò intendono gli articoli dal 1° al 12° del progetto, di cui riferimmo il senso.

Qui i nostri lettori ci perdonino se dobbiamo fare un'altra dichiarazione a costo di parere timidi o pedanti. Questa timidità, o pedanteria che si voglia chiamare, mostrerà almeno che ci piace andar cauti in questioni così gravi, e se noi approveremo l'istituto che si propone, questa lode ponderata, per quanto modesta, avrà forse un po' più d'importanza di certi inni dei socialisti cattedratici, i quali, persuasi che lo Stato sia infallibile come il Papa, ritengono che esso risolverà tutte le questioni sociali ed economiche con leggi speciali, di cui ci vorrebbero regalare un arsenale.

Noi per parte nostra abbiamo sempre creduto e continuiamo a credere ancora che non è savio, nè ragionevole modificare il diritto comune senza una vera e dimostrata necessità, e questa tesi abbiamo sostenuta in occasione della questione intorno alle leggi di tutela per gli operai e all'ispettorato governativo, che a questo proposito volevasi introdurre. Ci è parso e ci pare pericoloso in tesi generale introdurre di straforo provvedimenti che stanno in opposizione collo spirito della legislazione vigente in un paese. Così, ci sia permesso spiegare il nostro pensiero, mentre ammettiamo che lo Stato per ragioni di moralità possa impedire il lavoro misto degli uomini e delle donne nell'esercizio di certe industrie, non ammetteremmo che pel resto volesse far da tutore alla donna maggiore e non maritata, che il Codice Civile equipara all'uomo.

Se non che ogni regola ha le sue eccezioni, e non si saprebbe concepire la immobilità delle leggi. Il Codice Civile non saprebbe essere più intangibile

dello Statuto. Se alcuni articoli di questo sono stati implicitamente abrogati da leggi successive, non si saprebbe negare che nuovi bisogni o mutate condizioni possano esigere ragionevolmente delle modificazioni ai Codici vigenti. E vi sono alcune parti del nostro Codice, che prima o poi esigeranno qualche riforma. A buon conto, senza entrare nel merito della questione, non si discute una proposta riguardante il divorzio? Quindi non sapremmo levare alte le grida nel caso presente perchè l'on. Grimaldi propone un istituto che modifica alcune disposizioni del Codice Civile, e, a nostro avviso, come dimostreremo, opportunamente.

In secondo luogo quando sia dimostrata la necessità di apportare una deroga al diritto comune, pare a noi, sempre in ossequio ai principii suesposti che si debba studiare di allontanarsene il meno possibile ed anco, se così è lecito esprimersi, negli andamenti della nuova provvisione seguire il più che è possibile lo spirito della legislazione vigente. E anco da questo punto di vista l'on. Grimaldi è per noi degno di approvazione e la sua proposta preferibile ad altre di simil genere fatte in Italia e fuori, e anco questo ci riserbiamo di dimostrare.

È innegabile che l'agricoltura moderna nei paesi in cui l'appropriazione della terra coltivabile è completa o quasi è densa, la popolazione si è trasformata e tende inevitabilmente a trasformarsi da quello che era un tempo, quando era l'agente naturale che predominava. Ora invece è giocoforza, se si vuole che l'agricoltura prosperi e possa sostenere la concorrenza di fuori, impiegargli il capitale. Esso è stato il mezzo, col quale mediante l'applicazione dei precetti della scienza e dell'arte agraria terreni ribelli son giunti a dar più di terreni fertili, ma sui quali la coltura si esercitava coi modi primitivi. Il privilegio del locatore si spiega quindi colla necessità di assicurare ai proprietari le più larghe garanzie del loro reddito. Oggi la coltura intensiva richiede maggiore e miglior lavoro e strumenti più perfetti, macchine, molto bestiame e anticipazioni e restituzioni, che, come nota la relazione, giungono fino a rappresentare un valore non di rado maggiore di quello originario della terra medesima. Ecco perchè di fronte al privilegio del locatore si propone di stabilirne uno di pari efficacia pel capitalista. In questo senso provvede l'art. 4, di cui riferimmo il testo, mentre l'art. 9 porta alle sue logiche conseguenze questo nuovo privilegio, che si vorrebbe instaurare.

E siccome a questo punto sorgerebbe il problema della collisione fra i due privilegi quando non è il proprietario che coltiva la terra, il progetto distingue l'oggetto dei due privilegi, e mentre i frutti e le derrate restano a garanzia del proprietario, la parte che nel patrimonio agricolo va ad assicurare il capitale è quella alla cui creazione contribuisce del tutto o quasi, bestiame, attrezzi, macchine, scorte agrarie.

La distinzione è, secondo noi, opportuna e ragionevole. Resta che dimostriamo che le obiezioni che si muovono a questo principio, che s'introdurrebbe nella nostra legislazione, non hanno saldo fondamento, e che dimostriamo altresì che il sistema prescelto dall'on. Grimaldi è migliore di quello seguito da altre leggi o proposte di legge all'estero e da noi. Ma le due dimostrazioni ci trarrebbero troppo in lungo, onde le riserbiamo ad un prossimo articolo.

## QUESTIONE AGRARIA

Il *Popolo Romano* in suo recente articolo ci invita quasi a lasciare per ora la questione della conversione della rendita ed a trattare invece quella agraria di cui ora si occupano tanta parte della stampa ed il Parlamento. Questo invito corrisponde a molti eccitamenti che ci vengono da parte de' nostri abbonati i quali esprimono in certo modo la loro meraviglia pel silenzio che abbiamo serbato. Ci sembra quindi necessario fare su tale argomento delle chiare ed esplicite dichiarazioni, le quali spieghino il nostro pensiero sulla gravissima questione.

Innanzi tutto pare a noi che l'*Opinione* non dicesse tutta intera la verità ripetendo la frase attribuita all'on. Luzzatti: che la questione agraria è in parte reale ed in parte elettorale. Per essere più veritieri ci pare convenisse addirittura affermare che la questione agraria, quale viene posta oggi specialmente in Parlamento, è in grandissima parte elettorale, in piccolissima parte reale. E come noi non abbiamo costume di occuparci di politica e meno ancora di elezioni, così ci pareva superfluo intrattenere i nostri lettori, a cui cerchiamo di dare materia più nutriente, di una questione che non poteva a meno di tradursi in un pettegolezzo dei partiti politici.

Infatti quando veramente il Parlamento ed il Governo abbiano in animo di trattare a fondo una questione, specialmente economica, debbono premettere due considerazioni, che in questa occasione furono completamente trascurate:

la prima, è l'accordo su uno o due progetti intorno ad uno dei quali si schiera la maggioranza, all'altro la minoranza;

la seconda, è quella di concretare i mezzi per mettere in effetto i progetti stessi.

Ora non vi è chi non veda chiaramente che non solamente i partiti sono discordi sulle basi della questione, ma che quei pochi meno esperti o troppo frettolosi deputati che hanno creduto di portare la cosa davanti al Parlamento prima di maturarla, facendo a fidanza sulla retorica, quando sono poi venuti al nodo, cioè ai provvedimenti da prendersi, hanno avuto la ingenuità, chiamiamola così, di raccogliere in un solo *omnibus* le singole proposte che i diversi gruppi del Parlamento avanzavano, sperando così di averli tutti favorevoli. Ottennero il successo opposto. E quando si parlò di sgravi, di scuole, di istituzioni, di rimborsi ecc. una sola idea dominava nella mente di tutti, ed era questa: con quali mezzi finanziari si procede a tutto ciò?

Poichè è inutile illudersi; il bilancio, è al pareggio, ma per anni non pochi non può disporre di una somma abbastanza forte perchè sia sensibile alla agricoltura; anzi, se teniamo conto delle imprese coloniali che ora si iniziano, ci pare che sia necessario mettere in serbo qualche cosa per pagarne le spese che, alla stretta finale, non saranno piccole.

Da parte nostra quindi non concediamo carattere di serietà alla agitazione che si è iniziata in Parlamento per la questione agraria; non vi è la scappatoia di una inchiesta, poichè se n'è appena terminata una, ma il buon senso de' più troverà senza dubbio un altro espediente che conduca ad un analogo risultato, soprattutto se verrà esclusa dalla discussione, come è molto probabile, la assurda pro-

posta dell'aumento dei dazi di entrata vagheggiata dall'on. Rossi il quale ha ormai decisamente votato il suo ingegno a favore di qualunque aumento di dazi pur che sia.

In quanto poi alla parte intrinseca della questione, cioè al suo valore in rapporto alle condizioni della industria agricola, è già da molto tempo che abbiamo manifestato il nostro parere su queste stesse colonne dell'*Economista*. E trattando della perequazione dell'imposta fondiaria, e discutendo del sistema tributario dei Comuni e studiando i progetti sul credito agrario, abbiamo detto francamente sembrarci necessario in questo argomento, senza dubbio interessantissimo e degno della massima attenzione, rivolgere l'analisi a quelle parti che palesano le vere cause di sofferenza causate dalla agricoltura.

A nostro modo di vedere, non è vero che l'agricoltura sia schiacciata dalla altezza della imposta, perchè questa da molti anni è fissa, anzi, se vi fu modificazione, venne diminuita, mediante la abolizione del macinato, tassa che alcuni anni or sono dagli stessi agricoltori era denunciata come la cancrena che rodeva la loro industria.

D'altronde uno sgravio di imposta è molto dubbio se sarebbe utile alla industria, se non si tradurrebbe invece in un aumento del capitale impiegato nelle terre, il che vorrebbe dire diminuzione dell'interesse che da esse si ricava. Oggi la maggior parte dei fautori della abolizione della tassa sul macinato, dichiarano che fu una disillusione, poichè tolse allo Stato un forte cespite di rendita senza che l'industria agricola ne ricavasse alcun vantaggio reale, sebbene a tutti sia noto che per alcune provincie il macinato era gravoso assai, non tanto per l'entità della imposta, quanto pel modo con cui veniva percepita e per il monopolio che ai mugnai era diventato possibile istituire. — La stessa disillusione subirebbe l'agricoltura dallo sgravio di imposta fondiaria, poichè siamo convinti che la industria agricola non ne ricaverebbe reale sollievo, come non si farebbe che aumentare il valore del consolidato, senza sollevare i contribuenti, sgravandolo dalla tassa di ricchezza mobile. Il consolidato avrebbe un prezzo maggiore e quindi l'interesse del 5 per cento equivarrebbe in realtà al 4,54 per cento che si ricava ora.

Meno ancora crediamo che la causa della crisi agricola sia la « concorrenza americana od asiatica » che da alcuni si volle indicare come fattore principale delle attuali ristrettezze in cui versa la agricoltura. Prima di tutto la concorrenza americana ed asiatica si riduce al grano, e tutti sanno che esso rappresenta appena il quarto dei prodotti che si ricavano dal terreno italiano. E se è vero che da qualche anno il prezzo del grano è scemato, è anche vero che questa perdita trovò un compenso e nel vino e nel bestiame, e nei foraggi, e negli agrumi, dei quali fu considerevolmente aumentata la produzione e dei quali il prezzo è sensibilmente cresciuto. Non è facile rilevare se veramente il compenso sia stato corrispondente od inferiore alla perdita; noi crediamo di poterlo affermare e ci inducono in questa opinione i moltissimi elementi che da parecchi anni offrono la certezza di una crescente prosperità del paese. Dicono alcuni che a queste prosperità non partecipa la agricoltura, ma dobbiamo far loro osservare che la agricoltura rappresenta circa la metà dei fattori economici del paese, e se questa metà

fosse rimasta estranea a tutto il movimento ascendente della economia italiana, converrebbe concludere che esso è dovuto solamente ed esclusivamente alla industria manifatturiera. Ora tale conclusione sarebbe evidentemente assurda, poichè per quanto abbia migliorato la industria manifatturiera essa sola non potrebbe aver contribuito all'aumento così notevole dei risparmi, al gettito così crescente delle imposte, all'assorbimento così immediato di tanta parte dei debiti dello Stato, dei Comuni, e delle Provincie che si sono creati in questi ultimi tempi ed i valori dei quali vanno sempre aumentando per la prevalente ricerca.

Ci si spieghi adunque questo strano fenomeno: — la ricchezza pubblica cresce, tutti lo avvertono; ma l'industria manifatturiera per bocca dell'on. Rossi si dichiara minacciata e rovinata, l'agricoltura per la stessa bocca è detta agonizzante, la marina mercantile soffoca e muore.... quali sono dunque i fattori dell'economia nazionale? D'altra parte è proprio vero che la concorrenza americana ed asiatica è causa della diminuzione sul prezzo del grano?

Rasta prendere in mano i bollettini dei prezzi dei cereali e si vedrà che rimontando a qualche decina d'anni fa, i prezzi dei cereali erano molto inferiori agli attuali, senza che vi fosse crisi agricola e senza che vi fosse concorrenza americana ed asiatica; è vero però che allora non vi erano neppure nè l'on. Rossi, nè l'on. Lucca.

Dunque, diranno gli oppositori, dunque a parere dell'*Economista* non vi è nulla da fare; e voi dite che nessun provvedimento è necessario per l'agricoltura.

Errerebbe grossolanamente chi ci attribuisse questo concetto. In parecchie occasioni abbiamo analizzata e studiata minutamente la questione ed abbiamo esposto il nostro parere; indicando anche quei provvedimenti che ci sembravano più opportuni, perchè si rivolgevano a quelle che riteniamo le vere cause del malessere dell'industria agricola. Certo però che a nulla servono le accademie che sull'argomento si danno alla Camera; e da parte nostra, non fosse altro per antidoto, in un prossimo articolo riassumeremo brevemente quello che a noi sembra rimedio efficace.

## IL TAGLIO DELL' ISTMO DI PANAMA

Dopo il taglio dell'istmo di Suez la nostra età avrà il vanto di registrare nelle sue splendide pagine la soluzione del gigantesco problema di unire mercè un canale attraverso l'istmo di Panama, i due mari più vasti del globo cioè l'Oceano Atlantico, e l'Oceano Pacifico, e questa impresa sarà degna di emulare con le più grandi opere di ingegneria, d'architettura idraulica e di meccaniche antiche e moderne.

L'idea di aprire un canale interoceanico rimonta fino al 1500 allorchè un intrepido ufficiale spagnuolo Vasco Nunez di Balboa dopo aver fatto molte conquiste sulle coste del golfo di Darien, lo traversò per la prima volta nel 1513, scoprendo quel vasto oceano; cui diede il nome di *Pacifico*, ma l'idea rimase per lungo tempo assopita e non rigerminò

che nel 1780 sotto Carlo III Re di Spagna, nel qual'anno fu organizzata una spedizione tecnica, i cui tentativi però non ebbero, come quelli fatti precedentemente, alcuna soluzione pratica.

Nell'esordire del secolo XIX l'Humboldt, il dotto esploratore dell'America Centrale, in un suo lavoro intitolato *Points de partage et communications projetées entre le Grand Ocean et l'Ocean Atlantique* propugnò fra le migliori linee quelle di Nicaragua e di Panama, e nel 1844 Napoleone Garella ingegnere capo delle miniere in Francia e che fu uno fra i principali esploratori dell'istmo Americano, dimostrò profusamente l'importanza del taglio dell'Istmo di Panama nel suo lavoro intitolato *Projet d'un canal de jonction de l'Ocean Pacifique et de l'Ocean Atlantique à travers l'Istme de Panama* ma i loro studi non ottennero esito migliore di quello che ebbero i loro predecessori. Nel 1850 una compagnia americana progettò di costruire attraverso l'istmo una linea ferroviaria. L'idea incontrò favore e nel 1853 dopo aver superato con grandi fatiche, enormi difficoltà, se ne aprì un tronco che offriva un movimento di 32 mila passeggeri, il quale essendo in seguito profittevolmente cresciuto la *Panama Rail Road Company* poté in soli sette anni di esercizio lungo tutta la linea, rimborsarsi dei 90 milioni che vi aveva spesi, e quel movimento crebbe in seguito talmente che nel 1882 raggiunse la cifra di 130 mila e nel 1883 di 304,000 passeggeri.

Ma nonostante questo, l'idea dell'apertura di un canale non era stata mai abbandonata, e dopo l'apertura del Canale di Suez non vi fu un sol'uomo pratico, e di buon senso, che non vedesse nell'attuazione della grande opera l'incalcolabile vantaggio che ne sarebbe derivato a tutto il mondo civile e commerciale. Se ne preoccupò l'opinione pubblica e quindi le associazioni e gli istituti più autorevoli, i congressi, i più eminenti uomini di stato, e la stampa di ogni paese incivilito dimostrarono l'utilità grandissima, che sarebbe scaturita dal connubio dei due mari, che circondano il nuovo continente.

Vennero fatte perciò numerose spedizioni ed esplorazioni e le più importanti furono quelle compiute sotto la direzione di F. M. Killy di Nuova York, del capitano Seldfrige, del generale Michler e del comandante Craven della marina militare americana, dell'ammiraglio Cochram, e del generale Hamphreys. A queste spedizioni ed esplorazioni fecero seguito gli esami e gli studi praticati da Lesseps, da Turr, dall'Wyse, dal Reclus, dal Rixio capitano nello stato maggiore italiano e dall'ing. italiano Musso, i quali esposero svariati disegni sulla corografia e topografia dell'istmo indicandone le linee più plausibili.

Tanta mole di studj non poteva a meno di essere presa in considerazione nel mondo scientifico, e a tale oggetto nel 1878 aprivasi a Parigi un congresso geografico, dove furono messi in discussione tre dei principali disegni che vi erano stati presentati.

Il primo trattava dell'apertura di un canale attraverso il Nacaragua;

Il secondo aveva per mira quella di un canale nel Tehuantepec;

Il terzo che propugnava quella del canale da Colon a Panama e che era stato presentato dai Sigg. Wyse e Reclus venne approvato a gran maggioranza.

La compagnia universale del canale interoceanico affidava frattanto ai sigg. Wise e Reclus una somma di 10 milioni di franchi per dare inizio

alla grande opera, e nel 1882 il sig. Lesseps ponendosi fiducioso alla testa di una combinazione finanziaria, fece due emissioni di 600 mila azioni di 500 franchi l'una; dei quali seicento milioni, trecento furono spesi nei lavori preliminari, e quasi cento ne abbisognavano per l'acquisto e miglioramento della ferrovia, per la qual cosa fu necessario ricorrere a una nuova emissione. Un calcolo approssimativo dimostra che lo sterro totale del canale interoceanico sarà di circa 400 milioni di metri cubi, e per questo lavoro la commissione tecnica ha stabilito un preventivo di un miliardo e 70 milioni di franchi.

Secondo il disegno approvato la direzione media del canale volgerà da Nord-Ovest a Sud-Est; le curve che vi si dovranno fare non avranno meno di due chilometri e mezzo di raggio, e la sua estensione dall'imboccatura nella rada di Colon fino alle isole Perico e Flamenco sarà poco più di 75 chilometri.

Da quella prosecuzione della catena delle Ande che nell'istmo adimasi in basse colline intersecate da pianure e da maresi, che danno origine a miasmi funesti, discendono parecchi fiumi di cui i principali sono lo Chagres tributario del mare delle Antille, e il Rio Grande che mette foce nella baia di Panama. Il canale perciò partendo da Colon seguirà con lievi modificazioni il corso dello Chagres fino al grande spartiacque presso Obispo, valicato il quale entrerà nel Rio Grande; e seguendo il letto di questo metterà nel Pacifico.

La profondità del canale dovrà essere costantemente di 9 metri ad acque basse; avrà una larghezza di fondo di 22 metri, e l'inclinazione delle sponde varierà secondo la natura del terreno; così nelle parti rocciose sarà 4/1 (in cui 4 l'altezza ed 1 la base), 1/2 nei terreni molli e 1/1 nei terreni compatti.

I lavori sono distinti nelle seguenti quattro grandi divisioni: « Colon-Bohio-Soldado, Bohio-Soldado-San Paolo, San Paolo-Emperador, Emperador-Panama. »

Quest'ultima è la più importante. Panama, dal cui mare pescoso deriva il proprio nome, è destinata a diventare una delle più importanti città dell'America Centrale, e uno dei più notevoli centri del commercio interoceanico.

La sua rada è una delle più belle del mondo, ma è spesso travagliata dai venti nordici. Per cagione dei bassi fondi, e delle alte maree che arrivano fino a metri 6,50 le grosse navi erano costrette ad ancorare presso le isole Perico e Flamenco, cioè alla distanza di 6 chilometri. Ora dove è attualmente la foce del Rio Grande, dovrà costruirsi mediante uno scavo il gran porto di Panama lungo cinque chilometri e mezzo e largo 550 metri, capace così di dar posto a 50 grosse navi. E siccome la differenza di livello cui vanno soggette le acque del Pacifico nelle forti maree, è superiore come si è detto a 6 metri, mentre nell'Atlantico la differenza è solo di 60 centimetri, e siccome per questa grande dispartita di marea e di livello fra le acque dell'uno e dell'altro Oceano si formerebbe nel canale una forte corrente, pericolosa alla navigazione e dannosa alle sponde, si è pensato di ovviare a questo inconveniente con lo sbarrare il canale dalla parte di Panama al chilom. 66 con una chiusa a doppia porta e divisa in tre scompartimenti, uno per l'entrata, uno per l'uscita, e un altro per qualsiasi avaria avvenisse ai due primi.

Gli operai che verso la metà dell'anno scorso si

trovavano sulla linea dei grandi lavori ascendevano a circa 24 mila, ognuno dei quali guadagna da 8 a 10 franchi. La metà di essi è composta di negri fatti venire dalle Antille, segnatamente dalla Giamaica gente robusta che produce maggior lavoro perchè resiste alle grandi fatiche ed agli effetti micidiali del clima, una terza parte è formata di indigeni della costa columbiana i quali servono per il diboscamento, e il rimanente è composto di europei per la maggior parte francesi. Vi si trovano pure circa mezzo migliaio di italiani.

Il lavoro viene eseguito nel modo seguente. Il terreno vien diboscato a mano e le piante non necessarie ai lavori vengono arse sul luogo. Si traccia quindi il canale e si mette mano alle escavazioni. Quelle di piccola entità vengono fatte a mano con picconi o con mine che si fanno esplodere mediante spolette preparate con dinamite, nelle quali passa una corrente elettrica, che rende incandescente un sottil filo di platino, e pel trasporto dei materiali si adoperano i carri di ferro di Decanville scorrevoli sui *tramways*. Le escavazioni di maggiore entità si fanno con macchine escavatrici a secco manovranti sui *tranways* appositamente stabiliti e con potenti draghe a vapore. Di mano in mano che i lavori progrediscono si aumentano il meccanismo e il personale.

Fino a tutto agosto 1885 furono scavati un milione e mezzo di metri cubi. Dal settembre 1883 fino al giugno 1884 si calcolò che l'escavazione dovesse essere di un milione di metri cubi al mese e da quest'ultima data in poi fino al compimento dell'opera, se ne dovrebbero scavare mensilmente due milioni.

I risultati ottenuti finora lasciano sperare al signor Lesseps che la grande opera iniziata nel 1881 sarà compiuta nel 1888, ma non è improbabile che tanta mole di lavoro, sebbene si facciano sforzi di straordinaria attività, non sia compiuta prima del 1890 e forse anco dopo.

L'apertura del canale di Panama gioverà segnatamente al commercio della Colombia, delle repubbliche dell'Equatore, del Perù, e del Chili, i cui principali prodotti, lo zucchero, il caffè, la china, i minerali abbondanti, e tutte le ricche e svariate produzioni di quella parte del continente americano del sud bagnata dalle acque del Pacifico, potranno essere più vantaggiosamente spediti sulle piazze degli Stati Uniti, di tutta l'America del Nord e dell'Europa, e tali vantaggi saranno sentiti tanto per l'esportazione, che per l'importazione, imperocchè il Canale di Panama sarà il transit preferito da tutti i prodotti agricoli e industriali europei che sono diretti a quel vasto continente.

Per questa apertura saranno poi abbreviate enormi distanze e verrà risparmiato alla navigazione un tempo veramente enorme. Fu dimostrato che una nave a vela alla quale occorrono per la via attuale 110 giorni per recarsi da Nuova York a Kong-Kong traversando l'istmo ne consumerà solamente 85. Se inoltre oggi occorrono in media da Nuova York a Shanghai 115 gior. pel canale interoc. ne basteranno 81

» Iokohama	110	»	»	»	79
» Manilla	108	»	»	»	80
» Batavia	105	»	»	»	87
» Sidney	105	»	»	»	75
» Valparaiso	90	»	»	»	52
» Callao	105	»	»	»	55
» Honolulu	121	»	»	»	54
» S. Francisco	130	»	»	»	58

Siffatta impresa oltre all'essere una delle opere più sorprendenti del nostro secolo, sarà oltremodo proficua per la società costruttrice. Secondo alcuni calcoli accurati si stima che il canale alla fine del secondo anno di esercizio frutterà una somma di 5 milioni di dollari, e si può così ragionevolmente sperare che dopo pochi anni, per l'incremento commerciale favorito dalla stessa apertura, le riscossioni anderanno raddoppiandosi e moltiplicandosi. Naturalmente si otterrà tutto questo purchè il Governo degli Stati Uniti, non venga, come è voce, a farvi concorrenza mercè l'apertura di un altro canale attraverso il Nicaragua.

## COMMERCIO FRANCESE

L'ufficio di statistica delle dogane francesi ha pubblicato il movimento commerciale francese durante il 1884. Rileviamo da esso che le importazioni dal 1° gennaio al 31 dicembre 1884, sono ammontate a fr. 4,525,967,000; le esportazioni a fr. 3,350,100,000; e così un'eccedenza delle prime sulle seconde di fr. 1,175,867,000.

Nel 1883 le importazioni invece furono di franchi 4,804,349,000; le esportaz. di fr. 3,451,872,000, con una differenza quindi di fr. 1,352,477,000 delle importazioni sulle esportazioni.

Ecco pertanto come vengono ripartite queste cifre:

Importazioni	1884	1883
Sostanze alimentari.. L.	1,499,507,000	1,614,167,000
Prodotti necessari all'industria..... »	2,194,255,000	2,278,627,000
Articoli manifatturati »	643,775,000	704,450,000
Altre merci..... »	188,430,000	207,105,000
<b>Totale... L.</b>	<b>4,525,967,000</b>	<b>4,804,349,000</b>
<b>Esportazioni</b>		
Sostanze alimentari.. L.	799,209,000	828,358,000
Prodotti necessari all'industria..... »	679,145,000	655,993,000
Articoli manifatturati »	1,722,311,000	1,813,777,000
Altre merci..... »	149,435,000	153,745,000
<b>Totale... L.</b>	<b>3,350,100,000</b>	<b>3,451,872,000</b>

Si ebbero quindi le seguenti differenze nei capitoli suaccennati:

	Differenza nel 1883	
	importazione	esportazione
Sostanze alimentari — L.	114,660,000	— 29,149,000
Prodotti necessari all'industria..... — »	84,372,000	+ 23,152,000
Articoli manifatturati — »	60,675,000	— 91,465,000
Altre merci..... — »	18,665,000	— 4,310,000
<b>Totale... — L.</b>	<b>278,382,000</b>	<b>— 101,772,000</b>

Nella stessa relazione troviamo indicato separatamente il movimento speciale dello scorso mese di dicembre, i cui risultati furono i seguenti:

Importazioni	Decemb. 1884	Decemb. 1883
Sostanze alimentari... L.	172,890,000	166,907,000
Prodotti necessari all'industria..... »	179,102,000	144,614,000
Articoli manifatturati.. »	64,537,000	61,285,000
Altre merci..... »	18,330,000	23,951,000
<b>Totale... L.</b>	<b>434,859,000</b>	<b>396,757,000</b>

Esportazioni	1884	1883
Sostanze alimentari... L.	86,867,000	85,279,000
Prodotti necessari all'industria..... »	76,844,000	63,077,000
Articoli manifatturati. »	178,575,000	153,845,000
Altre merci..... »	6,327,000	8,973,000
<b>Totale... L.</b>	<b>348,613,000</b>	<b>311,174,000</b>

Si vede da questo specchio che nel dicembre 1884 vi fu un aumento nelle importaz. di fr. 38,102,000, e di fr. 37,439,000 nelle esportazioni, in confronto del mese corrispondente del 1883.

## IL COMMERCIO DEI MARMI

La Camera di Commercio ed Arti di Carrara ci ha inviato il seguente riassunto dei marmi esportati nel 1884 come da prospetto dettagliato.

Da Carrara ed Avenza

Marmi in blocchi greggi

Per ferrovia..... Tonn.	33,417. —
Dalla spiaggia di Avenza »	37,532. — Tonn. 70,949. —

Marmi segati

Per ferrovia..... Tonn.	9,558. $\frac{7}{10}$
Dalla spiaggia di Avenza »	27,223. — » 36,781. $\frac{7}{10}$

Marmi lavorati

Per ferrovia..... Tonn.	2,491. $\frac{8}{10}$
Dalla spiaggia di Avenza »	1,734. — » 4,225. $\frac{6}{10}$

Per ferrovia e per mare Totale Tonn. 111,956.  $\frac{5}{10}$

Per veicoli a Massa e Pietrasanta

A Massa..... Tonn.	8,486. $\frac{1}{10}$
A Pietrasanta..... »	1,732. $\frac{9}{10}$ » 10,218. $\frac{7}{10}$

Da Carrara per ferr., mare e veicoli Tonn. 122,175.  $\frac{2}{10}$

Da Massa per ferrovia Tonn.	17,291. $\frac{2}{10}$
Dalla spiag. di S. Gius. »	2,667. — » 19,958. $\frac{2}{10}$

Totale da Carrara e da Massa Tonn. 142.133.  $\frac{4}{10}$

Nel 1883 fu esportato

da Carrara..... Tonn.	127,251. $\frac{9}{10}$
Id. da Massa..... »	19,936. $\frac{6}{10}$ 147,188. $\frac{1}{10}$

Esport. in meno nel 1884 Tonn. 5,054.  $\frac{7}{10}$

## PRODOTTI FERROVIARI nel novembre 1884

La *Gazzetta Ufficiale* del 30 gennaio pubblicava il prospetto dei prodotti lordi delle ferrovie italiane nel mese di novembre p. p. in confronto del mese corrispondente del 1883. Su quei dati compiliamo i soliti prospetti.

	Novembre 1884	Novembre 1883	Differenza nell'ott. 1884	
Alta Italia..... L.	9,386,646	8,886,641	+	500,005
Romane.....	3,148,369	2,845,347	+	303,022
Calabro-Sicula.....	1,243,917	1,102,004	+	141,913
Veneto.....	1,105,264	1,160,054	—	3,114
Ferrovie di varie Società esercitate dallo Stato...	1,662,967	1,543,603	+	119,364
Ferrovie Meridionali.....	3,292,006	2,352,049	+	909,957
» Sarde.....	106,414	128,545	—	22,131
» Diverse.....	406,460	329,360	+	77,091
<b>Totale generale L.</b>	<b>19,356,431</b>	<b>17,330,324</b>	<b>+</b>	<b>2,026,107</b>

Da questo prospetto apparisce che nel mese di novembre scorso le ferrovie italiane in confronto del mese corrispondente del 1883 ebbero un maggior prodotto di L. 2,026,107.

Lo ebbero in aumento l'Alta Italia, le Romane, le Calabro-Sicule, le ferrovie diverse esercitate dallo Stato, le Meridionali e le diverse.

Lo ebbero in diminuzione le Venete e le Sarde. Dal 1° gennaio a tutto novembre 1884 il prodotto lordo delle nostre ferrovie ammontò a L. 189,630,353 con un aumento sul periodo corrispondente del 1883 di L. 3,802,454.

Ecco adesso il prodotto medio chilometrico:

	Novembre 1884	Novembre 1883	Differenza nell'ott. 1884
Alta Italia.....	L. 3,171	3,174	— 23
Romane.....	1,847	1,686	+ 161
Calabro-Sicule.....	852	757	+ 55
» Venete.....	800	823	— 23
Ferrovie di varie Società esercitate dallo Stato.....	1,803	1,674	+ 129
Ferrovie Meridionali.....	1,907	1,380	+ 527
» Sarde.....	258	312	— 54
» Diverse.....	686	730	— 94
Media generale L. 1,949		1,826	+ 123

Il prodotto medio chilometrico aumentò in complesso di L. 123 per chilometro.

Ecco finalmente la lunghezza assoluta delle linee al 30 novembre.

	nov. 1884	nov. 1883	Differenza
Alta Italia.....	Chil. 3020	2836	+ 184
Romane.....	1730	1713	+ 17
Calabro-Sicule.....	1486	1391	+ 95
Venete.....	140	140	—
Ferrovie di varie Società eser- citate dallo Stato.....	944	944	—
Ferrovie Meridionali.....	1728	1728	—
» Sarde.....	411	411	—
» Diverse.....	595	425	+ 170
Totale generale Chil. 10,054		9,588	+ 466

Dal 1° gennaio a tutto novembre 1884 vennero aperti all'esercizio altri 427 chilometri di ferrovie.

## CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

**Camera di Commercio di Pavia.** — Nella seduta del 15 gennaio vennero prese le seguenti risoluzioni:

1.° Circa l'istituzione di probi-viri per dirimere le controversie commerciali il presidente rammenta le ripetute istanze che la generalità delle Camere di commercio propose al Ministero perchè venissero a queste rappresentanze affidate quelle maggiori attribuzioni che sono in special modo richieste dai bisogni odierni. Rammenta altresì le promesse in proposito fatte dal Ministero stesso, senza però che sino ad ora sieno state attuate.

Dimostra come la istituzione di Probi-viri a dirimere le controversie commerciali, sia insistentemente domandata siccome un tentativo di amichevole componimento tra parti diversamente interessate, a risparmio di tempo e di spese e a favorire anche il miglior andamento delle relazioni di commercio.

Propose quindi e la Camera adottò di rinnovare vivissime istanze al Ministero perchè si compiacca con opportuno provvedimento legislativo soddisfare ad un bisogno così generalmente sentito.

2.° Sul parere domandato dalla Prefettura per la immersione nelle acque del Po di uova fecondate

ed embrionate di salmone il presidente informa che per cura del Ministero di Agricoltura, ed a scopo di ripopolamento saranno quanto prima dall' egregio prof. Pietro Pavesi di questa Università immesse nelle acque del Po verso la parte superiore del Ponte ferroviario Pavia-Voghera, uova fecondate ed embrionate di salmone. Il prefato Ministero ha quindi invitato la locale Prefettura a rilasciare la debita licenza, sentito previamente il parere di questa Camera, giusto il prescritto dal Regolamento sulla pesca fluviale e lacuale.

Propone quindi il seguente ordine del giorno:

« La Camera ritenuta l'utilità di ripopolare le acque del Po a favore dell'industria pescareccia, « esprime parere favorevole all'immissione in esse « delle uova fecondate ed embrionate di salmone, « porgendo le più vive grazie pel lodevole tentativo « al Ministero ed al benemerito prof. Pavesi. »

E approvato ad unanimità per alzata.

**Camera di Commercio di Firenze.** — La Camera di commercio di Firenze nella riunione del 31 gennaio decorso sotto la presidenza dell'on. Turri, trattò gli argomenti seguenti:

1.° Fu presentata alla Camera dall'onor. cavaliere Giorgio Fossi la proposta di appoggiare una domanda che vari rappresentanti delle industrie meccaniche e siderurgiche avevano diretta a S. E. il Ministro dei lavori pubblici per ottenere che nelle tariffe annesse alle convenzioni per l'esercizio delle ferrovie italiane fosse inclusa una riduzione per trasporti del ferro. Su tale argomento s'impegnò nella Camera una viva discussione non sul merito intrinseco della domanda, ma sulla opportunità di appoggiarla, e risultato di tale discussione fu un voto che accordava la prevalenza alla opinione di coloro, tra gli adunati, che ritenevano non essere conveniente che la Camera di commercio si unisse a chiedere quello che ravvisava impossibile o molto difficile, cioè una nuova variazione negli accordi intervenuti tra la società concessionaria ed il Governo.

2.° L'on. cav. Torricelli, come relatore per conto della commissione seconda lesse le repliche da questa proposte per mezzo di una sotto-commissione, ed un questionario sul commercio del *riso*, da trasmettersi alla commissione d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale. La relazione fu approvata e sarà inviata alla ricordata commissione.

3.° Fu presentata dal Segretario della Camera cav. avv. Pier Luigi Barzellotti una relazione sull'andamento di alcune industrie e commerci nella provincia fiorentina nell'anno 1884. Udata la lettura di quella relazione, venne questa approvata, e ne fu ordinato l'invio al ministero di agricoltura industria e commercio e la pubblicazione nel bullettino degli atti della Camera.

**Camera di Commercio di Carrara.** — Questa Camera di commercio ha rimessa a S. E. il Ministro di agricoltura industria e commercio una petizione circa le tariffe ferroviarie relative al commercio dei marmi proposte nelle convenzioni che stanno discutendosi al parlamento; ed all'uopo ha fatto vive raccomandazioni all'on. Ministro perchè voglia degnarsi di patrocinare le istanze che si fanno colla petizione medesima, le quali si concretano nella domanda che siano ridotte le tariffe per quanto concerne i trasporti dei marmi e quelli della sabbia.

## Notizie economiche e finanziarie

Situazione delle Banche di emissione italiane ed estere.

(in milioni)

### Banca Nazionale Toscana

	20 dicem.	31 dicem.	differ.
Attivo { Cassa e riserva . L.	31,2	31,3	+ 0,1
{ Portafoglio.....	29,2	30,3	+ 0,9
{ Anticipazioni.....	0,4	0,1	—
Passivo { Capitale..... L.	30,0	30,0	—
{ Massa di rispetto .	3,2	3,2	—
{ Circolazione.. 58,2}	58,4	66,1	—
{ Altri debiti a vista.. 0,2}	0,7	66,8	— 8,4

### Banca Romana

	31 dicem.	10 gen.	differ.
Attivo { Cassa e riserva L.	21,8	21,8	—
{ Portafoglio.....	30,5	30,5	—
{ Anticipazioni... 0,4	0,1	— 0,3	—
Passivo { Capitale..... L.	15,0	15,0	—
{ Massa di rispetto 3,0	3,0	—	—
{ Circolazione 47,5}	48,1	—	—
{ Altri debiti a vista 1,2}	1,0	49,1	+ 0,4

### Banco di Napoli

	31 dicem.	10 gen.	differ.
Attivo { Cassa e riserva.. L.	133,7	134,4	+ 0,7
{ Portafoglio.....	77,3	72,7	— 4,6
{ Anticipazioni.....	29,8	29,9	+ 0,1
Passivo { Capitale..... L.	48,7	48,7	—
{ Massa di rispetto.. 8,4	8,4	—	—
{ Circolazione. 178,7}	181,3	—	—
{ Altri debiti a vista. 75,0}	73,1	254,4	+ 0,7

### Banco di Sicilia

	10 gen.	20 gen.	differ.
Attivo { Cassa e riserva... L.	32,1	32,1	—
{ Portafoglio.....	26,0	27,1	+ 1,1
{ Anticipazioni.....	3,8	3,7	— 0,1
Passivo { Capitale.....	12,0	12,0	—
{ Massa di rispetto... 3,0	3,0	—	—
{ Circolazione... 38,5}	39,6	—	—
{ Altri deb. a vista 32,4}	32,1	71,7	+ 0,8

### Banca di Francia

	20 gen.	6 febb.	differ.
Attivo { Incasso metallico Fr.	2,028,5	2,032,8	+ 4,3
{ Portafoglio.....	1,031,0	974,2	— 56,8
{ Anticipazioni.....	291,9	292,0	+ 0,1
Passivo { Circolazione.....	2,978,0	2,985,5	+ 9,7
{ Conti correnti.....	516,2	469,0	— 46,8

### Banca dei Paesi Bassi

	24 gen.	31 gennaio	differ.
Attivo { Incasso metallico Fior.	120,1	120,7	+ 0,6
{ Portafoglio.....	56,2	52,7	— 3,5
{ Anticipazioni.....	52,7	50,9	— 1,8
Passivo { Circolazione.....	200,2	196,7	— 3,5
{ Conti correnti.....	10,9	9,4	— 1,5

### Banca Imperiale di Germania

	14 gen.	24 gen.	differ.
Attivo { Incasso metallico... St.	26,6	27,1	+ 0,5
{ Portafoglio e anticipaz.	25,1	23,2	— 1,8
Passivo { Circolazione.....	39,1	37,0	— 2,1
{ Conti correnti.....	10,0	10,6	+ 0,4

### Banca nazionale del Belgio

	22 gen.	29 gen.	differ.
Attivo { Incasso metallico Fr.	97,6	97,5	— 0,1
{ Portafoglio.....	293,1	298,4	+ 5,3
{ Anticipazioni.....	10,8	10,6	— 0,2
Passivo { Circolazione.....	351,6	352,5	+ 0,9
{ Conti correnti. ...	62,6	69,0	+ 6,4

### Banche associate di Nuova York.

	17 gen.	24 gen.	differ.
Attivo { Incasso metallico Sterl..	19,7	19,9	+ 0,2
{ Portafoglio e anticipaz...	59,0	58,8	+ 0,2
Passivo { Circolazione.....	2,2	2,2	—
{ Conti correnti.....	70,7	70,3	— 0,4

### Banca d'Inghilterra (29 gennaio).

Aumentarono: i *conti correnti del Tesoro* di sterline 4,137,071; l'*incasso metallico* di st. 629,939 e la *riserva biglietti* di st. 909,225.

Diminuirono: la *circolazione dei biglietti* di sterline 291,965; i *conti correnti particolari* di sterline 526,629; e il *portafoglio* e le *anticipazioni* di st. 306,094.

**Clearing House.** — Le operazioni ammontarono nella settimana che terminò col 28 gennaio a sterline 86,784,000 cioè a dire st. 18,127,000 meno che nella settimana precedente e sterline 41,555,000 meno che nell'ottava corrispondente del 1884.

## RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 7 Febbraio 1885.

Dopo il rialzo manifestatosi sui fondi pubblici sino dagli ultimi giorni del 1884, il quale andò accentuandosi con insolita energia dopo la liquidazione del 15 Gennaio, era evidente, che una reazione per quanto lieve sarebbe stata inevitabile. Questo movimento retrogrado si verificò infatti nella prima parte della settimana, ma del resto in proporzioni talmente ristrette che non varrebbe neppur la pena di tenerne conto, se non fosse per avvertire che la reazione avvenuta dimostra la lotta perseverante fra compratori e venditori e gli sforzi di questi ultimi per pagare il meno possibile l'errore di aver venduto allo scoperto in un momento, in cui tutto concorreva a favorire il rialzo. La ristrettezza della reazione avvenuta è pertanto la testimonianza la più manifesta della resistenza dei fondi di stato, e della fiducia del mercato nell'avvenire, e la sua breve durata prova poi su quali fragili basi essa poggiasse. Da telegrammi particolari, e da corrispondenze private apparisce che quel movimento retrogrado fu a Parigi l'effetto di semplici realizzazioni di rendite francesi, che trascinaron nell'orbita del ribasso anche gli altri valori internazionali. In Italia la liquidazione della fine di Gennaio venne compiuta senza perturbazioni, e la lieve reazione prodottasi, e che fu l'effetto della malattia dell'on. Depretis, e delle voci al solito esagerate di armamenti da parte del nostro governo, si dileguò al primo riprendere del mercato parigino. Le piazze italiane hanno ormai spiegata una tendenza spiccata all'aumento, nella previsione forse che con la soluzione del problema ferroviario, si avrà una maggiore operosità tanto nel campo finanziario come su quello dell'industria privata, e del commercio. La situazione monetaria internazionale continua a migliorare. A Londra, come avvertimmo nella precedente rassegna,

la Banca d'Inghilterra ribassò il saggio dello sconto dal 5 al 4 per cento, e i giornali inglesi notano in proposito, che se il movimento di rientrata nella cassa della Banca, come non è improbabile, continuerà ancora, in breve il saggio ufficiale discenderà al disotto del 4 0/0. A favorire inoltre questo movimento retrogrado vi contribuisce il rialzo del cambio della sterlina a Nuova York, il qual rialzo sta a garantire che non vi sono pericoli almeno attuali, di emigrazione dell'oro agli Stati Uniti. A Londra il saggio dello sconto fuori banca si aggirò sul 3 1/2 per cento; a Parigi sul 2 3/4; a Berlino sul 3 1/4 e a Vienna sul 3 3/8.

*P. S.* Gli avvenimenti d'Egitto hanno avuto, come è naturale, una ripercussione sulla borsa, come i nostri lettori vedranno nelle singole rubriche dei prezzi.

Ecco adesso il movimento della settimana:

*Rendite francesi.* — Il 5 0/0 che lasciammo sabato a 110,50 veniva contrattato fino a 109,57 ex coupon e oggi resta a 109,30; il 3 % da 79,80 saliva dopo alcune alternative a 80,70 e il 3 0/0 ammortizzabile da 81,70 a 82,30.

*Consolidati inglesi.* — Da 99 15/16 salivano a 100 5/16, e poi in seguito alla caduta di Kartum, scendevano a 99 7/8.

*Rendita turca.* — A Londra da 15 13/16 saliva a 17 1/8.

*Valori egiziani.* — L'Egiziano nuovo da 355 saliva a 348 e il Canale di Suez da 1865 indietreggiava a 1857.

*Valori spagnuoli.* — La nuova rendita esteriore da 60 1/3 andava a 61 5/16.

*Rendita italiana 5 0/0.* — Nelle varie borse italiane da 97,70 in contanti dopo aver toccato corsi più bassi saliva intorno a 98 e da 97,95 per fine mese a 98,50 circa. Oggi poi in seguito ai ribassi di Parigi e di Londra scendeva a 98,10. A Parigi da 98,10 indietreggiava a 98,02 e oggi chiude a 108,65; a Londra invariata fra 96 1/2 e 96 5/8 e a Berlino da 98,25 indietreggiava a 98.

*Rendita 3 0/0.* — Da 65,25 migliorava fino a 65,50.

*Prestiti pontifici.* — Il Blount da 98,25 si spinse fino 99,15; il Cattolico 1860-64 invariato a 98,30 e il Rothschild da 97,40 saliva a 97,70.

*Valori bancari.* — Il movimento su questi valori ebbe maggiore importanza delle settimane precedenti, e quasi tutti raggiunsero prezzi alquanto più elevati. La Banca Nazionale italiana da 2150 saliva a 2200; la Banca Nazionale Toscana da 1090 a 1120; il Credito Mobiliare da 974 a 985; la Banca Toscana di Credito negoziata a 530; il Banco di Roma da 682 saliva a 694; la Banca Generale da 620 a 634; la Banca Romana nominale a 1010; la Banca di Milano da 494 indietreggiava a 484; la Banca di Torino negoziata fra 830 e 835 e la Banque d'Excompte fino a 564.

*Regia tabacchi.* — Le azioni si contrattarono verso 595. Ci vien domandato perchè il debito di 10 milioni che si dice risultare dopo la chiusura del bilancio del 1883 non venne compreso negli ultimi due bilanci. Se vi fosse stato compreso, si dice, non sarebbe risultato nessun dividendo, ovvero in misura assai minore, e in questo caso la quota devoluta allo Stato, come compartecipazione agli utili, avrebbe coperto quel debito e gli azionisti alla fine dell'azienda avrebbero conseguito per intero il ca-

pitale di 68 milioni dovuto dallo Stato alla Regia con più gli interessi, ecc.

*Valori ferroviari.* — Proseguirono con buona ricerca e con prezzi sempre molto sostenuti. Le azioni meridionali si contrattarono fino a 682; le romane comuni fra 124 e 125; le obbligazioni livornesi C D fra 317 e 418; le meridionali fra 316 e 318; le Vittorio Emanuele fra 524 e 525; e le nuove sarde fra 315 e 316.

*Credito fondiario.* — Roma fu negoziato a 481; Torino a 509; Milano a 513,50 Napoli a 498,50; e Cagliari a 485.

*Prestiti municipali.* — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze si negoziarono fino a 66,25; l'Unificato napoletano a 92,20; e il prestito di Roma a 480.

*Valori diversi.* — Ebbero affari le immobiliari fino a 755; la Fondiaria vita fino a 294,50; la raffineria zuccheri a 318; l'Acqua Marcia a 1302 e le Condotte d'acqua a 577,50.

*Cambi.* — Sostenuti. Il Francia a vista chiude a 100,35 e il Londra a 3 mesi a 25,15.

## NOTIZIE COMMERCIALI

*Cereali.* — All'estero sembra dalle notizie pervenute dai principali mercati a grano che il rialzo stenta a consolidarsi e che non è improbabile che col ritorno di una stagione più mite la tendenza ribassista riprenda il sopravvento. A Nuova York i grani con tendenza a ribasso oscillarono da doll. 0,91 a 0,94 allo staio, i granturchi sostenuti da doll. 0,52 a 0,54 1/2 e le farine extra state si quotarono in ribasso da dollari 3,15 a 3,35 per sacco di 88 chilogrammi. A Chicago i frumenti si quotarono da doll. 0,79 1/3 a 80 3/8 e il granturco da doll. 0,37 3/4 a 0,38 3/8. In Algeri i frumenti ebbero prezzi bassissimi. A Odessa prevalgono disposizioni favorevoli ai compratori. I Ghirka si quotarono da cop. 90 a 99 al pudò e i Nicopoli da rubli 1,02 a 1,04. A Londra grani e granturchi ebbero tendenza al ribasso e la stessa tendenza prevalse a Liverpool e Manchester. A Berlino il frumento e la segale segnarono prezzi in aumento. A Pest i grani con tendenza al rialzo si quotarono da fior. 8,33 a 8,27 al quintale; e a Vienna invariati da fior. 8,52 a 8,58. In Amsterdam i grani furono in ribasso e la segale in rialzo. In Francia gli agricoltori col pretesto del dazio da imporsi sui grani esteri fanno di tutto per sostenere i prezzi, raggiungendo spesso lo scopo. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 20,90 e per Marzo Aprile a 21,70. In Italia i frumenti si mantennero sostenuti e qualche segno di debolezza si manifestò invece nel granturco, nella segale e nel riso. Ecco adesso i prezzi fatti nella settimana: A Firenze i grani gentili bianchi si quotarono fino verso le L. 14 al sacco di tre staia, e i rossi sulle L. 13. — A Bologna i grani si avvicinarono a L. 23 al quintale; i granturchi si venderono a L. 14 e i risi da L. 20,75 a 23. — A Ferrara i prezzi dei grani variarono da L. 20 a 22 e i granturchi da L. 14 a 15. — A Venezia i grani Lombardi veneti realizzarono da L. 19,50 a 22 e i granturchi da L. 14 a 15. — A Verona i grani fecero da L. 20 a 21,75; i granturchi da L. 15,75 a 16 e i risi da L. 30 a 38,50. — A Milano il listino segna da L. 20 a 23 per i grani; da L. 13,50 a 15,50 per i granturchi; da L. 15,50 a 16,25 per la segale e da L. 30 a 37 per il riso nostrale. — A Pavia i risi si venderono da L. 29 a 33. — A Torino i grani fecero da L. 21 a 24,75; i granturchi da L. 13 a 16,50 e il riso bianco fuori dazio da L. 24 a 36. — A Genova i grani teneri nostrali si contrattarono da L. 21,50

a 23; gli esteri da L. 15 a 20,75 e i granturchi da L. 15,50 a 15,75. — In *Ancona* i grani delle Marche realizzarono fino a Lire 23 e gli abruzzesi fino a L. 21,75. — A *Napoli* i granturchi nostrali si vendono da Lire 13,75 a 14,25 e a *Bari* i grani da L. 22,50 a 24 secondo merito il tutto al quintale.

**Sete.** — Durante la settimana che oggi abbandoniamo, il rallentamento degli affari si fece più marcato. Malgrado ciò si ebbero ancora delle transazioni, sia nel lavorato, che nel greggio a prezzi relativamente sostenuti. Il consumo allettato dalle concessioni facilmente ottenibili in luogo, non si dà grande pensiero della resistenza che riscontra alla sorgente e tira avanti facendo lo svogliato provvedendo solo giorno per giorno alle occorrenze di fabbrica. I molti mesi che restano ancora a percorrere prima d' avere le produzioni della nuova campagna — i depositi assai ridotti delle sete e la mitezza dei prezzi sono o almeno dovrebbero essere, argomenti sufficienti al sostegno. — A *Milano* si ebbe un leggiero movimento di transazioni, ma i prezzi si mantennero presso a poco nelle precedenti quotazioni. — A *Torino* si vendono parecchie partite di strasse a Lire 12,50 al chilogr. — A *Lione* la domanda verso la fine della settimana si fece alquanto viva con qualche sostegno sui prezzi precedenti. Fra i prodotti italiani venduti notiamo greggie di 1° ord. 11/13 e 12/14 vendute da fr. 51 a 54; organzini 22/30 di 1° e 2° ord. da fr. 63 a 60 e trame a tre capi di 1° ord. 26/30 a fr. 60.

**Cotoni.** — La situazione del commercio dei cotoni si può riassumere in questi termini: tendenza incerta determinata dalle notizie contraddittorie sul risultato finale del raccolto americano, e nessuna disposizione ad operare da parte dei filatori per difetto di commissioni. — A *Milano* gli Orleans si vendono da L. 75,25 a 76,50 ogni 50 chilogrammi; gli Upland da L. 74 a 75; i Bengal da L. 50 a 53; gli Oomra da L. 57 a 59; i Broach da L. 67 a 69 e gli Adena a L. 61,50. — A *Genova* i cotoni italiani realizzarono da L. 50 a 69 ogni 50 chilogrammi secondo merito; gli americani da L. 67 a 75; e gli indiani da L. 47,50 a 62. — All' *Havre* la settimana trascorse alquanto attiva. — A *Liverpool* con vendite attive gli Orleans Middling si quotarono a denari 6 1/8, i Middling Upland a 6 e i Good Oomra a 5 — e a Nuova York il Middling Upland chiude a cent. 11 3/16 alla fine della settimana scorsa la provvista visibile dei cotoni in Europa, negli Stati Uniti e nelle Indie era di balle 3,093,000 contro 3,432,000 l'anno scorso alla stessa epoca e contro 3,229,000 nel 1883. Come si vede da queste cifre la provvista quest'anno è assai inferiore a quella dei due anni precedenti e dovrebbe favorire il movimento dei cotoni, tanto più che anche i depositi presso i filatori sono piuttosto scarsi.

**Vini.** — Vi è sempre sull' articolo domanda alquanto attiva, ma senza aumento di rilievo nei prezzi avendo questi raggiunto limiti già alquanto elevati. Ecco adesso il movimento segnalato dai nostri principali mercati vinicoli. Cominciando dalle provincie subalpine troviamo che a *Torino* i vini di 1ª qualità si mantennero sul prezzo di L. 62 a 72 all'ettol. sdaziato e le qualità più andanti si vendono da L. 54 a 60. — A *Genova* con buona ricerca i vini di Marsala si vendono da L. 45 a 57 all'ettol. sul posto; i Scoglietti da L. 40 a 41; i Pachino da L. 37 a 38; i Riposto da Lire 36 a 38; i Castellamare neri da L. 35 a 40 e i Calabria da L. 40 a 50. — A *Livorno* calma con vedute di ribasso. I vini di Pisa si vendono da L. 27 a 28 all'ettol. sul posto; gli Empoli da L. 32 a 38; i Pontedera da L. 26 a 34 e i Firenze da L. 34 a 40. — A *Udine* i vini friulani neri realizzarono da L. 60 a 72. — A *Modena* i Lambrusco Sorbara da Lire 100 a 120; e gli altri vini da L. 40 a 70. — A *Napoli* con vendite regolari i Posilipo ottennero ducati 120 al carro sopra luogo; i

Pozzuoli da duc. 68 a 94; gli Ottajano da 68 a 92; i Palma 86; gli Altavilla 74 e i Torre dolcetti ducati 115. In *Sicilia* i prezzi tendono a salire. — A *Vittoria* con vendite animatissime si praticò L. 33 all'ettolitro franco bordo; a *Pachino* L. 32; a *Riposto* da L. 30 a 34; a *Melazzo* L. 40 e a *Marsala* i vini di Marsala da L. 110 a 130 all'ettol. posto Genova. In *Francia* nulla di rilevante se si eccettuano le uve secche per far vino che hanno attualmente ricerca attivissima al prezzo di fr. 35 il quintale per le Corinto extra; di fr. 29,50 per dette inferiori, di fr. 21 per le Tiro e di fr. 30 per le uve di Samos.

**Spiriti.** — Gli affari in generale sono alquanto limitati, ma non hanno alcuna influenza sui prezzi che si mantengono sempre sostenuti. — A *Genova* con affari al dettaglio gli americani di gr. 93/94 si vendono a L. 190 al quint., e i Napoli di gr. 90/91 a L. 180 il tutto con le solite tare. — A *Milano* gli spiriti tripli di gr. 94/95 realizzarono da L. 180 a 181; i Napoli da Lire 185 a 186; i Germania di gr. 94/95 da L. 189 a 190 e l'acquavite di grappa da L. 89 a 92. — A *Sondrio* l'acquavite si vende da L. 65 a 67 al quintale per l'estero e da L. 110 a 115 per la piazza. — A *Parigi* mercato fermo. Le prime qualità di 90 gr. pronte si quotarono a fr. 46,25 per Marzo Aprile a 46,75 al quintale al deposito.

**Olj d'oliva.** — Stante la scarsità del nuovo prodotto la situazione continua ad accentuarsi a favore dei produttori. — A *Diano Marina* con vendite alquanto attive i soprafini vecchi si contrattarono da L. 168 a 170; i fini da L. 158 a 160; i mezzofini da L. 148 a 150 i mangiabili da L. 130 a 145 e i nuovi mosti da L. 120 a 130. — A *Genova* i Sassari si vendono da L. 140 a 150 al quintale; i Toscana da L. 145 a 155; i Romagna da L. 130 a 140; i Bari da L. 115 a 130 e i lavati da L. 74 a 75. — A *Livorno* si contrattarono alcune partite di olj del lucchese e del fiorentino nuovi da L. 125 a 145. — A *Firenze* i prezzi correnti sono di L. 82 a 96 per soma di chilogrammi 61,200 sul posto. — A *Napoli* in borsa i Gallipoli pronti si quotarono a L. 93,30 al quintale; e per Maggio a L. 92,90 e i Gioja a L. 89,20 in contanti e a L. 80,70 per Maggio. — A *Bari* i prezzi estremi furono di L. 95 a 155 al quintale e a *Trieste* l'olio oliva Italia uso tavola fu venduto da fior. 83 a 98 al quintale.

**Bestiami.** — Il bestiame grasso bovino da macello continua a deprezzare con grave danno dei produttori e con grossi guadagni dei macellai che continuano a vendere le carni ai prezzi precedenti. I vitelli al contrario proseguirono a sostenersi. Nei maiali si ebbe un aumento di 5 a 9 lire al quintale, e nei bovini da lavoro si è notato in questi ultimi giorni un certo risveglio. — A *Firenze* i suini vivi si vendono da L. 20 a 26 per ogni 100 libbre toscane. — A *Moncalieri* i vitelli si contrattarono da L. 7,25 a 8,50 al miriagrammo; i bovi da L. 6,50 a 8,50; i maiali da L. 8,50 a 9,50 e i montoni da L. 6,25 a 7. — A *Milano* i suini grassi a peso morto si contrattarono da L. 105 a 110 al quintale; i vitelli maturi da L. 175 a 180; gl'immaturo a peso vivo da L. 75 a 85; i bovi grassi da L. 120 a 140 e i magri da L. 80 a 100. — A *Bologna* i bovi si contrattarono da L. 130 a 145 al quint. morto e i maiali grassi fino a L. 105.

**Agrumi.** — I limoni sono sempre avviliti in modo che nessuno ricorda l'uguale. È impossibile venderli perchè non si ricavano neanche le spese. — A *Messina* i limoni freschi e di bellissima qualità non si ricava che 4 lire per cassa; le qualità secondarie sono deprezzate. Limoni di novembre L. 6,50 per cassa. Quelli di Calabria uso salato fresco di oncie 4 L. 6,50 il mille. Nei portogalli vendite discrete a prezzi invariati. Dietromarina L. 5,10 a 5,50. Fronte Calabria L. 4 a 4,50. Sicilia mezzogiorno L. 5,50 per cassa. Aranci amari L. 5,85 a 5,50 per cassa.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze. - Capitale L. 200 milioni interamente versato

52.<sup>a</sup> Settimana — Dal 27 al 31 Dicembre 1884.

PROSPETTO DEI PRODOTTI

RETE ADRIATICO-TIRRENA.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA del chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilomet.								
Prodotti della Settimana																
1884	408,274	04	14,750	17	122,083	59	783,286	10	33,672	82	1,362,066	72	1,722	790	98	
1883	302,327	04	7,040	40	127,896	19	263,916	26	12,841	33	714,021	22	1,722	414	65	
differenze																
1884	+ 105,947	00	+ 7,709	77	—	5,812	60	+ 519,369	84	+20,831	49	+648,045	50	„	+376	33
Dal 1° Gennaio																
1884	10,936,109	16	338,027	07	3,478,660	57	13,530,425	89	487,522	52	28,770,745	21	1,722,00	16,707	75	
1883	11,344,526	03	334,609	14	2,962,123	64	11,290,118	92	441,090	66	26,372,468	39	1,620,68	16,272	47	
differenze																
1884	— 408,416	87	+ 3,417	93	+ 516,536	93	+2,240,306	97	+46,431	86	+2,398,276	82	+101,32	+435	28	

RETE CALABRO-SICULA E LINEE COMPLEMENTARI.

Prodotti della Settimana																							
1884	168,029	74	7,593	09	45,448	48	159,692	28	18,860	12	399,623	71	1,401	268	02								
1883	157,771	73	5,942	40	39,270	04	172,562	31	17,287	48	392,833	96	1,377	285	28								
differenze																							
1884	+	10,258	01	+	1,650	69	+	6,178	44	—	12,800	03	+	1,572	64	+	6,789	75	+	114	—	17	26
Dal 1° Gennaio																							
1884	5,499,617	69	150,797	55	993,741	85	5,510,267	23	333,047	04	12,507,471	36	1,418,23	8,819	07								
1883	5,707,287	27	159,724	17	954,085	57	5,501,324	25	262,491	45	12,584,942	71	1,359,53	9,276	81								
differenze																							
1884	—	207,669	58	—	8,926	62	+	39,656	28	+	8,942	98	—	90,555	59	—	77,441	35	+	58,70	—	437	74

RETE ADRIATICO-TIRRENA.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA del chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilomet.														
Prodotti della Settimana																						
1885	191,947	50	4,401	75	50,637	20	220,150	80	9,116	15	476,253	40	1,722	276	57							
1884	188,898	46	3,331	84	46,005	40	212,028	25	8,426	05	458,690	00	1,722	266	37							
differenze																						
1885	+	3,049	04	+	1,069	91	+	4,631	80	+	8,122	55	+	690	10	+	17,563	40	„	+	10	20
Dal 1° Gennaio																						
1885	776,696	15	22,173	05	232,585	30	797,306	50	25,902	36	1,854,663	36	1,722	1,077	04							
1884	762,402	10	20,846	67	222,252	10	764,009	75	23,484	93	1,792,995	55	1,722	1,041	22							
differenze																						
1885	+	14,294	05	+	1,326	38	+	10,333	20	+	33,296	75	+	2,417	43	+	61,667	81	„	+	35	82

RETE CALABRO-SICULA E LINEE COMPLEMENTARI.

Prodotti della Settimana																							
1885	118,186	40	2,816	75	19,105	20	118,745	16	6,915	60	265,769	11	1,401	178	25								
1884	113,775	00	2,399	30	18,094	40	98,990	15	5,595	66	238,854	51	1,377	173	46								
differenze																							
1885	+	4,411	40	+	417	45	+	1,010	80	+	19,755	01	+	1,319	94	+	26,914	60	+	114	+	4	79
Dal 1° Gennaio																							
1885	435,462	80	11,822	23	68,508	02	454,022	31	20,652	80	990,468	16	1,401	664	30								
1884	401,324	05	9,939	61	58,588	50	405,608	45	16,122	96	891,583	57	1,377	647	48								
differenze																							
1885	+	34,138	75	+	1,882	62	+	9,919	52	+	48,413	86	+	4,529	84	+	98,884	59	+	114	+	16	82

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze. - Capitale L. 200 milioni interamente versato

4.<sup>a</sup> Settimana — Dal 22 al 28 Gennaio 1885.

PROSPETTO DEI PRODOTTI

# STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

## PRODOTTI SETTIMANALI

46<sup>a</sup> Settimana dell' Anno 1884 — Dal dì 12 al dì 18 Novembre 1884

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 416)

	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 . . . . .	340,767.38	12,232.78	50,131.01	341,063.09	14,977.06	5,029.57	5,074.17	769,275.03	1,700	23,659.80
Settimana cor. 1883.	323,445.15	12,775.89	50,750.30	277,244.72	9,355.65	4,518.80	4,827.32	682,917.83	1,684	21,145.49
Differenza { in più	17,322.23	» »	» »	63,818.37	5,621.41	510.77	246.85	86,357.23	16	2,514.31
	» »	543.11	619.29	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell'Esercizio dal 1 <sup>o</sup> gen. 1884 al 18 Nov. det.	14,356,974.38	664,328.71	2,082,241.73	12,530,557.91	499,314.66	184,633.45	264,459.59	30,582,510.23	1,687,277	20,538.33
Periodo cor. 1883	15,239,288.63	708,345.30	2,120,432.51	11,631,763.55	485,180.53	172,419.27	249,831.27	30,607,261.06	1,684	20,602.47
Aumento . . . . .	» »	» »	» »	898,794.36	14,134.13	12,214.18	14,628.12	» »	3,277	» »
Diminuzione . . . . .	882,314.25	44,016.59	38,190.78	» »	» »	» »	» »	24,750.83	» »	64.14

# STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

## PRODOTTI SETTIMANALI

47<sup>a</sup> Settimana dell' Anno 1884 — Dal dì 19 al dì 25 Novembre 1884.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 416)

	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 . . . . .	314,357.45	10,663.46	50,220.43	314,386.54	14,458.65	4,626.09	4,583.16	713,295.78	1,700	21,938.04
Settimana cor. 1883	302,627.75	12,422.74	51,076.77	263,719.35	12,688.12	2,860.50	4,415.87	649,810.60	1,684	20,120.36
Differenza { in più	11,729.70	» »	» »	50,667.19	1,770.53	1,765.59	167.79	63,485.18	16	1,817.68
	» »	1,759.28	856.34	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell'Esercizio dal 1 <sup>o</sup> Gen. 1884 al 25 Novembre. . . . .	14,671,331.83	674,992.17	2,132,462.16	12,844,944.45	513,773.31	189,259.54	269,042.55	31,295,806.01	1,687,585	20,567.78
Periodo cor. 1883.	15,541,916.38	720,768.04	2,171,509.28	11,895,482.90	497,868.65	175,279.77	254,246.64	31,257,071.66	1,684	20,592.21
Aumento . . . . .	» »	» »	» »	949,461.55	15,904.66	13,979.77	14,795.91	38,734.35	3,585	» »
Diminuzione . . . . .	870,584.55	45,775.87	39,047.12	» »	» »	» »	» »	» »	» »	24.43

# STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

## PRODOTTI SETTIMANALI

48ª Settimana dell' Anno 1884 — Dal dì 26 al dì 2 Dicembre 1884.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 416).

	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 . . . . .	225,389.22	13,976.31	50,559.97	317,432.84	28,307.36	5,616.32	5,834.16	707,066.18	1,700	21,746.67
Settimana cor. 1883	299,627.77	13,401.51	48,002.49	262,845.04	11,685.84	5,620.42	5,094.33	646,277.40	1,684	20,010.86
Differenza { in più « meno	» »	574.80	2,557.48	54,587.80	16,621.52	» »	739.83	60,788.78	16	1,735.81
	14,288.55	» »	» »	» »	» »	4.10	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell' Esercizio dal 1 Gennaio 1884 al dì 2 Dicembre detto.	14,956,671.05	688,968.48	2,183,022.13	13,162,377.29	542,080.67	194,875.86	274,876.71	32,002,872.19	1,687,891	23,591.86
Periodo cor. 1883.	15,841,544.15	734,169.55	2,219,511.77	12,158,327.94	509,554.49	180,900.19	259,340.97	31,903,349.06	1,684 »	20,571.18
Aumento . . . . .	» »	» »	» »	1,004,049.35	32,526.18	13,975.67	15,535.74	99,523.13	3,891	20.68
Diminuzione . . . .	884,873.10	45,201.07	36,489.64	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

# STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

## PRODOTTI SETTIMANALI

49ª Settimana dell' Anno 1884 — Dal dì 3 al dì 9 Dicembre 1884

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 416)

	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 . . . . .	290,273.17	14,025.31	49,227.85	291,331.52	18,732.43	5,717.09	5,102.59	674,409.96	1,710	20,620.96
Settimana cor. 1883	286,875.19	12,353.32	48,804.89	255,987.14	10,245.23	3,320.95	4,487.50	622,074.22	1,684 »	19,261.57
Differenza { in più « meno	3,397.98	1,671.99	422.96	35,344.38	8,487.20	2,396.14	615.09	52,335.74	26	1,359.39
	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell' Esercizio dal 1 Gennaio 1884 al 9 Dicemb.	15,246,944.22	702,993.79	2,232,249.98	13,453,708.81	560,813.10	200,592.95	279,979.30	32,677,282.15	1,688,359	20,592.24
Periodo cor. 1883.	16,128,419.34	746,522.87	2,268,316.66	12,414,315.08	519,799.72	184,221.14	263,828.47	32,525,423.28	1,684 »	20,553.02
Aumento . . . . .	» »	» »	» »	1,039,393.73	41,013.38	16,371.81	16,150.83	151,858.87	4,359	39.22
Diminuzione . . . .	881,475.12	43,529.08	36,066.68	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »



# STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

## A V V I S O

### VENDITA DI MATERIALI FUORI D'USO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA.

ACCIAIO vecchio in genere. . . . .	Chilog.	27,900	circa
BRONZO da rifondere ed in limatura e tornitura . . . . .	"	17,600	"
CERCHI fuori uso per carri e carrozze . . . . .	"	58,300	"
CERCHI d'acciaio, fuori uso per locomotive e tenders . . . . .	"	50,000	"
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle e da lavoro . . . . .	"	242,500	"
OTTONE da rifondere . . . . .	"	15,200	"
RAME da rifondere ed in limatura e tornitura . . . . .	"	9,900	"
ZINCO da rifondere . . . . .	"	7,000	"
N. 23 Assi sciolti a gomito fuori uso . . . . .	"	3,000	"
GHISA da rifondere . . . . .	"	72,000	"
GOMMA elastica fuori servizio . . . . .	"	1,200	"

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso*; esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **10 Febbraio 1885**. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 11 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

**Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti; saranno ritenute nulle.**

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, BOLOGNA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 21 Gennaio 1885.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.