

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XVII — Vol. XXI

Domenica 28 Settembre 1890

N. 856

## La revisione dei redditi dei fabbricati

Va facendosi sempre più generale l'agitazione contro l'aumento dei redditi dei fabbricati minacciata in occasione della revisione stabilita dalla legge. E questa agitazione è, a quanto pare, legittimata da due cause molto strane:

la prima, che la revisione si cambiò senza nessun ritegno in aumento generale, come se fosse veramente l'edilizia quella industria che non ha sofferto od ha meno sofferto della crisi attuale;

la seconda, che il Governo, per considerazioni politiche ed elettorali, sconfessa colle parole della stampa officiosa e con le circolari riservate alle quali dà ampia pubblicità, l'operato dei suoi agenti.

E veramente si poteva spiegare la revisione dei fabbricati con tendenza all'aumento, quando essa era proposta dall'on. Magliani, che troppo tardi si era accorto dello squilibrio del bilancio e cercava di rimediarevi almeno in parte con nuove imposte; ma non si poteva concepirla sotto l'ispirazione di Ministri come gli on. Doda e Giolitti, i quali hanno dichiarato ripetutamente e solennemente che il paese non è in grado di sopportare nuovi aggravii nè di vedersi accresciuti quelli che attualmente pesano su lui.

Forse l'on. Giolitti sperava in una sollecita ripresa negli affari e quindi in un largo gettito delle imposte bastante a colmare effettivamente il disavanzo od a promettere almeno un equilibrio molto vicino; ma la crisi imperversa più che mai e minaccia di diventare cronica se qualche benefico soffio non viene a scuotere la attività del paese caduto in uno stato letargico. Ed a questo disinganno probabilmente si devono i tentativi di ottenere col mezzo indiretto della revisione quello che non si potrebbe ottenere con una imposta.

Se non che è tanto vero che il paese si sente già soverchiamente carico di balzelli, che le proteste si sono fatte in poco tempo molto vivaci e generali e, fatto forse nuovo nella storia della finanza italiana, il ministro delle finanze e del Tesoro, sebbene si trovi di fronte al disavanzo, si affretta a ritrarsi davanti ai contribuenti elettori ed a dichiarare che non era suo intendimento di accrescere la imposta ma solo di colpire la materia imponibile finora sfuggita al fisco o di accrescere quella dove il reddito sia effettivamente aumentato.

Noi però riconosciamo che il bilancio ricava dai fabbricati 67 milioni, somma che è abbastanza notevole, specie in paragone a quella di altri paesi, ma non è più tale, quando si pensi all'altezza, a cui sono in Italia tutte le imposte. Il numero delle case in

Italia è valutato di circa 4 milioni e mezzo; quello nell'Austria-Ungheria di 5 milioni e mezzo; ed il prodotto della imposta nell'Austria Ungheria è di quasi 95 milioni. In media generale ogni italiano paga di imposta sui fabbricati lire due, un austriaco paga lire due e mezzo. Ma pur riconoscendo tutto ciò e ritenendo che non sia esaurita tale materia imponibile, uniamo la nostra voce contro coloro che protestano contro l'aumento della imposta sui fabbricati; e ci associamo a loro per molte ragioni.

Prima di tutto pare a noi che non sia nel momento in cui il paese lotta così duramente contro eventi economici sfavorevoli, quello in cui può essere gravato in una imposta, che è vero colpisce gli abbienti, ma che è di una molto facile e pronta ripercussione; — poi stimiamo che sia tempo ormai di esigere che gli uomini i quali assumono l'alto ed onorifico incarico di essere a capo della cosa pubblica con una bandiera, della quale hanno fatto balenare i colori al pubblico, non ne abbiano poi in tasca un'altra o molte altre, che dispiegano opportunamente per mantenersi al potere; finalmente noi temiamo assai che se veramente dalla revisione del bilancio si ricavassero alcuni milioni di maggior imposta, questi non saranno già impiegati a colmare il disavanzo, ma a scusare o legittimare nuove spese saranno rivolte.

Ora la condizione presente del paese domanda invece che a sanare le difficoltà finanziarie si provveda non già col pesare maggiormente sui contribuenti, ma col falciare radicalmente nelle spese; coll'attuare cioè quel programma di economia che la Camera ed il Ministero hanno riconosciuto necessario e che nelle prossime elezioni sarà senza dubbio la espressione della grande maggioranza degli elettori.

Per queste considerazioni noi vediamo volentieri la agitazione che sorge in paese contro gli aumenti della imposta sui fabbricati e desideriamo che si allarghi e si imponga. È tempo che i cittadini si scuotano e facciano finalmente sentire la loro voce; per diminuire la tendenza spendereccia dei governanti non vi è che un solo sistema quello che gli elettori coi mezzi legali di cui dispongono e soprattutto col voto loro rifiutino i nuovi aggravii. Certo che sarebbe più logico se a suo tempo avessero rifiutato di approvare le spese, ma sarà un prezioso ed eloquente avvertimento ai governanti quello di vedere che, alla stretta dei conti, non trovano i cittadini disposti a sopportare i pesi che loro derivano da una politica sproporzionata alle forze economiche del paese e da una tendenza sempre crescente ad allargare la funzione dello Stato.



## LA CRISI DELLE INDUSTRIE MECCANICHE A MILANO

Una crisi, che, insieme ad altre non poche, si va trascinando in Italia da alcuni mesi, è quella delle industrie meccaniche; la cui paternità va attribuita al tanto lodato sistema della protezione. Ed è soprattutto a Milano che essa si presenta nella forma più acuta e grave per la mancanza di lavoro che affligge gli stabilimenti creati per la costruzione del materiale ferroviario. Sicchè assistiamo giornalmente a un curioso e triste spettacolo, quale è quello che danno, Governo, stabilimenti e operai: questi ultimi per avere anche con minacce quel lavoro che manca e il governo per trascinare in lungo le cose visto e considerato che fanno difetto i denari per nuove ordinazioni e lo stesso bisogno di materiale ferroviario. Convien dunque che esaminiamo brevemente le ragioni che danno origine a questa crisi e gli insegnamenti che da essa in mancanza di meglio si possono trarre.

I lettori sanno come fino a pochi anni fa l'industria della costruzione del materiale ferroviario mancasse da noi quasi completamente. Locomotive e carri venivano acquistati all'estero, chè la produzione nazionale o non era ancora tecnicamente in grado di fornirli o solo a prezzi impossibili rispetto a quelli fatti all'estero. Ma lo svolgimento delle costruzioni ferroviarie, la tendenza a rendersi indipendenti dall'estero per ogni industria, la mania di protezione, fecero sì che in breve volgere d'anni sorgessero o si ampliarono gli stabilimenti dediti alla produzione del materiale ferroviario. Le convenzioni 27 aprile 1885 accordarono alla produzione nazionale il favore del 5 % sui prezzi di quella estera, la qual cosa servì sempre più a imprimere vigore a quella industria. Era però un vigore artificiale, ottenuto coi soliti espedienti dei dazi e rinforzato con l'altro mezzo della compensazione dei prezzi nella misura del 5 %, ma come suole accadere in simili casi i retori dell'economia nazionale plaudirono con gran calore allo incremento delle costruzioni meccaniche e proclamarono, prima d'averla in pugno, la vittoria del protezionismo.

Il tempo si è incaricato anche più presto di quello che si credeva a metter in chiaro ancora una volta l'errore e il danno che si commettono con quegli appoggi artificiali e con quegli espedienti più o meno ingegnosi che si sono escogitati per la industria del materiale ferroviario. Oggi infatti le officine ci sono, e gli operai non fanno certo difetto, ma manca in parte la ragione d'essere di entrambi, nè più nè meno, perchè non c'è lavoro sufficiente che per una parte di quegli stabilimenti. La loro produttività complessiva supera il fabbisogno e si capisce che qualcuno debba risentirne gli effetti.

Così a Milano nel marzo di quest'anno, e anche prima, si ebbero numerosi operai disoccupati in ragione del licenziamento a essi dato da alcuni stabilimenti e fino da allora la questione è stata largamente discussa, ricavandone la convinzione che si tratta proprio d'un caso analogo a quelli in cui la offerta supera la domanda e nei quali bisogna agire precisamente sulla offerta, restringendola, se si vuol eliminare una causa di perdite e di perturbazioni.

È invero si consideri che la potenzialità annua approssimativa e complessiva di tutte le officine

principali calcolasi sia di 200 locomotive, 600 carrozze e bagagliai e 3,000 carri circa. Ora la costruzione di nuovo materiale ferroviario può essere provocata o dall'apertura di nuove linee o dalla sostituzione del materiale vecchio o finalmente dall'aumento del traffico. Vie nuove ne sono state certo aperte negli ultimi anni, ma non in misura da richiedere, specie quando il traffico rimane scarso, grande quantità di materiale. Di più in Italia dove le nuove costruzioni non possono essere per vari motivi che lente, il bisogno di materiale per cotesto titolo è appena sensibile. Parimente la sostituzione del materiale vecchio è lentissima per una ben semplice ragione. La vita media assegnata ai carri è di 61 anni e quella delle locomotive e delle carrozze è di 40 anni, sicchè le ferrovie italiane essendo state cominciate nel 1842 e solo molto più tardi notevolmente estese, il bisogno di materiale nuovo da sostituire al vecchio si manifesta e manifesterà negli anni avvenire in misura molto limitata e graduata. In un decennio ad esempio non si avrebbero da rinnovare che 533 carrozze e 167 locomotive, ossia in media annuale un numero assai esiguo rispetto alle cifre delle potenzialità più sopra indicate. E si aggiunga che le non floride condizioni dell'esercizio ferroviario in Italia non consentono quella larghezza, altrove praticata, nel sostituire sopra certe linee secondarie il materiale scadente ivi riservato.

Nè pur troppo c'è molto da sperare nell'aumento del traffico, date le condizioni in cui si trova l'economia del paese da quasi cinque anni. Ordinare dei carri per tenerli inoperosi nelle stazioni sarebbe opera pazza che niuno certo potrebbe consigliare. Ad ogni modo non si deve credere che e il traffico e la sostituzione del materiale vecchio e l'apertura di nuove linee non concorrano a determinare una sensibile domanda di materiale. Prova ne sia che le ordinazioni agli stabilimenti nazionali non mancano e che precisamente per la rete Mediterranea durante il biennio 1888-89 su 166 locomotive ne furono prese dall'industria nazionale 99, su 568 carrozze 538, su 2422 carri 1892 e che alle officine nazionali esclusivamente furono dati da costruire 175 bagagliai. Escludere la industria estera sarebbe qui un grave errore economico e finanziario; dopo la protezione accordata non sarebbe altro che un voler costringere lo Stato a gettare via pazzamente dei danari e a far pagare più caro il servizio dei trasporti ai consumatori. Gli stabilimenti meccanici non possono attribuire la crisi che alla stessa loro esuberante estensione e potenzialità e la eliminazione totale della concorrenza estera non varrebbe neanche a far scomparire la crisi, che ha radici nell'errore di calcolo circa lo sviluppo utile dell'industria dei materiali ferroviari.

Di ciò sarebbe bene che si convincessero anche gli operai, i quali sbagliano se si illudono di potere colle istanze e gli ordini del giorno accentuati avere il lavoro che presentemente difetta. Non ci sentiamo però di potere approvare neanche la condotta dell'autorità in questa occasione, perchè il vietare di tenere un Comitato alla gente che vuol discutere dei propri interessi, è una di quelle illegalità e di quelle violenze che i tempi nuovi non dovrebbero consentire.

L'autorità prenda i ragionevoli provvedimenti che crede necessari a tutela dell'ordine pubblico, ma se non vuol promuovere le agitazioni estra legali, lasci che i meccanici e gli altri tengano i loro comizi e discuc-



tano. Si è visto anzi in questa occasione della crisi di Milano che se l'autorità non mette la paura sopra il diritto, la voce del buon senso e della assennata temperanza non tarda a farsi sentire. Certo i meccanici di Milano nei momenti in cui hanno perduto la pazienza si sono dati ad approvare ordini del giorno punto lodevoli; ma per conto nostro crediamo che di certe dichiarazioni, come quelle contenute nell'ordine del giorno votato il 31 agosto, non si possa fare gran caso, perchè più che altro sono frutto di una esasperazione momentanea. E comunque sia, i divieti dei questori non serviranno davvero a ristabilire la calma tra coloro che si credono ingannati, o sono trascinati dal bisogno alle violenze o alla miseria.

Per ora in attesa di provvedimenti da parte del Governo gli operai si sono acquetati; ma la crisi è tutt'altro che eliminata. E attenuata per oggi o domani, nessuna sicurezza c'è che non debba risorgere in tempo prossimo. Occorre quindi che da tutte le parti interessate si cerchi e si studi il modo di proporzionare meglio la produttività al bisogno; gli stabilimenti tentando se è possibile altre produzioni meccaniche, gli operai volgendosi ad industrie che si trovino in migliori condizioni.

Comprendiamo quali e quante difficoltà a ciò si presentano, ma non vediamo come gli errori commessi possano essere riparati a un tratto e temiamo forte che certe agevolanze del governo non avranno altro risultato che di incipriagnire la piaga, perchè faranno credere nuovamente nella continuazione delle ordinazioni, mentre la stessa produzione ora superiore al bisogno, renderà più incerto il lavoro in seguito.

I protezionisti poi che si affannano a chieder dazi e favori per far sorgere le imprese, possono apprendere dall'esempio delle industrie meccaniche quali risultati derivino dall'artificio della protezione doganale. Per le industrie meccaniche, i cui prodotti hanno un mercato di consumo limitato, si sono potuti notare a breve distanza gli effetti dell'incremento eccessivo di potenzialità produttiva; per le altre industrie se non vi si opponessero in Italia altre cause, fra cui la scarsità dei capitali, si avrebbe a non lungo andare la stessa serie di dolorose conseguenze. Ma è probabile che i più ritengano causa della crisi odierna la mancanza di una sufficiente protezione, tanto è ora sbagliato il modo di ragionare in questi argomenti! Eppure pochi casi più di questo fanno vedere che lo Stato per aver voluto proteggere una industria le ha procurato una vita stentata e ne ha facilitato la decadenza.

## LA TARIFFA DELLE LETTERE

..... E DI PIÙ ALTRE COSE

Verso la fine d'agosto corse una voce, che ci dispiace di non avere veduta confermata, secondo la quale l'onorevole ministro Lacava avrebbe in animo di presentare alla riapertura della Camera un progetto di legge inteso a ribassare la tassa postale delle lettere ordinarie.

Nella incertezza non disgiunta da un po' di speranza che la cosa possa esser vera *finalmente*, cioè

dopo tanti anni che un ribasso nel prezzo di trasporto delle lettere vien chiesto invano, sentiamo il dovere di insistere nel propugnare, come facemmo altre volte, una riforma atta, nel nostro parere, a soddisfare non solo gli interessi del pubblico, ma anche quelli dell'erario.

Negli ultimi giorni dell'anno scorso, quando vennero introdotti il biglietto postale e le cartoline per uso interno delle città e vaglia trasmissibili, esaminate coteste innovazioni scrivemmo:

« Noi siamo impenitenti nel credere che un beneficio veramente ed egualmente vistoso non saranno per ritrarre, in via parallela, e l'erario ed il pubblico, finchè il ribasso della tariffa postale per le lettere, dopo una transitoria e non grave diminuzione d'introiti, non ne determini un aumento rigoglioso e durevole, moltiplicando col buon mercato il numero complessivo di coloro che possono chiamarsi i clienti della Posta, e l'attività di ciascuno di essi. »

Non abbiamo da mutare nulla a queste parole; anzi le ripetiamo con tanto maggiore convincimento, in quanto le ragioni che ce le dettavano pare a noi che vadano ogni giorno diventando più stringenti, sia riguardo al pubblico, sia — ma più assai — riguardo all'erario.

Riguardo al pubblico, sono risapute, vuol dire che il trascorrere del tempo dà loro sempre nuova evidenza. In Italia oramai tutto — compreso pur troppo il servirsi della giustizia civile — costa caro. Caro il pane, grazie ai diritti d'importazione sul grano, introdotti per comodo dei possidenti; caro il sale, altro alimento di prima necessità, fornito in abbondanza da madre natura, ma accaparrato dal monopolio governativo; cari, per lo stesso motivo, i tabacchi; esorbitanti le tasse di registro e di bollo, specie su quegli atti che segnano e determinano movimento e sviluppo di affari epperò di agiatezza; altissime pure le tariffe dei trasporti postali, vale a dire di un servizio che va divenendo quasi di prima necessità a mano a mano che l'istruzione si diffonde, l'analfabetismo perde terreno, la civiltà si svolge, le relazioni tra paese e paese e tra provincia e provincia si moltiplicano, le transazioni commerciali si fanno più numerose; di un servizio pubblico che per lo Stato, il quale lo disimpegna, è anche remunerativo, e che ha tendenza ad accrescere siffatta qualità sua, ma che, come ogni meccanismo avente un lato industriale, per aumentare la remunerazione naturalmente si giova assai dell'attrattiva che il buon prezzo non manca mai di esercitare.

Riguardo all'erario, veniamo così ad aver detto il motivo che consiglia di mitigare la tariffa postale: ed è, diciamolo anco più chiaro, la ragionevole speranza che gli introiti da principio si limitino a non scemare e poi comincino a crescere notevolmente, e che nel peggiore dei casi, scemino di poco e per breve tempo, senza gran danno della pubblica finanza (per chi non lo sapesse, l'azienda postale, che è autonoma, si chiude ogni anno con un avanzo) e riprendano poi con nuova lena il movimento ascendente.

In massima si potrebbe dubitare fortemente se sia regolare ed utile che la Posta, che è, come sono i Telegrafi, un servizio pubblico, si ritrovi a fin d'anno un avanzo e lo versi nella cassa generale dello Stato, in luogo di erogarlo per intero a migliorare il meccanismo del servizio stesso, a farlo penetrare per



ogni dove, a renderne più che mai accessibili i benefici a tutti col diminuire i prezzi. Ma la sarebbe, in questi momenti, una indagine soltanto teorica e senza nessuna applicazione. Rinunziamo per ora a una castigatezza che in molti rami dell'amministrazione non è che un pio desiderio. Pur troppo la pubblica finanza, oggi come oggi, è ridotta in tali condizioni, che non può far getto di nulla. Consideriamo dunque la desiderata riforma sotto il solo aspetto dei risultati finanziari che arrecherebbe allo Stato.

Certo, nell'affermare che un ribasso delle tariffe vigenti farebbe crescere, nonchè non diminuirli, gli introiti della Posta, non lo abbiamo provato, nè lo potremo matematicamente. Ma a render lecita la nostra asserzione concorre più d'un elemento. — Anzitutto in varie Relazioni ministeriali, che successivamente hanno accompagnato proposte di timide riforme, la dichiarazione di non potersi per ora ribassare il prezzo di trasporto delle lettere e delle cartoline per non veder sparire proventi di cui il Governo non è ancora in grado di privarsi, l'abbiamo letta, sì, ma senza accorgersi che fosse avvalorata da nessuna dimostrazione plausibile. Un asserto, improntato a melanconica timidezza, e nulla più. Tra quello ed il nostro, uno varrà l'altro mettiamo pure. Se non che a nostro favore sta l'esperienza fatta in altri paesi più ricchi, più attivi. Nè si risponda che appunto per tali loro qualità sono in grado di avere il servizio postale ad un prezzo che qui siamo in grado soltanto di desiderare. Sarebbe un aggirarsi in un circolo vizioso. Non solo replicheremo appellandoci al fenomeno economico dianzi ricordato, secondo il quale ogni impresa che abbia carattere anche industriale, col ribassare i prezzi, ferma restando ogni altra condizione di fatto, aumenta la propria clientela perchè vede crescere il numero dei consumatori e l'assiduità di ciascun consumatore. Domanderemo inoltre: Se temete, ribassando i prezzi, d'avere a fin d'anno una perdita o un minor guadagno, e allora perchè non raddoppiate? Nel vostro modo di vedere dovrete così aspettarvi raddoppiati introiti. Con quali dati potreste sostenere che la misura delle tariffe attuali è così mirabilmente perfetta, che deve dar cattivi risultati lo alterarla in più od in meno? Eppure di raddoppiare o comunque crescere i prezzi, non ve la sentite davvero. Qualche cosa vi dice che non otterreste lo scopo: tutt'altro! che vedreste la vena degli incassi non già prosciugarsi, s'intende, ma novantanove per cento illanguidire, assottigliarsi. E se è così, nessun'altra voce non vi dice che varrebbe la pena fare l'esperimento contrario?

L'anno scorso manifestammo un analogo ordine di idee a proposito delle esagerate tasse di bollo che vengono imposte sulle Polizze di carico (*Economista* del 20 Gennaio e 14 Luglio 1889). Anche allora perorammo la causa d'una parte del pubblico, i negozianti, ai quali spesso il bollo sul documento che accompagna la merce che spediscono viene a costare altrettanto o più della merce stessa. Ma anche allora perorammo in pari tempo la causa dell'erario, il quale per effetto delle mille frodi che il commercio inventa per sottrarsi a una tassa gravosissima, ne ricava complessivamente in tutta Italia, nel giro d'un intero anno, la somma compassionevole — che risulta da documenti ufficiali — di sole ottocentomila lire! Persone pratiche ci assicurano

che la tassa di bollo sulle Polizze di Carico, ridotta a misura mitissima, ma in compenso pagata da tutti quelli che devono pagarla, frutterebbe anche subito per lo meno un milione annuo di più. Nello stato in cui si dibattono parallelamente il commercio italiano e il bilancio dello Stato, o che non varrebbe proprio la pena di far nulla in questo senso? — E due.

E se lo spazio qui ce lo consentisse, vorremmo estendere il ragionamento a parecchie altre fra le tasse di bollo e di registro, che tormentano i cittadini e inceppano gli affari, ma che i cittadini dal canto loro fanno sforzi inauditi d'ingegno per non pagare quante volte ciò loro riesca, sicchè quelle in sostanza rendono meno di quanto gli autori dei loro ripetuti inasprimenti se ne erano ripromesso. Lo vorremmo estendere alle Dogane, i cui incassi effettivi, dopo gli ultimi aumenti dei dazi di confine, calano, in confronto dei preventivi, in modo che incomincia a impensierire.

E fors'anche saremmo tentati di estenderlo ai tabacchi, perchè ci sta in mente che una prudente e oculata ma un po' sensibile riduzione di prezzi ingrosserebbe la schiera dei consumatori, la quale ha tendenza a crescere e si è ricompensata da non molto tempo dopo le notorie diserzioni avvenute qualche anno addietro, quando forti aumenti di prezzo su un prodotto già troppo caro, vennero deliberati e applicati.

Non si dica ironicamente che andando di questo passo noi arriveremmo a sopprimere tutte le sorgenti con cui le pubbliche casse si alimentano. No, per desiderabile che sia, non avremmo certo, oggi come oggi, il coraggio puerile di proporre la diminuzione di imposte dirette quali la fondiaria e quella sulla ricchezza mobile. Gravano terribili sul bilancio economico della nazione, ma non c'è da illudersi: mitigandole adesso, quello dello Stato ne andrebbe a gambe levate. Sarà per tempi migliori. Ma intanto domandiamo se a parecchie tasse indirette, quelle di cui abbiamo discorso, o parte di esse, e forse altre ancora, non sarebbe proprio venuto il momento di dare misura più umana riguardo al pubblico tartasato, e in pari tempo più efficace, diremo, più produttiva riguardo ai loro risultati fiscali. Sicuramente, bisognerebbe procedere con prudenza, con oculato discernimento, ma in base a un piano economico e piuttosto largo; giacchè i buoni effetti finanziari verrebbero dicerto a mancare se non dovesse precederli o accompagnarli quello d'un moderato ma non inavvertito sollievo della cittadinanza che paga. Ed aggiungiamo che talune delle riforme a cui abbiamo accennato sarebbero di tal natura da potersi iniziare a titolo, *dichiarato*, di esperimento.

Per sostenere che non è il caso di pensare seriamente a farne il cauto ma contemporaneo tentativo, bisognerebbe, ci sembra, poter sostenere queste altre due cose:

Non esser vero che a riporre in assetto le finanze italiane non c'è finora nessuno che, prescegliendo il sistema delle economie, sappia suggerirne di bastevoli, o abbia il coraggio e l'autorità di farle adottare.

Non esser vero che le imposte e le tasse hanno raggiunto il massimo limite possibile e che oramai aggravandole è provato che si fanno diventare meno produttive.



## IL SEGRETARIATO OPERAIO SVIZZERO <sup>1)</sup>

Creata nella Svizzera l'ufficio del segretario operaio, il comitato direttivo elesse a quel posto lo statistico cantonale di Zurigo, il sig. Ermanno Greulich. Questi nel suo programma diede importanza primaria alla statistica e rinunciò alle ricerche troppo estese per limitarsi all'indispensabile e al possibile. Ma anche questo programma ristretto eccedeva la misura delle sue forze e il comitato direttivo si vide costretto a portare la sovvenzione a 10,000 franchi e a nominare un aggiunto nel 1888 e un altro impiegato nel 1889; inoltre si chiese il concorso occasionale di specialisti, di medici, ecc., i quali offrirono i loro servizi gratuitamente. Il personale e le entrate finanziarie si dimostrarono ancora insufficienti e il comitato nella successiva sessione indusse le società formanti l'associazione a fornire una somma di circa 10,000 franchi al segretario operaio. Ecco il programma dei lavori del segretario, come venne compilato dal comitato per gli anni 1887, 1888 e 1889:

1° Statistica dei salari; 2° Statistica dei sussidi pagati dalle casse di soccorso per le malattie in caso di infortunio nel 1888; 3° Statistica delle casse di soccorso in caso di malattie, esistenti in Germania principalmente per quel che concerne le conseguenze derivanti dalla mancanza di lavoro; 4° Inchiesta operaia relativa al progetto di legge svizzero sull'industria; 5° Inchiesta relativa alle condizioni in cui versano le cucitrici, lavandaie e altre operaie; 6° Studio sull'esposizione tedesca degli apparecchi per la protezione contro gli infortuni. Di tutti questi progetti il secondo soltanto è stato compiuto e i risultati vennero pubblicati in una memoria intitolata « *Statistique des accidents. Exposition des lésions corporelles et des cas de mort des membres des caisses de secours en cas de maladie et des caisses de secours suisse en 1886* ». Quantunque questa memoria non sia basata che sopra un piccolo numero di materiali, essa risponde tuttavia alle esigenze scientifiche. Questa ricerca statistica è il primo dei lavori preparatori eseguiti per impulso del Consiglio federale sull'assicurazione obbligatoria in caso di infortunio; il censimento degli infortuni e la statistica dei salari dovranno venire successivamente. Si voleva avere così una base solida per la discussione, nella convinzione che per una legislazione di quel genere è già molto di guadagnato il conoscere chiaramente ciascuna parte del compito che si vuol adempiere.

Per fare la detta statistica degli infortuni vennero inviati appositi formulari a oltre 1200 casse di soccorso in caso di malattia e vennero pregati caldamente il comitato direttivo dell'associazione del commercio e dell'industria svizzera, il comitato direttivo dell'associazione manifatturiera svizzera e tutti i governi cantonali di portare il loro concorso alla utile impresa. Il segretario poté riunire le risposte di 949 casse comprendenti 170,884 membri. Ricevette inoltre dall'amministrazione centrale delle casse di soccorso in caso di malattia della Società del Grütli i certificati di malattia degli anni 1880-85 che vennero messi in ordine da un medico. Altre casse di soccorso che non entrano nella classe di quelle che assicurano contro la malattia, inviarono 127 bollettini relativi agli infortuni, di modo che l'esame poté esser

fatto su 5067 documenti afferenti al 1886, senza contare quelli della Società del Grütli per gli anni anteriori, i quali documenti si riferivano alla durata dei soccorsi, alla natura delle lesioni, al ramo di industria, e al modo di occupazione. Quantunque la statistica abbracci il quarto degli infortuni, il segretario è d'opinione che il numero delle osservazioni è ancora troppo piccolo per essere una guida sicura ed ha l'intenzione di continuare le ricerche per gli anni successivi. La statistica degli infortuni è compiuta per il 1887 e quella del 1888 è cominciata e sarà pubblicata in breve.

Uno studio approfondito del progetto di una statistica dei salari è stato fatto da una commissione di statistici riuniti al dipartimento della industria. Si decise che il segretario operaio farebbe dapprima un esperimento locale a Winterthur e nei dintorni, secondo il metodo preconizzato da lui consistente nel fare le domande direttamente agli operai col mezzo di bollettini individuali per rendersi conto « se col mezzo del metodo statistico e basandosi sulle risposte degli operai si potesse ottenere una buona statistica dei salari. » Ma la diffidenza degli operai fu destata dalla revisione del registro delle contribuzioni che ebbe luogo nello stesso tempo e poche risposte pervennero al segretario; sicchè fu necessario di attenersi ai libri che gli intraprenditori sono obbligati di mettere a disposizione degli ispettori delle fabbriche. Il lavoro statistico non è del resto ancora compiuto. Il quarto punto del programma, l'inchiesta operaia relativa al progetto di legge svizzero sull'industria, diede luogo a parecchi lavori preparatori specialmente per ciò che concerne i tribunali arbitrali e il consiglio dei *prud'hommes* o *probi-viri*.

Del resto, il segretario operaio avendo per missione di proteggere gli interessi della classe lavoratrice in tutto il dominio dell'economia sociale ebbe gran fatica ad adempiere ai suoi vari officii. Egli ha dovuto fornire delle informazioni scritte od orali agli operai, agli intraprenditori e alle autorità, intervenire nelle violazioni della legge sulle fabbriche e nelle controversie del lavoro, rappresentare gli operai nelle questioni di diritto e di economia politica, elaborare dei rapporti, fare delle conferenze sopra argomenti relativi a quelle questioni. In queste condizioni si comprende come gli sia stato difficile di eseguire il programma tracciato dal comitato. Per ciò questo decise il 10 febbraio 1889 che il programma indicherebbe in avvenire solo i lavori che possono essere realmente eseguiti nel tempo previsto, e che il segretario stesso ne traccierebbe il piano e che sarebbe liberato dalle consultazioni statistiche e da qualsiasi altro lavoro non riferentesi direttamente al programma adottato. Per l'avvenire il comitato si incaricava della corrispondenza e delle consultazioni orali. Questo era necessario e utile per rendere più rapido l'andamento dei lavori.

Il segretario operaio ha reso anche dei servizi importanti al dipartimento da cui dipende; portò il concorso della sua opera alla commissione nominata per il censimento degli infortuni, invitò 1700 associazioni a collaborare a quel censimento e sviluppò il metodo e lo scopo di quelle operazioni. Propose d'altra parte di comporre una nomenclatura di tutte le industrie affinché possa servire di base per le statistiche delle professioni e del lavoro, ma il suo progetto non ebbe seguito.

<sup>1)</sup> Continuazione e fine, vedi numero 852.



Dopo ciò si comprende come il segretariato operaio, del quale ci parve interessante discorrere per la sua indole speciale, sia una istituzione fondata dagli operai, diretta da essi, che ha ricevuto dal Governo solo i mezzi di sussistere ed è obbligata solo a fornirgli delle informazioni.

Una simile organizzazione corrisponde ai costumi del paese ed ha il grande vantaggio di interessare gli operai alla sua esistenza, di offrire loro un ufficio di fiducia dove possono fare le loro dichiarazioni. Però è non meno vero che la istituzione presenta gravi lacune, specie se si paragona a quelle analoghe che si trovano agli Stati Uniti, in Inghilterra e altrove; la sua dotazione e la sua autorità sono ancora insufficienti. Certo fino ad ora le autorità, le corporazioni e i privati si sono prestati a dare al segretariato le indicazioni che gli occorre, ma non bisogna dimenticare che quel concorso è assolutamente libero e volontario. Se esso mancasse l'opera del segretario operaio sarebbe in gran parte paralizzata. Il suo compito è anche assai arduo dovendo conservarsi la fiducia degli operai e quella dei padroni, delle autorità e del dipartimento dal quale deve avere l'approvazione del suo bilancio.

Per tutte queste ragioni pare difficile che la Svizzera riesca ad avere per mezzo del segretariato operaio una statistica operaia completa e regolare. Occorrerebbero una ricca dotazione e poteri larghi e indipendenti, una vita assicurata affinché il segretariato operaio potesse rivaleggiare cogli uffici di statistica degli altri paesi.

## IL COMMERCIO INTERNAZIONALE ITALIANO nel primi otto mesi del 1890

Anche il mese di agosto dà cifre oltre ogni dire sconfortanti; a paragone del mese di agosto 1889 si ebbe una diminuzione di oltre 25 milioni nella importazione e di oltre 7 milioni e mezzo nella esportazione; così che in totale in un solo mese gli scambi internazionali diminuirono di 32.8 milioni.

Durante gli otto mesi gennaio-agosto di quest'anno la importazione si trova aumentata appena di 2 milioni e mezzo a paragone dello stesso periodo dell'anno precedente, mentre la esportazione è diminuita di 67.8 milioni.

Non sappiamo invero come mai possano alcuni periodici ufficiosi, come la *Riforma*, continuare ad affermare che la crisi non esiste e che si palesano sintomi di miglioramento.

Ove si continuasse a procedere di questo passo, cioè i quattro mesi che ancora rimangono di quest'anno dessero cifre proporzionali a quelle che si hanno avute nei primi otto mesi, si avrebbero 1528 milioni di importazione ed 824 milioni di esportazione; la importazione cioè sarebbe di poco inferiore a quella dell'anno scorso, ma la esportazione sarebbe diminuita di 126 milioni; la eccedenza della importazione sarebbe di 504 milioni, cioè la più alta che si abbia avuta nei 29 anni, eccezione fatta del 1885 in cui salì a 509 milioni e del 1887 in cui salì a 603 milioni.

I metalli preziosi danno negli otto mesi una importazione di 35.6 milioni con aumento di 2.4 milioni sul 1889, ma la esportazione dà 48 milioni in aumento di ben venti milioni; perciò in quest'anno,

secondo le statistiche doganali, abbiamo perduto altri 18 milioni del nostro *stock metallico*.

Ed ecco ora le cifre delle categorie:

CATEGORIE secondo la tariffa doganale		IMPORTAZIONE	
		Valore delle merci importate nel primi otto mesi dell'anno 1890	Differenza col 1889
I.	Spiriti, bevande ed olii .....	23,163,765	+ 3,876,886
II.	Generi colon., droghe e tabacchi.	54,193,200	+ 3,305,304
III.	Prodotti chim., generi medicinali, resine e profumerie.....	35,384,910	+ 8,254,247
IV.	Colori e generi per tinta e per concia .....	16,769,424	+ 1,207,625
V.	Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentososi escl. il cotone.	18,180,881	+ 1,652,715
VI.	Cotone.....	141,327,523	+ 7,390,376
VII.	Lana, crino e peli.....	57,518,035	- 1,324,754
VIII.	Seta.....	52,244,705	- 17,539,306
IX.	Legno e paglia.....	26,279,517	- 1,444,114
X.	Carta e libri.....	7,665,512	+ 870,557
XI.	Pelli.....	29,492,703	+ 3,672,271
XII.	Minerali, metalli e loro lavori.	114,368,780	- 13,107,785
XIII.	Pietre, terre, vasellami, vetri e cristalli.....	94,913,494	+ 10,469,842
XIV.	Cereali, far., paste e prodotti veget., non compresi in altre categ.	143,544,640	- 10,235,806
XV.	Animali, prodotti e spoglie di animali non compresi in altre cat.	62,849,876	+ 5,707,084
XVI.	Oggetti diversi.....	11,714,174	- 176,810
Totale delle prime 16 categorie		836,608,109	+ 2,518,329
XVII.	Metalli preziosi.....	35,683,700	+ 2,157,400
Totale generale....		922,291,809	+ 4,675,729

CATEGORIE secondo la tariffa doganale		ESPORTAZIONE	
		Valore delle merci esportate nel primi otto mesi dell'anno 1890	Differenza col 1889
I.	Spiriti, bevande ed olii.....	58,558,749	- 4,107,031
II.	Generi colon., droghe e tabacchi.	4,860,290	+ 1,665,377
III.	Prodotti chim., generi medicinali, resine e profumerie.....	32,382,202	+ 1,809,720
IV.	Colori e generi per tinta e per concia.....	6,232,485	+ 785,749
V.	Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentososi, escl. il cotone.	26,589,477	+ 2,327,363
VI.	Cotone.....	19,885,154	+ 1,793,742
VII.	Lana, crino e peli.....	5,639,410	+ 118,735
VIII.	Seta.....	183,542,499	- 36,924,202
IX.	Legno e paglia.....	25,889,826	- 7,944
X.	Carta e libri.....	7,562,847	+ 1,135,551
XI.	Pelli.....	14,365,876	- 1,793,315
XII.	Minerali, metalli e loro lavori.	15,886,452	- 1,899,443
XIII.	Pietre, terre, vasellami, vetri e cristalli.....	33,858,752	- 745,633
XIV.	Cereali, far., paste e prodotti vegetali, non compr. in altre cat.	46,845,251	+ 3,476,798
XV.	Animali, prodotti e spoglie di animali, non compr. in altre categ.	62,577,209	+ 2,712,076
XVI.	Oggetti diversi.....	6,299,891	+ 1,385,079
Totale delle prime 16 categorie..		550,976,340	- 67,808,510
XVII.	Metalli preziosi.....	48,088,400	+ 20,003,900
Totale generale....		599,064,740	- 47,804,610

Il prospetto delle entrate doganali dà:

Titoli di riscossione	1890	1889	Differenza
Dazi d'Importazione	157,092,572	156,775,828	+ 316,744
Dazi di Esportazione	4,055,473	4,292,443	- 236,970
Sopratasse di fabbricazione.....	5,587,223	1,765,732	+ 3,821,491
Diritti di bollo.....	903,202	991,415	- 88,213
Diritti marittimi.....	3,341,967	3,623,065	- 281,098
Proventi diversi.....	645,148	767,909	- 122,761
Totale.....	171,622,585	168,216,092	+ 3,406,493



## RIVISTA DI COSE FERROVIARIE

*Riforme nelle tariffe viaggiatori — Le ferrovie germaniche nel 1888-89 — Le ferrovie italiane in marzo, aprile, maggio e giugno 1890.*

**Riforme nelle tariffe viaggiatori.** — L'anno 1890 resterà memorabile nella storia delle tariffe ferroviarie. Il movimento continuo tendente alla loro riduzione che prima, aiutato dalla concorrenza delle tramvie, dei battelli a vapore e altri mezzi di trasporto, aveva ottenuto facilitazioni speciali nelle zone intorno ai grandi centri, ora si afferma sempre più risolutamente anche pei viaggi di lungo corso. Appunto in quest'anno abbiamo visto le due più ardite riforme in questo senso, la ungherese e la austriaca, ma altri studi e tentativi diversi praticati altrove dimostrano come veramente anche quelle riforme non siano prodotti isolati di idee novatrici ed arrischiate, bensì rispondano ad una tendenza generale, a un desiderio largamente diffuso, la cui ragione sta, a nostro avviso, nello spettacolo della immensa varietà di tariffe ora applicate sulla maggior parte delle strade ferrate. — Quando infatti si vede che nei treni più frequentati non c'è forse un viaggiatore su dieci che paghi la tariffa normale, mentre gli altri viaggiano con biglietti di andata e ritorno o circolari o a serie o di favore, quando si ricorda che sulle reti francesi ove nei treni di lusso si pagano 20 1/2 centesimi per chilometro, durante l'Esposizione del 1889 si fecero dei treni di piacere al prezzo di cent. 1 1/2, è naturale il domandare se non sia meglio trovare una base unica di tariffe, che permetta di accordare a tutti indistintamente le stesse facilitazioni. Anche non essendo favorevoli al principio fondamentale della riforma ungherese, si può ammettere l'opportunità di semplificare il sistema dei prezzi, abbassandoli anche in modo da promuovere un grande aumento di traffico.

In Francia l'amministrazione della rete dello Stato ha applicato ai viaggiatori una specie di tariffa differenziale analoga a quella adottata anche da noi per le merci, facendo cioè pagare, per ogni chilometro, un prezzo decrescente coll'aumentare di lunghezza del percorso totale. Questo esperimento però venne fatto con una certa timidezza, giacchè per ottenere la economia del 17 % bisogna che il viaggiatore percorra almeno 500 chilometri, nè del resto si conoscono ancora i risultati di un esercizio completo.

Un altro esperimento di tariffa differenziale è stato fatto dalla piccola Compagnia dell'*Est de Lyon* la quale esercita una linea di 72 chilometri da Lyon a St. Génix d'Aoste. Il prezzo chilometrico vi è stabilito in misura che decresce abbastanza rapidamente, cosicchè, mantenendosi ancora, per di più, la riduzione del 35 % per l'andata e ritorno, l'intero percorso nei due sensi, lungo 144 chilometri, costa solo cinque franchi.

In Francia stessa la Camera di Commercio di Tours aveva fatta istanza al governo perchè sulla rete dello Stato fosse senz'altro adottata la tariffa a zone, ma n'ebbe in risposta che le convenzioni del 1883 avendo stabilito che l'amministrazione governativa e le Compagnie dell'Ovest e di Orleans si impegnavano a non fare combinazioni di tariffe tali da distogliere il traffico da alcuna di esse, non era possibile applicare una simile innovazione senza il

concorso delle predette due reti, e che del resto ritenevasi miglior partito aspettare che l'esperienza all'estero abbia fornito risultati positivi sufficienti a illuminare sulla portata e le conseguenze del sistema.

In Austria intanto tre Società private, la *Südbahn*, la *Nordwestbahn* e la *Kaiser Ferdinands Nordbahn* si preparano ad attivare sulle loro linee la tariffa a zone, con diverse modificazioni, e sono in trattative col Governo per determinarne le basi, che tutte vorrebbero alquanto più elevate che non sulla rete dello Stato. In Sassonia il Landtag ha ricevuto una petizione di molte associazioni industriali e commerciali chiedenti l'introduzione della tariffa a zone; in Svezia quaranta membri della Camera bassa hanno formulato una proposta nello stesso senso; perfino in Russia si annuncia che vuolsi sperimentare la nuova tariffa sulla linea della Vistola.

**Le ferrovie germaniche nel 1888-89.** — È uscita la statistica delle ferrovie tedesche per l'anno finanziario che va dal 1.° aprile 1888 al 31 marzo 1889. A quest'ultima data la lunghezza della rete ferroviaria in tutto l'impero era di 40,857 chilom. rappresentante un aumento di 723 chilom. in confronto dell'anno precedente: le linee a scartamento ridotto misuravano soltanto 814 chilom. Dei 40,857 chilom. di cui sopra, 35,507 erano esercitati dall'Impero (quelli dell'Alsazia-Lorena) e dai governi dei singoli paesi; il resto era in mano di Società private. — Non entrano poi nel totale 2,192 chilom. di ferrovie, industriali, non aperte cioè al servizio pubblico.

La rete più estesa che sia esercitata da una sola Amministrazione è quella dello Stato bavarese, comprendente oltre 4,000 chilometri. Le ferrovie prussiane dello Stato misurano, è vero, ben 23,104 chilometri, ma le undici direzioni fra le quali sono ripartite, costituiscono altrettante Amministrazioni fra loro autonome. Ecco l'elenco di queste direzioni coll'estesa delle rispettive reti:

Altona.....	Chilom.	1108
Berlino.....	»	3065
Breslavia.....	»	2833
Bromberg.....	»	4025
Colonia (riva destra)..	»	2036
Colonia (riva sinistra).	»	1833
Elberfeld.....	»	1336
Erfurt.....	»	1758
Francoforte s-m.....	»	1265
Hannover.....	»	2044
Magdeburgo.....	»	1790

Come si vede la rete più estesa è quella della direzione di Bromberg, verso il confine russo.

Quanto al traffico l'anno è stato eccezionalmente favorevole. I viaggiatori trasportati furono del 7 1/2 per % e le tonnellate di merci dell'11 1/2 per % superiori a quelle dell'esercizio anteriore. I prodotti dei viaggiatori aumentarono del 5 1/2 per %, quelli delle merci dell'8 per %, gli introiti totali del 7 per %. — Le spese d'esercizio segnarono un accrescimento di circa 8 per %, e il prodotto netto totale, che fu di L. 37,875,000 è superiore del 6 per % all'anno precedente. Il rapporto fra prodotti e spese è il 53,11 per %. Il prodotto netto del treno-chilometro fu di 2,28, quello per chilometro di linea di 26,600.

**Le ferrovie italiane in marzo, aprile, maggio e giugno 1890.** — I quattro ultimi bollettini mini-



steriali ci portano fino a tutto lo scorso giugno, fino alla chiusura cioè dell'anno finanziario 1889-90.

Al 30 giugno ultimo scorso la lunghezza delle ferrovie italiane era di chilometri 13,116, mentre al 30 giugno 1889 era di chilometri 12,896: la lunghezza media esercitata in tutto l'anno 1889-90 fu di chilometri 13,036, contro 12,534 che si erano avuti nell'anno precedente. I nuovi tronchi aperti all'esercizio in questi ultimi quattro mesi furono soltanto quello da Firenze a Borgo S. Lorenzo, della linea Firenze-Faenza, aperto l'8 aprile e misurante chilom. 35, e quello da Roma a Ciampino delle secondarie Romane, lungo chilometri 12, aperto il 1° giugno.

I prodotti lordi sommarono a L. 19,679,782 nel marzo, L. 20,324,584 nell'aprile, L. 20,861,810 nel maggio e L. 19,731,375 nel Giugno, mentre erano stati rispettivamente di L. 19,162,304 — 19,813,746 — 20,777,996 — 19,585,439 negli stessi mesi del 1889. Il quadro seguente ne presenta il dettaglio, mese per mese.

	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno
Viaggiatori.....	7,167,290	8,522,933	8,760,953	7,783,201
Bagagli e cani.....	853,019	404,539	384,409	308,591
Merci a gran velocità. 1.	239,795	1,192,965	1,265,291	1,593,148
Id. a pic. vel. accel.	724,495	614,306	651,990	644,358
Id. a piccola veloc	10,045,743	9,511,534	9,763,384	9,210,851
Prodotti fuori traffico	149,160	78,307	119,213	191,226

Il totale dei prodotti ottenuti dal 1.° luglio 1889 al 30 giugno 1890 fu di L. 248,899,742, contro L. 243,919,612 avutisi nel 1888-89: risulta quindi un aumento di L. 4,980,130. Il prodotto chilometrico però, da L. 19,460 che era nell'anno precedente, scese in questo a L. 19,093 con una diminuzione di L. 367.

Ecco ora i prodotti avuti dalle diverse reti, nell'intero anno, confrontati con quelli dell'esercizio anteriore.

	1889-90	1888-89	Differenza
Mediterranea.....	121,133,897	119,444,574	+ 1,689,323
Adriatica.....	106,693,951	105,166,785	+ 1,457,166
Sicula.....	7,857,368	7,143,485	+ 713,883
Venete.....	1,147,394	1,059,116	+ 88,278
Sardeg. { Comp. Reale.	1,689,376	1,736,160	- 46,734
{ Secondarie...	455,100	288,559	+ 166,541
Ferrovie diverse.....	9,992,656	9,080,933	+ 411,723
	248,899,742	243,919,612	+ 4,980,130

Ed ecco pure lo stesso confronto, rete per rete, nel prodotto chilometrico:

	1889-90	1888-89	Differenza
Mediterranea.....	25,426	25,566	- 140
Adriatica.....	20,583	20,854	- 201
Sicula.....	11,097	10,614	+ 483
Venete.....	8,195	7,565	+ 630
Sardeg. { Comp. Reale.....	4,110	4,224	- 114
{ Secondarie.....	1,358	1,486	- 128
Ferrovie diverse.....	6,670	6,481	+ 189
Media generale.....	19,093	19,460	- 367

Fra le ferrovie diverse primeggiano, per prodotto chilometrico, le seguenti:

Santhià-Biella.....	L. 23,073
Torino-Lanzo.....	> 16,424
Nord Milano.....	> 15,872
Sassi-Superga.....	> 15,796
Napoli-Cuma.....	> 14,278
Napoli-Bajano.....	> 13,991
Torino-Rivoli.....	> 12,391
Settimo-Rivarolo.....	> 10,931
Bergamo-P.te delle Selve	> 10,330

Quelle invece che hanno dato minor reddito chilometrico sono:

Menaggio-Porlenza e Pontetresa-Luino	L. 2,927
Modena-Vignola.....	> 2,905
Arezzo-Fossato.....	> 2,660
Ferrara-Suzzara.....	> 2,540
Ofantino-Margherita di Savoia.....	> 2,340
Ferrovie di Reggio Emilia.....	> 2,275
Verona-Caprino.....	> 1,672
Fossano-Mondovì.....	> 1,668
Basaluzzo-Frugarolo.....	> 1,212

## Rivista Bibliografica

Alfred Marshall. — *Principles of Economics*; volume primo. — London, Macmillan and Company, 1890, pag. XXVIII-754 (12 scellini e 6 den.)

È un nuovo trattato di economia questo del valente prof. Alfredo Marshall, che stimiamo superiore per pregi vari e sostanziali ai numerosi trattati pubblicati negli ultimi vent'anni in Inghilterra. L'autore, che occupa a Cambridge la cattedra già tenuta dal Fawcett, si è già conquistata la fama d'uno dei primi economisti inglesi viventi. Il suo trattato elementare, *The Economics of Industry* e diversi studi di piccola mole, ma originali, sul valore e su questioni monetarie resero assai stimato in Inghilterra e fuori il nome del Marshall.

E ora il primo volume dei suoi *Principi*, testè pubblicato, gli assicura il posto più distinto tra gli economisti inglesi contemporanei. A una perfetta e profonda conoscenza della economia classica inglese, della scuola cioè di Smith, di Ricardo, di Stuart Mill si unisce nel Marshall una non minore conoscenza della letteratura contemporanea, di quella tedesca specialmente, nonchè dei fenomeni e dei fatti della vita e del mondo degli affari. Si aggiunga che nel prof. Marshall non fa difetto la coltura matematica, che anzi è in lui più avanzata che di solito non sia negli economisti e che egli è stato tra i primi a trattare colla matematica varie questioni e non pochi problemi attinenti al valore. Però non sarà inutile di avvertire subito che il nostro Autore non applica la matematica all'economia pel gusto di mettere in mostra le sue cognizioni e di esprimere in una forma più oscura e meno accessibile ciò che può essere detto con espressioni comuni e semplici. È notevole anzi a questo riguardo che il Marshall fa un uso moderato e limitato della matematica e alle illustrazioni e spiegazioni di quel genere attribuisce una importanza secondaria, accessoria dandole soltanto in nota al testo. Trattandosi di una testimonianza che muove da un sì autorevole scrittore, ci sia permesso di riferire testualmente ciò che egli scrive: « L'uso principale della matematica pura nelle questioni economiche sembra essere nell'aiutare una persona a scrivere presto, brevemente ed esattamente alcuni dei suoi pensieri, per suo proprio uso; e di renderlo sicuro che egli ha abbastanza e solo abbastanza premesse per le sue conclusioni (cioè che le sue equazioni non sono nè maggiori, nè minori in numero delle sue incognite). Ma se devono essere adoperati molti simboli essi divengono laboriosissimi per tutti eccetto lo scrittore stesso...



sembra dubbioso se spendiamo bene il tempo nostro a leggere lunghe traduzioni di dottrine economiche nella matematica che non sono state fatte da noi stessi. » Perciò l'uso delle formule e dei diagrammi non è mai in quest'opera del Marshall spinto a tal segno da far dipendere da essi l'argomentazione del testo e le dilucidazioni offerte colla forma matematica possono benissimo essere omesse dal lettore, sebbene il Marshall riconosca, e crediamo giustamente, che l'esperienza sembra provare che esse sono di grande aiuto per una più chiara intelligenza di molti importanti principii.

I lettori comprenderanno facilmente che non è agevole di render conto nel breve spazio concessoci di un'opera come questa, nella quale abbondano notevolmente gli argomenti di grande interesse, le vedute nuove, le pagine suggestive e i soggetti più controversi. Tuttavia ci parrebbe, anche per un semplice annunzio, come è nelle nostre intenzioni, di commettere un torto verso il libro se non fornissimo a chi ci legge qualche ragguaglio sul contenuto di esso. E prima di tutto diamo una occhiata alla struttura dell'opera. La materia è ripartita in sette libri di ineguale lunghezza. Nel primo il Marshall si è proposto di gettare uno sguardo preliminare al vasto e interessante dominio della scienza economica. Per ciò fare, dato il concetto della scienza, l'Autore considera la formazione storica (*the growth*) dell'industria e dell'impresa libera. Meno incompletamente per l'Inghilterra che pel continente, il Marshall traccia un quadro sintetico dello sviluppo storico dell'azione economica, del fatto o fenomeno economico che dir si voglia. E passa a tracciare lo stesso quadro per la scienza economica; ma qui, certo per non voler eccedere i limiti propostisi, si notano alcune lacune piuttosto gravi; nulla dice a cagion d'esempio degli economisti italiani di una o dell'altra età, solo a proposito del mercantilismo nomina l'Italia; eppure non pochi economisti inglesi contano insigni precursori tra gli italiani. I numerosi scrittori italiani sulla moneta, sul valore, sulla popolazione, ecc. meritavano almeno due righe di menzione. Di questo silenzio non ci maravigliamo, perchè è un difetto assai comune tra gli economisti stranieri di dimenticare affatto o quasi l'Italia. Brevemente, ma con lodevole chiarezza e dottrina, tratta successivamente del metodo dello studio, dei motivi economici e della natura della legge economica. Quanto a quest'ultimo punto egli vede bene l'errore di coloro che o colla loro immaginazione o per preconcetti metafisici hanno scavato un abisso tra le leggi fisiche e quelle delle scienze sociali.

Il libro secondo, raccoglie alcune nozioni fondamentali; si occupa cioè dei concetti di ricchezza, produzione, sussistenze (consumi necessari) capitale, reddito (*income*, entrata). Il Marshall segue qui alcuni economisti tedeschi, dai quali accoglie talune distinzioni, come il Wagner, il Menger, l'Hermann, ecc.

Ciò premesso, il Marshall abbandonando l'uso di svolgere per prima la produzione e per ultimo il consumo, si occupa anzitutto della « domanda, ossia del consumo » e poscia della « produzione od offerta » della quale ricerca le leggi a seconda che trattasi della terra, del lavoro, del capitale ecc., per venire successivamente a trattare della teoria dell'equilibrio della domanda e offerta, del costo di produzione, e per ultimo del valore, ossia della distribuzione e dello scambio. Abbiamo adunque un *modo* di trattazione

nuovo e originale sotto un certo aspetto, modo sul quale si può forse discutere, ma che in se è notevole per alcuni indiscutibili pregi. Nella trattazione veramente scientifica a noi pare giusto che si debba premettere, come fa il Marshall, lo studio del consumo ossia della domanda e gli economisti implicitamente hanno sempre dovuto farlo, sebbene in piccola parte, occupandosi dei bisogni sul limitare della scienza; ma nello studio elementare della economia può dubitarsi che sia possibile di svolgere in precedenza con profitto le leggi della domanda, le quali presuppongono già alcune cognizioni sul prezzo, sulla moneta, ecc. Non possiamo insistere su questo punto della migliore e più razionale distribuzione della materia, ma dobbiamo notare che colla trattazione adottata dal Marshall l'unità di alcune teorie pare perduta; così la teoria generale del valore non si trova esposta sistematicamente e di seguito; soltanto nel penultimo capitolo del volume si ha un riassunto generale della teoria del valore; e lo stesso può ripetersi per altre teorie, per quelle della rendita e dell'interesse ad esempio. A questo riguardo l'indice alfabetico non soddisfa completamente, mancando affatto, ad esempio, la voce « valore ».

Venendo alle dottrine sostenute dal Marshall possiamo dire che egli sa sposare l'economia classica colla scuola del Jevons e degli economisti austriaci Menger, Böhm-Bawerck, ecc. Tiene cioè conto delle ricerche accurate che questi ultimi hanno fatto sulla utilità e sul valore per completare e perfezionare la teoria classica del valore; ma in pari tempo non rinuncia al costo di produzione, che anzi analizza accuratamente nel libro VI. Interessantissimo è pure il libro V nel quale l'Autore svolge ampiamente e analiticamente la teoria dell'equilibrio della domanda e dell'offerta. Proponendoci, appena lo spazio ce lo consentirà, di esaminare qui alcuni studi recenti sulla teoria del valore, tra i quali quello del Marshall, ci asteniamo ora dall'indicare i termini delle sue conclusioni teoretiche.

Noteremo soltanto che il Marshall rinuncia alla distinzione tra valore normale e valore di mercato, pure da lui adottata nell'opera precedente *Economics of Industry*, e vi rinuncia perchè non sa vedere una linea di demarcazione tra i due valori, essendo soltanto questione di grado di durata, l'uno risolvendosi nell'altro e questo nel primo continuamente. Quando Jevons dice che il valore dipende interamente dalla utilità, questo principio pare al Marshall non meno unilaterale e frammentario, e molto più conducente ad errori che non quello in cui spesso Ricardo incorre, quando, per brevità, dice che il valore dipende dal costo di produzione.

E concludiamo; i Principii di Economia del Marshall sono, a nostro avviso, l'opera migliore apparsa in Inghilterra negli ultimi anni. In essa noi troviamo un riflesso dei più recenti studi scientifici, non solo, ma anche dei fatti, dei problemi economici più urgenti e interessanti della nostra epoca. La scienza per mezzo del Marshall appare viva più che mai, e di una attualità sorprendente, tanto che questa bella opera teoretica può essere consultata con vero profitto anche sulle questioni che ora si dibattono con grande ardore. Al valente economista di Cambridge le nostre sincere e cordiali congratulazioni e l'augurio che gli sia concesso di compiere l'opera così splendidamente iniziata e condotta a si buon punto.

R. D. V.



## Rivista Economica

*Le coalizioni industriali in Germania. — Le riforme tributarie in Prussia. — La cooperazione in Inghilterra. — L'esposizione operaia italiana a Torino.*

I lettori sanno quale parte importante abbiano ai nostri giorni le coalizioni industriali, le *Preiskartelle* come le chiamano in Germania, sia riguardo al movimento commerciale, sia rispetto alla produzione. In Europa è precisamente la Germania quella che conta il maggior numero di coalizioni di imprese, non sarà quindi senza interesse il conoscere l'andamento loro nel passato anno. E il rapporto della Camera di Commercio di Berlino (pag. 3) fornisce alcuni schiarimenti che meritano d'essere rilevati. Le coalizioni, vi si legge, hanno avuto l'anno passato nei circoli industriali un'azione ancora più importante che negli anni trascorsi. Molti interessi sono stati favoriti da quelle coalizioni, ma altri si sono veduti danneggiare da quegli stessi accordi. Certo le convenzioni del genere di cui trattasi (*Kartelle*) non hanno alcuna parentela con le operazioni violente di accaparramento tentate a Parigi pel rame e a Magdeburgo sullo zucchero, esse non rassomigliano affatto a quelle imprese dettate dalla speranza del lucro a spese delle industrie produttrici e dei consumatori. Per questo è stato possibile ad esse di estendersi e di abbracciare un gran numero di industrie. E in presenza di una attività industriale maggiore, di un aumento di prezzi quasi generale, la loro tendenza è stata favorevole agli interessati. Ma la prova seria per le *Kartelle* giungerà col cambiamento della situazione e col sopravvenire del ribasso. Bisogna del resto che facciano sempre prova di moderazione e di prudenza in vista della concorrenza estera sul mercato indigeno e sui mercati neutri.

E a questo riguardo ha fatto impressione che in una aggiudicazione di materiale ferroviario il Governo della Baviera ha dovuto accordare la preferenza a un fabbricante belga. Non meno rimarcabile è l'apprezzamento del ministro delle finanze di Ungheria signor di Weckerle (seduta del Parlamento 10 febbraio 1890) che si è dichiarato partigiano convinto del libero svolgimento delle industrie e che non può quindi favorire le *Kartelle*. Queste coalizioni gli sembrano una anomalia che si può subire per un certo tempo, ma che non possono durare senza pericolo.

Questi giudizi ci paiono degni di menzione ora che la prova seria per le coalizioni pare cominci a spuntare, si potrà vedere così quanto sia fondato il paragone che il Brentano faceva tra le coalizioni industriali e i paracadute. Sembra già che i sindacati si trovino in preda a delle contese interne, che dei partecipanti poco scrupolosi, cerchino di vendere a condizioni differenti da quelle che sono state fissate. L'industria in Germania si preoccupa di vedere giungere la fine delle ordinazioni ricevute e cede alla tentazione di procurarsi del lavoro, violando, se occorre, le clausole del contratto fatto coi concorrenti indigeni.

— I giornali tedeschi pubblicano degli accenni ai progetti di riforme tributarie che il Miquel, il nuovo ministro delle finanze, sta preparando per la Prussia,

in esecuzione della promessa contenuta nel discorso del trono del 14 gennaio 1889. Le riforme del Miquel concernono soltanto le imposte dirette e particolarmente l'imposta sulla rendita (*Einkommensteuer*). Questa, ora divisa in due categorie, verrebbe unificata e il ministro farebbe una distinzione tra la rendita proveniente dal capitale e la rendita che è frutto del lavoro, alleggerendo la mano su questa, aggravandola su quella. Sino a 1,200 marchi la rendita sarà esente d'imposta; da quella cifra in su verrà colpita d'una tassa progressiva. Il Miquel, poi, intende proporre una tassa industriale (*Gewerbesteuer*), la quale colpirà la rendita proveniente dalle industrie in ragione dell'importanza dell'esercizio e a tale scopo divide le industrie in quattro categorie. Gli si attribuisce pure il disegno d'aggravare la tassa di successione e d'assoggettarvi anche le eredità, ora immuni, tra discendenti e ascendenti diretti, oltre una data cifra. E per ultimo notiamo, tra le novità ideate dal Miquel, questa che l'applicazione delle imposte dirette sarà fatta in base alla dichiarazione del contribuente stesso, al quale verrebbe comminata una grave multa in caso di bugia. I giornali rimarcano che questo è pure il sistema vigente nel cantone di Zurigo, dove gli eredi del « re del cotone » Kunz, furono condannati a pagare una multa di 14 milioni per aver dichiarato una sostanza di soli 120 milioni di franchi. In generale i progetti del Miquel vengono giudicati favorevolmente dalla stampa tedesca, sebbene alcuni fogli esprimano il voto che il ministro dovesse estendere la sua riforma e comprendervi anche le imposte indirette, a vantaggio delle classi meno abbienti.

— Un interessante diagramma pubblicato dall'Annuario pel 1890 delle Società cooperative per gli acquisti in grosso rappresenta la via percorsa dalle unioni di consumo di quel paese. Nel 1862 le vendite ne erano di 58,338,075 franchi; del 1887 salivano a 862,094,275 franchi; dal 1862 al 1887 il totale delle vendite toccò 10,861,504,650 franchi con un beneficio di 903,499,525 franchi. Le società per gli acquisti in grosso sono due, quella di Manchester fondata nel 1864, quella di Glasgow fondata nel 1868. La prima contava, al 22 dicembre 1888, 863 società aderenti rappresentanti 634,196 cooperatori. Dalla sua fondazione ha venduto per 1,575,434,800 franchi, realizzando un beneficio di 19,992,150 franchi. Essa possiede magazzini e fabbriche che coprono un'estensione di 108,379 m. q. principalmente a Manchester, Newcastle, Londra, Leeds, Bristol e Leicester. Possiede inoltre 2 fabbriche di saponi, 1 di conserve, 2 di scarpe, 1 di pelli conciate, 1 di stoffe di lana, 1 di oggetti di lana e 6 battelli a vapore. Occupa 3,186 persone. Le vendite della Società di Glasgow toccarono nel 1889, 26,963,925 franchi. Essa occupa 1274 persone, di cui 783 nelle proprie fabbriche e ne propri laboratori. Ha introdotto, come è noto, il sistema della partecipazione ai benefici delle vendite a favore di tutti i suoi impiegati ed operai: questi, dalla fine del 1870 fino a tutto giugno 1889 avevano ricevuto, per tale titolo, 189,275 franchi.

L'ultimo congresso cooperativo inglese s'è tenuto quest'anno a Glasgow. Vi furono messe in rilievo le cifre seguenti che chiariscono l'importanza del movimento cooperativo nell'Inghilterra: 1 milione di membri; 36,700,000 sterlini di vendite nell'ultimo anno, con un aumento di circa 50 milioni di



franchi ogni anno; 471,200,000 sterline di vendite in 25 anni.

— La Società *Archimede* di Torino ideò di aprire per la prima volta in Italia una Esposizione Operaia italiana nella occasione in cui essa festeggerà il 10.º anno di vita e si adunerà il 4.º congresso italiano dei cooperatori.

Fu proclamato Presidente onorario del Comitato il sindaco di Torino comm. Voli, presidente effettivo il comm. Badano Enrico, assessore per la finanza; parecchi consiglieri comunali e rappresentanti di Società operaie compongono in numero di 30 il comitato.

La prima Divisione: *Manufatti* comprende tre sezioni distinte: 1.º Lavori individuali di operai isolati; 2.º Lavori compiuti principalmente da un operaio, ma in cui ha parte la collaborazione secondaria di alcuni garzoni apprendisti ecc.; 3.º Lavori compiuti da operai associati temporaneamente per un'opera, od organizzati in Società cooperativa.

Ciascuna delle tre sezioni si divide in varie classi e categorie: Meccanismi per industrie, meccanica agraria, meccanica di precisione. Elettricità. Prodotti delle industrie manifatturiere.

La Divisione II: *Associazioni ed Istituti* comprende le Associazioni di mutua istruzione, le diverse forme di Associazioni cooperative, le Casse di risparmio, gl' Istituti di prevenzione, le Associazioni di patronato del lavoro, le Associazioni di mutuo soccorso colle istituzioni analoghe, studi, statistiche, bibliografie, saggi di pubblicazioni e lavori di operai, materiali di stabilimenti sanitari delle Istituzioni cooperative e di beneficenza.

Il Comitato spera che molti degli oggetti e pubblicazioni esposti siano lasciati, ad Esposizione finita, a disposizione del Comitato per formare un Museo Nazionale di Previdenza.

La Divisione III: *Igiene* si divide in cinque Sezioni. La prima comprenderà tutto quanto ha per iscopo di assicurare, tutelare e promuovere il benessere materiale delle classi lavoratrici.

Le seconda sezione deve contenere quanto si è trovato di utile ed efficace per prevenire gli accidenti che mettono in pericolo la vita degli operai.

La terza sezione avrà i piani, i modelli, gli oggetti, i regolamenti dell'igiene propria degli opificii industriali.

Nella quarta sezione troveranno posto gli oggetti che si riferiscono all'igiene personale dell'operaio, alla sua alimentazione ed abitazione.

La sezione quinta è destinata a contenere la bibliografia dell'igiene del lavoro e dell'operaio.

L'Esposizione s'inaugura il 28 corr.

## Il porto di Fiume e l'Italia

Il conte Rogeri di Villanova, regio console a Fiume, ha indirizzato un rapporto al ministero degli esteri, nel quale dà minuto conto delle condizioni del commercio in quell'importante scalo dell'Adriatico, durante il decorso anno.

Codeste notizie, è bene siano conosciute dai nostri commercianti, per i quali la concorrenza su quel mare, deve essere obbiettivo, costante di studi, e di esperimenti.

Fra i progetti, scrive il console, che si attribuiscono al ministro del commercio ungherese, vi sarebbe quello di promuovere lo sviluppo della navigazione coll'Italia.

A tal'uopo avrebbe eccitato la direzione della società ungherese *L'Adria*, a fare gli studi necessari per la creazione di una navigazione a vapore costiera, la quale dovrebbe estendersi da una parte ai porti italiani fino a Corfù e Malta, e dall'altra ai porti greci e dalmati.

Scopo principale di questa misura, sarebbe quello di ravvivare per mezzo d'un movimento rapido e regolare, non soltanto l'esportazione di merci da Fiume verso i detti porti, ma specialmente di aiutare anche l'importazione, attualmente quasi nulla.

Una regolare e rapida comunicazione a vapore fra i porti italiani e Fiume, metterebbe in vista un continuo trasporto di grandi quantità di frutti meridionali, ed i prodotti dell'orticoltura verso il porto ungarico per l'ulteriore spedizione poi sulle linee delle ferrovie dello Stato.

Tutto questo commercio essenzialmente per quanto riguarda gli agrumi, si fa attualmente per la via di Trieste; anche il commercio d'importazione di Fiume, si riduce a quanto occorre per gli stabilimenti industriali locali, come la raffineria del petrolio, la brillatura del riso, la fabbrica dei tabacchi, la fabbrica di carta, lo stabilimento per la costruzione delle torpedini, la fabbrica dei prodotti chimici, i quali stabilimenti ritirano grandi quantità di materie greggie, la maggior parte per la via di mare.

L'attività di quasi tutte le piccole ditte domiciliate a Fiume, si limita al commercio dei legnami che negli ultimi tempi si è rialzato, ed all'approvvigionare di coloniali le coste della Dalmazia.

Fiume stessa è tributaria di Trieste per la maggior parte dei generi di consumo, e la floridezza della città che si riscontra colle cifre statistiche si riduce al movimento di transito di parecchie merci di esportazione.

Ma con questo movimento, il compito di Fiume è fatto soltanto in parte minima, quand'anche si debba ammettere che è sempre qualche cosa di guadagnato se, per mezzo delle grandi masse di merci che vengono dirette colà, si sviluppa a poco a poco un movimento maggiore di navi, il quale nei suoi effetti torna di vantaggio alla città.

Ma Fiume dovrebbe diventare pel paese che le sta a tergo, quello che è Trieste per i paesi austriaci.

Le condizioni del porto ungarico, dal punto di vista della facilità delle comunicazioni, non si trovano di fatto in istato di inferiorità rispetto a quelle del principale porto austriaco; ed il governo non si dà posa nel creare a Fiume, a poco a poco, tutte le cose necessarie per lo sviluppo d'un grande lavoro d'importazione e di esportazione; tanto è vero che poche e forse nessuna città marittima in Europa hanno fatto nel decennio scorso tanta strada come questa.

Ma è certo come venne più volte osservato, che tutto il movimento di quella piazza sarà più o meno artificiale e perciò irregolare, fino a tanto che Fiume non avrà dalla sua madrepatria, oltre le necessarie costruzioni portuali, anche quelle forze intellettuali e finanziarie che sole possono far sviluppare su più vasta scala i germi finora piantati d'un movimento commerciale e marittimo.

Come si è detto il movimento d'importazione è



quasi nullo e le navi approdano in zavorra, il che costituisce una delle difficoltà maggiori allo sviluppo del commercio marittimo di Fiume.

Le barche italiane che fanno il traffico della costa dalmata vi portano quasi esclusivamente prodotti orticoli, frumento, vino, stuoie, oppure laterizi, di cui la quasi totalità viene impiegata nelle costruzioni per il porto di Fiume, e per i vari eleganti edifici di cui ogni anno si va ornando la città.

In complesso l'importazione per via di mare fu durante il 1889 di circa fiorini 26,202,627, vale a dire di 2,479,150 fiorini superiore a quella dell'anno precedente.

Rispetto all'Italia il movimento d'importazione subì invece, in quel porto, una diminuzione di circa 190,100 fiorini.

Questa differenza va ripartita fra quasi tutti gli articoli, ma la diminuzione più notevole verificatasi è quella delle stuoie e del frumento.

L'importazione dall'interno, via di terra, segnò pure una differenza in meno di quintali 406,014 secondo rilevasi dalla statistica recentemente pubblicata da quella Camera di Commercio.

Nel commercio di esportazione occupano, come di solito il primo posto i legnami ed in specie le doghe di rovere, di cui furono esportate complessivamente oltre a 9 milioni di pezzi più dell'anno precedente.

Il totale delle spedizioni, per via di mare, fu nello scorso anno di 48 milioni di pezzi. Di questi, dopo la Francia, la maggior parte venne esportata in Italia, nei cui porti furono importati da Fiume 1,680,225 pezzi.

Gli altri generi d'esportazione principali sono le farine e il frumento; le prugne di cui l'Italia importò circa 1,642 quintali; la birra e i vini, per la prima nel 1889 vi fu aumento d'importazione in Italia, ma diminuzione per i secondi; la crusca ed il carbon di legna.

Della prima l'Italia importò 4,575 quintali, con un aumento sull'anno precedente.

Come si vede se le cifre non sono considerevoli, la corrente degli scambi fra Italia e Fiume è però vivace, svariata e promettente di meglio.

## CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

**Camera di Commercio di Firenze.** — Nella seduta del 17 corrente essendo chiamata a discutere sulla ubicazione della nuova stazione ferroviaria di Firenze approvava le conclusioni della Commissione incaricata di studiare l'argomento, che proponeva di adottare il progetto presentato dalla Società delle Ferrovie Meridionali come quelle che meglio corrispondono agli interessi dell'industria e del commercio.

**Camera di Commercio di Roma.** — Pubblicava giorni sono nn interessante rapporto sul movimento economico del distretto di Roma durante il 1889.

Il lavoro è distinto in quattro parti.

Nella prima si indica l'importazione e l'esportazione, distinte per paesi di provenienza e di destinazione.

Nella seconda descrivesi il movimento della navigazione, nei porti del distretto.

Nel porto di Fiumicino il movimento complessivo fu di 88,559 tonnellate; nel porto di Anzio furono

imbarcate e sbarcate 41,082 tonnellate e in quello di Terracina si sbarcarono e si imbarcarono 29,255 tonnellate.

Rispetto al 1888, fuvvi una diminuzione nel porto di Fiumicino, ma negli altri due il movimento aumentò.

I generi che entrarono a Roma l'anno scorso in maggior quantità furono questi:

Vino ed aceto in fusti, fiaschi e damigiane, ettolitri 714,144.

Buoi e manzi 140,277.98 quintali.

Vacche e tori 63,879.10 quintali.

Maiali 26,127.48 quintali.

Carne salata affumicata 44,919.37.

Galline e anitre domestiche 13,345; pollastri e piccioni 28,978; pollame a peso: circa 16 mila quintali; pesce fresco 73,221 quintali.

Nel 1888 si erano introdotti meno di 55 mila quintali di pesci.

Anche in altri generi alimentari vi fu un aumento non lieve.

## Mercato monetario e Banche di emissione

Come l'anno passato quasi alla stessa epoca, così quest'anno la Banca di Inghilterra ha dovuto portare il saggio minimo ufficiale dello sconto dal 4 al 5 0/0. Il 21 agosto scorso avvenne precisamente lo stesso movimento inverso cioè dal 5 al 4 0/0, stante il miglioramento sensibile allora avvenuto nella situazione della Banca e del mercato libero. Ma ora i ritiri d'oro, tra i quali quelli di 300,000 sterline per Lisbona e le probabilità di altri ritiri indussero i direttori dell'Istituto britannico ad elevare d'un punto il saggio dello sconto. Sul mercato libero esso passa ora il 4 1/4 0/0; ciò dipende anche dai bisogni soliti a manifestarsi alla fine del mese e del trimestre.

La Banca al 25 corr. aveva l'incasso in diminuzione di 699,000 sterline e la riserva di mezzo milione di sterline; il portafoglio era aumentato di 1 milione e mezzo; i depositi dello Stato di 739,000 e quelli privati di 296,000 sterline.

Non si può negare che le misure adottate dal segretario della Tesoreria agli Stati Uniti, hanno contribuito a migliorare sensibilmente il mercato americano. Il prezzo del danaro è tornato normale e continuando gli acquisti di obbligazioni del debito 4 0/0 è da credersi che agli Stati Uniti non si avranno per ora nuove perturbazioni monetarie, quantunque è sempre da temere qualche sorpresa per conto degli speculatori e della politica doganale.

Le Banche associate di Nuova York al 20 corr. avevano 76 milioni e mezzo di dollari all'incasso in aumento di 8,600,000, i depositi erano aumentati di 6,700,000 e la riserva superava il limite legale di 1,900,000 mentre la settimana prima, era ad esso inferiore per 3,333,000 dollari.

Sul mercato francese le disponibilità sono in quanto minori, però lo sconto ufficiale rimane invariato al 3 0/0, e quello libero è ora identico.

L'oro fa da 1 a 2 per mille di premio, l'argento perde da 100 a 105 per mille; i cambi sono in aumento; quello a vista su Londra è a 25,31; sull'Italia a 9/16 di perdita.

La Banca di Francia al 25 corr. aveva l'incasso in oro di 1268 milioni in diminuzione di quasi



13 milioni, quello in argento di 1258 milioni in diminuzione di 1 milione. Il portafoglio era aumentato di 3 milioni e mezzo, i depositi del Tesoro di 29 milioni e mezzo, quelle federali scemarono invece di 10 milioni e mezzo.

Anchè in Germania lo sconto ufficiale è stato aumentato, infatti la *Reichsbank* ha portato il saggio ufficiale dal 4 al 5 0/0 e quello per le anticipazioni dal 5 al 6 0/0. Già la Banca imperiale aveva aumentato per due volte il saggio dello sconto per gli acquisti di carta sul mercato libero e l'incasso era in diminuzione da parecchio tempo, sicchè il provvedimento era ormai inevitabile.

Sui mercati italiani si nota pure una maggiore ristrettezza che d'ordinario, e si crede dipenda in parte da ciò che non sono tornati ancora al mercato i capitali assorbiti nello scorso luglio dai bisogni della campagna dei bozzoli.

I cambi sono in sensibile aumento; il cambio a vista su Parigi da 100,65 è salito a 100,80; su Londra da 25 46 è a 25,50, su Berlino a 125.

La situazione degli Istituti di emissione al 10 settembre presentava le seguenti risultanze:

		Differenza col 31 agosto
Classa .....	49,130,000	- 12,604,000
Riserva .....	411,536,000	+ 529,000
Portafoglio .....	670,687,000	- 1,701,000
Anticipazioni .....	121,267,000	- 95,000
Circolazione legale ...	748,622,000	- 341,000
coperta ..	115,814,000	+ 2,300,000
eccedente ..	151,091,000	- 18,777,000
straordinaria.	60,127,000	-
Conti correnti e altri debiti a vista.....	131,198,000	- 4,954,000

Erano in diminuzione la cassa di 12 milioni e mezzo; la circolazione complessiva 17 milioni; il portafoglio di 1,701,000; i conti correnti a vista di quasi 5 milioni; la riserva era in aumento di mezzo milione.

Situazioni delle Banche di emissione italiane

Banca Naz.		10 settembre	differenza
Italiana	Attivo	Cassa e riserva...L.	246,164,000 - 12,264,000
		Portafoglio.....	410,135,000 + 2,725,000
		Anticipazioni.....	62,011,000 - 602,000
	Passivo	Moneta metallica...>	213,851,000 - 1,725,000
		Capitale versato...>	150,000,000
		Massa di rispetto...>	40,000,000
		Circolazione.....>	600,569,000 - 141,000
(Conti cor. altri deb. a vista	60,734,000	- 6,264,000	
Toscana	Attivo	Cassa e riserva...L.	47,048,000 + 1,117,000
		Portafoglio.....	54,120,000 + 1,707,000
		Anticipazioni.....	8,243,009 + 20,000
	Passivo	Moneta metallica...>	42,269,000 + 89,000
		Capitale versato...>	21,000,000
		Massa di rispetto...>	2,317,800
		Circolazione.....>	89,890,087 - 1,318,000
(Conti cor. altri deb. a vista>	3,564,000	+ 489,000	
Tosc. di Credito	Attivo	Cassa e riserva...L.	5,270,000 - 28,000
		Portafoglio.....	3,927,000 - 322,000
		Anticipazioni.....	4,409,000 + 184,000
	Passivo	Moneta metallica...>	5,248,000 - 22,000
		Capitale versato...>	5,000,000
		Massa di rispetto...>	535,000
		Circolazione.....>	13,525,000 - 311,000
(Conti cor. altri deb. a vista>	30,000	- 5,000	
Rom.	Attivo	Cassa e riserva...L.	22,129,000 + 124,000
		Portafoglio.....	42,133,000 - 3,000
		Anticipazioni.....	369,000
	Passivo	Moneta metallica...>	20,835,000 + 48,000
		Capitale versato...>	15,000,000
		Massa di rispetto...>	5,069,977
		Circolazione.....>	73,391,000 - 1,978,000
(Conti cor. altri deb. a vista>	850,000	+ 35,000	

Banca		10 settembre	differenza
di Napoli	Attivo	Cassa e riserva...L.	97,130,000 - 1,456,000
		Portafoglio.....	130,787,000 - 588,000
		Anticipazioni.....	40,083,000 + 296,000
	Passivo	Moneta metallica...>	89,918,000 - 254,000
		Capitale versato...>	48,750,000
di Sicilia	Attivo	Massa di rispetto...>	22,750,000
		Circolazione.....>	246,197,000 - 17,114,000
		Conti cor. e altri debiti	41,560,000 + 807,000
	Passivo	Cassa e riserva...L.	42,928,000 + 530,000
Portafoglio.....		29,581,000 + 229,000	
Anticipazioni.....		6,456,000 + 7,000	
Numerario.....		39,363,000 + 55,000	
Capitale versato...>		12,000,000	
Passivo	Massa di rispetto...>	5,000,000	
	Circolazione.....>	50,059,000 - 22,000	
	Conti cor. a vista...>	24,450,000 + 21,000	

Situazioni delle Banche di emissione estero

Banca		25 settembre	differenza
di Francia	Attivo	Incasso (oro...Fr.)	1,265,576,000 - 12,465,000
		argento...>	1,268,947,000 - 91,000,000
		Portafoglio.....>	520,034,000 + 5,550,000
	Passivo	Anticipazioni.....>	393,170,000 + 1,419,000
		Circolazione.....>	2,948,900,000 + 13,119,000
Passivo	Conto corr. dello St.	187,567,000 + 29,528,000	
	> del priv.	324,104,000 - 10,611,000	
	Rapp. tra l'inc. e la cir.	85,71 % - 0,08 %	
d'Inghilt.	Attivo	Incasso metallico Sterl.	21,043,000 - 699,000
		Portafoglio.....	22,879,000 + 1,537,000
		Riserva totale.....	13,163,000 - 510,000
	Passivo	Circolazione.....	24,330,000 - 189,000
		Conti cor. dello Stato >	3,803,000 + 739,000
Passivo	Conti cor. particolari >	28,086,000 + 296,000	
	(Rapp. tra la ris. e le pas.	41, % - 3 %	
di Spagna	Attivo	Incasso... Pesetas	250,076,000 - 824,000
		Portafoglio.....>	1,023,043,000 - 182,000
	Passivo	Circolazione.....>	745,580,000 - 1,944,000
		Conti cor. e dep.....>	398,775,000 - 443,000
dei Paesi Bassi	Attivo	Incasso..... Flor.	121,942,000 + 124,000
		Portafoglio.....>	69,486,000 - 352,000
		Anticipazioni.....>	52,735,000 - 442,000
	Passivo	Circolazione.....>	204,338,000 - 219,000
		Conti correnti.....>	26,156,000 - 2,255,000
nazionali del Belgio	Attivo	Incasso. Franchi	108,909,000 - 435,000
		Portafoglio.....>	295,884,000 - 2,000,000
	Passivo	Circolazione...>	364,697,000 - 642,000
		Conti correnti...>	59,207,000 - 1,472,000
Imperiale Russa	Attivo	Incasso metal. Rubli	428,157,000 - 546,000
		Portaf. e anticipaz. >	71,977,000 + 1,584,000
	Passivo	Biglietti di credito >	1,046,295,000 -
		Conti cor. del Tes. >	35,032,000 - 2,080,000
Passivo	> del priv. >	159,977,000 + 4,282,000	

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 27 settembre 1890

L'andamento generale delle varie piazze d'Europa fu in questi ultimi giorni assai moderato non presentando che una mediocre attività, nè del resto poteva essere a meno, giacchè la speculazione all'aumento allorchè vide che il movimento ascendente stava per fermarsi, e che gli alti corsi raggiunti cominciavano ad essere discussi, si mostrò esitante e preferì battere in ritirata. E a temersi frattanto che la liquidazione della fine di settembre possa essere incagliata anche per ragioni delle ristrettezze monetarie. le quali secondo gli ultimi telegrammi venuti da Londra sarebbero sempre all'ordine del giorno, non essendosi realizzate le previsioni di coloro che speravano che la Banca d'Inghilterra stante la forte riserva e le scarse esportazioni d'oro durante la settimana, avrebbe mantenuto il *Bankrate*, giacchè un telegramma di giovedì sera annunciava che lo sconto era stato portato al 5 0/0. L'effetto prodotto da



questa misura nei diversi centri finanziari non riuscì molto accentuato meno che a Berlino ove la speculazione si dibatteva fra le strette di una liquidazione molto laboriosa resa però difficile inseguito, a motivo del rialzo dello sconto della Banca Germanica. Comunque avvenga è certo che la speculazione al rialzo specialmente a Parigi aveva spinto i prezzi delle rendite francesi un po' troppo al disopra di quelli degli altri fondi di stato internazionale, nè l'abbondanza del denaro, nè la speranza di prossime emissioni, fra cui quelle di 700 milioni per conto dello Stato erano ragioni abbastanza sufficienti, ognorchè si fosse riflettuto alle condizioni monetarie poco liete degli altri Stati di Europa e di una gran parte di quelli americani. Scendendo al movimento della settimana abbiamo che a Londra i primi giorni furono alquanto deboli, ma più tardi la piazza risalì nella via del sostegno, che fu determinato dal risultato soddisfacente della liquidazione mensile. A Parigi le transazioni furono alquanto ristrette e fu soltanto sul 3 0/0 che si ebbe un po' d'attività mantenendosi così sostenuto, più per abitudine presa che per convinzione, essendo stato largamente scontato per esso tutto quello che vi era di favorevole nella situazione interna ed esterna del paese. L'unica cosa da notarsi è che mentre il 3 0/0 andava avanti, il 4 1/2 invece deprezzava in misura quasi equivalente, e questo doveva avvenire per ragioni di arbitraggio a favore del primo. A Berlino tendenza debole anche per i fondi russi, e a Vienna disposizioni un po' migliori della settimana scorsa. Nelle borse italiane la rendita specialmente subì dei deprezzamenti alquanto importanti, e il ribasso come al solito venne da Parigi determinato in parte dal malumore della stampa francese che dubita sia stata rinnovata la triplice alleanza, ed anche dagli apprezzamenti favorevoli di non pochi dei giornali italiani sull'avvenire del nostro bilancio.

Ecco adesso il movimento della settimana:

**Rendita italiana 5 0/0.** — In seguito al ribasso subito a Parigi, Londra e Berlino indietreggiava nelle borse italiane da 95,85 in contanti a 95,25 e da 96,07 per fine mese a 95,50; sul finire della settimana si ebbero alcune oscillazioni che la lasciano a 95,25 per liquidazione, e a 95,70 per fine ottobre. A Parigi da 95,35 è scesa a 94,50; a Londra da 94 3/8 a 93 3/8 e a Berlino da 95 a 94.

**Rendita 3 0/0.** — Invariata intorno a 60 in contanti.

**Prestiti già pontifici.** — Il Blount da 97,45 saliva a 97,65; il Cattolico 1860-64 da 99,50 a 99,75 e il Rothschild invariato a 99,50.

**Rendite francesi.** — Il 3 per cento non essendo venuto alcun fatto a frenare l'audacia dei compratori otteneva nuovi aumenti salendo da 95,25 a 95,65 per rimanere oggi a 95,36. Anche sull'ammortizzabile le disposizioni furono buone essendo salito da 96,70 a 96,85 per chiudere a 96,72 mentre al contrario sul 4 1/2 la tendenza non fu buona essendo disceso da 106,30 a 106,10 per risalire a 106,25.

**Consolidati inglesi.** — Da 95 1/2 scendevano a 95 1/8.

**Rendite austriache.** — Ebbero mercato alternato da lievi ribassi e rialzi, ma nel complesso trascorsero alquanto ferme. La rendita in oro da 106,50 a 106,80; la rendita in carta da 87,75 a 87,90 e la rendita in argento invariata fra 88,40 e 88,45.

**Consolidati germanici.** — Il 4 per cento invariato a 106,40 e il 3 1/2 0/0 da 99,30 migliorava a 99,50.

**Fondi russi.** — Il rublo a Berlino da 262,70 scendeva a 253,60 e la nuova rendita russa a Parigi da 98,50 a 98,10.

**Rendita turca.** — A Parigi invariata a 19,05 e a Londra da 18 3/4 scendeva a 18 5/8. A Vienna i lotti turchi ebbero animata ricerca.

**Valori egiziani.** — La rendita unificata da 495 7/16 saliva a 494 1/4 cadendo oggi a 491 7/8. Si sta trattando a Parigi la conversione di uno dei prestiti egiziani.

**Valori spagnuoli.** — La rendita esteriore da 78 3/8 saliva a 78 3/4. Le rendite generali del Tesoro per il mese di luglio presentano un deficit di fr. 2,690,294 sul luglio dell'anno scorso.

**Canali.** — Il Canale di Suez da 2407 saliva a 2435 per rimanere a 4210 e il Panama da 48 3/4 scendeva a 45 1/4. I proventi del Suez dall'11 settembre a tutto il 23 ascensero a fr. 2.190,000 contro 1,746,000 nel periodo corrispondente del 1889.

— Nei valori bancari e industriali italiani movimento ristrettissimo e prezzi in ribasso per la maggior parte di essi.

**Valori bancari.** — La Banca Nazionale Italiana negoziata fra 1765 e 1766; la Banca Nazionale Toscana senza quotazioni; il Credito Mobiliare da 608 a 604; la Banca Generale da 484 a 486; la Banca Romana da 1061 a 1031; il Banco di Roma da 648 a 644; la Cassa Sovvenzioni da 139 a 138; la Banca di Milano da 80 a 79,25; la Banca Unione senza quotazioni; la Banca di Torino da 488 a 484; il Credito Meridionale a 150; la Banca Tiberina da 72 a 71; il Banco Sconto nuovo da 147 a 144 e la Banca di Francia da 4230 a 4312. I benefici della Banca di Francia per il secondo semestre ascendono a fr. 5,318,823.

**Valori ferroviari.** — Le azioni Meridionali da 715 indietreggiavano verso 712 e a Parigi da 708 a 706,25 e le Mediterranee da 578,50 a 575 e a Berlino da 115,40 a 114,50 e le Sicule vecchie a Torino intorno a 615. Nelle obbligazioni ebbero qualche affare le Sassuolo-Modena a 295; le Meridionali a 314,75; le Nord-Milano a 265; le Sarde da 306,50 a 311 e le Mediterranee 4 per cento invariate a 441.

**Credito fondiario.** — Banca Nazionale italiana negoziata a 499,50 per il 4 1/2 0/0; e a 481,25 per il 4 0/0; Sicilia a 468,50 per il 4 0/0; Napoli a 477,50; Roma a 473,50; Siena 5 per cento a 494 e 4 1/2 0/0 a 466; Bologna da 102,50 a 105; Milano 5 0/0 a 505,25 e 4 0/0 a 481,25 e Torino da 508,50 a 308,75.

**Prestiti Municipali.** — Le obbligazioni 3 per cento di Firenze senza movimento; il prestito Unificato di Napoli intorno a 85,75; l'Unificato di Milano a 89,50 e il prestito di Roma a 468,50.

**Valori diversi.** — Nella borsa di Firenze si negoziarono le Immobiliari Utilità da 476 a 480; a Roma l'Acqua Marcia da 928 a 922 e le Condotte d'acqua da 269 a 270; a Milano la Navigazione Generale Italiana da 371 a 368 e le Raffinerie da 240 a 241 e a Torino la Fondiaria italiana da 32 a 32,50.

**Metalli preziosi.** — Il rapporto dell'argento fino a Parigi da 112 1/2 scendeva a 107, cioè perdeva in otto giorni fr. 5,50 sul prezzo fisso di fr. 218,90 al chilogr. ragguagliato a 1000 e a Londra il prezzo dell'argento da den. 53 7/16 per oncia scendeva a 51.



## NOTIZIE COMMERCIALI

**Cereali.** — Dall'insieme delle notizie segnalate dalle principali piazze estere apparisce che la corrente al ribasso si è più quā e più fermata per dar luogo ad un andamento più favorevole ai produttori. Cominciando dai mercati americani troviamo infatti che a Nuova York i grani risalirono a dall. 1,07 per misura di 36 litri, i granturchi fino a 0,59 e le farine extra state fino a doll. 3,35 al sacco di 88 chilogr., e il rialzo sarebbe stato determinato secondo la relazione del Governo degli Stati Uniti, dalle notizie sfavorevoli ai raccolti in generale. A Chicago grani incerti e granturchi in rialzo e a S. Francisco gli ultimi telegrammi recano che i grani hanno compratori a doll. 1,48 1/2 per la stagione e a 1,40 per tutto il 1890. A Calcutta i grani Club N. 2 si quotano a Rs. 37,6. La solita corrispondenza settimanale da Odessa reca che il precipitato ribasso del cambio ebbe per effetto di paralizzare gli affari, portando nei grani un ribasso del 2 0/10. A Costantinopoli mercato attivissimo con prezzi in rialzo. I grani duri si quotano da piastre 21 1/2 a 22 al chilogr. di Costantinopoli, e i grani teneri da 22 a 24 a seconda della qualità. A Tunisi i grani da P. T. 146 a 160, l'orzo da 72 a 75 e le fave a 96 il tutto al cafasso. A Smirne orzi in aumento. I mercati frumentari germanici tendenti al sostegno. I mercati austro-ungarici continuarono a salire. A Pest i grani si quotarono da fior. 7,03 a 7,15 e a Vienna da 7,35 a 7,46 il tutto al quintale. A Londra sostegno tanto nei grani indigeni che nelle provenienze estere. A Liverpool al contrario i grani ebbero tendenza a scendere. Nel Belgio sostegno per tutte le granaglie, e in Francia i grani nuovi sostenuti purchè di buona qualità, e l'avena in ribasso. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 25,60 e per ottobre a 25,40. Nelle piazze italiane i grani accennano a rialzare, i risi ebbero la stessa tendenza, i granturchi in ribasso, e sostegno tanto nell'avena che nella segale. — A Firenze e nelle altre piazze toscane i grani venduti da L. 22,50 a 24,50 al quint.; a Bologna i grani fino a L. 24,50 e i granturchi da L. 16 a 16,50; a Ferrara i grani da L. 22,25 a 23,25; a Verona i grani da L. 21,50 a 22,75; i granturchi da L. 15,50 a 16,25 e il riso da L. 35 a 44; a Milano i grani da L. 21 a 24, il granturco da L. 14,50 a 16,50 e la segale da L. 16,50 a 17,25; a Pavia i risi da L. 35,50 a 40; a Torino i grani da L. 22,50 a 24,50; il granturco da L. 14,50 a 19 e l'avena da L. 18,75 a 20; a Genova i grani teneri nostrali da L. 22,75 a 25; i teneri esteri senza dazio da L. 19,50 a 21,75; i grani duri esteri da L. 17,25 a 20 e l'avena estera da L. 14,75 a 15; in Ancona i grani mercantili delle Marche da L. 22,50 a 23,50 e a Castellamare di Stabia i grani teneri da L. 23,50 fino a 25,50 il tutto al quintale.

**Vini** — Cominciando dalla Sicilia tutte le notizie pervenute in questi giorni di là, recano che la nuova raccolta dei vini si presenta ovunque abbondantissima ad eccezione del distretto di Vittoria, ove la produzione è stata fortemente danneggiata dalla Fillossera. Quanto al movimento commerciale dei nuovi mosti nelle piazze siciliane attualmente è poca cosa, giacchè moltissimi fabbricanti di vini nell'Alta Italia preferiscono di comprare le uve nelle Puglie e nelle Calabrie per la confezione dei loro vini ed anche perchè con la tendenza al ribasso che vi predomina, la speculazione spera procrastinando di comprare a prezzi anche più ridotti. — A Pachino i nuovi mosti venduti da L. 17 a 18 all'ettolitro; a Milazzo da L. 20 a 22, a Marzamemi a L. 18 a Callagirone da L. 12 a 16. Anche nelle provincie continentali del mezzogiorno i prezzi tendono a discendere. — A Galipoli infatti i mosti di ottima qualità si sono ven-

duti a L. 20 all'ettolitro. — A Napoli in vini vecchi si praticò da L. 27 a 35 per i vini bianchi, da L. 23 a 24 per Mazzara; da L. 27 a 32 per Riposto, da L. 32 a 38 per Salina a da L. 30 a 32 per Puglia. In Toscana i prezzi si mantengono sempre alquanto sostenuti, il nuovo raccolto essendo stato danneggiato dalla siccità, dalle grandinate, dai cicloni, ed anche dalla Peronospera. — In Arezzo i vini bianchi a L. 40 e i rossi da L. 35 a 55. — A Siena i vini del Chianti e di collina da L. 54 a 70 e i vini di pianura da L. 36 a 48. — A Livorno i Maremma e luoghi vicini da L. 35 a 38; i vini del piano di Pisa e colline da L. 30 a 34; i Lucca da L. 50 a 32; gli Empoli da L. 43 a 45; i Siena da L. 40 a 41; i vini bianchi dell'Elba da L. 30 a 34. — A Genova calma e ribasso. I mosti di Pachino da L. 30 a 31 all'ettolitro; e pei vini vecchi si fece da L. 30 a 31 per Scoglietti; da L. 18 a 20 per Riposto, e da L. 16 a 20 per Castellamare. Nel Piemonte e in altre parti dell'Alta Italia il nuovo raccolto si presenta piuttosto abbondante, ma la vendita dei nuovi vini non è peranche cominciata. — A Torino in vini vecchi si fece da L. 55 a 70 per le prime qualità, e da L. 45 a 60 per le seconde, dazio consumo compreso. — A Casalmonteferrato con tendenza al ribasso si fecero varie vendite da L. 40 a 47 e a Cagliari i vini che nell'agosto valevano intorno a L. 30 sono caduti sino a L. 23. Dall'estero le seguenti notizie. In Francia raccolto discreto con prezzi elevati tanto nei vini vecchi che nelle uve; in Spagna abbondante e buon raccolto; in Portogallo scarso.

**Spiriti.** — Domanda attiva nella maggior parte dei mercati. — A Milano i tripli delle fabbriche lombarde venduti da L. 216 a 218; le provenienze dall'Ungheria da L. 222 a 244 e l'acquavite di grappa da L. 103 a 107. — A Genova le provenienze da Napoli di gr. 90 a 91 a L. 212, e quelle dalla Sicilia a L. 220 e a Parigi le prime qualità di 90 gr. disponibili vendute a fr. 36,25 al quint. al deposito.

**Sete.** — In generale le disposizioni dei mercati serici rimasero stazionarie e le domande giornalieri non lasciano speranza di prossimi notevoli cambiamenti. — A Milano le richieste rappresentarono più i bisogni di fabbrica che commissioni per l'esportazione, giacchè per l'America non si fecero che affari su certi articoli, sui quali si poterono ottenere riduzioni di prezzo. E questo andamento riflette tanto le greggie quanto gli articoli lavorati. I prezzi praticati furono di L. 53 per greggie classiche 10/11 a capi annodati; di L. 53,25 per dette sublimi 8/10; di L. 51,70 per belle correnti 18/24; di L. 59,50 a 60 per organzini classici 17/19; di L. 58,50 per detti sublimi 18/20; di L. 55 a 55,50 per belli correnti 22/24; di L. 59 per le trame extra 23/32 a 3 capi e di L. 58 per le sublimi 26/28. — A Lione le transazioni si mantennero nella sfera dei bisogni giornalieri con prezzi in complesso stazionari.

**Cotoni.** — La calma continua nel commercio dei cotoni, ma in questi ultimi giorni i prezzi accennano a sostenersi. Tutto peraltro dipenderà dal raccolto americano, la cui resa si valuta già a 7,500,000 balle contro 7,250,000 l'anno scorso. — A Liverpool i Middling americani si contrattarono a den. 5 13/16, e i good Oomra a 4 11/16. — A Nuova York i Middling americani pronti oscillarono da cent. 10 1/2 a 10 9/16. — A Milano gli Orleans negoziati da L. 76 a 80 ogni 50 chilogr.; gli Upland da L. 75 a 79; i Bengal da L. 50 a 56; gli Oomra da L. 58 a 63 e i Tinniwelly a L. 64. Alla fine della settimana scorsa la provvista visibile dei cotoni in Europa, nelle Indie, e agli Stati Uniti ascendeva a balle 4,149,000 contro 864,000 l'anno scorso pari epoca e contro 789,000 nel 1888.

**Canape.** — Notizie da Bologna recano che nella nuova canape i negozianti e i provveditori per le grandi filande nazionali ed estere sonosi fatti dal



cercare le robe migliori, più schiette e fini; e per questo genere, che non abbonda nel raccolto dell'annata, sonosi superati i prezzi antecedentemente ottenuti dalla rimanenza; per i morellini si fanno agevolmente, sempre dove sia distinzione, le L. 82,50 alle 85; diverse vendite poi rilevanti (una per esempio di partita che sommerà a 150 tonn.) si conclusero nell'ottava con L. 74,50 a 78. Come per le qualità eminenti del prodotto, vediamo attive domande e prezzi relativamente alti per la stoppa greggia, che ebbe in media L. 45 e L. 50 le distinte. — A *Ferrara* i morelli buoni ricavarono da L. 225 a 235 le mille libbre ferraresi, escluse le provenienze di Bondeno e Cento che realizzarono da L. 250 a 265.

**Olj d'oliva.** — Corrispondenze da *Porto Maurizio* recano che le spedizioni vanno riattivandosi con qualche aumento nei prezzi, specialmente per le qualità fini. Gli olj bianchi sopraffini si venderono da L. 145 a 150 al quintale; i paglierini da L. 128 a 135; le altre qualità mangiabili da L. 108 a 126; gli olj da ardere da L. 95 a 100 e i lavati da L. 80 a 82. — A *Genova* gli olj di Bari da L. 112 a 120; i Sassari da L. 120 a 130; i Romagna da L. 118 a 125 e i Riviera da L. 110 a 145. — A *Firenze* e nelle altre piazze toscane si va da L. 115 fino a 150. — A *Napoli* in borsa i Gallipoli pronti si quotarono a L. 86,30 e per dicembre a 82,50 e a *Bari* i prezzi oscillano da L. 104 fino a 124 a seconda del merito.

**Olj di semi.** — Si fecero a *Genova* le seguenti vendite: olio di cocco da L. 65 a 66 per il nazionale, e da L. 67 a 68 per il Cejlan al quint. al vagone; l'olio di palma da L. 65 a 66; olio di sesame extra a L. 102; detto lampante a L. 78; olio di lino cotto da L. 72 a 73; detto crudo da L. 68 a 69.

**Bestiami.** — Corrispondenze da *Bologna* recano che i bovi da lavoro o raffinati col vitellame allievo di promettente fattura e ricco di carne e muscoli, mantennero i buoni prezzi ed il favore solito nella fiera; ma nello scarto, e nel buino comune è già avvertita la reazione, che non si ritiene nè precipitosa, nè grave. È cominciata la macellazione dei maiali con prezzi deboli, e tanto, che i detentori preferirono di pattuire per corsi futuri, con una lira meno e con tare più forti; i salumieri di villaggio, i soli finora che inauguravano tutte carni fresche, hanno comprato con L. 100 delle buone mezze pinguedini. — A *Milano* i bovi grassi da L. 135 a 145 al quintale, morto; i vitelli maturi da L. 145 a 160; gli immaturi a peso vivo da L. 80 a 90 e i maiali grassi a peso morto da L. 100 a 110 e a *Mantova* i bovi da macello da L. 55 a 70 al quint. fuori dazio e i bovi da lavoro da L. 700 a 1000 al paio.

**Salumi.** — Nelle vendite fatte a *Genova* lo stoccofisso si quota da L. 95 a 68 secondo qualità; baccalà Norvegiano prima qualità L. 55; id. seconda 50; detto Islanda 60; salacchine Spagna L. 30 a 35; acciughe da L. 100 a 130, ai 100 chil. e nel tonno per la prima qualità si fece L. 160, la seconda da L. 125 a 135.

**Agrumi e articoli affini.** — Negli agrumi freschi affari regolari e prezzi sostenuti. — A *Messina* i limoni di Sicilia di seconda qualità realizzano L. 9 per cassa. Nelle essenze pure sostegno, praticandosi L. 4,50 per libbra per limone, e per arancio e L. 10,50 per bergamotto e nell'agrocotto si pratica per botte L. 425 per limone e L. 325 per bergamotto.

CESARE BILLI gerente responsabile

## SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

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

### ESERCIZIO 1890-91

#### Prodotti approssimativi del traffico dall'11 al 20 Settembre 1890

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilom. in esercizio...	4086	4065	+ 21	650	665	- 15
Media.....	4086	4065	+ 21	649	643	+ 6
Viaggiatori.....	1,401,504.57	1,576,091.01	- 174,586.44	73,500.25	99,886.37	- 26,386.12
Bagagli e Cani.....	60,829.83	69,234.54	- 8,404.71	2,600.64	3,532.60	- 931.96
Merci a G. V. e P. V. acc.	311,960.02	312,139.87	- 179.85	15,453.93	11,723.87	+ 3,730.06
Merci a P. V.....	1,494,383.94	1,603,988.49	- 111,604.55	126,604.93	84,775.98	+ 41,828.95
TOTALE	3,266,678.36	3,561,453.91	- 294,775.55	218,159.75	199,970.82	+ 18,188.93

#### Prodotti dal 1° Luglio al 20 Settembre 1890

Viaggiatori.....	11,127,272.01	11,905,501.51	- 778,229.50	573,784.81	742,600.80	- 168,815.99
Bagagli e Cani.....	480,719.31	496,261.01	- 15,541.70	20,047.02	27,762.36	- 7,715.34
Merci a G. V. e P. V. acc.	2,398,064.32	2,323,579.49	+ 74,484.83	113,298.79	83,110.32	+ 30,188.47
Merci a P. V.....	11,716,954.55	12,592,234.47	- 875,279.92	828,379.13	697,563.62	+ 130,815.51
TOTALE	25,723,010.19	27,317,576.48	- 1,594,566.29	1,535,509.75	1,551,037.10	- 15,527.35

#### Prodotto per chilometro

della decade.....	799.48	876.13	- 76.65	335.63	300.71	+ 34.92
riassuntivo.....	6,295.40	6,720.19	- 424.79	2,365.96	2,412.19	- 46.23

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

(\*\*) Col 1° Giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete secondaria.

Firenze Tipografia dei Fratelli Bencini, Via del Castellaccio,