

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VIII — Vol. XII

Domenica 21 Agosto 1881

N. 331

Esposizione Nazionale in Milano

GRUPPO II. — Industrie meccaniche

Nell'esposizione di Firenze la meccanica era assai male rappresentata. Altrettanto non può dirsi dell'attuale. Molti sono gli espositori, cioè in numero quadruplo di quelli di 20 anni addietro; e, ciò che val meglio, molta è l'accuratezza del lavoro meccanico che ora si effettua dai nostri industriali. Non vogliamo dire che abbiamo scorte delle novità, perchè le invenzioni derivano dai nuovi bisogni e noi non siamo certamente i primi nella scala dei popoli manifatturieri. Certo è però che non v'ha ramo della meccanica nel quale non possiamo bastare a noi stessi, sia per le motrici, sia ancora per le macchine, spesso molto più complesse e difficili, che sono specializzate alle varie industrie. Contuttociò noi traggiamo spesso dall'estero le nostre macchine ed i congegni meccanici, e perfino quelli che si applicano alle strade ferrate ed alla guerra e marina. È che non abbiamo grandi stabilimenti; e la inferiorità sta in essi nella deficienza di quei molti apparecchi che riducono a poco il dispendio della mano d'opera; nel difetto di specializzazione del lavoro d'ogni artefice; nel difetto soprattutto di grandi capitali, da potersi ammortizzare con certezza in breve intervallo di tempo. Tutto ciò si avrebbe se le ordinazioni fossero maggiori che al presente. Cosa dire adunque dell'amministrazione dello Stato o di quelle sovvenzioni dallo Stato, che comettono sì spesso all'estero le macchine ed i meccanismi che potrebbero trarre dal paese? Non è con questo sistema che giungeremo a superare le difficoltà economiche che ci travagliano.

L'esposizione delle macchine è fatta in due grandi gallerie. Una di esse è divisa in quattro parti, ognuna delle quali contiene una macchina a vapore che vedesi in azione e che pone in moto vari meccanismi speciali di fabbricazione. Il primo quarto è occupato dal Cerimedo dell'Elvetica che ha prodotto una motrice ad un cilindro orizzontale, munita d'apparecchio condensatore, della forza nominale di 100 cavalli. Essa muove un torchio tipografico del Sonzogni che stampa il giornale dell'Esposizione. Altro torchio, che non vedemmo in azione, è dell'Arbizzoni di Monza il quale ha inventate ed esposte varie macchinette per tagliare carta, piegare giornali, stampare celeremente, ecc. Abbiamo in questo quarto le macchine per tornire, trapanare, mortisare, piallare, limare e simili del Güller. Vi troviamo ancora una scala Porta da servire in appartamenti e vi distinguamo un molino, una gramola da pasta a cilindri

conici del Ferrari di Parma, nonchè varie altre macchine per lavorare i cereali.

La ditta Neville di Venezia ha esposto nel secondo quarto una sua motrice, essa pure ad un cilindro orizzontale, munita di condensatore, e capace della forza di 60 cavalli. Essa pone in moto, o potrebbe farlo, parecchie macchine per istampare, una macchina litografica, una per macinare i colori, una botte girante per lavorazione dei cuoi dello Zannelli di Torino, un molino da grano, delle macchine da apprettare e lustrare le stoffe, una macchina del Tofanari per dar le forme ai cappelli, uno strettoio del Dall'Orto, una nuova macchina per cilindrare la carta, un torchio idraulico per olio, un pilatore e stacciatore per droghieri e farmacisti, ecc.

Simili alle antecedenti motrici a vapore è quella del terzo quarto. Essa ha 60 cavalli di forza ed esce dalle officine di Cantoni, Krumm e C. di Legnano. In questo compartimento troviamo quanto riflette le arti tessili e vi notiamo anzitutto i telai meccanici per tessuti di cotone della ditta anzidetta. Abbiamo veduto ancora delle macchine per tagliare il pelo ai tessuti; altre per fustagni; inoltre due carde, una macchina da lustrare le stoffe, e macchine da cucire. L'Odero di Sestri di Ponente vi ha esposto un telaio a 4 navette, un altro a 3 navette per doppia spigatura, ed inoltre uno da stoffe di iuta. Vi sono altresì due macchine per fare i cannetti, sistema Cops, i telai per rasati leggieri e mezzani dell'ingegnere Tosi, nonchè altri telai per fabbricazione di calicò.

Nell'ultimo quarto il motore è del Suffert di Milano, e consiste in una macchina di 30 cavalli a condensazione e dilatazione variabile fra 1 $\frac{1}{3}$ 0 e 20 $\frac{1}{3}$ 0. Essa muove due torchi dell'Ansaldo di Torino assieme ad altri suoi meccanismi, quali magli, torni, trapani. Del pari pone in azione un brillatoio dell'Omboni, buratti da farina dei fratelli Poggioni di Bologna, un mulino a cilindri per semolino, dei fratelli Pagnoni di Monza oltre a parecchi torchi.

In questa stessa galleria e tutt'all'ingiro hannovi altresì macchine e meccanismi diversi. Notiamo un modello di nuova turbina ad efflusso tangenziale di Maggi Davoglio di Bergamo ed una turbina ad ingresso parziale sul sistema Girard. La fonderia del Pignone di Firenze vi ha dei torchi da olio ed un piccolo motore a vapore di 1 cavallo. Belleydier di San Pier d'Arena e Galli di Bergamo hanno esposti varii strettoii; Barbieri di Bologna dei torni e un piccolo apparato per fonder ghisa e bronzo. Il Prinetti di Milano vi ha le sue macchine da cucire. Badoni di Lucca ha inviato un apparato per fabbricare a freddo il gas-luce, nonchè manometri e contatori. Anche il Du Morsier di Bologna ha messo in mostra una macchina per fare la carta, una piccola

motrice a vapore, nonchè torchi, molini, ecc. Tralasciamo parecchi altri espositori per non prolungare di troppo quest'enumerazione.

La seconda galleria delle macchine non è meno ricca di oggetti interessanti della prima. Si nota a prima vista un castello di lamiera di ferro del Bosisio che si smonta in 3 pezzi, cioè 4 montanti ed un arco, atto a sollevare un peso di 20 tonnellate. È destinato all'alzamento di locomotive da riparare. Lo stesso Bosisio presenta una locomobile a ritorno di fiamma con tubi curvi ed una caldaia a vapore a focolare interno ondulato sul sistema Fox; sistema questo che è nuovo in Italia. Sulfert, che abbiamo incontrato nella prima galleria, ha esposto in questa parecchi suoi motori a vapore, uno dei quali, della forza di 1 cavallo e mezzo, è posto sopra un carretto a due ruote che può trasportarsi da un solo cavallo. Qui rivediamo ancora il Neville di Venezia con due macchine a vapore, una delle quali senza condensazione, ed inoltre con una pompa centrifuga del sistema Giwan, un trapano verticale, ecc. La Società veneta di costruzioni ha inviato una macchina a vapore colla distribuzione Corliss, generalmente adottata dagli espositori, ed una macchina per tagliare e forare le lamiere. Fra gli apparati idraulici dobbiamo accennare la pressa idraulica esposta dal Colombo di Genova, una pompa rotatoria elicoidale del Palizzola, una pompa centrifuga per irrigazioni e prosciugamenti, di Janser, una ruota idrovora a pale frontali dell'ingegnere Chizzolini, una turbina del Neville, pompe da incendi, di Erba e di Galli di Milano, ecc.

Ritorniamo alle macchine a vapore di cui troviamo molte varietà; cioè del sistema Corliss principalmente, ed ancora a valvole equilibrate, a doppio tiratoio, circa la distribuzione, a uno o due cilindri, a moto diretto od a rotazione. Così è del Maserà di Torino che espone macchine a cilindri orizzontali e verticali, con vari modi di distribuzione, fra cui quello Corliss da lui stesso perfezionato, ed inoltre parecchie macchine utensili.

La casa Cravero di Genova ha inviato un motore del sistema Wolf con due cilindri e condensatore a miscuglio ed altro motore per marina, pure a due cilindri, del tipo Compound, munito di condensatore a superficie. Altro motore a vapore da nave fu inviato dall'Ansaldo di Genova. Molti altri meccanici hanno esposte le loro macchine a vapore, come l'ingegnere Enrico di Torino, Calzoni di Bologna, Grugnola di Milano, Brunner di Salerno, lo stabilimento di Pietr' Arsa di Napoli. Abbiamo veduto inoltre i piccoli motori di Algesteo di Pavia, di Beltrami di Castelnuovo, di Geisler di Vicenza, di Magherini di Prato e di altri ancora.

In questa galleria sono ancora da menzionare i tubi di ferraccio provenienti da Terni. Altri tubi di ferraccio colati in piedi del diametro di 40 centimetri vi abbiamo pure osservati, nonchè dei tubi di ferro di egual diametro. Vi osserviamo ancora le caldaie dei Miani, Venturi e Calzoni; l'ultimo dei quali ha fatta una copiosa esposizione di macchine varie. Contro le pareti vi sono le locomobili. Oltre al Bosisio, che sopra menzionammo, vi troviamo di nuovo il Neville, il Du Morsier, il Grugnola, la società dell'Elvetica, il Geisler, la società Veneta; inoltre vi notiamo Dell'Era, Cosimini e Chinaglia. Nè possiamo tralasciare le macchine agrarie, di tanto pregio in un paese agricolo come il

nostro e che darebbero, se lo si sapesse vedere, il modo di risolvere prontamente e senza vittime, il problema della redenzione dell'agro Romano e di altri territori nei quali la mala aria vieta la coltivazione a braccia d'uomo. Molte trebbiatrici sono giunte da Bologna, dalla Toscana, dalla Venezia, dal Piemonte, da porsi in azione colle locomobili. Provenienti dall'Orini di Verona abbiamo pure osservato una trebbiatrice da muoversi con ruota idraulica ed un'altra da essere impulsata da dei cavalli, ed ancora un piccolo trebbiatoio a mano proveniente da Forlì.

Sorpaserebbe il limite di spazio impostoci il render conto dei moltissimi strumenti agrarii che abbiamo rinvenuti all'esposizione. Ve n'ha d'ogni genere; erpici seminatori; seminatrici; frangizolle; sgranatrici di maiz; solforatrici; trincia-foraggi; trincia-paglie; ventilatori; falciatrici; torchi e strettoi; sarcliatoi; decanapatrici; aratri d'ogni genere. Non possiamo dimenticare che fra le macchine agrarie abbiamo trovata esposta una locomotiva stradale, sospesa su molle, della forza di 32 cavalli; essa fu inviata dall'ingegnere Enrico di Torino. Altra locomotiva stradale, però non sospesa, è in mostra; essa proviene dal Dellara di Belgioioso. In questo compartimento delle industrie meccaniche abbiamo ancora potuto vedere l'ingegnoso sistema dell'Agudio di Torino che fu sperimentato per la trazione meccanica sul piano inclinato di Lanslebourg, e che verrà applicato a salire sul colle di Superga. Consiste in un sistema di trazione funicolare atto a rimorchiare convogli ferroviarii sopra pendenze del 7 od 8 per cento al maximum mediante corde d'acciaio di piccol diametro.

Non possiamo chiudere questa succinta relazione dell'esposizione meccanica senza notare il materiale delle tramvie e delle ferrovie. La mostra che si è fatta in Milano non è certamente grandiosa, ma essa vale a palesare che i nostri opifici sono in grado di fornirci il materiale mobile che ci abbisogna, per quanto concerne la bellezza e l'esattezza della sua fabbricazione. Cominciamo dal materiale delle tramvie. L'Elvetica di Milano ed il Sulfert hanno esposto due belle locomotive con caldaie orizzontali. Locati di Torino ha inviato delle carrozze, una delle quali a scartamento ridotto. Il Grondona soprattutto si è distinto colle sue belle vetture e vagoni d'estate e colle sue vetture chiuse di prima e seconda classe munite di centinature metalliche e rivestite di lamiere verniciate; inoltre ha egli esposto una vettura a sterzo automatico paralletto grammico.

Quanto al materiale ferroviario, troviamo sopra ogni cosa notevole la locomotiva a otto ruote delle strade ferrate dell'alta Italia costrutta in Torino. Le quattro ruote posteriori sono accoppiate; le quattro anteriori formano un carretto mobile per passare nelle forti curve; questa macchina è munita del freno ad aria rarefatta del Hardy. Tale freno è ancora applicato ad una vettura bagagliaio fabbricata a Bologna, che, per di più, sarà illuminata a gas. L'Alta Italia espone ancora una locomotiva dell'Ansaldo di Genova; dei vagoni per derrate ed uno refrigerante ad uso della casa Cirio, confezionato dall'Elvetica. L'ufficioina di Pietrarsa ha essa pure inviato una locomotiva a sei ruote ed un vagone postale pure a sei ruote. Dalla ditta Galopin Sue si spedirono due vagoni-scuderie. L'ingegnere Cottrau

concorse esso pure col materiale da lui confezionato per le Sicule-Orientali. Vi troviamo difatti una locomotiva e parecchie vetture. Le Romane mandarono parecchie vetture ed una locomotiva con sterzo, fatta sui disegni usciti dai suoi uffici, dalla casa Borsig. Le Meridionali concorsero esse pure esponendo una locomotiva-tender a sei ruote accoppiate ed una vettura mista di prima e seconda classe. Anche la società di Savigliano inviò dei vagoni.

Notevole, a nostro credere, è l'esposizione della società costruttrice veneta. Essa inviò difatti, non solo una locomotiva a sei ruote, ma ancora un treno-ospedale per trasporto di feriti in tempo di guerra. Si compone di vetture di ben 45 metri di lunghezza che servono in tempo di pace per 88 viaggiatori di terza classe, ed in caso di bisogno si trasformano in ambulanze. Una di esse può contenere 18 barelle, quelle stesse che raccolgono i feriti sul campo, le quali si sospendono ai fianchi della vettura risparmiando ai feriti gli scotimenti del viaggio. La vettura seguente contiene la farmacia, la cucina, il magazzino ed il posto pel personale superiore sanitario. E l'ingegnere Vanzetti che ideò questo treno che potrà, se la guerra si presentasse, risparmiare ben molte sofferenze alle vittime delle battaglie.

IL CALMIERE

Dopo tutto quello che in moltissimi trattati di eminenti ingegni hanno scritto, dopo la diffusione che la stampa periodica quasi unanime ha dato alle idee della economia, dopo che dalle cattedre quasi unanimemente si professano le dottrine ormai dalla scienza dimostrate razionali, vorremmo dire le sole ragionevoli — sembra impossibile che il calmiera faccia ancor capolino non in un piccolo comunello di campagna, dove la civiltà non sia ancor penetrata o solo leggermente, ma in una cospicua città del veneto.

La Giunta municipale di Verona infatti, obbedendo ad una recente deliberazione di quel Consiglio comunale, ha pubblicato un *calmiere* che fissa i prezzi dei principali generi di consumo, carne, pane, paste e farine.

Noi non cercheremo qui in base a quale legge abbia potuto il Municipio di Verona venire a tale deliberazione. La nostra legislazione a brani ed a brandelli, sparsa qua e là senza concetto unitario, lascia luogo pur troppo ad ogni interpretazione e ad ogni sorpresa.

La legge comunale e provinciale che dovrebbe essere la base fondamentale di tutti i diritti e doveri dei Comuni, agli articoli 85 ed 86, dove parla delle attribuzioni del Consiglio comunale, non fa cenno di mete e calmieri; gli articoli 102 e 103 che specificano le attribuzioni del Sindaco, quale capo dell'amministrazione comunale e quale ufficiale del governo, non hanno parola in proposito; infine l'articolo 93 che determina le attribuzioni della Giunta contiene ai commi 10 ed 11 le seguenti disposizioni; spetta alla Giunta — « dichiarare i prezzi « delle vetture di piazza, delle barche e di altri « veicoli di servizio pubblico puramente interno; « dichiarare i prezzi delle prestazioni di opera dei « servitori di piazza, facchini e simili, quando non « vi sia una particolare convenzione. » E chiaro

quindi che la legge comunale e provinciale *non ha voluto* sanzionare colla sua autorità una disposizione che sarebbe stata contraria affatto a quei principii economici che ormai non si dovrebbero più apprendere, ma semplicemente intuire. Noi non cercheremo quindi quale fondamento legale abbia la deliberazione della Giunta municipale veronese, presa in seguito al voto del consiglio comunale, la quale deliberazione si appoggia « sull' articolo 22 del regolamento di polizia sanitaria. » Dacchè il decreto municipale venne pubblicato ed è reso efficace vuol dire che l'autorità governativa, cui spettava legalizzarlo, ha data la sua approvazione. Noi vogliamo qui solamente fare alcune riflessioni generali in merito al decreto del municipio veronese, decreto che noi riteniamo gravissimo, non tanto per il caso particolare, quanto per l'esempio che dà agli altri comuni. Non mancarono già periodici delle provincie i quali, riportando la metà di Verona, confrontarono i prezzi ivi fissati con quelli nei loro paesi correnti, e ne dedussero motivo ad insistere perchè l'esempio fosse imitato. Non tutti a dir vero ebbero il coraggio di domandarne esplicitamente la *metà*, ma i più si contentarono ad esprimere la speranza che le autorità municipali vorranno studiare il modo affinché gli esercenti facciano ribassi sui prezzi di vendita delle derrate alimentari. — È chiaro che questo linguaggio, per quanto timido, unito alla pubblicazione dei prezzi, che talvolta hanno una enorme differenza tra loro, non possono che eccitare la popolazione a chiedere quelle infauste misure che ci ricondurrebbero in pieno medio evo, ed i municipi, anche se retti da uomini ben pensanti, possono essere, loro malgrado, spinti a determinazioni pericolose.

Il decreto municipale di Verona fissa i prezzi valevoli dal 1° al 15 agosto, riserbandosi quindi di pubblicare nuovi prezzi di quindicina in quindicina. — Questo solo punto, a nostro avviso, basta a mostrare la ingiustizia e la erroneità della disposizione. — Supponiamo per un momento che gli esercenti veronesi, per una qualunque causa, fossero stati tutti concordi ad alterare i prezzi delle derrate alimentari così da cagionare una grave danno alla popolazione e da costituire una scandalosa coalizione. E supponiamo ancora che la Giunta municipale di Verona abbia saputo così bene determinare i prezzi da tener conto di tutti quegli elementi che concorrono a formarli. Diciamo di *supporre* tutto ciò perchè non lo riteniamo possibile, e forse ci occuperemo in altro articolo a dimostrarlo. È però evidente che la Giunta municipale di Verona, a base dei prezzi da essa fissati, deve aver avuto i prezzi del mercato, modificati, sia pure, da tutti quegli altri elementi che determinano il prezzo ultimo, quello a cui il consumatore compra la merce. — Ora noi facciamo questa semplice domanda: In base a quale calcolo, a quale legge, a quale deduzione, a quale principio scientifico od empirico che sia, la Giunta municipale di Verona ha potuto ritenere che i prezzi da essa fissati il 1° agosto saranno tali per tutta la quindicina? — Se ha preveduto la necessità di mutarli dopo il 15 agosto, chi l'ha assicurata che quei fatti i quali avrebbero potuto il 15 agosto portare una modificazione, non si potessero maturare il 2 agosto, il 3, il 4, od altro giorno della quindicina? — E se questi fatti erano tali da produrre nel prezzo un rilevante ribasso, non avrebbe essa contribuito a danneggiare la popolazione, che voleva

aiutare, o, se conducevano ad un rialzo, non avrebbe compiuta un'ingiustizia verso gli esercenti?

È noto, ad esempio, quale influenza sul raccolto della farina di grano turco poteva avere, nella siccità della stagione, una pioggia abbondante che fosse caduta nei primi giorni d'agosto, e come lo stesso fatto dovesse per ripercussione influire sul prezzo del frumento, su quello del pane, delle paste, dei foraggi, delle carni, ecc., ecc. Ora come poteva la Giunta ritenere che durante la prima quindicina di agosto i prezzi non si sarebbero aumentati nè diminuiti?

Qualunque risposta possa esser data a questa nostra domanda, evidentemente non potrebbe esser tale da vincere e giustificare il fatto che la metà del municipio di Verona è un errore, e che la stessa mitigante adottata dalla Giunta di pubblicare i prezzi di 15 in 15 giorni, è una esplicita confessione dell'errore, poichè si ammette così che i prezzi abbiano a mutare, ma si pretende, senza alcun motivo ragionevole, di fissare un periodo per simile mutazione. D'altronde, perchè 15 giorni e non 8? perchè 8 e non un mese? Queste mezze misure empiriche, colle quali si tenta di attenuare le conseguenze dell'errore, non possono che render più evidente l'inganno da cui si lasciano prendere coloro, i quali, animati forse da ottimi sentimenti, stimano possibile contrapporre la legge all'ordine naturale dei fatti.

La metà non può più funzionare come altra volta funzionava, cioè quale un sollievo che le autorità governative volevano dare indirettamente alle popolazioni, danneggiando anche gli esercenti, esse non potrebbero più avere che un solo significato, quello di *render noto al pubblico i prezzi del mercato*. Ma allora devono essere pubblicate giornalmente e non devono contenere la condizione « di essere rigorosamente osservate sotto comminatoria delle penalità portate dai regolamenti. » Tanto equivarrebbe dire agli esercenti: voi venderete la carne ad un determinato prezzo: vostro danno se vi perdette, danno dei consumatori se vi guadagnate.

Questa sola è la conclusione a cui si viene; tanto più grave inquantochè il decreto della Giunta municipale di Verona non contenendo la specificazione dei criteri coi quali vennero i prezzi determinati, lascia luogo, coi confronti che si fanno, alle più strane deduzioni.

Quivi, ad esempio, è indicato il prezzo delle paste di frumento di 1^a qualità a cent. 45 il chilogrammo e quelle di seconda a cent. 39. Un giornale di una provincia, limitrofa a Verona, afferma che nella sua città le paste di 1^a qualità si vendono a cent. 75 e quelle di 2^a a cent. 53. Basta solo il buon senso per comprendere che non è possibile una differenza di 30 centesimi al chilogrammo tra due paesi distanti tra loro appena 50 chilometri, e per un oggetto di molto consumo. Evidentemente si tratta di definire: che cosa intendasi per *paste di 1^a qualità* a Verona? E siccome tra la 1^a qualità dell'una e dell'altra delle due città vi è una differenza di 30 centesimali chilogrammo, mentre per la 2^a vi è una differenza di soli 14 centesimi, non è possibile concludere altrimenti senonchè ritenendo che un differente apprezzamento intervenga nel determinare le qualità. Ci ricorda, a questo proposito, come nel 1875, a Venezia fossero vivissimi i lagni per l'altissimo prezzo del pane a paragone di altri paesi; ma investigate attentamente le cose, si trovò che la

differenza era più apparente che reale, poichè a Venezia vendesi il pane piccolo e molto cotto, in altre località, come in Toscana, ad esempio, grande e poco cotto; quindi quest'ultimo conteneva una quantità di acqua molto maggiore e permetteva, a pari peso, una sensibilissima differenza di prezzo.

Noi riteniamo improvvida sotto molti aspetti la deliberazione della Giunta municipale di Verona, speriamo che non trovi imitatori, e speriamo ancora che la stampa liberale coopererà affinchè sieno diffuse più che sia possibile le semplici ragioni, ormai notissime, per le quali i *calmieri* sono dimostrati o dannosi od inefficaci. Guai cominciare a battere una via falsa; la logica inesorabile che tiene unite le cause agli effetti ci condurrà a giungere ad una meta dolorosa.

LA COMMISSIONE D'INCHIESTA FERROVIARIA

È stata pubblicata la seconda parte degli Atti della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, nella quale sono riassunte le risposte orali e scritte fatte al questionario dalle Amministrazioni delle strade ferrate e da tutti coloro che la Commissione credè opportuno di interrogare.

In questi tre volumi si trovano discusse largamente e spesse volte con rara competenza tutte le questioni che si riferiscono al servizio ferroviario, ed è molto lodevole l'ordine col quale così numerosi dati, notizie, ragionamenti, prospetti sono disposti, tantochè su ogni singola questione lo studioso e l'uomo pratico potranno trovare una vera miniera d'insegnamenti e di esempi.

Nei volumi accennati si contiene anzitutto un importante riassunto storico delle vicende delle nostre ferrovie, che risale fino alle concessioni fatte dai cessati governi prima del 1860 e giunge poi fino ad oggi. Si descrive minutamente l'organismo delle tre grandi amministrazioni ferroviarie, e si dimostra così in qual modo l'ordinamento e il concatenamento dei vari servizi fra loro sia quello a cui si devono i risultati finali. In tal modo si scorgono le differenze fra le suaccennate amministrazioni e gli inconvenienti a cui si potrà porre rimedio non appena si darà alle nostre ferrovie uno stabile assetto. Nè mancano molte notizie sullo stato del materiale e considerazioni intorno alle officine. Si prende quindi a trattare del trasporto dei viaggiatori e delle merci, e in questa parte sono importantissime le risposte delle amministrazioni ferroviarie.

Largamente si parla della legislazione ferroviaria e del servizio economico e dipoi delle tariffe che vengono paragonate con quelle estere, e se ne nota la importanza di fronte allo svolgimento del nostro commercio interno ed esterno.

Commendevole pure è l'esame accurato delle convenzioni Spaventa e Depretis che ognun sa con quanta leggerezza furono seppellite. Si parla anche dei trasporti militari e si osservano i difetti che esistono a questo riguardo. Finalmente si passa alle questioni generali e si espongono tutte le argomentazioni pro e contra l'esercizio privato.

Per ora abbiamo voluto semplicemente notare la molta importanza del lavoro. Ci riserbiamo di tornarci su allorchè prenderemo in esame la relazione.

L'INCHIESTA SULLA MARINA MERCANTILE

Il 16 corrente inaugurò in Genova le sue sedute la Commissione d'inchiesta per la marina mercantile.

Viene interrogato il comm. Millo che legge una memoria dove espone che per quanto riguarda il questionario si riferisce alle risposte che manderà in iscritto la Camera di Commercio.

Passa poi a parlare delle condizioni generali della marina mercantile. Dice che fino da 16 anni fa si era tanto convinti che la vela avrebbe avuta la preferenza nella navigazione, che i nostri cantieri si erano tutti dediti alla costruzione di velieri.

Intanto in Inghilterra si era proceduto alla costruzione d'un grosso vapore, che fu il principio della trasformazione della marina che dovette succedere.

Venne un tempo dal 1871 al 1875 in cui pareva che la marina a vela riprendesse vigore, merce le domande di noli per trasporto di carbone e di risi dalle Indie, sicchè i nostri cantieri rigurgitarono di lavoro.

Ora la nostra marina si trova aver sulle spalle un grossissimo materiale.

Parla dei mezzi per sollevare la nostra marina. Non crede che la vela abbia fatto il suo tempo e debba assolutamente perire; crede che per certe spedizioni e certe merci si debba adoperar quella, e che è interesse del governo sostenerla, perchè è dessa che fa buoni i marinai. Se poi fosse destinata a morire, non le manchino almeno gli ultimi conforti!

È necessario si accresca e di molto il naviglio a vapore.

I mezzi per favorire la nostra marina devon trovarsi nei nostri stabilimenti siderurgici; propone premi maggiori per vapori in ferro ed acciaio costrutti nello Stato e minori per quelli provenienti dall'estero e i noli dei carboni da parte del governo accordati ai velieri.

Brioschi. Oltre la tassa di ricchezza mobile, vi sarebbero altre tasse da essere modificate, le quali inceppano di più la marina?

Millo. Dice che la risposta della Camera di Commercio al questionario parla in proposito di queste tasse.

Sopra apposita interrogazione dichiara di non voler premi alla navigazione, ma solo alla costruzione.

Ellena vorrebbe spiegazioni sulle formalità doganali che ha lamentato.

Millo. Per questo si rimette agli uomini di mare, i quali per la loro pratica quotidiana sono in grado di esporle; e si riferisce pure alle risposte della Camera di Commercio.

Circa ai premi dice che se tutte le potenze, una dopo l'altra, ne accorderanno alla marina, ritorneremo tutti sullo stesso piede di prima.

Costa chiede se abolendo la tassa di ricchezza mobile la marina a vela si risolleverebbe.

Millo. Intendiamoci bene: o si vuole la marina a vela, o quella a vapore; se vogliamo la marina a vela tutti i vantaggi si diano alla vela; se vogliamo quella a vapore si diano ad essa.

È interrogato il senatore *Casaretto*.

Sul 1° quesito dice che la nostra marina rappresentava un esuberante tonnellaggio ai bisogni del nostro commercio. Opina che la nostra marina a vela troverà sempre un nolo remuneratore nel trasporto dei risi dalle Indie.

Sul 3°. Avrebbe voluto che si fossero eseguite tutte le costruzioni per la Regia Marina nello Stato e così ne avrebbero avvantaggiato tutti i nostri cantieri. Osserva che un armatore ben più volentieri vedrebbe fare le riparazioni al suo bastimento nei cantieri nazionali che all'estero.

Crede che l'aver affidato finora le costruzioni nostre all'estero sia stato un grande inconveniente.

Fa alcune osservazioni sul quesito 7°, circa il deposito di merci che si fanno a Marsiglia; accenna ai di-

ritti differenziali che gravitano in Francia sulle merci che originariamente provenienti da propri paesi, vengono accollati quando si trabordano sopra altri bastimenti esteri, e vorrebbe che da parte nostra si facesse altrettanto.

Bembo chiede se Genova sia apparecchiata all'apertura della nuova via ferroviaria del Gottardo?

Casaretto. I lavori materiali si stanno preparando, ed accenna ai lavori che si stanno facendo e che sono ancora da farsi nel porto; manca ancora un buon sistema d'approvvigionamento di vagoni di merci; i vagoni di quando in quando mancano; enumera le lagnanze del commercio; accenna come si regolava il movimento dei vagoni non corrispondente all'entità del lavoro, che si misurava giornalmente non per quello che può avverarsi in appresso. Cita in proposito un esempio. Dice che si sbarcano giornalmente da un vapore 60 tonnellate di merci.

Dice che anche coll'apertura del Gottardo, Marsiglia e Trieste potranno farci concorrenza colle loro tariffe ferroviarie.

Opina che sia da vietarsi il cabottaggio francese sulle nostre coste.

Al 10° quesito crede che lo Stato debba dare ugualmente la provvista dei carboni tanto alla vela che al vapore; lo Stato deve rimanere neutrale, perchè egli non può giudicare se debba prevalere la vela o il vapore; sarà la libera concorrenza, gli avvenimenti, che decideranno quale avrà la prevalenza; egli la crede nel vapore, però vi sono certe linee che si usufruiranno solo dalla vela; nei generi di speculazione la vela è più conveniente. Non trova conveniente che il Governo faccia un contratto con una Società pel trasporto dei carboni. Osserva che per quanto riguarda la vela noi possiamo far concorrenza all'Inghilterra.

Quesito 16. Dice che bisogna sorvegliare molto il servizio censolare italiano.

Quesito 22. Dice che quando si tratta d'avarie si procede con un po' troppa trascuranza e raccomanda quindi più vigilanza.

Quesito 24. Riconosce i vantaggi delle assicurazioni mutue per corpo e attrezzi delle navi.

Fa considerazioni generali sulla marina a vela, dice che l'industria della navigazione è un'industria speciale e che la marineria a vela è la miniera della marina militare. Essa è trattata peggio di tutte le altre industrie e crede che la prima cosa a farsi per risollevarla alquanto sia l'applicare alla marina estera le stesse tasse che paga la nazionale.

Si trattiene a lungo sull'enormità della tassa di ricchezza mobile, che vorrebbe si applicasse cogli stessi criteri adoperati per le altre industrie.

Circa ai premi da accordarsi alla navigazione vorrebbe che si accordasse la metà di quelli accordati dalla Francia, e rispondendo in proposito ad una domanda dell'on. Boselli, dice che colla parola metà dei premi non intende stare all'esattezza matematica; però siccome la marina italiana ha una superiorità sulla francese, coi noli ch'ella farà potrà sopperire all'altra metà.

Rispondendo all'on. Luzzatti crede che se le potenze del Mediterraneo costituissero premi per la navigazione, la Francia aumenterebbe i propri.

Rispondendo all'on. Bembo, non crede che il sussidio da accordarsi possa ritardare la trasformazione della nostra marina, ed all'on. Elia dichiara reputare indispensabili i premi non essendovi allo stato attuale delle cose altra uscita per arrearle giovemento.

L'onor. *Luzzatti* gli chiede se non crede buono trovar modo di far conoscere alla Francia la necessità di togliere questi premi prendendo noi la iniziativa di questo passo.

L'on. *Casaretto* risponde che è questa una questione assai importante e che dev'essere studiata attentamente; ritiene che nell'iniziativa che all'uopo prendesse l'Italia saremmo assecondati da altre potenze.

Conviene coll'on, Luzzatti che la questione dei premi è veramente l'equivalente di quella dei premi di esportazione sugli zuccheri: che come questi quando anche le altre potenze accordassero premi e sussidii alla propria marina, la Francia si troverebbe nelle identiche primitive condizioni, ovvero dovrebbe duplicare i propri premi.

Continuando a parlare dei sussidii in genere, dice che debbono darsi a tutti indistintamente; non vuole privilegi per alcuno ed è d'opinione che non si debbano costituire Società privilegiate. Ammette le sovvenzioni per una data linea secondo le risorse del Tesoro. Dice che la Società sovvenzionata ribassando i noli rovineranno tutti quelli che intendessero far loro concorrenza, e caduti questi esse rileveranno i loro noli. Il sistema dei larghi sussidii alle Società di navigazione è una falsa tradizione di interessi, che ora non esistono più.

Il servizio postale non ha più l'importanza di una volta; ora si lavora col telegrafo. Crede che un italiano non si servirà del nostro servizio postale per le Indie, ma dell'inglese perchè fatto meglio.

Infine chiude il suo lunghissimo esame con osservazioni sugli appalti per asta pubblica, che crede non abbastanza tutelati.

Repetto Gaetano sul quesito 25°, dice non porre in dubbio che i metodi fiscali per l'esazione delle tasse contribuirono a segnare la decadenza della nostra marina. Fa gravi appunti sull'applicazione della tassa di ricchezza mobile e sul modo di concessione degli arenili.

Crede che la marina a vela possa ancora esistere in certi limiti e dall'incremento della marina a vapore troverà modo di prosperare.

Circa i premi accorderebbe la metà dei francesi alla vela pel lungo corso e pel cabottaggio, e risponde affermativamente alla domanda dell'on. Luzzatti, che chiedeva se vi sarebbero capitani pronti a presentare la storia della loro navigazione, onde avere una norma per stabilire l'entità del premio da accordarsi, citando all'uopo l'esempio d'un certo capitano Rossi che pubblicò il suo conto riflettente 9 anni di navigazione.

Sul quesito 32° ritiene che la lentezza dell'incremento della marina a vapore in Italia dipenda da due cause: la 1ª dalla mancanza di adatti stabilimenti metallurgici, la 2ª dalla fiducia illimitata nella vela, perchè si diceva che il vento costa niente, mentre il carbone bisogna comperarlo.

Sul quesito 33° crede che lo svolgimento della nostra marina a vapore sarà ben forte e che occuperà il 3° posto nella navigazione mondiale, perchè da tempo remoto gli italiani furono sempre grandi navigatori e reputa i nostri uomini di mare capaci di far concorrenza agli inglesi.

Sul quesito 34° dice che la questione dei sussidii è una questione penosa e che essi tolgono la concorrenza. Senza i sussidii non si sarebbero avuti vapori, e ne è prova che quelli per Calcutta non avrebbero potuto sussistere ove fossero loro mancati, mentre coll'essersi accordati, il porto di Genova ne provò i benefici effetti. Vorrebbe però che nell'accordare i sussidii si seguisse l'esempio dell'Inghilterra, e non è alieno dall'accordarli a quelle linee che ci aprissero mezzo d'impiantare nelle lontane regioni delle Case di commercio.

Rileva infine come lo due Società di navigazione che viaggiano pel Plata vadano deperendo dopo che i vapori germanici sovvenzionati vengono nel nostro porto a togliere loro quel commercio che esse dapprima hanno fatto prosperare in quelle lontane regioni.

Sul quesito 39 crede che il sussidio debba darsi anche alle linee di carattere commerciale, dopo l'esempio offertoci dalla linea delle Indie.

Sopra domanda dell'on. Boselli se crede che qualora il Governo rimborsasse i diritti che si pagano

pel passaggio nel canale di Suez, la marina italiana si avvierebbe ai paesi oltre il canale, risponde che i bastimenti a vela non godrebbero di questo vantaggio, ma che in ogni modo egli crede questo pagamento una sovvenzione come qualunque altra.

Sul quesito 41 crede meglio sovvenire piccoli gruppi perchè una grande compagnia sovvenzionata monopolizza tutto; egli sovvenzionerebbe anche un solo vapore.

Sul quesito 42 vuole che il governo ponga la condizione che i bastimenti sovvenzionati si costruiscano in Italia, ma deve anche pensare a provvedere i mezzi perchè possano qui farsi tali costruzioni. Osserva che in Inghilterra si costruisce un vapore in 8 o 9 mesi; in Italia bisogna impiegarne 18. In tutti i modi il Governo deve insistere perchè le costruzioni si facciano intanto in quei limiti che le condizioni dei nostri cantieri e delle nostre officine permettono.

Sul quesito 43 crede necessarie le istituzioni di credito per lo sviluppo della marina a vapore e se il governo le sussidiasse, si ritrarrebbero grandi vantaggi.

Sul quesito 44 opina che, oltre i sussidii per la navigazione, vi debbano essere anche i premi per la costruzione dei vapori, purchè questa si effettui nello Stato.

Sul quesito 45 dice che quando si pagasse un piccolo premio alla costruzione di piroscafi non sarebbe il caso di prendere grandi precauzioni contro l'armatore estero che facesse costruire in Italia, perchè in questo caso il premio che si corrisponderebbe, sarebbe largamente compensato col maggior lavoro che avrebbero i nostri cantieri.

Sul quesito 47 dice che i nostri cantieri non bastano per eseguire le riparazioni dei vapori quando questi duplicassero l'attuale loro tonnellaggio; manchiamo di bacini che sono la prima necessità per la marina, ed a Genova non havvene che uno di 87 metri.

Sul quesito 53 circa i premi si associa completamente alle idee di Casaretto.

Accame Luigi vice-Presidente dell'Associazione Marittima di Genova, dice che la Francia ha fatto la legge dei premi appunto per proteggere la propria marina. I nostri armatori domandano protezione; se la legge francese va in esecuzione noi dovremo scomparire. Chiede prima di tutto l'alleviamento delle tasse e poi sovvenzioni e premi. Crede che una metà delle sovvenzioni francesi basterebbe per risollevare la marina a vela e lottare colla Francia; per conto suo sarebbe contrario a tutti i premi, ma dal momento che il Governo è entrato in questa idea, si accordino i sussidii pei bastimenti che già esistono sia a vela che a vapore. La marina a vela dovrà trasformarsi, ma avrà ancora vita lunga perchè molti carichi saranno ancora esclusivi per essa, come il salnitro dal Pacifico, granaglie, ecc.

Insiste specialmente sull'alleggerimento delle tasse consolari, che sono oltremodo gravose in confronto delle altre nazioni; vorrebbe si modificassero sopra basi più eque, assimilandole a quelle della nazione che paga meno.

Crede che accordando i premi non sia necessario rettificare le tasse generali. Da noi si domanda molto per ottenere poco. Dice che la marina a vapore costruita in Italia costerà un 20 0/0 di più mentre possiamo competere coll'estero nella costruzione dei bastimenti a vela.

Vorrebbe mantenuta la Scuola navale, ma desidera che rendesse più buoni frutti di quelli che ha dati finora.

Il comm. *Fasella*, direttore della Scuola navale, porge schiarimenti su questa, notando come abbia una affluenza di allievi maggiore di quella di cui abbisogna il paese. Essa diede molti ingegneri al Genio navale; la Scuola nautica dà ogni anno 3 o 4 professori, ed

essa ebbe elogi dal Ministero. Circa al lamento addotto in una città d'Italia, che la Scuola navale non ha un insegnamento completo e che havvi un lavoro manuale che va a detrimento dell'istruzione teorica, osserva come si stia provvedendo ad impiantare due altri insegnamenti e che per quanto riguarda il lavoro manuale esso non serve che per portare gli allievi ad eseguire essi stessi un modello di legno e per piccoli lavori in ferro.

Date altre spiegazioni sul carattere e l'andamento della Scuola, si chiude la seduta, essendo le ore 6. 15 pomeridiane.

Nella seduta mattutina del 17 agosto, il prof. *Vittorio Richeri*, presidente della Società filotecnica:

Sul quesito 3° la Società deplora la mancanza di grandi cantieri privati nei quali il Governo faccia eseguire le proprie costruzioni marittime, di ciò non essendosi mai curato il governo che preferisce ricorrere all'estero. Egli crede che il governo avrebbe dovuto, a costo anche di qualche sacrificio, curare in paese queste costruzioni, tanto più che abbiamo l'esempio di molte corazzate difettose di quelle costrutte all'estero.

Ora abbiamo stabilimenti, quali l'Ansaldo e il Crapero in Liguria e l'Orlando a Livorno, che potrebbero soddisfare, in parte, a queste costruzioni.

Sul quesito 4° la Società applaude a questa legge facendo voti perchè sia mantenuta.

Sul quesito 26, i vincoli che s'impongono agli arenili ed altri incagli, sono d'inciamo allo sviluppo di grandi cantieri navali.

Sul quesito 46 l'inferiorità dipende dal doversi procurare il ferro all'estero, la scarsità di commissioni, per cui non si ha una squadra d'operai adatti a queste costruzioni.

Sopra domanda di De Brocchetti dice che le macchine della *Staffetta* non corrisposero a quanto si attendeva, però malgrado i difetti constatati in queste, crede che la costruzione delle macchine per la diligente opera dei nostri operai può gareggiare con quelle costrutte in Inghilterra dal lato dell'accurata lavorazione. Confrontati i nostri operai cogli inglesi si trovò che i primi li superavano per attività e precisione di lavoro.

Ripete che si possono costruire le macchine per la marina da guerra perchè abbiamo abili operai e attrezzi adatti. Fa osservazioni circa la lavorazione della lamina di ferro che non può eseguirsi in Italia come si vorrebbe appunto per la mancanza di un grandioso stabilimento siderurgico, rimettendosi per ulteriori osservazioni alla memoria scritta che la Società ha già presentato alla Commissione d'Inchiesta.

Sopra apposita domanda dice che la questione del carbone è grave; accenna agli esperimenti fatti da Rubattino coi carboni nazionali, ma non convengono per il prezzo di rinvegno in confronto dei carboni inglesi. Il governo dovrebbe fare studiare le miniere di lignite che abbiamo e dare un po' di slancio alle esplorazioni onde poter utilizzarne il prodotto nella lavorazione del ferro.

Sul quesito 48 risponde che è necessario guardare alle condizioni ivi accennate.

Al quesito 32 (comma b) dice che i nostri macchinisti sono superiori agli inglesi: basta guardare alle avarie avvenute fra i vapori delle due nazioni.

Sopra domanda di *Ravenna* enumera le difficoltà che incontra un armatore italiano nella costruzione d'un vapore all'estero, fra le quali la mancanza di conoscenza della lingua e della nomenclatura.

Ritornando al quesito 32 (sul comma c) risponde negativamente, perchè allora si correrebbe pericolo di gravi avarie, specialmente nei viaggi di lunga navigazione. Le stesse Compagnie invece di 3 ne hanno perfino 4, come è della Compagnia Lavarello perchè il primo macchinista non si occupa che della più stretta sorveglianza delle macchine.

La Società Filotecnica ha chiesto al Ministero della Marina perchè si istituisca il 3° grado di macchinista.

Sul comma d, per quanto riguarda il combustibile, siamo alquanto al disotto dei piroscafi inglesi, ma v'è un compenso d'altra parte nel minor personale e nelle minori spese di salario, tutto ciò però quando si tratta di viaggi in paesi non carboniferi.

Sopra domanda di *Costa* risponde che il nolo può compensare le spese maggiori di combustibile.

Sugli altri comma (e, f, g, h) risponde affermativamente.

Sul quesito 34 dice che la Società riconosce che se non fossero stati accordati i sussidii, la marina a vapore non esisterebbe fra noi, e vorrebbe che anzi si estendessero a nuove linee, fra cui quella del Pacifico e del Messico.

Sopra domanda di *Luzzatti* dice che le nostre Compagnie stanno a pari di servizio alle estere.

Ravenna chiede se crede che di fronte alle nuove linee da sovvenzionarsi potrebbero sussistere altre linee non sovvenzionate, a cui risponde affermativamente.

Sul quesito 10 la Società richiede che il trasporto di tutto il materiale da provvedersi dal Governo s'è affidato alla nostra marina, per 273 a vapore ed 113 alla vela. Non crede che il Governo debba incoraggiare la costruzione di nuovi velieri, perchè la Società crede che essi debbano scomparire, ma ora aiutare gli esistenti con tali trasporti.

Sul quesito 11 risponde affermativamente e lo propone le colonie del Plata.

Sul quesito 13 deplora l'ordinamento attuale della emigrazione perchè gli incagli mossi dal Governo levano il nolo ai nostri vapori, dirigendosi gli emigranti all'estero onde imbarcarsi.

Boselli vorrebbe che determinasse bene tali incagli. Risponde essere l'Ufficio di polizia nel rilascio dei passaporti.

Sul quesito 54 dice che bisogna accordare sussidii a tutti, imitando in ciò la Francia, e di più la Società vorrebbe che si accordasse un leggiero premio ai velieri esistenti, per non metterli in una condizione assolutamente inferiore alle navi a vapore e rovinare gli armatori.

Boselli gli fa osservare che secondo l'ultima interpretazione data in Francia alla legge sui premii, anche ai velieri esistenti si accorda il premio di navigazione.

Richieri fa voti poi perchè sieno ridotte le tasse esistenti e perchè si perfezionino le scuole meccaniche.

Penco Luigi armatore sul quesito 26 desidera sia ribassato il prezzo degli arenili, perchè oggi i cantieri sono deserti.

Parla in tesi generale e dice che le sovvenzioni, alle quali è contrario, le terrebbe soltanto per i vapori postali, ma di fronte a quanto fece la Francia, oserrebbe dire che anche da noi si faccia qualche cosa: vuole parità di trattamento fra la vela e il vapore; domanderà l'abolizione degli agenti consolari, la soppressione della tassa di ricchezza mobile. Crede che la vela resterà sempre, perchè sola potrà servire per certi speciali trasporti.

Egli sta attualmente costruendo un bastimento in legno di 1500 tonnellate.

Il Presidente lo invita a precisare gli abusi che ha accennati, ed egli risponde dipendere dagli agenti consolari, e lo sostiene provando le tasse che ha pagato in un breve circuito, senza contare la perdita di tempo.

Fa osservare che prima della legge francese i nostri bastimenti erano superiori ai francesi, e promette di presentare uno stato delle spese di costo fra un bastimento francese ed uno italiano. Dice che in Inghilterra si proseguono a costruire bastimenti a vela e che ivi le costruzioni in ferro costano 50 lire meno la tonnellata di quanto possano costar qui, avendo egli stesso ciò constatato.

Circa ai premi da accordarsi alla nostra marina basterebbe la metà dei premi della Francia.

Circa al trasporto dei carboni vorrebbe che si lasciasse libero il commercio, e che il governo non usasse una specie di protezionismo indiretto come intende fare coi vapori.

Ravenna bramerebbe sentire la sua opinione sulla Cassa Invalidi.

Risponde che da parte sua la vorrebbe soppressa, e formarsi piuttosto delle Società di Mutuo Soccorso, perchè si pagano degli aggravi senza sapere chi approfitti delle somme versate, non approfittandone il marinaio che in tenue misura e quando è vecchio, e che perciò anche per questo non è molto tenero della conservazione di questa Cassa.

Vorrebbe che la Cassa Invalidi fosse costituita come in Francia, dove i marinai pagano la tassa in Capitaneria all'atto che ritirano le loro paghe.

Sopra domanda di *Luzzatti* dice che il vitto dei nostri marinai a bordo è migliore di quello che si dà sui bastimenti esteri e che se si verificano delle malattie queste succedono nei lontani viaggi d'America a motivo della cattiva navigazione.

Custo Vittorio negoziante di granaglie. La questione della marina gli si presenta pregiudicata per un fatto politico e un fatto economico; il primo per le ostilità, il secondo dalle Compagnie Florio-Rubattino. A Marsiglia si pagano noli più bassi che a Genova, il commercio delle Indie è a tutto vantaggio del porto di Marsiglia; le sovvenzioni date a Florio e Rubattino sono tutte a detrimento di Genova per favorire Marsiglia; essi caricarono grano per Marsiglia a noli più bassi che per Genova, e ciò è avvenuto a lui; è lo stesso per Cagliari dove si fa pagare più di quello che rinvenga per Tunisi. Si è reclamato anche col mezzo della Camera di Commercio contro i noli della Compagnia Florio, ma nulla si ottenne.

Egli è nemico di qualunque sovvenzione marittima, perchè qualunque industria non ha diritto d'esistere, se non ha i mezzi per mantenersi, ma ripete che la questione è pregiudicata di fronte all'operato dei nostri vicini.

Per lui la marina a vela è condannata a morire e vorrebbe la si lasciasse morire comodamente.

Critica l'andamento della Cassa Invalidi, citando l'esempio d'un povero cieco cui si mostrò a vendere i fiammiferi, e che essendo capitano marittimo non aveva tutti i requisiti per avere i soccorsi della Cassa.

Dice che la Dogana è vessatoria pel commercio e potrebbe citare tanti fatti; ne declina qualcuno.

Passa poi a parlare del cabotaggio della Francia sulle nostre coste; egli, quantunque amico della libertà, chiuderebbe alla stessa i nostri porti quando essa non aprisse i porti delle sue colonie ai nostri bastimenti.

Passa sulla marina a vapore e trova che si può procedere alla trasfornazione della vela nel vapore col l'impianto di grandi stabilimenti siderurgici, al che dovrebbe pensare il governo essendo loro largo di concorso con opportune sovvenzioni. Non manca l'intelligenza, nè fanno difetto i capitali; ma si vuole che il governo li assicuri. Il governo dovrebbe bonificare la differenza del prezzo del carbone in confronto degli stabilimenti esteri e gli pare che questo compenso basterebbe solo per assicurare l'esistenza dei nostri stabilimenti. Se il governo ha saputo trovare 10 milioni per due Compagnie di navigazione, non potrà trovarli per impiantare gli Stabilimenti siderurgici?

Ribatte energicamente sopra i sussidii enormi dati alle Compagnie Florio e Rubattino e mantiene la sua parola *enorme*, citando il fatto della Compagnia del Lloyd Italiano quando essa fu interpellata dal Governo, se voleva sovvenzioni per la linea delle Indie, che non le fu dato il sussidio di 50,000 lire per viaggio, mentre poi a Rubattino se ne diedero 140,000 per viaggio.

Sopra domanda di *Ravenna*, dice di non poter rispon-

dere se le due Compagnie potranno esaurire gli obblighi che si sono assunti.

Sopra domanda di *Elia*, crede che anche senza la sovvenzione predetta si sarebbe avuto ugualmente un buon numero di vapori, perchè non manca qui la iniziativa.

Costantino Garavaglia. Esercita un piroscalo, il vapore *Tanger*, che fa i viaggi di carbone fra Genova e Cardiff una volta al mese. Legge una sua memoria da cui risulta che per la costruzione dei vapori occorre la creazione di grandi cantieri: dice che la marina a vela non è morta, ma agonizzante, e conserverà qualche elemento di vitalità finchè non sarà compiuto l'istmo di Panama. Si dilunga in considerazioni generali sul gran numero d'interessi di commercianti che favorivano l'incremento della marina a vela; dice che causa prima del decadimento della marina a vela è il ribasso dei noli, accenna alla costruzione dei vapori in Inghilterra, i corsi dei noli saranno stabiliti dai grandi vapori, ed i piccoli dovranno subirli. Per far prosperare la marina a vela non v'ha altro rimedio che l'aumento dei noli, il che non è possibile ottenere di fronte all'operato della Francia. I velieri in ferro non possono fare gran concorrenza ai grossi vapori. Parla delle cognizioni del capitano di lungo corso, rimettendosi in tutto ciò a quanto rispose l'Associazione di mutuo-soccorso dei capitani marittimi al quesito 22.

Il cav. *Ravenna*, chiede al *Garavaglia* se è convinto che i grossi vapori possono in generale ottenere gli stessi noli dei piccoli; gli fa osservare che solcano i mari 45,000 velieri, mentre i vapori non sono che 5,000, non esser vero che le marine più importanti abbiano lasciato la vela pel vapore, e infine che il significato ch'egli diede alla risposta del citato quesito non è veramente quale l'interpreto, e lo invita a declinare i fatti secondo i quali la marina italiana non godrebbe confidenza all'estero, al che risponde evasivamente estendendosi in generale sui casi d'avaria lamentati, osservando che quanto meno sono fondate le opinioni sfavorevoli, dobbiamo tanto più fare sforzi per rialzare il credito della nostra bandiera sui mercati esteri.

Continua il *Garavaglia* la lettura delle sue note parlando del credito marittimo che vorrebbe tutelato dal governo, e della tassa d'ancoraggio che propone elevare a L. 15 come nei porti inglesi; rispondendo in proposito all'onorevole *Boselli*, che gli domandava se non v'ha pericolo che, aumentando la tassa si scemi il movimento in qualche nostro porto, come questo pericolo non esista, perchè un minimo aumento della tassa non può influire sul valore delle merci.

Parla della galleria dei Giovi che non può trasportare giornalmente più di 800 vagoni, di cui 115 circa servono per passeggeri, rimanendo gli altri pel servizio del commercio, il quale ne abbisogna molto di più dei 685 che rimangono a sua disposizione. Questa stessa galleria si adopera anche pel passaggio delle merci dirette alla Lombardia le quali dovrebbero invece passare per Savona perchè da colà si ha una linea diretta per quella regione, il che toglie la spedizione di merci che in maggior numero si potrebbe fare da Genova per l'Alta Italia, ed alle osservazioni ch'egli mosse in proposito alla Direzione delle ferrovie gli fu risposto che la linea di Savona non poteva completamente usufruirsi avendo poche stazioni ed un solo binario.

È ormai tempo che si finisca la questione della succursale dei Giovi, che è essenzialissima pel nostro commercio. Fra un anno sarà aperto il *Gottardo*, come potremo noi far passare dalla sola galleria dei Giovi le merci che la Germania ci spedisce?

Dichiara non esser vero che mancano i vagoni, perchè egli li ha visti disponibili in *Sampierdarena*, e

ripete che l'insufficienza lamentata dipende perchè non si possono tutti adoperare per i motivi sopradetti.

Dimostra i vantaggi che ha la nostra marina nel nolo pel trasporto dei nostri minerali in Inghilterra ed in America. E contrario all'appalto del trasporto dei carboni.

Sono scorse due ore che il Garavaglia si estende in considerazioni generali e particolari, eppure dichiara che non ha ancora parlato delle cose più importanti, e dietro invito del Presidente, onorevole Brioschi, a voler concretare le sue argomentazioni ed a presentare alla Commissione il suo scritto che l'esaminerebbe come pratica per gli altri scritti, risponde che egli non fece che delle annotazioni, ed entra di bel nuovo in argomento toccando i consoli che in generale dice recano poco vantaggio alla nostra marina. Si estende anche sopra i sussidi e i premi alla navigazione, circa i quali non è dell'opinione di quelli che vorrebbero si imitasse il sistema dei premi accordati dalla Francia.

Dietro nuovo invito del Presidente finisce col dichiarare che manderà alla Commissione per iscritto le idee che non ebbe campo di esporre.

Il cav. Torre membro della Amministrazione della Cassa degli Invalidi della marina mercanti, legge tre risposte ai quesiti 19, 20 e 21.

Sul quesito 19° osserva che sarebbero minori le diserzioni dei marinai se la cassa fosse migliorata in modo da accordare loro un sussidio più lauto.

Sul quesito 20° dice che quand'anche migliorasse il salario dei marinai non potrebbero formarsi mezzi sufficienti di sussistenza per quando non potessero più lavorare. Occorrerebbe perciò si costituisse una società di mutuo soccorso alimentata da un contributo obbligatorio; tale istituzione già esiste nella Cassa Invalidi, bisogna svilupparla.

Sul quesito 24° tesse la storia della istituzione della Cassa Invalidi e fa notare come essa non rechi alcun aggravio agli armatori.

Il Presidente chiede spiegazioni sulle cifre portate dai rendiconti della Cassa per gli esercizi del 1879 e del 1880, specialmente per quanto riguarda le spese.

Sburlati, segretario della Cassa degli Invalidi, ne dà un minuto dettaglio, e rispondendo ad una apposita interrogazione del Presidente, dichiara che il capitale della Cassa si investiva dapprima in mutui privati che rendevano più del 5 1/2 p. 0/10, rimanendo ancora di questi mutui per circa 570,000 lire, ma in seguito, dietro ordine del Ministero, i fondi si investono in rendita pubblica ed in prestiti civici e provinciali.

Rispondendo all'onorevole Maldini dice che nel salario dei marinai è compresa la quota per la Cassa; che l'armatore è bensì responsabile del pagamento di questa quota, ma che ne ha la rivalsa sul salario dell'equipaggio. In questo anno si pogarono L. 320,000 per pensioni.

Sopra domanda dell'onorevole Luzzatti sulla varie proposte fatte per la riforma amministrativa della Cassa, Sburlati osserva che di ciò si è trattato fino dal 1879 nel senso di semplificare il servizio; che in quanto ad affidarne la gestione alle Capitanerie di porto, come da taluni si proponeva, si riconobbe essere impossibile che le stesse potessero accollarsi un simile servizio per la gran copia dei mandati a migliaia di persone pensionate e per la molta scritturazione che esigono i deonti, di cui in Genova se ne emettono circa 3000 all'anno. Egli crede che non dovrebbe trattarsi altro che del modo di semplificare il servizio, ma che in concreto la Cassa Invalidi funziona regolarmente, tanto che anche la Corte d'Appello di Casale ebbe in una sua recente sentenza a tributargliene lode.

Alla domanda di Ravenna se dal Governo vien fatta la retribuzione della quota per i marinai regi, mentre

il loro servizio vien computato per la liquidazione della pensione, risponde negativamente.

Ad altra domanda del medesimo se il rendiconto viene approvato dal Ministero della marina risponde affermativamente.

L'onorevole Bembo osservando come dalle sue dichiarazioni la gestione della Cassa è buona, domanda come mai fu lamentata l'esiguità dei sussidi, e si propone perfino oggi la soppressione della Cassa, richiamando poi anche il fatto oggi stesso menzionato del venditore di fiammiferi.

Sburlati. Spiega la scala delle pensioni e l'entità dei sussidi che si accordano e circa il caso del capitano venditore di fiammiferi, risponde che si danno a questo L. 220 annue oltre sovvenzioni temporanee, mentre ha navigato pochissimo.

L'onorevole Elia domanda se crede, che ove gli armatori non fossero tenuti al pagamento della quota Invalidi, si aumenterebbero gli stipendi dei marinai, e ne ha risposta affermativa.

Torre smentisce ricisamente la voce corsa, che i membri del Consiglio d'amministrazione della Cassa ricevano qualche compenso.

Alla domanda dell'onorevole Corsi se non crede che 60 anni di età sia un limite troppo alto per ottenere la pensione, Sburlati risponde negativamente, e soggiunge, che ben pochi sono coloro i quali vogliono veder soppressa la Cassa.

Costa, osservando che a Palermo le pensioni sono maggiori chiede se è vero che l'esiguità qui delle pensioni contribuisca a rendere poco gradita la Cassa.

Sburlati. È vero, ma ciò devesi attribuire all'insufficienza di fondi.

Torre, osserva che se la Cassa regia avesse rimborsato le somme che si è presa, si avrebbe ora un fondo di 5 milioni; soddisfis il Governo a questo suo debito e il corrispettivo delle pensioni sarà aumentato.

Dopo risposto all'onorevole Maldini sull'assegnamento di sussidi annui agli individui che cessano dal navigare pochi mesi prima d'aver diritto alla pensione ed alle vedove, la seduta è sciolta essendo le ore 5 15.

Società di economia politica di Parigi

Adunanza del 5 luglio 1881.

In questa riunione presieduta dal sig. E. de Parieu vice-presidente l'on. Luzzatti delegato italiano alla Conferenza monetaria presentò a nome del commendator Bodio i capitoli già pubblicati della *Statistica internazionale delle banche di emissione* con cernenti la Germania, l'Austria-Ungheria, il Belgio, gli Stati Uniti, la Spagna, la Francia, i Paesi Bassi, la Norvegia, la Russia e la Svezia.

L'on. Luzzatti dice che il lavoro, di cui l'ufficio di statistica in Italia fu incaricato nell'occasione dei recenti congressi politici, non è terminato; i risultati più importanti verranno riassunti in una introduzione generale. Ora serie induzioni non sono possibili. Tuttavia per la questione monetaria, e lasciando da parte lo spettro del bimetalismo, crede di potere affermare che dalla statistica internazionale risulta che nei paesi aventi un sistema monetario d'argento o d'oro e argento con una forte proporzione di questo ultimo metallo come in Francia, nei Paesi Bassi e in Germania, la circolazione dei biglietti di banca è re-

lativamente abbondante e non corrisponde all'ammontare delle operazioni di sconto e dei prestiti contro pegno. Ciò si spiega col fatto che una parte considerevole di biglietti rappresenta l'argento depositato alle banche, e che essi funzionano come *warrants* metallici. L'oratore dopo aver fatto rilevare l'importanza della statistica comparata per le questioni della circolazione e del credito, riguardo alle quali non è detta l'ultima parola, annunzia che l'ufficio di statistica italiana sta preparando una inchiesta sulle condizioni e sul movimento delle istituzioni di credito popolare italiane comparate con quelle di Germania, Austria-Ungheria, Belgio e Russia.

Il lavoro sarà preceduto da un riassunto generale dello stesso on. Luzzatti. Presentando il sig. Bonaldo *Stringher* addetto all'ufficio di statistica di Roma e autore di un libro notevole intorno all'*abolizione del corso forzoso agli Stati Uniti d'America* e di un saggio in favore del *biglietto di Stato italiano*, l'on. Luzzatti si dichiara avversario di questa forma ibrida di strumento degli scambi.

L'emissione di un biglietto al portatore rappresentante un debito fluttuante e sterile dello Stato è contrario ai sani principii di economia, di finanza e di amministrazione.

Un biglietto al portatore non pesa sulla circolazione e si allarga o si restringe quando rappresenta operazioni facili per l'istituzione che lo ha emesso. Esso deve essere coperto da effetti a corta scadenza, se non lo è dalla moneta metallica. Il biglietto di Stato non poggia su solida base; di più espone il Tesoro a dei *runs* imprevisi; il Governo non può conoscere con precisione le condizioni del mercato, e ciò può generare gravi imbarazzi per il commercio e pel Tesoro; finalmente la facilità di ottenere un prestito senza interesse e quasi senza spesa, può spingere ad esagerare le emissioni fino al punto di rendere necessaria la introduzione del corso forzato. Si cita l'esempio di vari paesi, ma i *greenbacks* degli Stati Uniti sono uno strascico del corso forzato, destinato a sparire dalla circolazione; i buoni di cassa tedeschi sommano a una cifra modesta e forse spariranno presto. Quanto poi ai 340 milioni di biglietti di Stato che in conformità alla legge di abolizione del corso forzato dovrebbero circolare in Italia dopo la ripresa dei pagamenti in moneta metallica, l'oratore dichiara di avere approvato il progetto di legge perchè l'on. Magliani, da lui chiamato eminente e felice ministro, ha ripetuto che si trattava di una misura temporaria, che dovrebbe gradatamente sparire o essere attribuita alle banche di emissione, non appena il parlamento deliberi sul loro ordinamento.

Il signore *Stringher* crede che la circolazione dei biglietti rappresentanti un debito fluttuante dello Stato senza interesse sia fissata da disposizioni di legge a un limite che non si possa oltrepassare, purchè questo limite non vada al di là del quarto dei proventi e spese riuniti, quella circolazione non può presentare danni economici, nè finanziari.

Il movimento continuo di queste entrate di queste spese produce una corrente di entrata e di uscita dei biglietti, che si può paragonare a quella dei biglietti di banca. Si aggiunga che si può dare a quei biglietti un taglio che li mantenga più facilmente in circolazione.

Lo Stato moderno non ha un credito minore di quello di una banca di emissione. Esso anzi non può correre il pericolo di domande improvvise che

nel caso di una crisi politica, ma allora, come l'esperienza ha dimostrato, il corso forzato diventa quasi inevitabile.

I signori *Alph, Courtois, P. Leroy-Beaulieu, Broch, Lefasseur, Van Geeltruyen, Monteaux, Limousin* prendono parte alla discussione, la quale però si aggira principalmente sull'argomento trattato dall'onorevole *Luzzatti* e dal signor *Stringher*. — Noteremo bensì che l'onorevole *Luzzatti* convenne col signor *Leroy Beaulieu* che allo Stato non si addicono le operazioni che sono la conseguenza della emissione dei biglietti al portatore, parlando anche in questa occasione contro lo Stato banchiere. Rispondendo poi al signor *Courtois*, si mostrò pieno di ammirazione per *Coquelin, Carey* ecc., ma osservò che il loro ideale in fatto di banche non potè mai realizzarsi in nessun paese del mondo. Vi sono Stati con banche multiple, ma non libere.

Nell'adunanza del 5 agosto si trattò dell'insegnamento della economia politica nei collegi e nelle scuole di diritto e si scelse poi per argomento della conversazione generale il seguente quesito proposto dall'abate *Toussieux*: — *Vi è antagonismo fra la scienza teologica e la scienza economica?*

Noi che abbiamo più volte trattato nelle nostre colonne l'importante argomento dello insegnamento della economia politica ci riserviamo di dare nel prossimo numero, ragguaglio di quella seduta.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Milano. — Nella seduta del giorno 22 luglio 1881 si discusse sui provvedimenti coi quali venir in aiuto alle industrie danneggiate dalla abolizione del corso forzoso. Viene omessa la lettura del rapporto perchè già fu distribuita a domicilio ai consiglieri.

Gavazzi combatte la opportunità del rapporto, poichè a suo dire è fuor di luogo di parlare di danni della abolizione del corso forzoso quando questo era già per sè stesso un male grave che conveniva sopprimere, perchè l'oscillazione dell'aggio toglieva ogni base agli acquisti specialmente delle materie prime. D'altronde se qualche inconveniente può essersi provato per tale abolizione, la natura ne fu passeggera e quindi non giova più preoccuparsene. Soggiunge che nel rapporto si fa cenno anche di danni aventi un carattere di qualche durata, e cioè di quelli dipendenti dalla esistenza di spese determinate in cifra, quali sono quelle per la mano d'opera e pei canoni convenuti a lunga scadenza; ma per quant'è della mano d'opera, pur ammettendo la realtà del danno, osserva che poichè in Italia la medesima è a più buon mercato che altrove, l'inconveniente non sarà grave e tutto si ridurrà a condurre il paese nostro in condizioni simili a quelle in cui si trovano gli altri; fa riflettere che del resto anche la artificiale elevazione dei salari dipendenti dall'esistenza del corso forzoso non era di alcun profitto all'operaio perchè trovavansi pure rincarati tutti gli altri generi. Relativamente poi al danno inerente ai canoni duraturi ancora per lunga serie d'anni, trova che verranno essi pure a cessare, e che quindi sono passeggeri.

Passa in seguito ad esaminare con qualche dettaglio varie osservazioni specialmente contenute nel rapporto sull'una o sull'altra tariffa. Approva il desiderio di veder diminuito ed anche soppresso il dazio sulle materie prime; ma per ciò stesso non sa vedere come si giustifichino le domande di elevamento di alcuni di quelli che colpiscono i prodotti manufatti: così quanto ai filati di cotone condanna il desiderio di far alzare la gabella specialmente sui numeri fini, i quali non si producono in paese e sono di molto consumo specie nella industria delle seterie miste e in quella dei nastri; — invece vorrebbe si domandasse l'esenzione per le macchine che servono alla industria, e perciò combatte vivamente l'idea di domandare un rialzo del dazio sui ferri; — non trova giustificate neppure le domande di aumento sui pellami lavorati, in luogo della quale ammetterebbe quella di un ribasso sui pellami greggi: — quanto alle sete, sulle quali nel rapporto sarebbesi troppo sorvolato, egli domanderebbe l'esonero del dazio per quelle tinte onde non trovisi inceppata la fabbricazione nazionale delle stoffe.

Fa riflettere che per la posizione del paese nostro l'industria marittima è da annoverare tra le più importanti; quindi per darle alimento occorre lavorare in ogni modo il commercio anche d'importazione; e ciò non si consegue certamente coll'elevare le tariffe daziarie.

Relativamente alle tariffe ferroviarie, consente che se ne chieda la revisione nel senso che vengano semplificate; per il che vorrebbe vedere adottato il criterio unico di una tassa uniforme per tutte le merci commisurata sul rispettivo peso e volume, coll'aggiunta di una percentuale in ragione del valore.

Circa le cose dette nel rapporto intorno alla gravità delle tasse non ha osservazioni a fare in contrario specialmente per ciò che concerne la tassa sui fabbricati applicata agli opifici, e quella sulla ricchezza mobile che ritiene capace di fruttare assai più che oggi non dia se venisse fatta pagare da tutti: vorrebbe poi che il governo sopprimesse tutte le tasse di fabbricazione che inceppano la industria, e quelle di bollo sui checks, e sulle cambiali, assai onerose per il commercio.

Quindi, riassumendo, esprime l'opinione che il rapporto potrebbe opportunamente essere modificato temperando alcune domande che appaiono ispirate ad idee di protezionismo.

Pirelli (della Commissione) fa osservare al preopinante che le teorie libero-scambiste dal medesimo propugnate potrebbero fors'anche trovare assenti tutti i componenti della Commissione referente, quando si trattasse di dare un assetto assolutamente nuovo al nostro sistema economico e quando non fosse necessario preoccuparsi di provvedere al bisogno del grosso nostro bilancio. Ma ora è fuor di luogo discutere di sistemi astratti, quando bene o male c'è un ordinamento in funzione del quale bisogna pur fare il punto di partenza per compiere qualche cosa di praticamente utile. Perciò la commissione si è limitata ad avvertire i mali che, già esistenti in gran parte, si fecero più vivamente sentire specialmente per effetto della abolizione del corso forzoso: l'esistenza dei medesimi è ammessa dallo stesso preopinante; è dunque naturale che si domandi un compenso. Nella ri-

cerca di questo possibile compenso la Commissione ha procurato d'altronde di ispirarsi alla più grande moderazione, cercando di spezzarlo, per così dire, ogni qualvolta fu possibile, onde chiederne una parte alle tariffe doganali ed un'altra alle tariffe dei trasporti o ad altri provvedimenti. Ed anzi non pochi furono i desideri degli industriali, di cui la Commissione non volle farsi eco, riconoscendo essa pure — benchè a malincuore — essere qualche volta inevitabile che alcuni cadano, se il tenersi in piede deve ridondare a sensibile aggravio del numero maggiore. Dacchè poi il signor Gavazzi ha additato come una condizione di cose meritevole di modificazioni quella della mano d'opera a più buon mercato da noi che all'estero, egli deve far riflettere che, prescindendo dal valore reale di questa mano d'opera, era precisamente il suo buon mercato che aveva fatto nascere e poi permesso di vivere a parecchie industrie; quindi non è neppure nel vero interesse della classe lavoratrice che si distrugga quella circostanza per la quale essa trovava lavoro.

Dopotutto, passando in rapidissima rivista parecchie delle proposte della Commissione, fa rilevare che le medesime sono di una portata molto limitata, e quindi le crede ben fondate.

Il *Presidente* appoggia le considerazioni dell'ingegnere *Pirelli*, e mostra al signor Gavazzi essere inopportuno farsi propugnatori della applicazione del libero scambio, il quale oggi tornerebbe in evidente nostro danno, dal momento che le altre nazioni si vedono precisamente ai di nostri avviarsi su di una strada perfettamente opposta.

Gavazzi replica che certamente egli non vorrebbe che fossimo noi soli ad aprir le nostre porte ai prodotti esteri, se gli altri Stati chiudessero le loro contro i prodotti nostri; invece egli vorrebbe che si abolissero tutte le barriere doganali, o quanto meno che i diversi paesi si unissero in una specie di federazione daziaria, secondo il lodevole concetto, tra altri, del *Molinari*.

Pirelli torna a notare che la Commissione volle e doveva naturalmente astenersi di far delle proposte d'indole teorica; e soggiunge che d'altronde pochissime sarebbero le industrie in condizione da sopportare l'abolizione assoluta dei dazi. Fa eccezione probabilmente la sola seta; ma per questa concorrono circostanze speciali, e prima quella di essere un'industria entrata nelle abitudini secolari delle nostre popolazioni, tanto da aversi operai valentissimi a mitissimi prezzi. Questa industria potrà dunque non aver sentito forte scossa per l'abolizione del corso forzoso; ma molte altre sono in condizioni ben diverse.

Gavazzi riconosce che l'abolizione fu fatta in modo troppo repentino: e certamente crede che sarebbe stato preferibile che il Governo vi arrivasse per gradi, approfittando delle epoche di ribasso naturale dell'aggio.

Il *Presidente* dice che avanti di far questa abolizione dovevasi anche riveder la tariffa generale per impedire il danno, e per premunirsi d'altronde, coll'aggravamento di qualche dazio, contro le domande di ribasso a cui si dovrà pur consentire nell'imminente rinnovazione del trattato colla Francia.

Bressi si dichiara contrario al rialzo della tariffa temendo che la Francia ci impedisca poi di esportare sui mercati suoi le sete ed altri nostri prodotti.

Bonacina sarebbe egli pure favorevole in massima al libero scambio, ma soltanto se applicato in tutti i paesi. Augura quindi che ciò si possa verificare presto, perchè l'esenzione dei dazi renderà i prodotti a miglior mercato, e tutti ne sentiranno i benefici; ma nella condizione attuale di cose egli crede di dover pienamente approvare la relazione, la quale, a suo avviso, potrà esser utile assai nella occasione delle imminenti trattative cogli altri Stati per la rinnovazione dei trattati; inquantochè essa fornisce utili notizie su quegli articoli su cui si può cedere e su quelli invece sui quali un ribasso di tariffa ci riuscirebbe pregiudizievole. Soggiunge di aver veduto con piacere che la Commissione abbia propugnato la abolizione dei dazi d'uscita e la riduzione delle tasse ferroviarie.

Dopo ciò, il *Presidente* chiede al signor *Gavazzi* se insiste nelle osservazioni fatte, per modo da desiderare che la relazione sia modificata di conformità alle stesse, e ne ottiene dichiarazione affermativa. Ciò stante, mette ai voti il rapporto della Commissione, con riserva di far votare in caso di non approvazione gli emendamenti *Gavazzi*. — Senonchè l'adunanza approva la relazione contro due soli voti contrari: e perciò il *Presidente* a nome dell'adunanza ringrazia la Commissione stessa del suo lavoro, e dichiara che ne darà sollecita comunicazione al Ministero.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 20 agosto.

La Banca d'Inghilterra ha elevato il tasso dello sconto dal 2 al 3 per cento. Questa misura non è giunta del tutto nuova, poichè molti giornali fra cui il *Times* l'avevano preveduta. È indubitato che il denaro a Londra, come chiaramente risulta dagli ultimi due rendiconti settimanali della Banca d'Inghilterra, che segnavano non indifferenti diminuzioni nella riserva metallica di quello stabilimento, accennava da alcuni giorni a rincarare. Oltre all'oro che da quella piazza si spedisce in Italia per la sottoscrizione dell'imprestito, si cominciò a spedirne anche negli Stati Uniti. E queste seconde spedizioni pare che tendano ad allargarsi, inquantochè recenti telegrammi da Nuova York, recano che presso le banche di questa città la riserva metallica va gradatamente scemando, cosicchè esse sono costrette a ricorrere all'Europa per provvedersi dell'oro di cui hanno urgente bisogno. I privati scontisti, che molti e potenti operano sul mercato libero di Londra, furono i primi a dare l'allarme aumentando l'interesse che essi pagano ai loro correntisti, e il saggio che percepiscono per gli sconti. È naturale che di fronte a uno stato di cose che può avere per conseguenza forti domande, e ritiri di numerario dalla Banca d'Inghilterra, che l'amministrazione di essa per tenersi pronta a qualunque evenienza, abbia rialzato il tasso dello sconto.

Scendendo adesso al movimento dei fondi pubblici durante l'ottava che termina oggi, poco o nulla abbiamo da dire poichè gli affari furono generalmente scarsi, e limitati a certi titoli speciali. L'unica cosa che abbiamo da costatare è, che le disposizioni dei mercati sono in generale più favorevoli, e che non

è improbabile, che passato il periodo elettorale in Francia, la speculazione al rialzo possa intraprendere con profitto una nuova campagna.

A Parigi la liquidazione quindicinale che terminò all'aprirsi dell'ottava, confermò le previsioni ottimiste che generalmente si facevano. Il denaro infatti fu molto abbondante, e i compratori poterono farsi riportare anche a migliori patti di quindici giorni indietro. Inoltre il tasso dei riporti, essendo andato progressivamente ribassando, si manifestò un movimento al rialzo abbastanza spiccato, movimento che non poté consolidarsi specialmente per le rendite francesi a motivo degli incidenti elettorali avvenuti a Parigi, e dei commenti poco benevoli della stampa germanica al discorso di Gambetta a Belleville.

A Londra il mercato trascorse con qualche incertezza, e con piccole oscillazioni di rialzi e di ribassi provocate dalla possibilità di una nuova crisi monetaria. Sul mercato libero dello sconto la domanda del denaro che nei primi giorni era stato molto attiva, andò in seguito rallentandosi, sicchè le firme primarie a tre mesi poterono facilmente scontarsi da 2 1/8 a 2 1/4 per cento.

A Vienna e a Berlino le disposizioni si mantengono abbastanza buone, talchè malgrado la ristrettezza degli affari, i prezzi proseguirono a crescere.

In Italia dopo il sensibile miglioramento verificatosi a Parigi sulla nostra rendita, gli animi si rinfancarono e così gli affari, a partire dalla metà dell'ottava, ebbero maggiore estensione e vivacità.

Rendite francesi. — Il 5 per cento da 118 saliva a 118.25 e quindi ricadeva a 118.17; il 3 per cento dopo aver toccato corsi più elevati resta a 86.15, e il 3 per cento ammortizzabile da 87.40 saliva a 87.77 e oggi resta a 87.55.

Consolidati inglesi. — Da 100 3/4 cadevano a 100 1/2.

Rendita turca. — A Londra da 17 1/4 saliva a 17 1/2, e a Napoli fu trattata da 17.20 a 17.50.

Rendita italiana 5 per cento. — Sulle varie piazze italiane da 91.85 in contanti saliva a 92.35, e da 91.95 per fine mese a 92.42 1/2. A Parigi da 90.30 ascendeva a 91.50; a Londra da 89 3/8 a 90 3/8, e a Berlino da 91.10 a 91.90.

Rendita 3 per cento. — Ebbe discrete operazioni che da 36.70 la fecero spingere a 37.

Prestiti cattolici. — Senza ricerca e nominali il Blount a 94.15; il Rothschild a 95.75, e il Cattolico 1860-64 a 94.95.

Obbligazioni ecclesiastiche. — Vennero collocate al prezzo da 92.12 1/2 a 93.10.

Valori bancarij. — Le transazioni su questi valori trascorsero in complesso molto ristrette, ma ciascuno di essi in compenso si mantenne abbastanza fermo e con tendenza a progredire. La Banca Nazionale Italiana fu trattata da 2390 a 2395; la Banca Nazionale Toscana da 888 a 888; la Banca Toscana di Credito da 517 a 520; la Banca Generale da 650 a 653; il Banco di Roma a 624; il Credito Mobiliare da 938 a 943, e la Banca Romana nominale a 1107.

Regia Tabacchi. — Le azioni si aggirarono intorno a 850 e le obbligazioni fra 515 e 514.

Fondaria. — Il ramo incendi nominale a 600.

Ca delle fondiarie. — Sostenute ai seguenti prezzi: Roma a 476.50; Milano a 506.25; Torino a 506.25; Siena a 496, e Napoli a 498.

Valori ferroviarij. — Con pochi affari e con

prezzi abbastanza sostenuti. Notiamo le azioni meridionali trattate a 474; le azioni livornesi a 417.50; le romane a 146.50; le romane privilegiate a 298; le obbligazioni livornesi *CD* a 289 75; le meridionali a 285.25; le maremmane a 469.50, e le centrali toscane a 467.30.

Prestiti municipali. — Ebbero affari le obbligazioni 3 per cento Municipio di Firenze da 59.50 a 59.60; Municipio di Napoli 1868 da 127.75 a 128.25; Napoli 1871 da 198 a 199; Napoli 1877 da 349.50 a 350.

Cambi e oro. — Debole. I napoleoni restano a 20.31; il Francia a vista a 100, e il Londra a 3 mesi a 25.52.

Riunione Adriatica di Sicurtà di Trieste

Nel Congresso generale degli azionisti di questa Compagnia di assicurazione contro i danni della grandine, degli incendi e sulla vita, tenutosi il 30 giugno 1880, fu presentato il suo *Rendiconto* per l'esercizio 1880 limitatamente ai rami grandine e incendi, rimandando quello per le assicurazioni sulla vita all'anno venturo, compiendosi col 31 dicembre del corrente anno, il periodo triennale fissato dal sistema di amministrazione della Compagnia, pel resoconto di questo ramo di assicurazioni. Anche la *Riunione Adriatica di Sicurtà* fu duramente provata nel decorso 1880, uno dei più nefasti per le Compagnie di assicurazione d'Austria-Ungheria e Germania, sia nel ramo grandine che nel ramo incendi, ma più specialmente nel primo; con tutto ciò la Compagnia ha fatto completamente fronte a tutti i suoi impegni, cosicchè se il 1880 le fu anno di prova, le fu anche anno di dimostrazione della sua grande solidità. Ora le Compagnie Austro-Ungariche stanno mettendosi d'accordo per rivedere le tariffe dei premi, in modo di renderli meglio rappresentanti l'entità dei pericoli a cui le compagnie sono soggette. Ma non si affidino molto sull'avvicendamento degli anni felici agli anni disastrosi, perchè il diboscamento continuo che si fa in ogni paese, espone i campi a sempre crescenti pericoli di grandini. La *Riunione Adriatica di Sicurtà* lamenta anch'essa la sconfinata concorrenza, in ispecial modo nelle assicurazioni contro i danni degli incendi, anch'essi in via d'aumento presso tutti gli Stati, i quali anzichè consigliare la concorrenza, dovrebbero imporre una ragionevole revisione delle tariffe. Il ramo assicurazione incendi fruttò alla *Riunione Adriatica*, in premi, nel 1880, la rilevantisima cifra di L. 12,186,747 32, depurata dai relativi storni, oltrepassandosi di circa L. 675,000 l'incasso del 1879. Più considerevole fu l'aumento dei premi annuali da incassarsi per assicurazioni durature per più anni: l'aumento del 1880, in confronto col 1879, fu di L. 3,677,183 05. I danni liquidati e pagati salirono al 62 05 0/10 dei premi introitati nell'anno, il che è molto grave, come proporzione; gravità finanziariamente però divisa con altre Compagnie riassicuratrici per cui il peso dei sinistri realmente sostenuto dalla *Riunione Adriatica di Sicurtà*, si ridusse a L. 4,588,426.20 superiore, però, di L. 438,958 70 a quello sostenuto nel 1879. È lodevole l'abitudine di questa Compagnia di dividere largamente con altre i rischi assunti.

Non sappiamo perchè la *Riunione Adriatica di Sicurtà* non dia impulso ai rami *Assicurazioni marittime ed assicurazioni trasporti*, per cui i proventi sono così insignificanti che si possono *passare sotto silenzio le cifre che ad essi rami si riferiscono*; è un ramo, specialmente il secondo, che presenta non gravi pericoli e seri vantaggi, e noi crediamo che se la *Riunione*

Adriatica di Sicurtà gli dedicasse l'attività e l'intelligenza che dimostra negli altri rami, potrebbe presentare bilanci soddisfacenti e sfuggire la poco felice confessione che essa fa di passare sotto silenzio le cifre che ad essi si riferiscono.

Come già dicemmo il ramo grandine, se presentò un bell'aumento d'affari, fu anche gravato di danni enormi, però anche qui la lodevole abitudine di controassicurare largamente i rischi, rese meno sensibile il cumolo dei danni.

Noi avremmo desiderato che all'utile verificatosi sul valore degli effetti al 31 dicembre 1880, che saliva alla rispettabile cifra di L. 98,921 30, fosse stato integralmente portato in riserva, senza dedurvi perciò anche le poche L. 11,421 30 portate fra gli introiti del bilancio; le Compagnie di assicurazioni devono essere le prime a fiutare il vento ed a vedere le piccole nubi all'orizzonte e prepararsi ai ribassi con opportune larghe riserve sui loro valori, perchè, per dirla con una frase storica di Vittorio Emanuele, *l'orizzonte non è perfettamente sereno.*

La riserva di premi per le assicurazioni incendi sale alla cospicua somma di L. 3,690,5*3 e rappresenta il 52 1/2 per cento dei premi netti: è una proporzione elevata e che può permettere agli azionisti ed ai clienti della *Riunione Adriatica di Sicurtà* di essere completamente tranquilli. La riserva invece accumulata pel ramo grandine è stata consumata nel risarcire i danni enormi verificatisi nel 1880; ciò non pertanto si è voluto costituire una nuova riserva di L. 250,000, tolte agli utili dell'esercizio verificatosi sugli altri rami; ed è perciò che l'utile dell'esercizio 1880 si presenta di sole L. 340,717 13 delle quali L. 11,373 25 sono riporto dell'esercizio 1879.

Questi utili furono così ripartiti: il 20 0/10 alla riserva statutaria, il 5 0/10 alla Cassa di previdenza degli impiegati della Compagnia, e dedotte le competenze ai direttori e revisori, si ripartì un dividendo di L. 30 per azione, pari al 7 1/2 0/10 del capitale sborsato, portando a nuovo un saldo di L. 5,103 50

È assai lodevole la chiarezza, semplicità e sincerità con cui i bilanci sono redatti, ciò che torna di onore a quella spettabile amministrazione.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Durante l'ottava, vi furono più qua, e più là piogge e temporali, specialmente nella bassa Italia, ma la siccità fu mitigata, ma non tolta.

Stante la deficienza e la poco buona qualità verificatasi nel raccolto del frumento, sarà difficile che quest'anno si possa esportare grano dalla Sicilia.

In granturco si farà circa un quarto di raccolto.

Le risaie conservansi in generale in buono stato, salvo le eccezioni che cominciano a sentire il danno della mancanza d'acqua.

Dicasi lo stesso delle viti nei terreni ghiaiosi.

Sul Bolognese e in Piemonte il raccolto della canape promette bene: nel Ferrarese e nel Cesenate fu un po' danneggiata dalla grandine: il Polesine darà roba mezzana.

Le olive sono un po' sofferenti per siccità nella Riviera ligure e nel Lucchese: in Sicilia si presentano scarse. In complesso il raccolto sarà piuttosto deficiente.

I foraggi in molti luoghi sono compromessi: non si salvano che nelle località molto irrigate.

Il tabacco in alcune località è perduto perchè arso dall'asciutto.

Le risaie e le vigne sono ancora le sole cose campestri che sollevino un po' l'animo scoraggiato degli agricoltori. Ma guai se l'arsura continuasse ancora a lungo o se capitassero grandini devastatrici. Tale fin-

qui è la situazione dei raccolti per la campagna 1881 1882. Il movimento della settimana fu il seguente: A *Livorno* i grani bianchi ottennero da L. 26.75 a 28.25 al quintale, e i rossi da L. 26.50 a 27.75. — A *Siena* i prezzi dei grani furono di L. 26.25 a 29.25 al quintale e per i granturchi si fece da L. 18.50 a 17.75. — A *Firenze* i grani gentili bianchi realizzarono finora L. 18.50 al sacco di tre staja e i rossi da L. 16.75 a 28.50 al quintale e i granturchi fra L. 23 e 24. — A *Ferrara* i grani fini si venderono da L. 27.25 fino verso 28 e i granturchi da L. 20.75 a 25.25. — A *Verona* mercato animato. I grani fecero da L. 26 a 28.50 al quintale, i granturchi da L. 28.50 a 29 e il riso da L. 35 a 43. — A *Pavia* si praticò da L. 26 a 27.75 per i grani; da L. 21 a 24 per il granturco, e da L. 30 a 35 per il riso il tutto al quintale. — A *Milano* il listino segna da L. 26 a 28.50 al quintale per i grani da L. 21 a 23 per il granturco, e da L. 30 a 38 per il riso fuori dazio. — A *Torino* i grani fecero da L. 28 a 32.50 al quintale, i granturchi da L. 20 a 24.50 e il riso bianco fuori dazio da L. 30.50 a 40. — A *Genova* i grani nostrali si contrattarono da L. 27.50 a 31 al quintale, e i provenienti dall'estero da L. 21.50 a 24 all'ettolitro. — In *Ancona* si praticò da L. 26 a 27 al quintale per i grani, e da L. 18 a 19 per i granturchi, e a *Bari* i grani bianchi realizzarono da L. 27.50 a 28 al quintale e i rossi da L. 27 a 27.50.

Olii d'oliva. — Continuano in calma, ma si prevede un prossimo risveglio a motivo dei danni recati alle olive dalla siccità. A *Diano Marina* i sopraffini si contrattarono da L. 170 a 175 al quintale, i fini da L. 160 a 165 e le altre qualità mangiabili da L. 125 a 155. — A *Genova* gli oli di Sardegna realizzarono da L. 125 a 165 al quintale. — A *Livorno* gli oli maremmani si venderono da L. 100 a 106 al quintale e i lucchesi da L. 120 a 130. — A *Siena* si praticò da L. 84 a 132 al quintale secondo merito. — A *Firenze* gli oli acerbi si realizzarono da L. 76 a 84 per soma di chil. 61.200 e le altre qualità da L. 70 a 76 e a *Bari* i sopraffini da L. 133.50 a 136.50, i fini da L. 112 a 131.50 e i mangiabili da L. 95 a 107.

Sete. — L'indirizzo degli affari è piuttosto favorevole perchè sorretto da una discreta domanda in ogni articolo, susseguita da una scarsa transazione a prezzi sostenuti. Però l'andamento in generale non presenta ancora una posizione ben definita, per la maggior riserva manifestatasi nei dintorni in attesa di uno sviluppo più pronunziato, e d'altra parte per l'incertezza che regna ancora nei compratori, che sono in attesa di notizie più positive del consumo. A *Milano*, si praticò L. 68 a 69, per organzino classico; L. 66 a 66.50, per il sublime; L. 64 per 18/20 milanese bello corrente; L. 61 per 18 18.22, buono corrente smunto; L. 59 a 60, per 24/28, oscuri, ben lavorati; L. 55 per scadenti.

Nelle trame si manifestarono alcune ricerche di belle correnti e buone correnti, con qualche incontro da L. 60 a 60.50, di 24/28 nel bello corrente; L. 57 a 58 per 24/30 buone correnti.

Le greggie altresì non furono trascurate, ma senza slancio, come attendevasi, ed i prezzi fatti si aggirarono solamente sulla L. 55 9/11 belle correnti, nostrane e trentina, L. 51 a 52 per prime filate 10/12, 11/13 e 12/14.

Le filandine di isolate balle 12/15, belle correnti, vendute a L. 47 e 48. I massami chiari 12 a 18, da L. 39 a 41.

A *Como* gli organzini 18/22 classici realizzarono da L. 67.50 a 68; detti sublimi L. 66; le trame 3 fili 32/36 L. 58, e dette a 2 fili 32/36 L. 56. — A *Lione* la settimana trascorse con evidenti segni di miglioramento.

Cotoni. — Durante l'ottava la maggior parte dei mercati cotonieri chiuse in ribasso, ma a dire il vero si attendeva in maggior proporzioni. I filatori essendosi alla fine persuasi che i corsi attuali sono artificiali, e che vi sono più probabilità di ribassi, che di rialzi acquistarono meno cotone che poterono, e la speculazione se ne sta in disparte trovando più che mai difficile l'indovinare l'avvenire e i pareri infatti sono confusi e contraddittori, per cui è naturale che la calma e l'inerzia prevalgano. — A *Milano* in vista delle molte realizzazioni segnalate dall'estero le domande rimasero circoscritte al puro bisogno di fabbrica. Gli America-Middling si pagarono da L. 80 a 82, e gli Oomra e i Dhollerah da L. 57 a 60, il tutto ogni 50 chilogrammi. — A *Trieste* i Mako scarti si contrattarono a fiorini 34 al quintale, e Soria da 54 a 55 e i Livadia da 72 a 75. — A *Liverpool* il Middling-Orleans chiuse a den. 6 13/16; il Middling-Upland a 6 3/8 e il Jair-Oomra a 4 3/16, e a Nuova-York il Middling-Upland a cents 12. Alla fine della settimana scorsa la provvista visibile in Europa, Stati-Uniti e Indie era di balle 1,905,000 contro 1,516,000 nel 1880, pari epoca, e contro 1,217,000 nel 1879.

Petrolio. — A motivo dell'aumento dei noli per le granaglie sia agli Stati Uniti che in Azoff, anche i noli per il Petrolio crebbero sensibilmente e produssero qualche allarme nei compratori. — A *Genova* le vendite furono molto animate e vennero compiute ai seguenti prezzi: Fuori dazio da L. 20.50 a 21 al quint. per i barili e da L. 22.50 a 22.75 per le casse, e con dazio L. 64.50 per i barili e da L. 60.50 a 60.75 per le casse. — In *Anversa* si praticò da fr. 18.50 a 18.75 al quint. al deposito, e a *New York* e a *Filadelfia* a cents 7 5/8 per gallone.

Metalli. Si spiegò nell'ottava una maggior domanda nei ferri inglesi che ne approfittarono anche i nazionali, e furono pure dimandati il piombo e le bande stagnate. Nel rame e nello stagno calma su tutti i mercati. — **Ferri.** — Le vendite fatte a Genova vennero praticate al prezzo di L. 36 a 58 per l'acciaio di Trieste; di L. 21.50 per il ferro nazionale Pra; di L. 24 per il ferro inglese in verghe; di L. 28 per detto tondo; di L. 31 per le lamine assortite e da L. 8 a 10 per il ferro vecchio dolce. — **Rame.** — Si praticò a *Milano* da L. 185 a 210 al quint. — A *Marsiglia* da fr. 168 a 180 e a *Londra* da sterl. 67 a 74.10 la tonnellata. — **Stagno** Le qualità dello stretto rialzarono di 2 a 3 lire al quint. — A *Genova* i prezzi furono da 245 ogni 100 chil. e a *Londra* di sterline 92.10 a 94.10 la tonnell. — **Piombo.** — In rialzo su tutti i mercati regolatori. — A *Genova* il Pertusola fu venduto a L. 38 al quint. — A *Milano* da L. 42 a 43 e a — *Marsiglia* da L. 35.50 a 38.50. — **Zinco.** — Buona ricerca e prezzi in aumento di L. 1.50 a 2. — A *Genova* fece da L. 50 a 60 al quint. — A *Milano* da L. 45 a 65 e a — *Marsiglia* da fr. 46 a 53.

ESTRAZIONI

Prestito città di Bari 1868 (obbligazioni da L. 100).
— 49ª. estrazione trimestrale, 10 luglio 1881.

Obbligazioni premiate.

Serie	N.	Lire	Serie	N.	Lire
17	82	50	21	99	50
22	7	100	47	9	600
63	56	50	67	70	50
68	85	50	71	84	50
72	39	50	72	56	50
91	69	50	92	73	100
109	2	50	113	80	50

119	10	50	119	23	50	632	33	50	641	42	50																				
122	91	50	126	76	50	643	43	50	643	44	50																				
128	99	50	133	95	50	646	73	50	650	16	50																				
135	23	50	136	83	100	650	20	50	653	6	50																				
137	25	50	139	11	50	653	31	50	657	72	50																				
151	82	50	154	42	50	664	76	50	666	39	1000																				
158	54	50	162	96	50	666	83	50	667	80	50																				
166	22	50	168	52	50	670	74	50	672	47	50																				
171	69	50	197	9	100	672	64	50	679	85	50																				
206	61	50	209	8	50	681	98	50	698	63	50																				
212	51	50	219	14	50	701	50	50	709	91	50																				
234	13	50	242	73	50	713	23	50	718	66	50																				
247	83	50	249	16	50	724	52	50	732	51	600																				
251	68	50	252	28	50	740	41	50	743	91	50																				
257	32	50	258	18	50	744	46	50	747	92	50																				
262	41	100	262	81	100000	753	15	50	754	19	2000																				
266	9	50	280	54	50	774	30	50	776	28	50																				
281	44	50	281	60	50	781	23	50	788	98	50																				
284	17	50	284	72	50	792	25	50	796	27	50																				
291	33	50	293	68	50	<i>Obbligazioni rimborsabili in L. 150</i>																									
294	69	50	297	40	100	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.																				
307	42	50	319	97	50	20	2	39	57	63	17	66	88																		
325	81	50	329	47	50	83	92	149	36	186	9	206	62																		
331	25	50	332	43	200	221	4	358	65	398	28	428	5																		
340	100	50	355	15	50	454	62	473	1	512	75	540	11																		
356	91	50	360	65	50	565	9	598	51	612	6	612	15																		
375	5	50	382	44	50	645	62	691	27	706	29	745	23																		
389	52	50	389	53	50	798	28.	Pagamenti, dal 10 gennaio 1882, a Bari, Cassa comunale.																							
395	40	50	396	52	50	Prestito 3 p. c. 1880 - Debito unico città di Firenze (obbligazioni da L. 100) - 3 ^a estrazione semestrale, 1 ^o agosto 1881.																									
397	92	50	398	71	50	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Numeri delle serie estratte</th> <th>Quantità dei titoli per ciascuna serie</th> <th>Valore nominale di ciascuna titolo</th> <th>NUMERI D'ISCRIZIONE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>135</td> <td>Una</td> <td>Lire 30,000</td> <td>Da 40,201 a 40,500</td> </tr> <tr> <td>383</td> <td>Una</td> <td>30,000</td> <td>» 114,601 » 114,900</td> </tr> <tr> <td>948</td> <td>Sei</td> <td>5,000</td> <td>» 284,101 » 284,400</td> </tr> <tr> <td>1661</td> <td>Trenta</td> <td>1,000</td> <td>» 498,001 » 498,300</td> </tr> </tbody> </table>						Numeri delle serie estratte	Quantità dei titoli per ciascuna serie	Valore nominale di ciascuna titolo	NUMERI D'ISCRIZIONE	135	Una	Lire 30,000	Da 40,201 a 40,500	383	Una	30,000	» 114,601 » 114,900	948	Sei	5,000	» 284,101 » 284,400	1661	Trenta	1,000	» 498,001 » 498,300
Numeri delle serie estratte	Quantità dei titoli per ciascuna serie	Valore nominale di ciascuna titolo	NUMERI D'ISCRIZIONE																												
135	Una	Lire 30,000	Da 40,201 a 40,500																												
383	Una	30,000	» 114,601 » 114,900																												
948	Sei	5,000	» 284,101 » 284,400																												
1661	Trenta	1,000	» 498,001 » 498,300																												
403	4	50	407	85	50	Pagamenti, dal 1 ^o ottobre 1881, a Firenze, Tesoreria comunale, purchè sieno state riscontrate ed ammesse al pagamento dall'ufficio 2 ^o , finanza, mediante ordine scritto sulle medesime.																									
416	43	50	420	55	100	Serie sortite nella 1 ^a e 2 ^a estrazione, alle quali appartengono obbligazioni non ancora presentate al pagamento.																									
426	45	50	426	59	50	Serie: 1247 1397 1451 1623 1663 1691.																									
428	22	50	430	24	50																										
430	71	50	434	5	50																										
437	99	100	439	5	100																										
447	23	50	459	55	50																										
461	50	50	461	80	50																										
466	34	50	489	15	50																										
493	83	100	500	18	50																										
503	87	50	506	50	50																										
509	99	50	513	30	50																										
513	100	50	518	67	50																										
519	30	200	527	54	50																										
527	55	50	529	99	50																										
540	5	50	543	72	50																										
551	47	100	556	47	200																										
559	4	50	559	92	50																										
569	1	50	572	32	50																										
580	1	50	580	91	50																										
595	6	50	605	93	50																										
609	39	50	611	45	50																										
617	6	50	624	64	50																										
624	100	100	632	12	50																										

Avv. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*EUGENIO BILLI *gerente responsabile*

STRADE FERRATE ROMANE

A V V I S O

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di un Fabbricato Viaggiatori, delle Latrine e del Marciapiede alla Stazione di Maccarese apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 10 andante al N. 4123 ed al quale è unito un disegno, sarà ostensibile dal dì 13 andante nell'Ufficio dell'Inge-

gnere Ispettore Capo della 3^a Sezione del Mantenimento situato alla Stazione Centrale di Roma.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze o presso il Gestore di Cassa in Roma una cauzione provvisoria di L. 500 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 31 corrente.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione del Fabbricato Viaggiatori, delle Latrine e del Marciapiede alla Stazione di Maccarese.

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

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

LA DIREZIONE GENERALE

Firenze, 12 Agosto 1881.

(C. 2841)

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

25^a Settimana dell'Anno 1881 — Dal dì 18 al dì 24 Giugno 1881.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 2841)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	278,066.31	11,514.90	61,000.56	227,550.49	7,989.42	2,928.72	2,514.07	591,534.47	1,681	18,348.77
Settimana cor. 1880	270,119.25	10,531.44	50,032.85	203,610.05	5,525.64	3,627.17	2,780.26	546,226.63	1,681	16,939.79
Differenza $\left\{ \begin{array}{l} \text{in più} \\ \text{in meno} \end{array} \right.$	7,887.06	983.49	10,967.71	23,940.44	2,463.78	» »	» »	45,307.84	»	1,358.93
Ammontare dell'Esercizio dal 1 ^o genn. al 24 giugno 1881	7,436,715.27	386,243.50	1,356,307.86	5,903,623.26	233,293.53	54,098.53	64,819.22	15,435,131.22	1,681	19,151.26
Periodo cor. 1880	6,878,975.14	368,300.26	1,282,494.96	5,034,668.55	187,610.69	42,052.36	56,832.55	13,850,934.51	1,681	17,232.74
Aumento	557,740.13	17,943.24	73,812.90	868,954.71	45,682.89	12,046.17	8,016.67	1,584,196.71	»	1,918.52
Diminuzione	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »