

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XVII - Vol. XVI

Domenica 1° Giugno 1890

N. 839

Prof. CARLO FONTANELLI

Un violento morbo, senza lasciar tempo alle cure dei medici e degli amici, tolse di vita l'altrieri il Comm. Prof. **Carlo Fontanelli**, collaboratore ordinario dell' *Economista* fino dalla sua fondazione.

In queste colonne non dovremmo discorrere del compianto collega se non come scrittore, come studioso, come scienziato; ma non è vero che la scienza e lo studio affievoliscano i sentimenti; la lunga convivenza e l'ammirazione per le eminenti qualità dell'intelletto e dell'animo del nostro amico, avevano creati legami molto più stretti e più sacri che non siano quelli che nascono dalla consuetudine in istudi comuni, dallo esame degli stessi fenomeni, dall'accordo nei giudizi su tante ardue questioni.

Noi ci sentivamo legati da fraterna amicizia verso il compianto collega, non solamente per le caratteristiche tutte speciali della sua alta intelligenza colle quali conquistava l'ammirazione, ma anche per quelle non meno singolari ed attraenti della sua indole mite, nobile, equanime, quando a quando brillante, sempre e verso tutti benevola. E quest'ultima dote era così ricca in lui, che siamo sicuri ci ricambiassero dello stesso affetto.

Spieghino queste dichiarazioni se scrivendo dell'amico estinto quando la sua salma attende ancora la sepoltura, non possiamo dire dell'uomo di scienza senza tener conto anche dell'uomo di cuore. L'affetto vince la consuetudine rigorosa del periodico e, soverchiando, domanda esso pure un posto d'onore nella breve commemorazione.

Carlo Fontanelli compiuti a Firenze gli studi secondari con ottimo successo, ed educato a forte amore della sua famiglia, compì a Siena ed a Pisa gli studi universitari, cominciando a distinguersi per la forza dell'argomentare, per la lucidità nell'esporre, per la forbitezza della parola.

Fece le prime armi nelle Scuole del popolo, ottima istituzione colla quale a Firenze si tende a formare anche nelle classi popolari dei cittadini compresi della responsabilità dei loro atti. Fontanelli con plauso sempre crescente spiegò al popolo in quelle serali o domenicali conferenze le leggi naturali della economia politica. Perchè, importa dirlo subito, il nostro compianto collega aveva profonda la convinzione in quelle dottrine economiche che hanno avuto la culla e la applicazione in questa classica terra toscana, dove non hanno presa nè i filosofici approrismi del nord, nè gli apatici fatalismi del sud, ma dove provando e riprovando si cerca e si trova la verità.

E la convinzione nell'insegnare, nell'espore e nel difendere le libertà economiche e le loro ragioni era tanto profonda, che Egli, animo mite e gentile, trovava talvolta frasi vivaci e fiere contro coloro che con lotta non sempre aperta, non sempre franca, condussero l'economia italiana ad essere divulgatrice dei sofismi germanici.

E con che ardore l'amico nostro cercava nelle quotidiane discussioni, che da tanti ardui problemi erano provocate, con qual calore cercava di rendersi conto di ogni lato della questione analizzandone, investigandone ogni punto che offrisse controversia.

Già aveva dato pubblica prova della sua dottrina e della rara sua abilità nel trattare argomenti economici, quando ottenne il premio che la Società Napoletana d'incoraggiamento agli studi economici aveva bandito per uno studio *sugli scioperi*. Quel lavoro ci rappresenta lo studioso e l'uomo ad un tempo.

In quegli argomenti la sua natura moderata si compiaceva di concordare colle dottrine della scienza; in nome della quale egli difendeva i diritti delle classi lavoratrici, la loro libertà nella lotta verso il capitale, contro le severe disposizioni dei vecchi codici, che non erano e non sono ancora in armonia colla scienza economica ed a questa non hanno peranco subordinato il diritto.

Lo spirito equanime che sgorga da quello studio sugli scioperi non sarà presto perduto;

anzi rimarrà senza dubbio ad illuminare i giureconsulti dell' avvenire sui progressi che si attendono nella legislazione, quando sarà necessario scioglierla dai vieti pregiudizi ed informarla a libertà.

Prezioso lavoro successivo agli scioperi fu il *Manuale popolare di economia sociale* nel quale accoppiando il brio necessario a chi vuol farsi leggere dal popolo, alla severità che la esposizione di principi scientifici domanda, il Fontanelli riassunse le principali questioni della economia teorica a quando a quando intercalando opportune applicazioni.

Ma forse il lavoro più riuscito, quello che lasciava presagire un' opera di qualche mole, fu la conferenza da Lui tenuta e poi data alle stampe intorno a *Sallustio Bandini*. Si può dire che il Fontanelli ha rimesso in luce le preziose memorie di un precursore italiano della economia, che primo forse lottava contro l'invadenza dello Stato e scriveva: « bisogna lasciare agire la natura e non avere per regola che poche leggi..... la libertà è favorevole ai prezzi e all'abbondanza in generale ed alla produzione dei grani in particolare. » Ed il grande precursore italiano, poco noto in Italia, dove facilmente si accettano dall' estero le dottrine già esposte da nazionali, quel grande ed incisivo precursore della libertà economica, non poteva trovare nella parola del nostro compianto Fontanelli più convinta e più splendida illustrazione.

L' Economista, specie nei primi anni della sua vita, è pieno di studi firmati e non firmati dall' amico nostro; nella *Nazione* si leggevano frequentemente articoli brillanti dettati dalla sua penna; ed altre riviste come la *Rassegna Nazionale*, diretta dal Marchese Da Passano, quella di *Scienze Sociali e Politiche*, diretta dal Marchese Carlo Ridolfi, contenevano spesso articoli pregevoli del Professor Fontanelli.

La sua attività si dirigeva anche, e solerte, in un altro campo, quello dell' insegnamento. Fedele alla istituzione dove nella sua giovinezza aveva fatti i primi passi, continuò fino all' ultimo ad impartire lezioni in quelle Scuole del Popolo dove aveva mietuti i primi allori. Divenne poi insegnante di Economia politica e Scienza della Finanza nella Scuola di Scienze Sociali, ora r. Istituto Cesare Alfieri e nei quattordici anni durante i quali coprì quelle cattedre dettò corsi in ambedue le scienze frequentatissimi e degni di quella fama che la Scuola ha ormai acquistata e della quale Egli fu tra i più efficaci ed attivi fattori. Da ultimo anzi la fiducia del Consiglio direttivo della Scuola e del Collegio degli Insegnanti lo aveva chiamato alla direzione della scuola stessa. E se i Colleghi, i Preposti e gli Alunni lo amassero e lo sti-

massero è dimostrato dallo strazio col quale fu appresa da tutti la repentina sua dipartita.

E con disinteressata cura egli attendeva anche all' insegnamento della Economia politica nella Scuola di Commercio, istituita dal Comune di questa città in via di esperimento, e non ancora definitivamente riordinata, sebbene abbia dato eccellenti risultati.

Lo vediamo insegnante prima, Vice-Presidente poi della Scuola Commerciale femminile, membro ordinario e segretario agli atti della Reale Accademia dei Georgofili, dove ogni anno con particolare attenzione e sempre con ammirazione per la facile fluidità del pensiero eletto si udivano o letture o rapporti del nostro compianto amico.

Ed il suo ingegno versatile si esercitava anche nella letteratura; non solamente trattava argomenti scientifici con forma elevata, ma di poesie, di prose e di questioni letterarie scriveva e discuteva con quel fine gusto che è proprio ai toscani e che in Lui era eminente.

Il crudele morbo che lo ha colpito repentinamente, ma che da qualche tempo covava le sue insidie, forse diminuì negli ultimissimi anni la attività scientifica del nostro collega, ma di Lui oltre la memoria, incancellabile in quanti lo conobbero, delle sue virtù, rimangono lodati lavori pei quali la scienza lo annovera tra gli stimati e fecondi cultori.

LA DIREZIONE.

LA CONFERENZA INTERNAZIONALE DI BERLINO ¹⁾

Il lavoro dei fanciulli.

Il programma per la Conferenza operaia distinse il lavoro dei fanciulli, da quello dei giovani operai e formulò domande separate per ciascuna specie di lavoro. È chiaro che questa distinzione è stata suggerita all' autore del programma, come ai legislatori dei paesi che già hanno leggi sulla materia, dall' idea di graduare la maggiore o minore limitazione del lavoro a seconda dell' età. Il punto difficile, anche per gli ardenti fautori della così detta legislazione protettrice del lavoro, sta nel separare le due categorie di protetti, e in ispecial modo offre campo a dibattito il limite d' età al disotto del quale lo Stato deve col suo intervento impedire il lavoro dei fanciulli.

Su questo tema del lavoro dei fanciulli facile è il servirsi degli argomenti umanitari per invocare e trovare ultra legittima l' azione dello Stato; nè noi disconosciamo il valore affatto peculiare di quegli argomenti nella fattispecie. Per quanto la nostra fiducia nell' intervento governativo sia più che scarsa

¹⁾ Vedi *L' Economista*, numero 838.

anche a questo riguardo, mentre riteniamo che molto possano influire a eliminare gli inconvenienti le condizioni economiche e morali migliorate, pure in massima può essere che il legislatore tragga dai principi generali del diritto dei corollari e li applichi al caso speciale del lavoro dei fanciulli. Ma di ciò potremo occuparci in altro momento, ora vogliamo proseguire il nostro rapido esame e riassunto delle discussioni testè fatte a Berlino.

La Commissione che si è occupata del lavoro dei fanciulli è stata unanime nel ritenere « desiderabile che i fanciulli dei due sessi, che non hanno raggiunto una certa età, siano esclusi dal lavoro negli stabilimenti industriali. » E questo si comprende facilmente. Ma sul limite si è manifestata la divergenza delle vedute, in ragione degli interessi, dei bisogni, delle condizioni, punto uniformi nei vari Stati.

Il delegato della Svizzera propose come limite i 14 anni d'età, al disotto dei quali esclusione assoluta dei fanciulli dalle fabbriche, ma l'Austria soltanto appoggiò la proposta, che venne quindi respinta con 13 voti contro 2. Lo stesso è avvenuto pel limite a 15 anni d'età, e venne allora lungamente discusso intorno ai 12 anni d'età limite proposto dal signor Giulio Simon.

Il delegato inglese disse: credere che l'opinione pubblica del suo paese non sarebbe generalmente sfavorevole a quel limite d'età; constatò la diminuzione progressiva nell'impiego dei fanciulli al disotto di 12 anni in Inghilterra, specialmente nelle industrie tessili; ma nello stato attuale della legislazione inglese, che ammette sotto certe restrizioni il lavoro dei fanciulli da 10 a 12 anni, dichiarò di dare il suo voto approvativo *ad referendum*.

Il delegato dell'Italia (on. Boccardo) domandò che l'età di ammissione dei fanciulli negli stabilimenti industriali non sia la medesima per tutti i paesi. La legge italiana dell'11 febbraio 1886, su questa materia, dev'essere considerata un primo tentativo, che non è stato esente da serie difficoltà ¹⁾... L'Italia non potrebbe, di fronte a una esperienza così recente e incompleta, recare a sì breve termine delle nuove restrizioni a quelle già stabilite. Bisogna notare del resto, osservò l'on. Boccardo, che la posizione dell'Italia è affatto differente da quella degli altri Stati rappresentati alla Conferenza non soltanto per l'evoluzione razionale delle leggi sul lavoro, ma anche a ragione delle condizioni geografiche, demografiche ed economiche dei vari paesi. Sotto questo riguardo non si può evidentemente assoggettare la popolazione italiana alle stesse regole delle popolazioni dell'Europa settentrionale. Si deve tener conto, in primo luogo, della precocità della razza meridionale, dovuta all'influenza del clima, alla situazione geografica e alla stessa razza: fissare per tutti i paesi lo stesso limite d'età di ammissione nelle fabbriche e determinare ovunque nello stesso modo l'azione protettrice dello Stato pei fanciulli e gli adolescenti, è mancare in materia di legislazione industriale al principio di eguaglianza, che la Conferenza ha per oggetto di mantenere, è imporre delle restrizioni più forti ai paesi del mezzogiorno che a quelli del settentrione. Inoltre l'industria manifattrice dell'Italia è ancora ai suoi esordì; essa è lungi dall'aver

raggiunto il grado di sviluppo delle industrie dei grandi paesi di produzione europei... Uccidere una industria non è proteggere la classe operaia; tale è pure la sorte che minaccerebbe la filatura e torcitura della seta se non venissero difese contro la concorrenza extra-europea della Cina e del Giappone, che dispongono della mano d'opera a prezzi eccezionalmente bassi. Dal duplice punto di vista geografico e industriale l'Italia è dunque in diritto di domandare un trattamento speciale e di ottenere per le sue industrie oltre i termini (*délais*) indispensabili d'applicazione un minimum d'età di ammissione nelle fabbriche, inferiore di due anni almeno a quello degli altri Stati.

Alla stessa conclusione venne il delegato della Spagna e fu approvato di comune accordo l'età di 12 anni quale minimum per l'ammissione dei fanciulli negli stabilimenti industriali; l'eccezione che riduce quel minimum a 10 anni pei paesi meridionali diede luogo alla astensione dal voto della Svizzera e della Gran Bretagna. Sulla proposta della Svizzera la Commissione votò essere desiderabile che i detti limiti d'età, siano li stessi per qualunque stabilimento industriale, senza alcuna eccezione.

Un'altra questione diede motivo a controversia. Il delegato tedesco propose venisse dichiarato desiderabile « che i fanciulli ammessi negli stabilimenti industriali abbiano in precedenza soddisfatto alle prescrizioni relative all'istruzione primaria. » Ma dove l'istruzione elementare non è obbligatoria la disposizione non può venire applicata. Infatti il delegato del Belgio dichiarò di non poter votare la proposta e così pure quello dei Paesi Bassi; il delegato inglese ritenne che la disposizione fosse meglio al suo posto in una legge scolastica che non in una legge sulle fabbriche e in conclusione la proposta fu votata da 11 voti contro due (Danimarca e Gran Bretagna) e due astensioni (Belgio e Paesi Bassi). Ora il subordinare l'ammissione del fanciullo alla fabbrica all'adempimento del corso scolastico elementare, può equivalere in certi casi a elevare il minimum d'età fissato a 12 (e a 10) anni. Valga l'esempio della Danimarca dove l'istruzione è obbligatoria sino al 13^{mo} anno ed anche sino al 14^{mo} anno se il fanciullo non ha subito l'esame prescritto. Sicchè il limite, dell'età non sarebbe più uniforme e costante tra i vari paesi e in uno stesso paese. Ne' va taciuto che il sistema dei ricambi, il *half-time system* degli inglesi, dimostra potersi benissimo conciliare il lavoro nelle fabbriche con l'adempimento degli obblighi scolastici. Ed è strano davvero che non si sia tenuto conto di questi fatti.

Quanto alle restrizioni relative alla durata della giornata di lavoro e al genere di impiego dei fanciulli ammessi negli stabilimenti industriali, fu anzitutto approvato essere desiderabile che i fanciulli al disotto dei 14 anni compiuti non lavorino nè la notte, nè la domenica. Circa la durata del loro lavoro quotidiano fu proposto e approvato che non ecceda le sei ore e sia interrotto da un riposo di una mezza ora almeno. Però da un lato l'Inghilterra intende continuare ad applicare il suo sistema odierno, che consiste ad ammettere i fanciulli di 13 anni compiuti e oltre quella età, che hanno sostenuta la prova scolastica prescritta dalla legge inglese, ai privilegi riconosciuti per la categoria dei giovani operai. D'altra parte il Belgio non poteva accettare la fissazione d'una giornata massima di lavoro

¹⁾ Si veggia in proposito l'articolo « il lavoro dei fanciulli e la legge 11 febbraio 1886 » nell'*Economista* del 25 maggio.

inferiore alle dodici ore e ciò per la sua legge recente del 13 dicembre 1889, legge che autorizza il Re a mutare la giornata massima solo dopo trascorsi tre anni e inoltre a stabilire limiti di durata massima differenti, secondo la natura delle occupazioni e le necessità delle industrie professioni e mestieri. Distinzioni queste che a voler essere logici, e a tener conto delle condizioni effettive delle industrie si impongono al legislatore, quantunque non siano punto facili nella pratica. Il delegato dei Paesi Bassi, dove la giornata massima dei fanciulli da 12 a 16 anni è di 11 ore, ha votato assieme al Belgio, all'Ungheria e all'Italia contro la proposta delle 6 ore al massimo. I delegati ungheresi e italiani avevano insistito sulle otto ore in conformità delle loro legislazioni. Per ultimo raccolse l'unanimità la deliberazione essere desiderabile che i fanciulli al disotto di 14 anni siano esclusi dalle occupazioni insalubri o pericolose od almeno che non vi siano ammessi se non sotto certe condizioni protettive.

Venute dinanzi al Congresso queste varie deliberazioni, la delegazione inglese insistette nuovamente perchè non fosse ammessa la eccezione del limite d'età a 10 anni nei paesi meridionali, ma con otto voti contro due (Gran Bretagna e Svizzera) la eccezione passò, si astennero dal voto il Belgio, che dichiarò di non avere elementi sufficienti per apprezzare la situazione dei paesi meridionali, la Francia che dichiarò di non avere interesse nella questione, la Danimarca, la Svezia e la Norvegia. Sugli altri punti i Delegati ripeterono le riserve e le dichiarazioni fatte presso la Commissione.

Anche riguardo al lavoro dei fanciulli l'accordo internazionale ci pare adunque alquanto fantastico, immaginario, anzichè reale. Su ciascun argomento si manifestarono e rimasero discrepanze sostanziali. L'Inghilterra intende procedere per la propria via, forte della esperienza acquistata dal 1802 a oggi, e punto disposta a mutare il suo ordinamento che, ciascuno può convincersene facilmente, non concorda con i desideri formulati dalla Conferenza. Belgio, Paesi Bassi, Italia e Ungheria hanno fatto riserva sulla durata massima della giornata di lavoro dei fanciulli, ecc. Insomma sopra un tema che presentava le minori difficoltà, che era per l'indole sua meno incompatibile con un accordo comune, ciascuno Stato intende regolarsi secondo criteri differenti e la sognata legislazione internazionale dovrà restare ancora per un pezzo un *desideratum*. La Conferenza potè in apparenza venire a delle conclusioni comuni; i Delegati poterono apporre la loro firma al protocollo finale, ma basta sfogliare il volume degli atti per convincersi che è stata una semplice formalità, una lustra e nient'altro.

È ciò che dovremo constatare ancora, procedendo nell'esame degli altri argomenti discussi a Berlino.

ANCORA DELLA NAVIGAZIONE FLUVIALE

Nel nostro numero del 20 Aprile abbiamo accennato alla necessità che vi sarebbe per una impresa di navigazione sui fiumi e canali del lombardo veneto, se facesse tanto di sorgere, d'accordarsi coi

principali esercenti di trasporti marittimi, onde poter offrire al commercio noli cumulativi a buon prezzo e sostenere la concorrenza ferroviaria. Eccoci a spiegar meglio il nostro concetto.

Supponiamo che domani si costituisca, come sarebbe nel desiderio nostro e di molti, una Società che abbia per proprio intento il predetto lavoro. Essa, nè potrebbe essere altrimenti, si troverà subito in lotta con quella che esercita le linee ferroviarie tra Milano e i laghi lombardi da una parte e il mare adriatico dall'altra. Quest'ultima oggi non ha concorrenti se non nei tramvia a vapore che vanno ora estendendosi in quelle regioni. Però i suoi mezzi di trasporto sono ora quasi i soli di cui in quella regione il commercio possa servirsi e alle sue tariffe, qualunque sieno, deve il commercio sottostare. Ma quando per certi dati generi, che nel proprio trasporto abbisognino di economia più che di celerità, vi fosse anche, regolare e sicura, la via d'acqua, che è meno costosa di quella di terra, la ferrovia sarebbe minacciata di perdere una parte della propria clientela.

Se non che una Società ferroviaria potente per vistoso capitale e per largo impianto non pena molto a sbarazzarsi, purchè voglia, d'una importuna ma gracile competitora. Ribassa le proprie tariffe sulle linee minacciate dalla concorrenza e toglia così all'altra, agli occhi del pubblico, che cessa quindi d'aver interesse di servirsene, il maggior pregio del suo servizio, cioè il buon mercato. Se poi la minuisce competitora, non potendo sostenersi, lascia libero il campo, la potente Società ristabilisce le antiche tariffe, e il pubblico non ha più nè la scelta fra i due esercenti di trasporti nè il buon mercato.

Pertanto può dirsi che l'abbondanza e varietà dei mezzi di trasporto degli stessi prodotti in una stessa regione, eppurò anche di enti industriali che li esercitano, sia un vero interesse del pubblico.

Siccome per altro non si può pretendere nè aspettarsi che un esercente qualsiasi abbia in mira l'interesse del pubblico più e prima che il proprio, perchè se uno ve ne fosse sarebbe un pessimo amministratore bisogna cercare sempre che, entro limiti ragionevoli, una lotta di concorrenza tra più esercenti la stessa industria — nè quella dei trasporti deve fare eccezione — vi sia sempre, e quando non c'è, bisogna cercare di determinarla, di renderne possibile la durata. È questa la teoria economica suggerita dalla scienza che suppone la possibilità di una libera lotta e quindi un regime ferroviario che contrasta col nostro, impacciato dai rimasugli dell'esercizio di Stato abbondantemente rimasti nelle Convenzioni. Tuttavia una concorrenza possibile o durevole, come dicevamo sopra, non vi può essere di un debole contro un forte. Convien dunque che il debole trovi la forza che gli manca nell'alleanza, a dir così, con altrui, e precisamente con alcuno che del suo competitor non tema nè abbia ragione di temere la potenza. In questo caso si trovano appunto gli esercenti dei trasporti marittimi. Essi da un lato operano in un campo affatto diverso da quello delle ferrovie, epperò con queste non si trovano in concorrenza fuorchè limitatamente ai servizi di cabotaggio, che oramai non sono i più importanti; dall'altro colle ferrovie sono in relazioni sempre più strette mediante i servizi cumulativi che si vanno sempre più estendendo e nei quali entrambi, oltre il pubblico, hanno la propria convenienza perchè col favorire lo

scambio dei prodotti aumentano i trasporti. In ciò il vettore ferroviario e il vettore marittimo hanno bisogno uno dell'altro, e il primo non riuscirebbe, crediamo, ad impedire, per voglia che ne avesse, che il secondo stipulasse anche col vettore fluviale convenzioni per trasporti cumulativi analoghe a quelle che stipula con lui.

Una Società, pertanto, che esercitasse la navigazione fluviale nel Po e nei canali del Lombardo Veneto dovrebbe incominciare a piantare le fondamenta del proprio edificio istituendo trasporti cumulativi con quella di Navigazione Generale Italiana anzitutto, più tardi con quella che fosse per succederle quale assuntrice dei servizi postali marittimi italiani, qualora il Governo non li rinnovasse con esse alla loro scadenza; e nel medesimo tempo con altri minori armatori, se ve ne sono, che abbiano per testa di linea il porto di Venezia.

Ma lavoro ve ne sarebbe? Noi crediamo di sì.

La base starebbe nella importazione di carboni, cereali e semi oleosi. Per i carboni provenienti dall'estero le numerose officine industriali dell'Alta Italia si servono, in Piemonte, Liguria e Lombardia, del porto di Genova. Ma una gran parte della Lombardia, tutto il Veneto, porzione dell'Emilia e dei ducati avrebbero maggior tornaconto a importarlo da Venezia quando colà non terminasse altrimenti, come oggi, la via d'acqua, e senza bisogno di sottostare alla forte spesa del trasporto ferroviario, ivi trovassero l'allacciamento della linea marittima colla linea fluviale, meno costose entrambe. Lo stesso dicasi dei cereali, che provenendo dall'oriente prossimo e lontano, hanno in gran copia Venezia per scalo naturale pel consumo di buona parte dell'Italia superiore, e più l'avranno quando le linee marittime, in un futuro ma non lontano loro riordinamento, vi facciano capo più numerose o più dirette. I semi oleosi poi, anch'essi e anche oggi, costituiscono una notevole importazione di Venezia. Ma poichè la loro manipolazione ha luogo in molte fabbriche di terrafirma, specie nel Veneto, il loro proseguimento per via fluviale presenterebbe gli stessi vantaggi di buon prezzo che si sono fatti notare poc' anzi pei cereali e pei carboni.

Secondo ciò che ci viene assicurato da persone competenti, questi tre principali articoli di importazione basterebbero già a poter rendere remunerativa la navigazione fluviale da mare a monte. Ci sono poi da aggiungervi quegli altri di minor conto, che pur non mancano mai di affluire a poco a poco quando un dato mezzo di trasporto, regolare ed economico, funzioni e venga ad essere conosciuto.

Meno promettente si annunzia il ritorno dei battelli fluviali verso il mare. Pur nondimeno v'è un certo numero di prodotti dell'Italia superiore, a cui converrebbe giungere per acqua a Venezia e che di là anco al presente si esportano oltre mare. Bisogna poi non trascurare altre considerazioni.

Una è che, una volta posta in comunicazione per la via fluviale la laguna veneta coi laghi lombardi, ad accrescere la clientela per l'esportazione contribuirebbe, più o meno, anco quel paese industrioso e produttivo che è la Svizzera.

La seconda, eccola qua. Se i trasporti da monte a mare dovessero essere i meno abbonanti, saranno anche i meno costosi pei loro imprenditori, giacchè i battelli nello scendere verso il mare vanno colla corrente, epperò consumano molto meno combusti-

bile che nel compiere il viaggio inverso, in cui devono con fatica risalirla.

E la terza è questa. Un calcolo prudente non tien conto dapprima fuorchè delle merci di lontana provenienza, le quali in grande quantità abbiano tornaconto a prendere una data strada e la percorrano certamente in quantità che, anco nella più discreta ipotesi, sieno sempre considerevoli. — Ma oltre a ciò, sia pure come un mero soprappiù ma non dispregevole, v'è il piccolo traffico locale, la cui mercè una parte del battello dalla partenza all'arrivo più volte si vuota e si riempie, il quale, in regioni popolate e produttive come quelle che costeggiano il maggior fiume italico, non può non fornire una massa di noli singolarmente esigui ma complessivamente ragguardevoli.

Tutto considerato, il raccordo con quelli marittimi da e per l'Adriatico sarebbe, nel nostro parere, per i trasporti fluviali dell'Italia superiore, una condizione *sine qua non* di esistenza, o almeno di durata. Osservando la quale, però, la loro istituzione, e il loro esercizio si annunziano, se non erriamo, come uno dei tentativi più razionali e più promettenti a cui oggi l'attività italiana possa accingersi. Per conseguenza non sapremmo fuorchè rinnovare il voto che esso abbia luogo con capitali esclusivamente italiani, ora che quelli stranieri — nè v'è ragione di sentirne soverchio rammarico — sembra, dalle più recenti e attendibili notizie, che stieno per definitivamente allontanarsene.

Rimane solo il dubbio a cui dianzi abbiamo alluso: potrà colle vigenti leggi la Società ferroviaria tollerare e lo Stato concedere una concorrenza che all'una ed all'altra diminuisce i prodotti lordi e netti ed altera uno stato di cose garantito dai contratti od almeno base dei contratti?

RIVISTA DI COSE FERROVIARIE

La nuova tariffa pei viaggiatori in Austria: relazione Ministeriale e proposte della Commissione.

Sta dunque per verificarsi la previsione, invero assai facile, da noi fatta in queste riviste allorchè esponevamo la riforma delle tariffe adottata lo scorso anno in Ungheria, che cioè a qualche cosa di simile si sarebbe dovuto venire anche nella parte cisleitana dell'impero. Le basi del nuovo sistema destinato ad essere attivato sulle linee austriache dello Stato col 1° giugno p. v. furono già esposte in altra parte del giornale¹⁾. Vogliamo ora riassumere la relazione ministeriale accompagnante il disegno di legge per estendere la nuova tariffa anche alle ferrovie private, relazione che espone assai chiaramente la genesi e i motivi delle progettate innovazioni.

Premesso che una delle caratteristiche delle amministrazioni ferroviarie governative consiste nella tendenza a rendere i viaggi più facilmente accessibili a tutte le classi della popolazione, il ministro del commercio nota che il governo austriaco ha lavorato anch'esso in questo senso e fin dal 1882, subito dopo la costituzione della rete dello Stato,

¹⁾ Vedasi la « Rivista Economica » nel N. 832 del 13 Aprile u. s.

sottopose le tariffe dei viaggiatori a una revisione che importò un ribasso del 16 0/0 in media sui prezzi prima stabiliti. Avverte poi che ciò non fu senza influenza sulle ferrovie private, giacchè alcune, come l'Aussig-Teplitz e la ungaro-galiziana, adottarono spontaneamente le basi delle tariffe dello Stato, altre vi si trovarono costrette dalla concorrenza, ad altre infine, come alla Società Ferdinanda del Nord, poterono essere imposte riduzioni analoghe in occasione del rinnovamento delle loro concessioni.

Ma se, invece di essere accolte come esaurienti, queste facilitazioni non fecero che rendere più sentito il desiderio di una radicale mutazione di sistema, e più generalmente discussa la questione, ciò deve specialmente attribuirsi a due fatti, in primo luogo la relativa scarsità del numero dei viaggiatori trasportati a tariffa ordinaria in confronto a quelli che fruiscono di speciali facilitazioni, in secondo luogo la grandissima differenza fra il numero dei posti offerti nei treni e quello dei posti utilizzati. Di mano in mano che i risultati delle statistiche andavano diffondendo la conoscenza di queste due circostanze, sempre più si radicava nell'opinione pubblica la convinzione che si potessero portare più notevoli riduzioni nei prezzi di trasporto per i viaggiatori, partendo dal principio di semplificare il sistema e sopprimere tutte le forme di agevolezza speciali come i biglietti di andata ritorno, circolari, di abbonamento, ecc.

La prima manifestazione parlamentare in questo senso fu la mozione del deputato Siegmund, approvata dalla Camera il 9 aprile 1889, colla quale veniva invitato il Governo a entrare in trattative colle Amministrazioni interne ed estere, allo scopo di riuscire ad una riforma delle tariffe per i viaggiatori sulla base di un prezzo unico graduato per zone, che permetta anche alle classi meno agiate di utilizzare le ferrovie per lunghi percorsi nelle migliori condizioni possibili di buon mercato.

L'Amministrazione austriaca decise quindi di fare un primo esperimento pratico sopra linee poco estese ma frequentate, e il 4° luglio 1889 introdusse in alcune linee suburbane intorno a Vienna una nuova tariffa per zone o per gruppi di stazioni, i cui risultati, sia per la semplificazione del servizio, sia per l'aumento del traffico, furono assolutamente soddisfacenti.

Questo primo esperimento fu tosto eseguito da quello assai più vasto e ardito dell'Ungheria, il cui sistema viene diffusamente esposto nella relazione, per poi constatare come quella riforma abbia provocato un forte movimento di reazione nella parte austriaca dell'impero, sia perchè le nuove tariffe ungheresi fanno concorrenza alle linee austriache per taluni percorsi importanti, sia perchè esse rappresentano un vantaggio economico notevolissimo, che fa nascere un vivo desiderio di ugual trattamento nelle popolazioni cisleitane. Ne vennero numerose manifestazioni e petizioni, tutte tendenti ad una riforma su basi eguali o analoghe a quelle adottate in Ungheria, delle quali verso la fine dello scorso anno si fece eco il Consiglio delle ferrovie dello Stato adottando la seguente risoluzione:

« Considerando che nel 1888 solo il 38,18 0/0 dei viaggiatori pagarono la tariffa intera e che questo rapporto tenderà ancora a diminuire colle nuove facilitazioni introdotte;

« Considerando che il percorso medio dei viag-

giatori di 3^a, 2^a e 1^a classe fu rispettivamente di 30, 61 e 103 Km., mentre l'utilizzazione dei posti in confronto alla quantità offerta fu del 71 - 32,6 - 10,5 0/0;

« Considerando che la molteplicità dei biglietti ora in uso rendono più difficile, più lento e più costoso il lavoro di cassa, di controllo e di contabilità;

« Ritenuto inoltre che, per ragioni di interesse generale converrà mantenere in vigore quelle fra le attuali facilitazioni che importano una riduzione di oltre il 33 per cento sulla tariffa normale, e finalmente che la riforma di cui trattasi dovrà essere introdotta in via graduale, per non squilibrare le finanze dello stato e l'andamento del servizio ferroviario.

« La Direzione Generale è invitata:

1.° A stabilire sotto forma di tariffa per zone, una notevole riduzione che raggiunga almeno il 33 0/0, sui prezzi di trasporto dei viaggiatori;

2.° A sopprimere contemporaneamente tutte le altre forme di riduzioni, eccettuate solo quelle accordate per l'uso continuato o frequentissimo di un identico percorso (biglietti di operai e studenti), o che implicano l'emissione di un solo biglietto per un periodo semestrale almeno (abbonamenti), e quelle concesse ai funzionari di corte e dello Stato. »

Mossa da questi voti, nonchè da numerose petizioni pervenute dipoi da Camere di commercio, Consigli municipali, associazioni private, ecc., e tenuto presente il risultato favorevole ottenuto nell'esperimento fatto sulle linee intorno a Vienna, la direzione delle ferrovie dello Stato credette essere giunto il momento di fare un passo decisivo nella via della riforma. — Dopo aver maturamente esaminata la questione, essa si persuase che non fosse opportuno adottare il sistema, già in vigore per le merci, di tariffe differenziali a base decrescente coll'aumentare della distanza, e fosse invece preferibile mantenere il concetto della base chilometrica uniforme. Ciò posto, era evidente che la nuova base non poteva importare prezzi superiori a quelli dei biglietti speciali già esistenti colle più forti riduzioni, che quindi bisognasse rendere generale questo massimo abbassamento di prezzo: considerata inoltre la convenienza di semplificare i calcoli più che si potesse, si venne alla conclusione di adottare quale unità di prezzo chilometrico per la classe inferiore, la più piccola unità di moneta, cioè il soldo di fiorino (kreutzer), pari nominalmente a centesimi 2 1/2 di lira radoppiando questa unità per la 2^a classe e triplicandola per la 1^a.

Così fu concretato il sistema che sarà applicato il 1 giugno p. v., e che in tutti i suoi particolari fu già esposto ai nostri lettori, rilevandone le analogie e differenze col sistema ungherese. Basterà qui aggiungere, quanto alle conseguenze finanziarie della riforma, che il governo dichiara di sperare che il minor introito derivante dalle diminuzioni di prezzo, valutato in fiorini 900,000 all'anno, possa essere in breve compensato dall'aumento di traffico e in parte anche dalla soppressione della franchigia ora accordata pel bagaglio.

Riguardo all'estensione del nuovo sistema alle ferrovie private, il rapporto ministeriale constata in primo luogo che l'esempio dell'amministrazione governativa trascinerà i concessionari a fare altrettanto su quelle linee che risentono la concorrenza delle linee dello Stato; per tutte le altre è certo che le

tariffe governative avranno per effetto di spingere le ferrovie private a riduzioni di prezzo, ma più lentamente. Intanto, siccome le disposizioni delle leggi e dei regolamenti ora in vigore costituirebbero un ostacolo per le amministrazioni private che si inducessero a seguir l'esempio dato dal governo, il disegno di legge deposto alla Camera mira appunto a togliere codeste difficoltà, autorizzando il governo a dare le seguenti facoltà alle compagnie le quali dichiarassero di adottare il sistema di tariffe in vigore sulla rete dello Stato e per tutto il tempo in cui esso verrà effettivamente applicato:

1.° portare al 50 0/0 la soprattassa pei treni diretti, ora del 20 0/0;

2.° abolire certe riduzioni speciali attualmente consentite;

3.° abolire la franchigia dei bagagli.

Sulla progettata riforma la Commissione nominata dalla Camera dei Deputati ha in questi ultimi giorni pubblicato la sua relazione, in cui, dopo aver accolto con vivissime approvazioni il principio fondamentale, si conclude domandando parecchi emendamenti. I più importanti sarebbero:

1.° mantenere al 20 0/0, invece di portarla al 50, la soprattassa pei treni diretti;

2.° modificare le tariffe pel trasporto dei bagagli;

3.° stabilire zone di 25 Km. anzichè di 50 Km. ciascuna.

Siccome però conseguenza di queste varianti sarebbero altri 2 milioni di fiorini di minor introito, non sembra che il Governo sia disposto ad accettare le proposte della Commissione.

Rivista Economica

La questione monetaria in Austria e il prezzo dell'argento — La produzione dei metalli preziosi negli ultimi cinque anni — Il progetto di legge sulla verifica dei pesi e delle misure.

La « Rivista Economica » che si pubblica a Vienna dal Dorn, contiene nel suo numero del 15 maggio uno studio sulle conseguenze che l'aumento del prezzo dell'argento e l'azione del *silver bill* americano potrebbero avere per l'Austria. Il sig. Osterzetter constata che le borse austriache hanno veduto l'aumento dei valori di cui il capitale è in argento e il ribasso del cambio sull'estero. Secondo lui le conseguenze saranno più cattive per l'Austria che ha una circolazione fiduciaria a base d'argento, che non per i paesi a tipo aureo o a tipo argenteo. Una nuova diminuzione del metallo bianco renderebbe più difficile il ristabilimento di un ordine normale di cose in Austria. Il sig. Soetbeer fa intravedere la possibilità d'un corso di 59 *pence* a Londra per l'oncia d'argento fine, se la coniazione agli Stati Uniti si facesse in grandi proporzioni. Forse è questo un ottimismo troppo spinto.

In Austria dalla sospensione della coniazione per conto dei privati, il fiorino d'argento è sceso al disotto del fiorino di carta. Quando l'argento è stato quotato 48 *pence* a Londra e il cambio su Londra valeva (per 10 sterline) 118 fiorini 50 a Vienna il fiorino valeva 91,55 in carta. Se l'argento fino salisse a 52,44 a Londra

senza che la lira sterlina scendesse in proporzione a Vienna, il fiorino d'argento sarebbe alla pari col fiorino di carta e sarebbe utile esportare fiorini d'argento e per contrario vendere tratte su Londra. Questa probabilità è anzi già scontata; la possibilità di una domanda di fiorini d'argento per l'esportazione, d'un premio sopra l'argento coniato ha portato per conseguenza un aumento sui titoli stipulati in argento. Si avrebbe così nuovamente la situazione in cui l'Austria trovavasi prima della sospensione della libera coniazione.

Il ribasso nell'argento ha avuto per conseguenza di diminuire la facoltà liberatoria della moneta austriaca nelle relazioni, coll'estero di far salire la carta moneta. Il rialzo dell'argento avrebbe per risultato di diminuire il valore della carta moneta relativamente all'argento, d'aumentare il valore della moneta austriaca fiduciaria e metallica relativamente all'oro. Nel 1872 quando l'argento valeva al corso medio dell'anno 60 1/4 il Londra era quotato 110,55 a Vienna e il fiorino d'argento faceva 109,27. Nel 1879 l'argento valeva 51,31 *pence*, l'aggio del fiorino metallo era scomparso, e il Londra si quotava a 117,30. Mano a mano che l'argento è sceso il corso del Londra si è elevato. Si spiega il premio della carta moneta col fatto che i bisogni del paese relativamente ai mezzi di pagamento sono aumentati più rapidamente che non li soddisfacesse l'aumento della circolazione.

I crediti pagabili in argento aumentano di valore con il rialzo del metallo; mentre i crediti in carta moneta perdono di fronte all'argento.

L'esportazione dei prodotti austriaci diventa più difficile a destinazione dei paesi a tipo aureo mentre l'importazione è facilitata in Austria; l'onere dei debiti pagabili in oro all'estero diventa meno grave. Se questi fenomeni si producessero bruscamente può derivarne una certa perturbazione in Austria; l'Ungheria soprattutto che esporta prodotti agricoli, si troverebbe in una inferiorità comparabile a quella dell'India.

Il sig. Osterzetter spinge il suo pessimismo fino a dire che l'adozione del tipo aureo in Austria e la ripresa dei pagamenti in specie metalliche saranno molto più difficili finchè durerà il rialzo fittizio sull'argento in conseguenza del voto del *silver bill*. Se l'argento facesse premio in Austria, ciò verrebbe a complicare la riforma. Con l'argento a 55 *pence* il Londra a 116 il fiorino d'argento farebbe 2,6 0/0 di premio. L'autore dell'articolo vorrebbe che si procedesse subito a preparare l'adozione del tipo aureo per assicurare la stabilità del cambio.

— Il direttore dell'ufficio delle monete negli Stati Uniti, ha pubblicato la consueta relazione sulla produzione dei due metalli preziosi nel mondo e sul loro valore, per il periodo 1885-1889.

Ne togliamo i dati principali.

La produzione dell'argento fu la seguente:

Anni	Chilog.	Val. nom. in doll.
1885-86...	2,849,885	118,445,150
1886-87...	2,902,471	120,626,800
1887-88...	3,021,585	125,576,710
1888-89...	3,427,265	142,437,150

Quasi tutto l'argento è prodotto dall'America; sui 3,427,265 chilog. della produzione totale essa figura per 3,020,009.

Ed ecco la produzione dell'oro :

Anni	Chilog.	Val. nom. in doll.
1885-86...	163,162	108,435,600
1886-87...	159,741	106,163,877
1887-88...	160,763	106,954,900
1888-89...	159,400	105,994,150

In questo periodo di quattro anni la produzione non ha variato considerevolmente che in due soli paesi: il Venezuela, dove è molto diminuita per l'esaurimento della miniera di Callao; e l'Africa, dov'è aumentata per lo sviluppo delle miniere del Transvaal.

Ecco in chilogrammi la produzione nel 1886 e nel 1889 primo ed ultimo degli anni del detto periodo, nei principali paesi, classificati per ordine di importanza :

Paesi	1886	1889
Stati Uniti d'America...	47,848	49,917
Australia.....	41,287	41,119
Russia.....	36,864	22,052
Cina.....	15,047	13,542
Africa.....	2,083	6,771
Chili.....	500	2,395
Colombia.....	3,762	2,257
Canada.....	1,679	2,061
Austria-Ungheria.....	1,774	1,877
Germania.....	1,378	1,810
Messico.....	1,304	1,465
Venezuela.....	7,023	1,424
India inglese.....	203	1,008
Giappone.....	265	564
Brasile.....	1,204	831

Da questo prospetto si rileva che l'Europa, eccettuata la Russia, produce quasi niente oro, dove le miniere furono sfruttate per quaranta secoli.

Anche l'Italia ne ha fornito in questi ultimi anni una piccola quantità che varia da 160 a 195 chilogrammi per un valore da 5 a 600,000 lire.

Per concludere la produzione dell'argento è in aumento: quella dell'oro è stazionaria.

Ad alterare queste proporzioni potranno influire le miniere che probabilmente si scopriranno nelle regioni che stanno esplorandosi in Africa.

— È stato distribuito alla Camera dei deputati il progetto per la verifica dei pesi e delle misure, da cui il Governo spera una discreta somma annua per il pareggio del bilancio dello Stato.

Le principali disposizioni del progetto sono le seguenti :

I pesi, le misure e gli strumenti per pesare e per misurare, di provenienza estera e destinati ad essere posti in uso di commercio, saranno spediti dal confine a quell'ufficio di verifica metrica che sarà indicato dal committente o da chi per esso per esservi sottoposti alla verifica prima. Saranno poi consegnati al committente, dietro pagamento dei diritti di verifica prima stabiliti dalla tabella annessa alla presente legge.

Ogni utente pagherà all'atto della verifica un diritto fisso secondo le seguenti categorie :

1. Uffici pubblici, non governativi, ed utenti di pesi fissi, L. 18.
2. Fabbricanti o negozianti all'ingrosso L. 15.
3. Rivenditori od esercenti al minuto nei luoghi di popolazione riunita superiore ai 18,000 abitanti, L. 10.
4. Rivenditori od esercenti al minuto nei luoghi

di popolazione riunita dai 3000 ai 18,000 abitanti, L. 7,50.

5. Rivenditori od esercenti al minuto negli altri luoghi, L. 4.

6. Rivenditori od esercenti al minuto, che fanno uso delle sole misure di lunghezza nei luoghi di popolazione riunita superiore ai 18,000 abitanti, L. 4.

7. Rivenditori od esercenti al minuto, che fanno uso delle sole misure di lunghezza nei luoghi di popolazione riunita dai 3000 ai 18,000 abitanti, L. 3.

8. Rivenditori od esercenti al minuto, che fanno uso delle sole misure di lunghezza negli altri luoghi, L. 1,50.

9. Merciai ambulanti ed esercenti in luoghi aperti, per ogni bilancia, stadera o serie di misure, L. 0,50.

10. Coloro che non esercitando alcun commercio sono, per l'art. 14 della legge 28 luglio 1864, N. 152, tenuti alla verifica, e quelli che domandano spontaneamente la verifica, L. 1.

I diritti di verifica sono riscossi per conto dello Stato.

Saranno puniti con ammenda da L. 10 a 50 coloro che in pubblico negozio tengono misure o pesi diversi da quelli stabiliti dalla legge; ed in caso di recidiva nello stesso reato, con ammenda che potrà estendersi a L. 100.

La presente legge andrà in vigore il 1° gennaio 1891. Resteranno allora abrogate tutte le disposizioni contrarie alla medesima.

A decorrere dal 1° gennaio 1891, e per un biennio, saranno ammessi alla verifica prima facoltativa i barili, le botti e gli altri vasi chiusi di legno aventi capacità diverse da quelle contemplate nella tabella annessa alla presente legge, purchè tale capacità sia impressa esternamente su uno dei fondi in litri e frazione decimale di litro.

I recipienti già muniti del bollo di prima verifica potranno, a richiesta, essere verificati per un periodo di tempo non maggiore di dieci anni, a decorrere dal 1° gennaio 1891, dopo la quale epoca non potranno più essere usati come misura.

LA CASSA DEI DEPOSITI E PRESTITI nel 2° semestre del 1889

I depositi che vengono fatti presso la Cassa dei depositi e prestiti, che dipende dalla Direzione Generale del Debito pubblico, si distinguono in depositi in numerario e in depositi in effetti pubblici.

I depositi in numerario dal 1° luglio 1889 a tutto dicembre dello stesso anno ebbero il seguente movimento :

Regioni	Vigenti al 1° luglio 1889	Iscritti nel semestre	Restituiti nel semestre	Vigenti al 31 dicembre 1889
	Lire	Lire	Lire	Lire
Alta Italia	37,049,286.41	7,293,241.32	6,450,735.53	38,521,791.90
Italia Cent.	72,136,822.33	9,200,419.20	11,278,973.40	70,058,268.43
Napolitano	51,302,921.10	22,373,013.78	8,888,375.63	64,987,559.25
It. insulare	24,875,358.58	2,895,725.43	3,377,415.83	24,393,663.18
Totale L.	185,564,383.12	42,392,399.73	29,995,500.39	197,961,282.46

I depositi in numerario aumentarono nel semestre di L. 12,399,899,34, e l'aumento maggiore si riscontra nel Napoletano.

I depositi in effetti pubblici danno i seguenti risultati:

Regioni	Vigenti al 1° luglio 1889	Iscritti nel semestre	Restituiti nel semestre	Vigenti al 31 dicembre 1889
	Lire	Lire	Lire	Lire
Alta Italia	52,420,977.01	7,058,500.00	5,726,615.47	53,752,861.54
Italia Cent.	559,366,010.43	89,907,700.00	7,176,367.44	642,097,342.99
Napoletano	20,712,435.82	1,163,500.00	809,800.00	21,066,135.82
It. insulare	7,504,445.40	289,700.00	383,720.00	7,410,425.40
Totale L.	640,003,868.66	98,419,400.00	14,096,502.91	724,326,705.75

I depositi in effetti pubblici aumentarono di lire 84,522,897.09 e l'aumento si verificò in tutte le regioni, eccettuata l'Italia insulare.

Il movimento dei prestiti durante il 2° semestre del 1889 repartito per regioni dà i seguenti risultati:

Regioni	Prestiti vigenti al 1° luglio 1889	Prestiti pagati nel semestre	Prestiti restituiti nel semestre	Prestiti vigenti al 31 dicembre 1889
	Lire	Lire	Lire	Lire
Alta Italia	42,590,927.08	3,528,132.00	562,052.47	45,557,006.61
Italia Cent.	94,298,936.33	2,690,435.98	1,778,253.35	95,214,618.96
Napolitano	129,152,799.27	8,762,575.28	4,363,280.38	131,562,094.17
It. insulare	28,805,747.30	1,257,720.15	550,047.93	29,512,519.52
Totale L.	294,848,409.98	16,239,363.41	7,224,534.13	303,843,239.26

I prestiti fatti dalla Cassa aumentarono nel semestre di L. 9,994,829.28 e alla maggior parte dei prestiti esistenti alla fine del 1889 che abbiamo veduto ascendere alla somma di L. 303,843,239.96 attingono i Comuni e le Provincie. Ma oltre al favorire comuni e provincie la cassa rende importanti servizi allo Stato sottraendo dal mercato un rilevante capitale del debito pubblico. Troviamo infatti che la Cassa al 31 dicembre 1889 oltre i quattro milioni che rappresentano in capitale 5/0 la relativa rendita aveva reinvestito in rendita 5 e 3 per cento tanti capitali per la somma di L. 164,473,616.78; in cartelle fondiarie per L. 14,528,289.26 in obbligazioni ecclesiastiche per L. 24,149,195.60 e in obbligazioni per il rinsanamento della città di Napoli L. 15,482,070.

Passando alle altre gestioni dipendenti della Cassa dei depositi e prestiti si rileva che i depositi della Cassa postale di risparmio ascendevano a L. 307,758,928.63 cifra che supera di L. 34,594,928 quelle esistenti al 30 giugno del 1889.

Quanto al Monte delle pensioni per gli insegnanti pubblici elementari l'attivo di esso al 31 dicembre ascendeva a L. 27,674,050.40 contro L. 26,829,00 al 30 giugno.

Dai prospetti che riguardano il movimento della Cassa dei depositi e prestiti si rileva anche che la popolazione italiana al 31 dicembre 1889 era di abitanti 30,266,036 contro 23,953,480 al 31 dicembre 1881.

CASSA DI RISPARMIO DI VERONA NEL 1889

L'anno 1889 che non fu al certo uno dei più fausti per la produzione agricola, e per lo sviluppo del credito, non portò alcuna scossa alla cassa di risparmio di Verona, la quale continuò ad accrescere il suo movimento come lo dimostra il seguente prospetto:

Al 1° gennaio 1889 si cominciarono le operazioni con una attività di L. 57,311,807.71 alla quale si aggiunsero per sopravvenienze attive » 3,264.32 e per rendite avute durante l'anno. » 3,020,965.46

L. 60,236,037.49

La suddetta attività era gravata di un passivo iniziale di L. 53,476,350.53

Per sopravvenienze passive sopraggiunte . . . » 198,624.47

e per spese incontrate . . . » 2,659,484.65

» 56,334,439.65

Differenza attiva. L. 3,901,597.84

Le attività esistenti al 31 dicembre 1889 ascendevano a L. 61,875,908.39 fra cui primeggiavano i mutui con ipoteca per L. 23,846,520.26, i mutui chirografari per L. 14,722,220.24 e i fondi pubblici per L. 17,889,640.

Quanto ai mutui con ipoteca il movimento nell'annata fu il seguente:

Esistenti al 1° gen. 1889 N. 879 per L. 22,815,998.96
Stipulati entro l'anno . . » 98 » » 1,978,568.24

N. 977 per L. 24,794,367.20
Estinti entro l'anno . . » 20 » » 948,046.94

Rimasti alla fine del 1889. N. 957 per L. 23,846,520.26

Nel corso dell'anno frattanto tenendo conto dei nuovi stipulati, e degli estinti i mutui con ipoteca aumentarono di L. 948,046.94.

I mutui chirografari da L. 13,468,017.17 che a tanto ascendevano al 31 dicembre 1888, salivano alla fine del 1889 a L. 14,722,220.24 aumentano così di L. 1,254,203.07.

I fondi pubblici che costituiscono la riserva mobile dell'istituto, ascendevano al principio della gestione alla somma di L. 16,540,080, che saliva fino a L. 18,585.023 per acquisti fatti entro l'anno e per sopravvenienze attive. Detraendo da questa cifra L. 695,383.87 per realizzi fatti, e per sopravvenienze passive, rimanevano al 31 dicembre 1889 fondi pubblici per l'importo di L. 17,889,640, cifra questa superiore di L. 1,349,560 a quella esistente al 31 dicembre 1888.

Le passività esistenti al 31 dicembre 1889 ascendevano a L. 57,974,310.53 e fra esse i conti correnti coi depositanti vi figurano per la somma di L. 57,789,064. Essi ebbero nell'annata il seguente movimento:

Al 1° gennaio 1889 erano in circolazione libretti n. 18,230 per L. 53,324,196.53
I depositi fatti nell'anno ascesero a 4,300 per. » 23,475,526.00

Totale L. 76,799,722.53
I rimborsi nell'annata furono di » 21,144,817.92

Ne rimanevano quindi per L. 55,634,904.61

che vanno, aggiungendovi gli interessi capitalizzati, fino a L. 57,789,073.15 la qual somma costituisce il credito dei depositanti che supera quello esistente alla fine del 1888 per la somma di L. 4,484,876.62.

I risultati finali della gestione furono i seguenti:

Rimanenze attive L. 61,875,908.39
» passive » 57,974,310.55
Utile netto dell'esercizio. . . . » 361,480.81
Patrimonio dell'istituto al 31 dicembre 1889 » 3,873,697.84

In beneficenze venne erogata la somma di lire 27,900.

Il commercio italiano con Gibilterra

Un rapporto consolare fa conoscere che nel 1889 i piroscafi italiani arrivati e partiti da Gibilterra furono 60 con 65,509 tonn. di registro e 4,421 persone di equipaggio; dei quali 44 in approdo volontario per rifornirsi di carbone; 15 per operazioni di commercio ed il *Sirio* della N. G. I. per la rotura dell'elica.

Dei 15 piroscafi che fecero colà operazioni di commercio, 14 provenivano dagli Stati Uniti d'America e vi sbarcarono poche tonnellate di merci, proseguendo quindi col rimanente carico per l'Italia, e le merci da essi sbarcate consistevano principalmente in farina, caffè, tabacco, zucchero greggio, acqua *florida*, strutto, droghe, cuoi, conserve alimentari, petrolio. Uno poi dei predetti piroscafi, proveniente da Genova portava un carico di marmo lavorato, marmette, riso, olio di olivo, formaggio, vino, fernet, fagioli, ecc. e dopo eseguito lo scarico proseguì in zavorra per Malaga.

In confronto dell'anno precedente si verificò negli approdi dei piroscafi un aumento di 12 e la loro portata fu superiore di 3,283 tonn.

I velieri arrivati e partiti furono 43 con 19,055 tonn. e 453 persone di equipaggio, dei quali 51 per ordini e provviste, 7 per operazioni di commercio e 5 in causa di avaria.

Dei sei velieri che fecero in Gibilterra operazioni di commercio cinque provenivano da Nuova York, e sbarcarono tabacco, petrolio e droghe, ed uno da Genova, che sbarcò marmo lavorato, riso, legumi ecc.

In confronto del 1888 si verificò nell'approdo dei velieri un aumento di 10 e la loro portata fu superiore di 5,247 tonn.

Il rapporto soggiunge: « È difficile precisare con assoluta esattezza le quantità delle merci d'origine italiana, che vengono qui importate annualmente, non pubblicandosi una statistica del commercio di importazione, però da informazioni assunte dai principali importatori può ritenersi approssimativamente nelle cifre seguenti:

		Quantità	Valore
Carta ordinaria	chil.	3,000	L. 3,000
Recipienti in legno piegato	N.	40,000	» 35,000
Cordami	chil.	10,000	» 8,000
Marmi lavorati, marmette	tonn.	60	» 16,000
Olio	chil.	10,000	» 15,000
Pasta da minestra	»	300,000	» 150,000
Riso	»	200,000	» 70,000
Salami	»	20,000	» 40,000
Vermouth di Torino	bott.	1,000	» 2,500

Totale valore in L. 339,500

Vengono importate inoltre dall'Italia in piccola quantità, formaggi, *fernet* e rosoli, ed anche pozzolana, remi, fiammiferi ed altri minori articoli.

Anche questi prodotti italiani vengono in quantità minima trasportati con navi nazionali e per la maggior parte la loro importazione è fatta da piroscafi francesi della « Transatlantica » che partendo da Marsiglia il martedì di ogni settimana approdano regolarmente nelle ore antimeridiane del lunedì a Gibilterra con grande puntualità.

Il console conchiude propugnando la opportunità per una Compagnia italiana di navigazione, di stabilire una linea regolare di piroscafi fra Genova e Cadice, toccando Gibilterra ed altri porti intermedi.

La produzione e l'esportazione del marmo da Massa e Carrara

Dal quadro statistico della *Produzione ed Esportazione dei Marmi*, compilato a cura della Camera di commercio di *Massa Carrara* risulta che nell'anno ora decorso si esportarono dalla Provincia complessivamente tonnellate 137,688, delle quali tonnellate 120,705 dal Comune di Carrara, e ton. 16,883 da quello di Massa.

La cifra totale dell'esportazione avvenuta in detto anno è inferiore di tonn. 4,968 a quella verificata nel 1888.

La massima esportazione avvenne nel mese di maggio (tonn. 15,369); la minima si ebbe in febbraio (tonn. 8,276).

Dal Comune di Carrara si esportarono per via di terra, e cioè, dalle stazioni ferroviarie di Carrara e Avenza, tonn. 33,592 per via di mare; 76,643 col mezzo dei veicoli, a Massa e Pietra-santa, tonnellate 8,569.

Dalla Stazione ferroviaria di Massa si esportarono tonn. 12,843 e dalla spiaggia di San Giuseppe tonnellate 4041.

L'esportazione totale nel decennio che corre dall'anno 1880 a tutto il 1889 fu:

Dal Comune di Carrara Tonn. 1,247,982
» di Massa . . . » 190,838

Totale Tonn. 1,438,820

Dal registro dello stato giornaliero del mare compilato in base ai dispacci telefonici trasmessi alla Camera dallo spedizioniere marittimo Francesco Padolecchia, risulta che nei 266 giorni dell'anno nei quali ebbsi bonaccia di mare, si caricarono ben 850 bastimenti (navicelli, tartane e sekooners con un

massimo di 125 nel mese di ottobre ed un minimo di 35 nel mese di aprile.

La produzione dei marmi greggi, segati e lavorati, i cui dati vengono desunti dal pedaggio pagato ai Comuni di Massa e Carrara, avvenne come appresso:

Comune di Carrara . . .	Tonn. 146,905
Comune di Massa . . .	» 18,023

Totale Tonn. 164,928

Consultata la statistica della produzione dell'anno 1888, risulta che nel 1889, nel Comune di Carrara, si ebbero in più tonnellate 8320, e nel Comune di Massa, in meno tonn. 322.

I giorni di lavoro alle Cave, situate nel territorio del Comune di Carrara, furono 255: la massima produzione si ebbe nel mese di maggio (tonn. 14,441), e la minima nel mese di ottobre (tonn. 8,478).

Nel primo quadrimestre dell'anno corrente l'esportazione della Provincia fu di tonn. 45,675, delle quali 42,491 si esportarono dal solo Comune di Carrara, e di queste, tonn. 28,972 per via di mare.

Nel medesimo periodo di tempo i giorni di calma di mare furono 85, e i bastimenti caricati 320.

Mancano ancora all'Ufficio i dati necessari per completare la statistica della produzione nel primo quadrimestre di questo anno.

Al primo gennaio 1890, nel Comune di Carrara, erano in attività i seguenti Opifici da Marmi:

Segherie n. 75 con telai 335.

Frulloni » 28.

BULLETTINO DELLE BANCHE POPOLARI

nell'anno 1889

Banca Mutua popolare Sammarinese. — Sebene, come abbiamo più volte accennato, le condizioni economiche dell'Italia fossero nel 1889 tutt'altro che favorevoli, giacchè obbligarono gli istituti di emissione a portare lo sconto fino al 6 per cento, tuttavia la Banca Sammarinese potè vincere tutte le contrarietà, non avendo avuto bisogno di elevare il prezzo dello sconto, ne quello dei depositi, e avendo potuto, malgrado questo, dare ai suoi azionisti l'8.75 per cento sul capitale versato. Ecco adesso i risultati principali della gestione.

Il capitale sociale da L. 34,980 alla fine del 1888 saliva a L. 35,320 al 31 dicembre 1889, e la riserva a L. 14,662.57 con un aumento di L. 2,645.88 sull'anno precedente, e tutto questo unito al fondo di cassa, portava il patrimonio sociale alla cifra di L. 53,989.62.

Gli effetti scontati nel 1889 furono 2131 per l'importo di L. 833,604.63 contro n. 2516 per L. 984,219.90 nel 1888, i prestiti accordati n. 2584 per L. 422,956.18 contro n. 1477 per L. 427,144.25 nell'anno precedente e le anticipazioni 337 per la somma di L. 34,381.35 contro 318 per L. 37,664.30. Tutte queste operazioni, come si vede, dettero risultati inferiori a quelli del 1888, ma la diminuzione è dovuta alla prudenza usata dalla amministrazione, che preferì ridurre gli affari anzichè alimentarli col credito.

I depositi in numerario fatti presso la Banca ascesero alla somma di L. 672,296.95 e le restituzioni a L. 378,455.08 con una giacenza al 31 dicembre 1889 di L. 293,841.77. Nel 1888 i depositi fatti avevano dato L. 806,477.98 le restituzioni erano state di L. 424,571.46 e la rimanenza fu di L. 381,906.

Il movimento di cassa nel 1889 fu di L. 5,332,862.04 contro L. 5,804,658.65 nel 1888 e quello degli affari di L. 11,959,921.52 contro L. 12,356,117.46 nell'anno precedente.

Gli utili lordi nel 1888 furono L. 41,651.55 netti L. 7,705.47

» nel 1889 » » 42,874.43 » » 7,219.19

Della qual somma di L. 7,219.19 il 42.40 per 100 fu attribuito alle azioni in ragione di L. 1.75 per ogni azione di L. 20 che corrisponde all'8,75 per cento. Nel 1888 il reparto era stato invece di L. 2.06 per azione.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Napoli. — Nella tornata del 25 aprile la Giunta avendo, in esecuzione della deliberazione camerale de' 12 marzo p. p. riesaminata la nota della Camera di Ferrara sulle forniture militari propose che la Camera dichiarasse quella di Ferrara ch'essa si uniformenta, in massima, a ciò ch'essa osserva in ordine al soverchio rigore adoperato dalle amministrazioni militari nel riceverli da' fornitori il grano pe' panifici militari, ciò che allontana dalla gara i principali e più onesti commercianti, ma riconoscendo che ciò non si debba attribuire alle persone preposte alle dette amministrazioni, ma a' regolamenti, crede che sia da fare istanza perchè i detti regolamenti sieno modificati in modo conforme alle abitudini e necessità commerciali, e specialmente:

1.° Che il collaudo della partita da consegnare non si faccia, come ora, ne' locali dell'amministrazione, ciò che produce, in caso di rifiuto, la grave spesa pel fornitore del doppio trasporto della merce, per andata e ritorno; ma che invece si esegua il collaudo stesso o ne' magazzini di deposito del fornitore, o sulla banchina di arrivo, prendendosi, nel caso che la merce sia accettata, un campione per attestare nel momento della consegna, la sola identità della merce stessa con quella collaudata.

2.° Che il campione, sul quale si apre la gara importi che la merce da consegnare debba essere simile per bontà, e specialmente non si pretenda che sia dello stesso luogo di origine, cosa che spesso è d'impossibile attuazione, e che, non essendo stato preventivamente dichiarato al fornitore, ma pretendendosi nel momento della consegna, reca a questo un danno grave ed ingiusto.

3.° Che in caso di discrepanza sulla qualità della merce consegnata i periti non siano nominati semplicemente dall'Amministrazione militare, ma uno da ciascuna delle parti.

Sulla domanda di appoggio al voto della Camera di Bari, perchè sia respinto il progetto di legge che convalida il decreto reale che fissa il grado alcolico dei vini deliberò di non appoggiare il voto di

quella Camera perchè non corrispondente agli interessi della provincia.

Per ultimo il presidente riferisce che gli articoli 38, 39 e 40 del Regolamento per l'esercizio e sorveglianza delle caldaie a vapore hanno impensierito grandemente i proprietari e direttori di opifici industriali, perchè, in realtà, li pongono in grandissimo imbarazzo. Essi hanno operai e fuochisti abilissimi, alcuni che da decine di anni esercitano l'ufficio di conduttori delle caldaie, ma che sono sprovveduti delle patenti, che quegli articoli richiedono.

Il voler licenziare tutti costoro, riuscirebbe di danno agli opifici, per la difficoltà di trovare persone fornite della patente per sostituirle, e sarebbe sommamente ingiusto per questi disgraziati i quali, senza colpa, sarebbero gettati sul lastrico, essi e le loro famiglie.

È logico quindi che si faccia ciò, che si è usato sempre quando una nuova legge ha richiesto requisiti speciali per lo esercizio di un dato ufficio o professione; il tener conto cioè degli antichi esercenti. Chieggono quindi i proprietari degli opifici che il lodevole esercizio in uno stabilimento, per due anni almeno, prima della pubblicazione del R. Decreto, constatato dal Sindaco locale, possa tener luogo della patente, per coloro che si trovavano già in esercizio.

Oltre a ciò, a rendere più agevole per coloro, che non abbiano i due anni di esercizio, il fornirsi della richiesta patente, chieggono che le Scuole Industriali della nostra Provincia — che possano avvalersi di una caldaia a vapore — siano, a norma del capo 2° dell'articolo 39 del detto Regolamento, autorizzate a rilasciare il certificato.

Il Presidente aggiunge essere a sua notizia che la Scuola Industriale di S. Giovanni a Teduccio ha di già direttamente chiesto al Governo l'autorizzazione. Vero è che essa non ha una caldaia a vapore, avendole invece a gas, ma la Ditta D. Petriccione e Figli, il cui opificio di molini meccanici è limitrofo alla Scuola stessa, ha posto a disposizione di questa le proprie caldaie a vapore.

La Camera trovando giuste le osservazioni e richieste dei proprietari e direttori degli opifici meccanici, incaricò la presidenza di formulare e trasmettere un voto al ministero di agricoltura e commercio.

Notizie. — La Camera di Commercio di Porto Maurizio ha rinnovato al Ministero di agricoltura, industria e commercio le sue lagnanze circa la insufficienza dei magazzini per le merci nelle stazioni di Porto Maurizio e di Oneglia. La mancanza di locali coperti per riparo delle merci è causa di gravi danni al commercio, e segnatamente a quello dell'olio che costituisce la principale risorsa di quei paesi.

— Camera di Commercio italiana a Rio-Janeiro. — A Rio-Janeiro si è formato un Comitato di nostri connazionali per la fondazione di una Camera di Commercio italiana, con un annesso deposito di merci, e di una Banca italiana, la quale, oltre la sede principale a Rio-Janeiro, dovrebbe avere succursali in tutti gli Stati Federali della Repubblica, specialmente in quelli ove è più numerosa la nostra colonia.

Mercato monetario e Banche di emissione

I bisogni della fine di mese hanno fatto lievemente salire il saggio dello sconto sul mercato libero. A Londra infatti è ora quasi vicino al 2 0/0, e sul continente, a Parigi a Berlino, e altrove ha dimostrato pure la tendenza all'aumento. I capitali disponibili sono però sempre abbondanti, tanto che a Londra i prestiti giornalieri sono sempre negoziati a 3/4 e 1 0/0. Circa 70,000 sterline provenienti da Lisbona e dall'America del Sud furono versate alla Banca, ma essa ha dovuto rilasciare altre somme più forti sicchè il suo incasso in ultimo è scemato ed è ora maggiormente diffusa l'opinione che la Banca debba aumentare il suo *minimum* ufficiale prima della fine del semestre.

La situazione della Banca di Inghilterra al 29 maggio indicava la diminuzione all'incasso di 364,000 sterline e alla riserva di 250 000 sterline, i depositi privati erano diminuiti di mezzo milione di sterline, e il portafoglio di 167,000 sterline.

Sul mercato americano nulla di nuovo, lo sconto è piuttosto fermo e i cambi hanno lievemente oscillato; quello su Londra è a 4,84 1/4 su Parigi a 5,19 3/8.

Le Banche associate di Nuova York al 24 maggio avevano l'incasso di 75,900 dollari in aumento di 300,000, i valori legali erano aumentati di 1 milione; la riserva eccedente da 2,073,000 doll. era salita a 3,400,000.

A Parigi nonostante le numerose domande di danaro il saggio dello sconto rimane sul mercato libero a 2 1/2 0/0; lo *chèque* su Londra è a 25 il cambio sull'Italia a di perdita.

L'ultima situazione della Banca di Francia presenta l'incasso di 2578 milioni in aumento di 6 milioni, il portafoglio era cresciuto di 577 milioni, i depositi dello Stato di 10 milioni e mezzo, quelli privati di 5 milioni.

Sul mercato berlinese regna ancora una certa inazione; le domande sono scarse ma l'offerta non essendo molto abbondante il saggio dello sconto privato è a 3 0/0; nè è a credersi che nel giugno possa avvenire un sensibile miglioramento perchè le operazioni finanziarie compiute negli ultimi tempi esigeranno molti capitali disponibili.

La *Reichsbank* al 27 maggio aveva l'incasso di 869 milioni in aumento di 12, i depositi erano saliti di 14 milioni e il portafoglio era diminuito di 21 milioni di marchi.

Sul mercato italiano perdurano le solite condizioni non buone, ma non si hanno sintomi di peggioramento; i cambi sono in diminuzione, quello a vista su Parigi è a 100,90 a tre mesi su Londra è a 23,22.

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

		Differenza col 30 maggio
Cassa	44,229,610	— 20,383,019
Riserva	431,294,435	+ 2,154,140
Portafoglio	676,705,338	— 2,375,692
Anticipazioni	128,038,567	+ 135,753
Circolazione legale ...	739,569,585	— 9,683,551
» coperta ..	129,956,817	— 8,753,516
» eccedente	81,506,637	— 27,609,225
» straordinaria.	60,127,000	—
Conti correnti e altri debiti a vista	148,714,709	— 19,783,907

Erano diminuiti la circolazione 28 milioni, i conti correnti e altri debiti a vista di quasi 20 milioni, il portafoglio di oltre 2 milioni, la riserva era aumentata di 2 milioni ma la cassa presentava la diminuzione di 20 milioni.

Situazioni delle Banche di emissione italiane

Banca Tosc. di Credito		10 maggio	differenza
Attivo	Cassa e riserva.....L.	5 312 000	- 44.000
	Portafoglio.....	6.839.000	+ 408.000
	Anticipazioni.....	3.302.000	- 49.000
	Moneta metallica.....	5 018 000	- 4.000
Passivo	Capitale versato.....	5 000.000	-
	Massa di rispetto.....	535.000	-
	Circolazione.....	12 980 000	- 1.853.000
	Conti cor. altri deb. a vista.....	6.000	+ 3.000

Banca di Sicilia		10 maggio	differenza
Attivo	Cassa e riserva.....L.	41 316 000	- 505.000
	Portafoglio.....	26 276 000	- 308.000
	Anticipazioni.....	6.585.000	- 4.000
	Numerario.....	36 818 000	+ 35.000
Passivo	Capitale versato.....	12 000.000	-
	Massa di rispetto.....	5.000.000	-
	Circolazione.....	46 280.000	- 649.000
	Conti cor. a vista.....	22 331 000	- 1.825.000

Banca di Napoli		10 maggio	differenza
Attivo	Cassa e riserva.....L.	108 903 000	- 1.163.000
	Portafoglio.....	121.456.000	- 3 108.000
	Anticipazioni.....	42 160 000	- 430.000
	Moneta metallica.....	100 012.000	- 308.000
Passivo	Capitale.....	48.750.000	-
	Massa di rispetto.....	22.750.000	-
	Circolazione.....	237.230.000	- 14.264.000
	Conti cor. e altri debiti.....	47.182.000	- 8.132.000

Banca Rom.		10 maggio	differenza
Attivo	Cassa e riserva.....L.	25 527 000	+ 772.090
	Portafoglio.....	39 308 000	- 572.000
	Anticipazioni.....	108.000	+ 39.000
	Moneta metallica.....	23 161 000	+ 73.000
Passivo	Capitale versato.....	15 000.000	-
	Massa di rispetto.....	5.069.977	-
	Circolazione.....	73.193.000	- 360.000
	Conti cor. altri deb. a vista.....	1.226.000	- 212.000

Banca Austro-Ungherese		23 maggio	differenza
Attivo	Incasso... Fiorini	241 991.000	+ 34.000
	Portafoglio.....	141.416.000	- 725.000
	Anticipazioni.....	48.738.000	- 1.897.000
	Prestiti.....	412.750.000	+ 112.000
Passivo	Circolazione.....	387.888.000	- 4.552.000
	Conti correnti.....	14.025.000	+ 3.135.000
	Cartelle in circ.....	108.620.000	+ 187.000

Situazioni delle Banche di emissione estera

Banca di Francia		29 maggio	differenza
Attivo	Incasso {oro....Fr.	1.308.079.000	+ 4.438.000
	{argento....	1.270.461.000	+ 1.685.000
	Portafoglio.....	585.673.000	+ 57.772.000
	Anticipazioni.....	490.305.000	- 1.680.000
Passivo	Circolazione.....	3.006.216.000	- 8.077.000
	Conto cor. dello St.	148.876.000	+ 10.517.000
	> dei priv.	457.369.000	+ 57.816.000

Banca d'Inghilt.		29 maggio	differenza
Attivo	Incasso metallico Sterl.	21.756.000	+ 364.000
	Portafoglio.....	21.110.000	+ 167.000
	Riserva totale.....	13.656.000	+ 230.000
	Circolazione.....	24.549.000	- 135.000
Passivo	Conti cor. dello Stato	6.388.000	+ 174.000
	Conti cor. particolari	25.987.000	+ 531.000
	Rapp. tra la ris. e le pas.	42,21	-

Banca anche assoc. di York		24 maggio	differenza
Attivo	Incasso metal. Doll.	75.900.000	+ 300.000
	Portaf. e anticip.	399.800.000	- 800.000
	Valori legali.....	29.400.000	+ 1.000.000
	Circolazione.....	3.700.000	- 100.000
Passivo	Conti cor. e depos.	406.400.000	- 100.000

Banca Imperiale Germanica		23 maggio	differenza
Attivo	Incasso Marchl	869.036.000	+ 12.180.000
	Portafoglio.....	471.843.000	- 21.080.000
	Anticipazioni.....	75.945.000	- 1.159.000
	Circolazione.....	920.138.000	- 22.966.000
Passivo	Conti correnti.....	410.214.000	+ 14.171.000

Banca di Spagna		24 maggio	differenza
Attivo	Incasso... Pesetas	263.988.000	- 4.837.000
	Portafoglio.....	1.068.345.000	+ 5.315.000
	Circolazione.....	745.444.000	- 584.000
	Conti cor. e dep.	430.146.000	- 3.283.000

Banca dei Paesi Bassi		17 maggio	differenza
Attivo	Incasso..... Fior.	125.673.000	+ 24.000
	Portafoglio.....	71.459.000	- 1.220.000
	Anticipazioni.....	55.306.000	+ 819.000
	Circolazione.....	219.093.000	- 1.419.000
Passivo	Conti correnti.....	48.076.000	- 3.953.000

Banca Nazion. del Belgio		22 maggio	differenza
Attivo	Incasso. Franchi	106.264.000	+ 1.228.000
	Portafoglio.....	306.398.000	- 3.664.000
	Circolazione.....	379.336.000	- 5.413.000
Passivo	Conti correnti.....	54.116.000	+ 2.656.000

Banca Imperiale Russa		13 maggio	differenza
Attivo	Incasso metal. Rubli	392.324.000	+ 3.838.000
	Portaf. e anticipaz.	75.847.000	- 2.072.000
	Biglietti di credito	1.046.000.000	-
	Conti cor. del Tes.	58.306.000	- 6.082.000
Passivo	> > dei priv.	106.568.000	+ 15.562.000

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 31 maggio 1890

Anche questa settimana è stata eccezionalmente buona per il movimento dei fondi pubblici, e se non sempre i più alti corsi raggiunti poterono mantenersi, non deve attribuirsi che alla grande rapidità del movimento di rialzo, il quale logicamente non poteva che provocare delle enormi realizzazioni. Ma queste non nocquero alla situazione dei mercati, la quale nel fondo è sempre eccellente, ma dettero invece maggiore impulso agli affari, determinando copiosi acquisti al contante, i cui detentori approfittarono anche delle più lievi oscillazioni al ribasso, per collocare i loro capitali. Certamente il movimento non fu molto importante come quello della settimana scorsa, giacchè la speculazione venne in parte distolta dagli affari dalla liquidazione della fine di maggio che è andata preparandosi e maturandosi in questi giorni, ma per essa non vi era altra preoccupazione che quella della possibilità di qualche rincaro nel prezzo del denaro, giacchè nel mese di maggio, come avviene abitualmente tutti gli anni, i setaioli che impiegano forti capitali nei riporti, li ritirano per l'acquisto dei bozzoli. A Parigi coadiuvarono il movimento ascendente già iniziato, le liete accoglienze ricevute dal Presidente della Repubblica nel suo viaggio verso i confini germanici e il buon successo del prestito per la conversione del debito ottomano, il quale naturalmente lascia bene sperare per le altre grosse operazioni finanziarie che sono in vista. A Londra la liquidazione della fine di maggio essendo cominciata con buoni auspici, lo Stock-exchange mostrò maggior fermezza per tutti i valori. A Berlino pure la stessa tendenza, dovuta in parte anche alla ripresa avvenuta nei valori minerari, e nelle azioni delle società carbonifere. A Vienna come pure a Pest l'imminenza di alcune emissioni finanziarie e i molti acquisti per lo scoperto produssero un ulteriore aumento. Nelle borse italiane l'influenza del sindacato italo-germanico, le simpatie dell'alta banca parigina verso la nostra rendita, e la costituzione di una nuova maggioranza nella Camera, diretta a contrastare gli ideali del partito radicale cui non piacciono le odierne istituzioni plebiscitarie, dette mag-

giore impulso alla corrente al rialzo, che coinvolse nel movimento anche diversi valori, specialmente i ferroviari.

Ecco adesso il movimento della settimana:

Rendita italiana 5 0/0. — Nelle borse italiane, da 97,95 in contanti saliva a 98,40 e da 98,05 per fine mese a 98,60 circa per rimanere a 98,55 per fine giugno. A Parigi saliva da 96,70 a 97,40; a Londra da 96 9/16 a 96 7/8 e a Berlino da 96,10 a 92,20.

Rendita 3 0/0. — Negoziata intorno a 59 in contanti.

Prestiti già pontifici. — Il Blount da 96,50 saliva a 97; il Cattolico 1860-64 da 97,75 a 98,50 e il Rothschild invariato a 100,50.

Rendite francesi. — Crebbero quasi giornalmente salendo il 5 per cento da 90,02 a 90,72; il 3 0/0 ammortizzabile da 93,60 a 94,30 e il 4 1/2 0/0 da 106,10 a 106,50 chiudendo definitivamente a 90,72, 94,15 e 106,40.

Consolidati inglesi. — Da 98 7/16 miglioravano a 98 9/16.

Rendite austriache. — Nei primi giorni della settimana ebbero mercato alquanto sostenuto, ma più tardi col cominciare della liquidazione, che produsse un certo rincarimento nel denaro, perdettero terreno specialmente la rendita in oro che da 110,50 scendeva a 109,75; la rendita in argento da 90 indietreggiava a 89,70 e la rendita in carta da 89,60 a 89,10.

Consolidati germanici. — Il 4 0/0 invariato fra 106,80 e 106,60 e il 3 1/2 0/0 fra 101,50 e 101,30.

Fondi russi. — Il rublo a Berlino da 233,05 saliva a 237,10 chiudendo a 236,50 e la nuova rendita russa a Parigi da 97,15 a 97,40.

Rendita turca. — A Parigi da 18,90 saliva a 19,27 e a Londra da 18 15/16 a 19 1/8.

Valori egiziani. — La rendita unificata da 485 saliva a 490 circa.

Valori spagnuoli. — La rendita esteriore invariata intorno a 76 1/2. La emissione dei boni del Tesoro per la somma di 100 milioni di fr. è stabilita per il 15 del prossimo giugno, ed è ripartita per 30 milioni per rimborsare i boni del Tesoro emessi nel dicembre, e per 70 milioni alla Banca di Spagna sui 500 che avanza per anticipazioni fatte allo Stato.

Canali. — Il Canale di Suez da 2370 a 2380 e il Panama da 30 a 33 1/2. I proventi del Suez dal 21 maggio a tutto il 28 ascesero a fr. 1,570,000 contro franchi 1,333,000 nel periodo corrispondente del 1889.

— I valori bancari e industriali italiani ebbero quasi tutti prezzi superiori a quelli della settimana scorsa.

Valori bancari. — La Banca Nazionale Italiana negoziata fra 1820 e 1830; la Banca Nazionale Toscana fino a 985; il Credito Mobiliare da 607 a 643; la Banca Generale da 492 a 505; il Banco di Roma da 660 a 665; la Banca Romana da 1088 a 1101; la Cassa Sovvenzioni da 157 a 150; la Banca di Milano da 84 a 87; la Banca Unione senza quotazioni; la Banca di Torino da 477 a 492; la Tiberina da 67 a 68; il Banco Sconto azioni nuove da 144 a 142; il Credito Meridionale da 170 a 160 e la Banca di Francia da 4260 a 4300. I benefici del semestre della Banca di Francia ascendono a fr. 10,093,861.

Valori ferroviari. — Ottennero nuovi aumenti nella maggior parte dei mercati. Le azioni Meridionali negoziate da 738 a 749 e a Parigi da 727,50 a 741; le Mediterranee da 588 a 597 e a Berlino da 114,50 a 115,50 e le Sicule senza quotazioni. Nelle obbligazioni ebbero qualche affare le Meridionali a 315,50; le Sarde da 507 a 511 e le Meridionali austriache a 355,50.

Credito fondiario. — Banca Nazionale it. negoziato a Napoli a 504 per il 4 1/2 0/0 e a Milano a 500,50; Sicilia a 504 per il 5 per cento e a 468 per il 4 per cento; Napoli a 469,50; Roma a 465; Siena a 494 per il 5 0/0 e a 466 per il 4 1/2 0/0; Bologna da 101,40 a 101,45; Milano 5 0/0 a 505 e Torino a 505.

Prestiti Municipali. — Le obbligazioni 5 per cento di Firenze senza quotazioni; l'Unificato di Napoli intorno a 88,20; l'Unificato di Milano a 89,50 e il prestito di Roma a 480.

Valori diversi. — Nella borsa di Firenze si contrattarono le Immobiliari Utilità da 537 a 550; a Roma l'Acqua Marcia da 1158 a 1200 e le Condotte d'acqua da 270 a 280; a Milano la Navigazione Gen. Italiana da 377 a 405 e le Raffinerie da 226 a 236 e a Torino la Fondiaria italiana da 25,50 a 36.

Metalli preziosi. — Il rapporto dell'argento fino da 213 1/2 scendeva a Parigi a 212,50 cioè guadagnava un franco sul prezzo fisso di fr. 218,90 al chilogr. ragguagliato a mille e a Londra il prezzo dell'argento da denari 47 1/2 per oncia scendeva a 47.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Nelle grandi piazze estere la tendenza commerciale dei grani ha cominciato a volgersi a favore dei compratori, e la corrente retrograda sarebbe stata determinata dal lieto andamento dei futuri raccolti. Cominciando dai mercati americani troviamo che i grani si quotarono con ribasso fino a doll. 1,01 allo stajo di 36 litri, il granturco fino a 0,41 e le farine invariate da doll. 2,75 a 2,95 per barile di 88 chilogr. A Chicago grani in rialzo e granturchi in ribasso. A S. Francisco i grani sostenuti a doll. 1,34 al quintale franco bordo stante le notizie sfavorevoli al raccolto della California. Telegrammi da Calcutta recano che i grani Club si quotarono da Rs. 2,14 e 2,15. Da Bombay si telegrafa che nei grani teneri si fecero molti affari nonostante il rialzo del cambio, e i prezzi praticati furono di Rs 4,1 a 4,7. La solita corrispondenza settimanale da Odessa fa sapere che stante il rialzo del rublo e le notizie poco favorevoli delle principali piazze europee, ed anche per ragione del buono andamento delle campagne gli affari furono limitati senza alcuna variazione nei prezzi. I grani teneri si quotarono da rubli 0,87 a 1,07 al pudo; la segale da 0,65 a 0,71 l'avena da 0,86 a 0,90 e il granturco da 0,55 a 0,65. A Londra grani e granturchi furono in ribasso e i grani ribassarono pure a Liverpool. Anche in Germania i prezzi dei grani furono meno fermi della settimana precedente. Nei mercati austro-ungarici il ribasso va consolidandosi. A Pest i grani si quotarono da fiorini 7,74 a 7,86 al quintale e a Vienna da 7,90 a 8,10. Nel Belgio tendenza incerta. In Francia i mercati o fermi o in rialzo sono sempre in prevalenza. A Parigi i grani pronti si quotarono a franchi 25,80, per giugno a fr. 25,60. In Italia grani, risi e avena in rialzo; granturchi in ribasso e sostegno nella segale. — A Firenze i grani da L. 24,50 a 26,50 al quintale;

a *Bologna* i grani fino a L. 26; i granturchi a L. 15,75 e l'avena da L. 20 a 21; a *Verona* i grani fino a L. 24,50; e i risi offerti da L. 33 a 39; a *Milano* i grani da L. 24,75 a 26,25 e la segale da L. 18 a 18,50 e il riso da L. 33 a 39; a *Pavia* il riso da L. 33 a 39,50 e l'avena da L. da L. 22 a 23; a *Legnago* il riso da L. 33 a 39; a *Torino* i grani da L. 25,75 a 28; i granturchi da L. 14 a 20; l'avena da L. 21,50 a 23 e il riso bianco da 29 a 39,50; a *Genova* i grani teneri esteri senza dazio da L. 19 a 21; i duri da L. 16 a 20 e l'avena a L. 16; in *Ancona* i grani mercantili delle Marche fino a L. 24,50 e i granturchi fino a L. 17 e a *Castellamare di Stabia* i grani teneri da L. 23 a 25,50 il tutto al quintale.

Caffè. — La situazione commerciale dei caffè è sempre incerta, tanto è vero che in questi ultimi giorni ebbe a subire diverse oscillazioni, ma sul finire della settimana si manifestò una ripresa nella maggior parte dei grandi mercati di importazione. — A *Genova* le vendite non furono molto importanti, essendosi venduti soltanto 500 sacchi di caffè a prezzi tenuti segreti. — In *Ancona* i prezzi praticati furono di L. 425 a 435 per il Portorico; di L. 385 a 395 per il Rio; di L. 380 a 385 per il S. Domingo, e di L. 360 a 365 per il Bahia il tutto al quintale sdaziato. — A *Trieste* il Rio fu venduto da fior. 89 a 110 al quint.; il Santos da 94 a 117 e il S. Domingo da 112,50 a 114 e all' *Havre* il Santos good average fu quotato intorno a fr. 109,50 i 50 chil.

Zuccheri. — L'opinione non è molto favorevole all'andamento dell'articolo, ed è alla medesima che si debbono le continue oscillazioni avvenute in questi ultimi giorni, che terminarono con una leggiera reazione nella maggior parte dei mercati. — A *Genova* i raffinati della Ligure Lombarda si contrattarono a L. 130 al quint. a vagone. — In *Ancona* i raffinati nostrali e olandesi da L. 130 a 132. — A *Trieste* i pesti austriaci quotati da fior. 17 3/8 a 19, 25 al quint. — A *Parigi* gli ultimi prezzi fatti furono di fr. 31 per i rossi di gr. 88; di fr. 33,75 per i bianchi N. 3 e di 103,50 per i raffinati. — A *Londra* a mercato incerto e a *Magdeburgo* i zuccheri di Germania di gr. 88 a scell. 12,35.

Sete. — Le previsioni che si fanno intorno al prossimo raccolto dei bozzoli non essendo ancora tali da creare un nuovo indirizzo al commercio serico, gli acquisti di articoli sono generalmente scarsi, ma i prezzi sono alquanto sostenuti, giacchè i detentori non si mostrano correvi a vendere. — A *Milano* le vendite fatte ebbero origine dal solo consumo interno, quasi nulla essendosi operato per l'esportazione. Le greggie classiche 10/12 da L. 52,75 a 53, le sublimi 11/14 da L. 51 a 51,50, gli organzini belli correnti 20/26 da L. 53,50 a 55 e le trame belle correnti 22/24 a L. 52,50. — A *Lione* tendenza incerta in attesa dei risultati del nuovo raccolto. Fra gli articoli italiani venduti notiamo greggie 10/12 di 2° ord. a fr. 57; organzini 18/20 di 2° ord. a fr. 60 e trame 24/26 di prim'ord. da fr. 60 a 61.

Olj d'oliva. — Continua l'aumento nell'articolo in tutte le qualità per ragione dei depositi che vanno giornalmente assottigliandosi. — A *Diano Marina* i prezzi variano da L. 110 a 145 al quintale a seconda della qualità. — A *Genova* si venderono da circa mille quintali di olj al prezzo di L. 115 a 128 per Bari; di L. 118 a 130 per Sardegna; di L. 116 a 125 per Romagna e di L. 90 a 93 per cime di lavati. — A *Firenze* e nelle altre piazze toscane si praticò da L. 120 a 150 a seconda del merito. — A *Napoli* in borsa i Gallipoli pronti intorno a L. 91 e a *Bari* da L. 107,50 fino a L. 120.

Bestiami. — Notizie da *Bologna* recano che i buini sono un po' più calmi; ma nondimeno agevolmente venduti, e ne buoni prezzi di prima tutti quanti, sieno per macello, o per lavoro ed allevamento; i negozianti toscani fecero tante retate di manzelli dai no-

stri mercati settimanali del contado. I manzi da macello venduti da L. 130 a 150 al quintale morto, le vacche da L. 130 a 135 e i vitelli di latte da L. 110 a 115. — A *Milano* i bovi grassi da L. 135 a 145 al quintale morto; i vitelli maturi da L. 170 a 180; gli immaturi a peso vivo da L. 85 a 95, i maiali grassi da L. 115 a 120 a peso morto, e i maiali a peso vivo da L. 95 a 105.

Bachicoltura. — In generale le notizie sull'allevamento dei bachi sono buone, quantunque in alcune bigattiere siasi sviluppato il *calcino* che si combatte facilmente con suffumigi di zolfo in ragione di otto chilogrammi per ogni 100 metri di volume.

Tonno. — La pesca dei tonni per ora è discreta, ma in generale le prospettive non sono per una campagna molto abbondante, tantochè a *Genova* i prezzi si mantengono sostenuti da L. 150 a 170 al quintale.

Legni per tinta. — Sempre ben domandati a *Genova* il campecchio S. Domingo dalle fabbriche dell'interno, quotandosi in natura da L. 16 a 17, tagliato da L. 20 a 21, Laguna da L. 25 a 26, tagliato da L. 30 a 32, Brasile intiero da L. 28 a 30, tagliato da L. 34 a 35, Maracaibo giallo da L. 12 a 13, tagliato da L. 18 a 20, Sandolo in natura da L. 17,50, tagliato da L. 20 per 0/10 il tutto franco al vagone.

Meta'li. — Gli ultimi telegrammi venuti da *Londra* recano che il rame in contanti fu venduto a st. 52,10,6 la tonn.; il piombo a sterline 13; lo stagno a st. 94,17,6 e lo zinco a st. 23,3,9. — A *Glasgow* i ferri pronti da scellini 44,7 1/2 la tonn. a scell. 44,6 1/2 e a un mese da 44,9 a 44,8 1/2. — A *Marsiglia* i ferri francesi a fr. 25 al quint.; il rame da fr. 135 a 185, lo stagno da fr. 235 a 155 e il piombo da fr. 31 a 31,75. — A *Genova* il piombo con buona richiesta da L. 35 a 36 al quint.; lo stagno Banca da L. 250 a 255; detto dello Stretto da L. 240 a 245 e lo zinco da L. 55 a 65.

Carboni minerali. — In calma nella maggior parte dei mercati. — A *Genova* i prezzi praticati furono i seguenti: Cardiff da L. 31 a 34 la tonn.; Newcastle a L. 29; Scozia a L. 28; Yard Park a L. 29; Newporton a L. 29,50; Hebburn main coal a L. 29,75 e qualità secondarie a L. 26,50.

Petrolio. — I ribassi verificatisi ultimamente in America furono momentanei, giacchè l'articolo tornò quasi subito nelle precedenti quotazioni. — A *Genova* il Pensilvania in barili pronti fu venduto da L. 19 a 20 al quintale e in casse a L. 6,30 per cassa il tutto fuori dazio e per gli ultimi 4 mesi dell'anno i barili una lira e mezzo meno. Nel Caucaso si praticò L. 66 al quint. sdaziato. — A *Trieste* i prezzi del Pensilvania variarono da fiorini 9,75 a 10,50 al quint. — In *Anversa* il pronto a fr. 17 al quintale e per gli ultimi 4 mesi a fr. 17 3/4 il tutto al deposito e a *Nuova York* e a *Filadelfia* il petrolio Standard quotato a cent. 7,40 per gallone.

Prodotti chimici. — Ebbero in generale mercato alquanto animato e prezzi sostenuti. — A *Genova* si praticò come appresso: Solfato di rame per consegna 1891 L. 57,00; pronto L. 67,00; solfato di ferro 7,00; sale ammoniacale 1° q. 93,00; id. 2° q. 90,70; Carbonato d'ammoniaca in barili di 50 chil. 84,00; minio buona marca LB e C 40,25; prussiato di potassa 120,00; bicromato di potassa 95,00; id. di soda 72,00; soda caustica 70° gr. bianca 23,00; id. id. 60° id. 20,00; idem idem 60° cenere 19,00; allume di rocca in botti di 5/600 chil. 14,75 arsenico bianco in polvere 32,00; silicato di soda 140° T12, 25; id. id. 42° baumè 9,00; potassa Montreal in tamburri 59,50; magnesina calcinata reputata marca Pattinson in flaconi da una libbra inglese 1,46; id. id. in latte id. id. 1,26, il tutto costo, nolo e sicurtà franco di bordo Genova.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

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

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

14^a Decade. — Dall'11 al 20 Maggio 1890.

Prodotti approssimativi del traffico dell'anno 1890

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

Rete principale.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom esercitati	PRODOTTI per chilometro
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	4,071,684.36	49,906.42	260,688.82	4,319,946.41	7,543.20	2,709,769.21	4,055.00	668.25
1889	4,043,069.89	54,297.91	274,527.92	4,318,623.51	7,326.72	2,697,845.95	3,997.00	674.97
Differenze nel 1890	+ 28,614.47	- 4,391.49	- 13,839.10	+ 1,322.90	+ 216.48	+ 11,923.26	+ 58.00	+ 6.72
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO								
1890	12,192,497.79	603,700.00	3,706,745.49	17,829,662.85	438,796.28	34,371,402.91	4,055.00	8,476.23
1889	12,387,811.17	649,356.14	3,635,428.05	16,946,410.09	443,771.91	33,732,777.40	3,997.00	8,439.52
Differenze nel 1890	- 295,613.38	- 45,656.64	+ 71,317.44	+ 913,252.76	- 4,975.67	+ 638,325.51	+ 58.00	+ 36.71
Rete complementare								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	71,809.37	785.65	24,488.83	117,010.95	1,456.80	214,221.60	1,443.63	187.32
1889	77,369.29	1,284.29	17,209.76	96,474.05	1,378.30	194,715.69	1,135.68	170.57
Differenze nel 1890	- 5,559.92	- 498.64	+ 5,949.07	+ 20,536.90	+ 78.50	+ 20,505.91	+ 7.95	+ 16.75
PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO.								
1890	822,074.66	15,267.74	235,215.24	1,199,366.61	13,159.50	2,278,083.75	1,149.63	2,034.67
1889	873,329.63	16,313.34	202,647.19	1,055,334.98	13,109.28	2,160,734.42	1,117.79	1,933.04
Differenze nel 1890	- 51,254.97	- 1,045.60	+ 32,568.05	+ 137,031.63	+ 50.22	+ 117,349.33	+ 1.84	+ 101.63

Lago di Garda.

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1.° GENNAIO		
	1890	1889	Diff. nel 1890	1890	1889	Diff. nel 1890
Viaggiatori	3,147.50	4,130.95	- 883.45	40,448.21	46,848.05	- 6,699.84
Merci	693.25	684.40	+ 8.85	10,808.64	10,480.47	+ 328.14
Introiti diversi	22.10	21.45	+ 0.65	3,311.13	422.50	+ 2,888.63
TOTALI	3,862.85	4,736.80	- 873.95	54,267.95	57,751.02	- 3,483.07

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima — Sedente in Milano — Capitale L. 180 milioni — versato 171,000,000

ESERCIZIO 1889-90

Prodotti approssimativi del traffico dall'11 al 20 Maggio 1890

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilom. in esercizio	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4074	4042	+ 32	650	580	+ 70
Viaggiatori	1,240,697.45	1,274,201.82	- 33,504.37	61,872.05	45,120.83	+ 16,751.22
Bagagli e Cani	60,108.79	67,211.73	- 7,102.94	2,635.24	1,023.53	+ 1,611.71
Merci a G. V. e P. V. acc.	262,003.43	311,229.58	- 49,226.15	11,486.58	7,131.28	+ 4,355.30
Merci a P. V.	1,381,614.01	1,561,884.86	- 180,270.85	81,805.13	64,739.66	+ 17,065.47
TOTALE	2,944,423.68	3,214,527.99	- 270,104.31	157,799.00	118,015.30	+ 39,783.70
Prodotti dal 1° Luglio 1889 al 20 Maggio 1890						
Viaggiatori	41,454,824.82	41,984,880.25	- 530,055.43	1,927,707.98	1,396,921.85	+ 530,786.13
Bagagli e Cani	1,991,658.40	2,052,296.57	- 60,638.17	76,558.47	33,667.77	+ 42,890.70
Merci a G. V. e P. V. acc.	10,175,693.73	10,394,610.69	- 218,916.96	341,100.02	221,812.73	+ 119,287.29
Merci a P. V.	49,242,924.60	48,310,101.51	+ 932,823.09	2,246,793.23	1,203,369.62	+ 1,043,423.61
TOTALE	102,865,101.55	102,741,889.02	+ 123,212.53	4,542,159.70	2,855,771.97	+ 1,786,387.73
Prodotto per chilometro						
della decade	720.61	790.78	- 70.17	245.03	196.69	+ 48.34
riassuntivo	25,249.17	25,415.58	- 169.41	7,064.86	4,923.74	+ 2,141.12

(*) La linea Milano-Chiasso (Km. 52) comune colla Rete Adriatica, e 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.