

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VIII — Vol. XII

Domenica 11 Settembre 1881

N. 384

Esposizione Nazionale in Milano

Ceramica, vetreria, bronzi d'arte, mobili artistici

Noi siamo certamente un popolo felicemente costituito, dal lato estetico dell'intelligenza, e le arti belle splenderanno mai sempre di una viva luce in Italia. Altro però è l'arte propriamente detta, quella cioè che si presenta sola e scevra dal contatto degli oggetti usuali, altro è quell'arte che si fa ancella della materia per abbellirla e servire alle raffinatezze dell'esistenza. Se dal primo punto di vista avemmo il primato ed occupiamo ancora un posto distintissimo, può dubitarsi che avvenga altrettanto nell'applicazione del gusto artistico a quei mille oggetti che, dal prosaico ma importantissimo nostro punto di vista, cioè da quello della pubblica economia, valgono più dei prodotti eccelsi del genio, perchè questi sono in numero tenuissimo, mentre gli altri si fabbricano correntemente e si pongono in commercio. Intendiamo parlare delle ceramiche, dei bronzi, dei vetri, dei mobili. Ebbene il dubbio che abbiamo accennato è risolto dalla esposizione di Milano. In tutti questi articoli i nostri artisti sono figli non degeneri dell'epoca romana, quella in cui perfino i piccoli oggetti per gli usi domestici avevano una forma elegante, come ce l'attestano segnatamente i bronzi pervenuti, e non temiamo del pari il confronto degli artisti del rinascimento, che le corti ed i signori d'Europa chiamavano a gara dall'Italia ad ornare i loro palazzi e le loro suppellettili. Non vogliamo dire con ciò che nulla da fare ci resti. In non poche regioni d'Italia l'arte del disegno, che è il fondamento delle industrie artistiche, è negletta o poco coltivata, ed è questa una grave lacuna. A colmarla farebbe d'uopo d'aggiungere i rudimenti del disegno a quelli della calligrafia, realizzando così il voto di quell'Ateniese che voleva che ogni Greco libero sapesse disegnare. Da questo lato noi siamo molto inferiori ai francesi i quali, tutti o quasi tutti, hanno appreso, nelle scuole elementari o nei licei, a maneggiare senza stento la matita. Qui in Italia invece si crede che il disegno sia inutile a chi non si destina alle belle arti; mentre invece, in mille occasioni ed in mille professioni ed industrie, è utile ed anzi è necessario di saper descrivere o gli oggetti che si hanno nella mente o quelli che si sono veduti.

Nei prodotti della ceramica artistica l'Italia centrale porta il vanto; con Firenze, cioè, Bologna, Faenza e Pesaro. Difatti il salone centrale, destinato ai prodotti in questione, è occupato da sei espositori, che sono: Ginori e Cantagalli per Firenze, Min-

ghetti per Bologna, Farina per Faenza, Albani per Pesaro; ai quali cinque si aggiunge il Richard di Milano; mentre in un'attigua galleria troviamo Ferniani di Faenza ed altri. Quanto alla ceramica comune, vi sono espositori di tutte le regioni d'Italia i di cui prodotti sono comunemente limitati ai bisogni locali; toccheremo leggermente di alcuno fra loro che alla fabbricazione ordinaria, ha aggiunto il prestigio dell'arte.

Il migliore e maggiore espositore di ceramiche è il Ginori di Firenze. Le sue porcellane, se non hanno l'impareggiabile leggerezza delle giapponesi, causa la natura delle terre, sono superiori a tutte le altre per la splendidezza dei colori. La fabbrica Ginori oltre a produrre oggetti di lusso, nei quali se la forma non è sempre perfetta lo è almeno quasi sempre, si applica altresì alle porcellane usuali, di cui è esportatrice di non lieve importanza, ed anche alle maioliche. La fabbrica di porcellane di Richard ha qualità diverse da quelle del Ginori, poichè dall'uno lato i dipinti sono meno splendidi, mentre le forme degli oggetti sono sempre di squisita eleganza. Minghetti ha una pregevole mostra di maioliche artistiche e quantità di busti dipinti con un nuovo metodo di sua invenzione. Questo fabbricante sa conferire buone forme alle sue produzioni, come lo provano un porta-orologio e due grandi vasi, ma deve astenersi da sopraccaricare di sculture le sue ceramiche. Abbiamo poi il Farina di Faenza, che ha saputo far rivivere in questa città l'industria che l'onorò tanto nel passato, in modo da mostrarsi non degenerare dalle antiche glorie; e poichè siamo a Faenza, non dimentichiamo la fabbrica di Ferniani, che ha mantenuta un'antichissima officina faentina, che credesi rimonti al 1500; l'esposizione del Ferniani è sullo stile di Luca della Robbia; in essa, fra gli altri oggetti, è notevole un contorno di porta che ha 4 metri d'altezza. Troviamo ancora, nel salone, Cantagalli di Firenze che si è posto ad imitare le maioliche italiane del XV e XVI secolo e, per di più, le vende a prezzi tenuissimi.

Altre maioliche artistiche hanno esposto Giustiniani di Napoli, Antonibon di Vicenza, Natali di Foligno, Nicoletti di Pesaro, Palme di Pisa, Castellani, Tanfani e Baracconi di Roma, Cacciapuoti di Napoli, Spinacci di Gubbio, Milani di Fabriano, Molarone di Pesaro, Torelli di Firenze ecc. Abbiamo anche vedute alcune di quelle ammirabili figurine di terra cotta che ci arrivano da Caltagirone e che si ammirano in tutta l'Italia ed anche all'estero. La ceramica è dunque bene avviata in tutte le sue varietà e non ha che da perseverare e perfezionarsi.

L'esposizione addita che, poco a poco, le industrie nazionali che erano decadute riprendono lena laddove soprattutto furono fiorenti. Tutti sanno che, nel me-

dio evo, Venezia aveva il monopolio dell' industria dei vetri. Quest' arte decadde assieme alle sorti della vecchia repubblica e si ridusse sotto il dominio straniero alla fabbricazione delle perline. Ora si rianima merco l' impulso di parecchi industriali, fra i quali primeggia il Salviati. Non è però la sola Venezia che coltivi quest' industria, perchè Milano, Livorno, Ascoli ed altre città inviarono i loro lavori. Siccome tuttavia è Venezia che porta il vanto, da essa incominciamo. La manifattura del Salviati occupa quasi tutta una sala. Nel centro è una bellissima fontana di vetro nella quale campeggiano i più vivi colori, i mosaici e gli smalti in oro ed argento, congiungendo così l' arte alla ricchezza. Stupendi sono altresì i mosaici che, nell' arte veneta, si fanno con grossi cubetti di vetro, mentre a Roma si ottengono da innumerevoli pezzettini di pietre dure ed a Firenze si compongono altresì con pietre dure, ma di maggiori dimensioni. Ritornando alle vetrerie del Salviati, non possiamo nascondere la nostra ammirazione per la sorprendente verità dei suoi mosaici di vetro, benchè composti di un numero relativamente mediocre di cubetti. Pregevoli sono altresì i suoi specchi, non già per le dimensioni, ma pel lusso d' ornamentazione che essi presentano. Nè ha trascurato il Salviati di esporre gli oggetti d' uso comune che, in sua mano, acquistano il pregio di un' estrema leggerezza. Vi sono dei vasi, dei piatti, delle tazze d' una sottigliezza estrema e d' un peso minimo. Un bicchiere *mousseline*, di grandezza ordinaria, pesa 40 grammi, cioè a dire 6 a 8 volte meno d' un bicchiere comune. Una lampada bellissima a fiori ed ornati completa quest' esposizione del Salviati. Ammirabili sono altresì i vetri ed i mosaici della Società musiva veneziana e della Società Venezia-Murano. Fra questi ultimi primeggia un bellissimo quadro rappresentante Venezia che affida il comando della sua flotta a Francesco Morosini. Quando si vedono simili mosaici, bisogna convenire che in questo genere si è giunti all' apice dell' abilità. La Società di Murano occupa essa pure un compartimento nel cui mezzo è una magnifica lumiera tutta di vetro. Anche Bedendo di Venezia ha esposto dei belli specchi di vetro con cornici pure di vetro; bisogna qui pure ammirare, come negli altri specchi suindicati, piuttosto la vaghezza degli ornati e dei colori, rossi od azzurri, che le dimensioni delle luci, poichè è il genere degli antichi specchi di Venezia che vuolsi imitare. Non sarebbe egli da desiderare che da noi si fabbricassero anche le grandi luci degli specchi moderni? Frattanto rammentiamo fra i veneziani anche Radi di Murano che trovò l' arte smarrita del color porpora.

Nel genere della vetreria non dobbiamo trascurare Milano, Livorno, Savona, Ascoli, ecc. Milano si presenta con Toso, che ha una bella lumiera a colori, con Spreafico, Paravicini, Luraghi; Livorno con Uzielli; Ascoli con Silvestri; i quali tutti inviarono delle pregevoli loro vetrerie sì bianche che colorate. La vetreria è dunque ben coltivata, ma non è ancora giunta a fabbricare le grandi lastre che occorrono per coperti, specchi, ecc.

I bronzi detti *d' arte* formano una delle industrie nelle quali l' eleganza francese porta il vanto e da cui trae non lieve profitto. Un fonditore fiorentino, Papi, vi operò un prodigio che espose alla mostra universale di Parigi, e lì si fermò. L' arte dei bronzi *d' arte* del commercio comincia ora a manifestarsi, e

ciò non in Toscana, ma nella Venezia principalmente. Di questa regione sono diffatti Michieli che getta e dipinge il bronzo in mille guise e ben anche lo copre d' oro, ed Arquati e Colbaecchini di Padova, che hanno essi pure candelabri, statue, ecc. In altre regioni troviamo i bronzi dorati del Ferrari, quelli del Cima e del Pandiani di Milano; gli altri del De Luca di Napoli e, oltre alle statue e busti di Nelli di Roma, quelli del Canadori di Pistoia e del Pellas di Firenze. Da ciò che vedemmo ci è contuttociò forza concludere che, in questo genere di industria, noi siamo pervenuti ad una tenue produzione, non certo per difetto d' abilità dei nostri artisti, ma piuttosto perchè non ce ne siamo abbastanza occupati.

Dal misero giaciglio e dalla seggiola zoppicante del povero contadino ai letti ornamentati, agli stipi sontuosi, agli armadi, ai seggioloni, ai cofani, alle cornici da specchi, da porte, da finestre dei ricchi appartamenti dei moderni epuloni, v' ha un abisso. L' arte di fabbricare i mobili di lusso non è soltanto una soddisfazione della splendida agiatezza, essa è ancora un articolo di commercio, ed è perciò che ce ne occupiamo. Di intagli e di intarsii noi siamo difatti esportatori, perchè abbiamo le tradizioni e gli esemplari che gli altri popoli non posseggono; nè è questa una vanteria, perchè questo genere di lavori richiede, non solo senso artistico ma ancora pazienza; ora ambo queste qualità posseggono i nostri artefici. Ma l' intaglio e l' intarsio sono essi i soli meriti che riecheggiano nel mobiglio? Non sono anzi questi ornamenti subordinati alla forma complessiva dell' oggetto cui sono applicati? Prima d' ogni altra cosa richiedesi che un mobile artistico abbia forma elegante, appropriata all' uso, e che sia suscettibile di racchiudere tutte le utilità che si pretendono da un oggetto d' uso quotidiano. Quindi è che non sapremo approvare quegli artisti che imprinono ai loro mobili le forme dell' architettura; poichè ben altra cosa è la destinazione d' un armadio o d' uno stipo da quella d' un' abitazione, d' un tempio, di un chiosco e simili. Nell' architettura dominano quasi esclusivamente le superficie piane e le linee rette; quindi una durezza di forme che è voluta dalle leggi dell' equilibrio delle grandi masse che debbon reggere ai carichi, alle spinte, agli scotimenti e che sono fabbricate con materiali murarii pesanti e difficili da tagliare e connettere saldamente. Nel mobile la materia ha piccolo peso, è facile a lavorare, non è soggetta che a lievi sforzi, ha mediocri dimensioni, richiede molta eleganza ed è suscettibile di essere ridotta ad ogni più capricciosa forma. Perchè dunque i nostri fabbricanti di mobilie non preferiscono la linea curva alla linea retta, la superficie tondeggiante alla superficie piana, i morbidi contorni alle dure linee dell' architettura muraria? Non intendiamo escludere le linee rette e le superficie piane, intendiamo di suggerire soltanto uno stile più schiettamente differente da quello che molti artisti nostrani ora preferiscono.

La Venezia, la Lombardia, la Toscana hanno antiche tradizioni nell' arte del mobiglio e nella presente esposizione non sono rimaste inferiori alla loro rinomanza. Anche Roma e Napoli hanno inviato pochi ma ammirabili lavori. Passiamo brevemente in rivista questi espositori, cominciando dai mobili intagliati. Assai bella è l' esposizione del Lovati di Milano coi suoi stipi in ebano ed in legno bruno

forniti di elegantissimi intagli e riquadri a vari colori. Ammirabili sono ancora i mobili di stile antico di Zannetti di Vicenza, i quali si vendono inoltre a tenue prezzo ed infatti trovarono molti acquirenti. Anche Del Tedesco di Venezia ha esposto dei mobili pregievoli, non solo per gli intagli, ma anche per la buona forma dell'insieme. Lo stabilimento di Zara e Zen ha messo in mostra due camere complete da letto, una in legno bianco benissimo intagliato sopra fondi scuri; la seconda di legno palma con cornici e sculture di palissandro; prima d'abbandonare la Venezia accenniamo altresì il Cadorin, il De Lotto, il Dose, il Toso, il Besarel colle loro statuette, tavoli, cofani, cornici, ghirlande, putini, ecc. che dimostrano come l'arte del Brustolon non sia ivi perduta, nè decaduta. Passiamo alla Lombardia ove, oltre al Lovati già menzionato, troviamo Moretti di Milano coi suoi begli intagli, Patrucco e Badini, Zanoletti, Arrigoni, Bronzini, pure di Milano; come pure di Milano è Monti che ha esposto un armadio di legno di noce di stile hisantino che, se cade nel difetto che sopra accennammo di simulare le forme dell'architettura, rimedia colla ricchezza dei suoi begli intagli, egregiamente eseguiti. Nè possiamo dimenticare la magnifica camera degli artisti Bresciani che è una delle più belle cose dell'esposizione. L'architetto Tagliaferri ne fu il disponente; tutto ciò che vi si trova viene dagli artefici di Brescia; dal pavimento, alle pareti ed al soffitto, che è d'abete lavorato da Frigerio; dai mobili, che sono tutti ammirabili, fino alle tappezzerie, ai camminetti, cornici, stipiti, ecc. Del Piemonte abbiamo ritrovato i lavori di Murari di Asti e quelli della scuola professionale di Varallo. Dell'Emilia uno stipo di Spaggiari di Reggio che, se non è troppo elegante a cagione della durezza della forma, è però ammirabile per i suoi ornamenti e soprattutto per essere lavoro d'un semplice contadino che, nelle ore perdute della sua rude professione, già vecchio di oltre settant'anni ed affranto da penosa malattia al destro braccio, per sola tenacità e forza di volere, condusse a termine un pregevole e faticosissimo lavoro d'intaglio.

Nelle industrie artistiche la Toscana ebbe sempre un posto distinto; e così accade dell'arte dell'intaglio. Notammo difatti il Barbeti di Firenze coi suoi stipi, tavoli, seggiole, nonchè lo Scarselli, esso pure di Firenze, che, invid dei delicati e leggiadri lavori; così pure di Firenze sono Ciardi, Pucci, e Torelli che dimostrano come la mano degl'intagliatori di questa città nulla abbia perduto dell'antica abilità. Siena, che ha altresì una vecchia e meritata rinomanza da mantenere e che la conserva degnamente, perchè, all'esposizione di Londra, ebbe due medaglie su tre che vennero conferite, Siena ripetiamo ha inviato i lavori del Barbeti e della Banca popolare, meritevoli tutti d'encomio. Così pure vanno rammentati Simonini di Livorno e Ricciarelli di Pescia.

Dalla Toscana a Roma ed a Napoli non è che un passo. Caponi di Roma ha inviato un camino sormontato da specchio, che è pregevole per ben eseguiti intarsi ed intagli. Maggiormente lodati sono due lavori del De Pagano di Napoli che ha esposto una *Primavera* ed un *cane di guardia* che sono veramente ammirabili. Notiamo ancora, per esser giusti, gli stipiti ed i tavolini *vieux-laque* di Catalani di Palermo, come pure la pendola del Roggiere che fu pagata 10 mila lire. Chiediamo scusa ad altri espositori

che la mancanza di spazio c'impone di non menzionare con nostro rincrescimento.

Dopo l'intaglio, che è in fondo un'arte scultoria, viene l'intarsio che è una specie di pittura. Dapprima vi si adoprò il legno soltanto, e così si fa tuttora a Sorrento ed a Nizza. Ma, ogni cosa perfezionandosi col progresso del tempo, l'arte dell'intarsio ebbe ricorso all'avorio, alla madreperla, ai metalli ecc. Oggi giorno i lavori più pregiati sogliono essere di bianco e nero, cioè di ebano ed avorio. Così è intarsiato lo stipo di Brambilla di Milano, mentre Crespi, esso pure di Milano, oltre alle due materie anzidette, fa uso della Tartaruga, affine d'attenuare il contrasto fra le due tinte opposte perchè, nello stipo da lui esposto, l'avorio non è soltanto incastonato nel fondo d'ebano, ma inoltre è saliente. L'arte dell'intarsio non esige soltanto il buon gusto del disegnatore, ma ancora la pazienza del certosino, e di entrambe queste qualità fanno mostra, oltre ai lavori accennati, quelli di Cassani, della Arrigoni, di Bolla e Pogliani, tutti di Milano. Firenze si distingue in quest'arte col Polli, col Cheloni e col Chalou che uniscono felicemente nei loro mobili l'intarsio coll'intaglio.

I lavori artistici non debbono farci dimenticare quelli che, più umili e meno dispendiosi, per quest'ultimo motivo formano oggetto di rilevante esportazione. In questa classe sono da annoverarsi le sedie di Chiavari di Canepa, di Sarmoria e di altri fabbricanti, che furono premiate all'esposizione di Parigi e che si inviano principalmente in Spagna; i fusti sono fatti di acero, di ciliegio ed altri legni; i lavori d'intreccio si eseguono con legno salice, spaccato e trafilato. Nè soltanto le bianche seggiole vengono da Chiavari, perchè da colà il Campodonico inviò dei mobili assai pregievoli. Molte altre cose vorremmo rammentare che abbiamo vedute esposte nei magnifici salotti che tappezzieri e fabbricatori di mobili hanno posti in mostra. Siamo dolenti che la brevità che ci siamo imposta ce ne faccia divieto.

LE TRAMVIE DINANZI LA LEGGE

Scriviamo non ha guari, occupandoci del grave argomento delle tramvie, essere desiderabile che una legge generale venisse a regolare questo nuovo mezzo di locomozione, in sostituzione delle disposizioni, spesso discordanti fra loro, deliberate dalle amministrazioni locali da cui dipende la concessione dell'uso del suolo stradale.

Queste parole hanno bisogno però di qualche spiegazione.

Lontani dall'essere avversari sistematici dell'azione governativa, non pretendiamo neppure che gli uffici finora adempiuti dal governo abbiano ad essere le colonne d'Ercole per l'avvenire. Consentiamo che tale azione abbia a variare secondo i tempi ed i luoghi, ora più ed ora men larga, e tenda anzi a crescere (non in senso assoluto ma relativo) col progredire dei bisogni, della civiltà. Ciò che neghiamo si è che questo abbia a farsi col cuore leggiero; che dove basti l'iniziativa individuale od essa può educarsi a fare, il governo venga a prenderne il posto, e che quando a lui spetta d'agire, proceda senza le garanzie che ne possono impedire gli abusi.

Si è perciò che colla stessa franchezza con cui abbiamo lodato il Ministro dei Lavori pubblici pel progetto di legge sulle ferrovie economiche e le tramvie presentato al Parlamento il 29 maggio 1880, crediamo dovergli dar biasimo per la recente circolare che su questo stesso argomento egli indirizzava ai prefetti e ingegneri capi del genio civile ed ai commissari per le ferrovie.

In essa il Ministro ricorda le precedenti circolari del 20 giugno 1879 e 15 novembre 1880, con cui già dichiarava essere le amministrazioni provinciali e comunali competenti sulla concessione del suolo, delle rispettive strade per l'impianto delle tramvie, ma non poter andare oltre dal limite, non avendo facoltà nè di statuire sulle modalità di costruzione, nè di determinare le condizioni dell'esercizio con trazione meccanica; biasimava l'abuso verificatosi da parte di alcuni concessionari, di rivolgersi al Ministro per ottenere l'autorizzazione per l'esercizio, ad opera compiuta, ciò che rende impossibile l'esame della costruzione, mentre per tutte le modalità tecniche di questa occorre il parere preventivo del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e prescriveva che le rotaie non dovessero mai essere sporgenti dal suolo stradale, onde non arrecare alcun incomodo od aggravio alla viabilità ordinaria.

Il Ministro dichiara di non potere affatto consentire a ciò ed insiste più che mai perchè le domande di autorizzazione di tramvie a vapore siano presentate abbastanza in tempo per poterle esaminare colla dovuta ponderazione, onde si possano stabilire opportune condizioni per l'armamento della linea e pel tipo delle macchine; sicchè l'esercizio possa essere autorizzato con tutte le prevedibili guarentigie di sicurezza; concludendo con dire che d'ora innanzi il Ministero non concederà più l'esercizio di tramvie con trazione meccanica quando risultino violate le condizioni sovra citate, tenendo fermo assolutamente il principio che le rotaie soddisfino alla condizione di rimanere perfettamente a livello del suolo stradale, salvo che per la larghezza della strada possa isolarsi la parte riservata alla tramvia da quella destinata all'ordinario carreggio.

Questa circolare desta una serie di gravi considerazioni.

E anzitutto non è senza rincrescimento che si scorge regolata una materia così importante come questa con semplici circolari ministeriali. È vero pur troppo che la politica assorbe tanta parte della vita parlamentare, che i progetti di legge più utili sono non di rado trascinati di sessione in sessione, senza che loro venga fatto di ottenere pur l'onore della discussione. Ma è forse questa ragione sufficiente perchè il Ministro prenda il posto del Parlamento, e in materia di sì grave momento introduca a suo arbitrio norme che potrebbero riuscire di non piccolo danno alla pubblica e alla privata fortuna?

Nè il ritardo del progetto a convertirsi in legge sarebbe stato di danno sì grave come a primo aspetto parrebbe. La smania di sottopor tutto a regolamenti è la malattia ordinaria dei governi burocratici, a cui anche il nostro appartiene. Disposizioni minute, talora oscure, complicate, inutili, vessatorie, sempre impacciati e non di rado micidiali, cadono fitte come gragnuola su tutte le istituzioni e antiche e recenti. Che le istituzioni meglio assodate possano soffrirne, e di molto, ne è prova, ad esempio, la nostra mari-

neria mercantile, unanime a elevare lagnanze al riguardo dinanzi alla Commissione parlamentare d'inchiesta.

Per le istituzioni nascenti poi la cosa è peggiore ancora. Queste abbisognano di aver le mani libere quanto è possibile per tentare diverse vie e scegliere la migliore, per trovare come adattarsi alle circostanze diverse dei casi, e somiglianti. La legge interviene colle sue regole ferree ed uniformi, e le soffoca facilmente appena nate.

Che se ciò è vero di norme emanate dal legislatore, ad onta di tutte le garanzie che ne circondano le deliberazioni, che non sarà di un semplice provvedimento ministeriale per cui tali garanzie sono senza paragone minori?

Emani una legge, ma che contenga le sole prescrizioni riconosciute pel momento essenziali, salvo a provvedere in seguito, quando l'esperienza abbia mostrato lacune indispensabili ad essere riempite. Del resto si lasci ampia libertà all'iniziativa privata; a questa iniziativa, che è pianta così preziosa, e così lenta a svilupparsi su questo nostro suolo latino; iniziativa che per fortunato caso ha dato presso di noi in sì breve tempo, nell'argomento che or ci occupa, risultati così brillanti e la quale minaccia di trovare nell'inconsulta azione del governo un gravissimo impedimento.

Per vero le circolari ricordate proclamano la dipendenza di tutte le tramvie dal potere centrale; la necessità del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, da accordarsi preventivamente, e il divieto assoluto di adoperare regole eccedenti al livello del piano stradale. Poche disposizioni queste, e tuttavia cattive.

Vediamolo brevemente.

Per aver facoltà di costruire una tramvia è indispensabile sempre l'autorizzazione governativa. Ciò è troppo. Trattandosi di strade ordinarie, la legge saviamente distingue tra le nazionali, le provinciali e le comunali, e solo le prime pone sotto la dipendenza del potere centrale; ed è giusto, perchè esse so'e hanno di mira un interesse veramente generale. Le tramvie sono esse tutte d'interesse generale, siffattamente che non si possa costruirne un metro senza che il governo lo approvi? Non ci pare. Ma dato pure che questo interesse sempre ci sia, non può farlo che una legge, che prescrive certe regole uniformi per tutte le tramvie, lasciando che le amministrazioni locali, più specialmente interessate, ne curino l'esecuzione. Una legge generale non implica punto l'accentramento, che col sistema inaugurato dalle circolari ministeriali regna invece oggi sovrano. Con queste le tramvie tutte dello Stato dipendono dal beneplacito del ministro dei lavori pubblici; una tramvia, che è essenzialmente destinata a servire a' bisogni locali, fosse pure brevissima, e separata dalla rete delle ferrovie, debb'essere da lui approvata.

E questo accentramento non è già innocuo, chè anzi è sorgente di tutti gl' inconvenienti, nè più nè meno, che son soliti a nascere da tale sistema. E basti accennare ad uno solo. Ogni progetto di tramvia dev' essere sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quanta perdita di tempo richiede questa formalità a prima giunta così semplice! Sono mesi, anni forse che converrà attendere prima che un progetto sia accolto ad esame; e respinto perchè manchevole in qualche parte, sarà

una nuova e lunga perdita di tempo che converrà subire prima che la sospirata approvazione sia ottenuta. E questo forse il modo migliore d' incoraggiare i capitali privati ad applicarsi a questa industria?

Si comprende che trattandosi di strade ferrate sussidiate dal governo, questo eserciti una minuta e preventiva vigilanza; ma ciò diventa una esagerazione quando invece sono capitali privati che si applicano ad una intrapresa che nulla chiede al governo medesimo. Sono le amministrazioni comunali e provinciali che concedono l' uso della strada, le quali hanno l' interesse maggiore a vegliare a che la tramvia sia ben costruita; esse si trovano più vicine, e più in grado perciò di ben conoscere ogni particolare; sono i loro abitanti che in ispecie se ne servono, e perciò ad esse spetta esaminare se la tramvia da costruirsi riesca il meglio possibile loro utile: ad esse pertanto dovrebbe essere affidato l' incarico che ora si è assunto il governo.

Il danno poi del sistema seguito è tanto maggiore perchè il governo centrale deve spiegare la sua azione prima che i lavori per la tramvia siano incominciati. Se esso si restringesse a dettare con una legge generale le norme da seguire ed a constatare e colpire le contravvenzioni ad opera fatta, la costruzione intanto non ne sarebbe ritardata. Ma costringere a seguire una lunga trafila, incerti dell' esito delle pratiche, prima di poter cominciare i lavori, è voler crescere le difficoltà senza corrispondente vantaggio. L' esame da farsi da opera compiuta sarà forse più malagevole, ma non è da dimenticare che già le amministrazioni locali han dovuto sottoporre ad esame i progetti prima di autorizzare l' occupazione del suolo stradale.

La legge da farsi vorrebbe essere succinta, perchè regole troppo minute volta a volta potrebbero tornare nocive. Le stesse circolari ministeriali or criticate ce ne offrono ancora un esempio là dove vietano in modo assoluto che i regolì sporgano oltre il suolo stradale. A prima giunta la prescrizione è eccellente. Tale sporgenza cagiona imbarazzi ai rotanti comuui; dunque la si sopprima. Nel fatto invece il danno riesce a proibire, tra l' altro, l' uso delle rotaie Vignolles, che sono le migliori, per imporre quello delle rotaie incavate, che l' esperienza ha condannate come pericolose ed inopportune. E forse che il sacrificio è compensato dal vantaggio reso al carreggio ordinario? No affatto, perchè anche là dove da lunghi anni sono adoperate le rotaie sporgenti, come in Piemonte, esse non hanno sollevato alcuna seria lagnanza. E solo dove la tramvia passa per luoghi abitati, che i carri l' attraversano ad ogni momento e si trova utile che i regolì siano a livello; da per tutto altrove ciò non importa gran fatto. Che la legge adunque moltiplichi le sue prescrizioni, e inconvenienti analoghi a questi si spiegheranno ad ogni piè sospinto. Colle migliori intenzioni del mondo si avrà riuscito a far male.

In conclusione noi ripetiamo: una legge sulle tramvie semplice, chiara, breve, sì; il monopolio di tutto il sistema tramviario nelle mani dello Stato, no. La libertà nei pochi anni passati ha dunque dato in questa materia sì mali frutti, perchè il governo debba affrettarsi a soffocarla?

L' ESPOSIZIONE NAZIONALE E IL GOVERNO

Milano e l' Italia possono essere doppiamente orgogliose dell' esposizione nazionale. Lo possono e per la sua splendida riuscita, e per essere l' esposizione medesima quasi interamente dovuta alla iniziativa privata e ad una larga manifestazione dello spirito di associazione. E noto infatti che la mostra industriale fu promossa dalla Camera di Commercio di Milano; che appena resone di pubblica ragione il progetto, vistose sottoscrizioni affluirono con mirabile slancio da ogni classe di quella cittadinanza; che dietro l' esempio della provincia e del municipio milanese moltissime altre provincie e municipi italiani, nonchè numerosi corpi morali, votarono in proporzione de' propri mezzi pecuniari una partecipazione alla spesa. In confronto di tutto ciò, il sussidio di cinquecento mila lire largito dal Governo, non è gran cosa. Del resto, tanto meglio. Il fatto dell' essersi potuto, anco in Italia, compiere una grande opera, senza aspettare, come troppo spesso si suole, dal governo o l' impulso o la maggior somma di aiuti, deve essere per tutti una cagione di compiacimento.

Se non che il Governo, come tutore supremo degli interessi economici del paese, non poteva rimanere del tutto estraneo a questo grande avvenimento; e — un po' tardi, per dir vero — vi ha preso parte nominando una commissione, presieduta dal ministro di agricoltura, industria e commercio, coll' incarico di studiare e riferire intorno allo stato presente delle industrie in Italia, quale risulta dall' esposizione.

La venuta del ministro e della Commissione a Milano non è stata dai milanesi accolta troppo favorevolmente. L' on. ministro Berti ha incominciato col pronunziare un discorso alquanto infelice. Egli, tra altre cose, ha espresso l' augurio che il nostro paese, il quale è ora manifatturiero, divenga anche agricolo. Ecco una prima inesattezza che in bocca al personaggio che la proferiva, e in occasione tanto solenne, può dirsi assai grave. Per quanto le condizioni dell' agricoltura in Italia siano ben lontane dall' essere quello che dovrebbero, e per quanto l' esposizione nazionale abbia rivelato un immenso progresso industriale compiutosi nel ventennio, e la potenza, ai più finora sconosciuta, di alcune nostre industrie, rimane pur tuttavia indiscutibile che l' Italia è anco adesso un paese più agricolo che industriale; mentre è pure accertato che dalla agricoltura il nostro paese trae la sua maggior ricchezza e che il maggior contingente alle nostre esportazioni viene dato dai prodotti agricoli. Un' altra inesattezza sfuggita di bocca al ministro, ed atta tutt' altro che a stimolare l' amor proprio e quindi l' operosità dei possidenti di terra italiani, è l' affermazione che in Italia manchi, per servirci delle testuali parole, *il gentiluomo campagnuolo*.

I giornali milanesi, osservando che la traduzione letterale ma inesatta della locuzione inglese *gentlemen-farmers* non è felice, contrappongono all' asserzione dell' on. Berti i nomi dei Ricasoli, dei Ridolfi, dei Filippi, dei Baracco, dei Rovasenda, degli Albizzi, dei Leonardi, dei Franchetti, dei Papadopoli, dei Farinola, dei Salini, dei Ponti, dei Jacini, dei Caccianiga, dei Leonino, dei Mussi, dei Merzario, ecc.

Per parte nostra potremmo aggiungerne ben molti altri meno noti, ma non meno benemeriti. Non faremmo cenno di questi fatti che potrebbero parere estranei all' indole del nostro periodico, se non fosse per deplorare una volta di più che malintese convenienze politiche e viziose consuetudini parlamentari mantengono in Italia il costume di affidare la direzione suprema della agricoltura, dell' industria e del commercio ad uomini spesso egregi e profondamente versati in altre discipline, come è il caso dell' attuale ministro Berti, ma privi di competenza intorno alle tre rammentate forme di attività umana.

Ciò che ha commosso in particolar modo l' opinione pubblica di Milano è stata la nomina della Commissione governativa di cui dicevamo sopra. Le dimissioni di membri della Giuria si sono successe così numerose da impensierire il Comitato promotore e, può dirsi, anco la cittadinanza. Pareva infatti oltre ogni dire sconveniente insieme ed assurdo che la Commissione governativa venisse nominata, non già fin dal principio dell' esposizione, ma verso la fine e proprio allora quando il corpo giudicante dei giurati, costituito da un pezzo, stava per dare inizio ai propri lavori. Si temeva che cotesta Commissione venisse a riuscire un duplicato della Giuria, suscitando inevitabilmente attriti, discordie, antagonismi e confusione nel lavoro di confronto tra i prodotti esposti. Non ci occuperemo di ciò se si trattasse soltanto di questioni personali e di convenienza; ma gli è che quando veramente, come a Milano si temeva, la Commissione governativa avesse avuto il compito di giudicare anch' essa intorno al merito acquistato dai singoli espositori, di confrontare particolareggiatamente il pregio dei loro prodotti e di conferir premj, i risultati dell' esposizione, finora così splendidi anche per l' ordine e la regolarità con cui finora tutto è proceduto, sarebbero stati rovinati in gran parte. Si sarebbero avute due categorie di giudici, entrambe ufficiali, entrambe senza appello, e probabilmente un deplorabile dualismo nei criteri del giudizio da pronunziarsi. Per fortuna non è così. Il compito della Giuria e quello della Commissione governativa sono non solo indipendenti uno dall' altro, ma di indole affatto diversa. Non sarà qui inutile, crediamo, delineare siffatta differenza. Il corpo dei giurati esamina a uno a uno gli oggetti esposti, accetta il loro grado di perfezione ed in ragione del merito conferisce i premj agli espositori. Il suo studio è adunque principalmente di confronto tra espositore ed espositore in ragione del pregio dei prodotti inviati, singolarmente da ciascuno, alla mostra nazionale. Invece la Commissione governativa è incaricata di fare uno studio generale intorno allo stato in cui si trova al presente l' industria in Italia, prendendo per elemento di cotesto studio le cose esposte.

Essa deve poi rilevare la misura del progresso fatto dalla industria italiana in genere, e da alcune fra le industrie più importanti in specie, durante l' ultimo periodo della nostra vita nazionale. Deve esaminare quali industrie abbiano raggiunto uno sviluppo soddisfacente o siano avviate a raggiungerlo, quali altre invece siano tuttora rachitiche od abbiano poca speranza di svolgersi. Di tutto ciò deve accuratamente investigarne le cause, siano queste naturali e permanenti, siano, più ancora, quelle contingenti e transitorie, quali sarebbero la misura dei dazi di importazione e di esportazione, la misura

delle imposte, la maggiore o minore quantità dei capitali disponibili in paese, la misura degli interessi che i medesimi ritraggono da impieghi industriali, e via dicendo.

Lo studio intorno alle condizioni delle industrie italiane in relazione ai dazi, uno dei compiti principalissimi della Commissione governativa, ha in questo momento un carattere di attualità e anco di urgenza, iniziandosi proprio adesso a Parigi i negoziati per il trattato di commercio tra l' Italia e la Francia. A tal uopo il Governo dispose che i commissarj incaricati delle trattative, nel recarsi a Parigi, si fermassero a Milano e visitassero l' esposizione. La loro fermata essendo di pochi giorni, il loro esame non ci sembra possa essere stato molto profondo. Alludendo anco a questo fatto, dicevamo in principio di questo articolo che il Governo ha preso parte un po' tardi alla mostra nazionale.

E deplorabile che l' importanza grandissima di cotesta festa della pace e del lavoro non sia apparsa evidente già lino da varj mesi addietro nelle sfere governative, tanto da spronare il Ministero a nominare per tempo la Commissione in guisa da conoscere prima d' ora il risultato de' suoi studi. Nè possiamo tacere che meglio si sarebbe operato, eleggendo all' uopo tutte persone competenti, mentre invece si sono nominati alcuni uomini politici, i quali non neghiamo che possano aver valore nelle assemblee politiche, ma che non ci sembrano i più adatti all' ufficio loro affidato.

Comunque sia, oramai rimane da augurare che la esposizione di Milano serva di utile guida ai negoziatori del trattato di commercio e che questo possa concludersi con clausole favorevoli alle nostre principali produzioni, in guisa che trovi incoraggiamento ed efficace aiuto quella attività industriale degli italiani già languente da secoli ed ora avviata a risorgere gagliarda e durevole.

IL COMMERCIO ITALIANO

nei primi sette mesi del 1881

La Direzione generale delle Gabelle ha presa la determinazione di non pubblicare più trimestralmente ma mensilmente *la statistica di commercio speciale di importazione ed esportazione*; ed ha cominciato dal 2° semestre di quest' anno a mettere in atto la deliberazione. Noi lodiamo assai questa nuova prova di solerzia e di interessamento per una parte così importante della pubblica cosa; così sarà possibile seguire a più brevi periodi i fenomeni che presenta la espansione del nostro movimento commerciale, e ciò con non piccolo vantaggio di quegli studi che cercano di scuoprire le cause e di connetterle agli effetti. Però la Direzione generale delle Gabelle non può naturalmente dare i confronti coi rispettivi periodi dell' anno precedente se non cominciando dal 2° trimestre del 1882 ed infrattanto, pur pubblicando mensilmente le sue statistiche, darà solo trimestralmente i confronti.

Diamo qui intanto i prospetti del valore delle merci importate ed esportate nei primi sette mesi del corrente anno.

	Importazione	Esportazione	Totale
Spiriti, Bevande ed Olii.	36,389,517	109,887,092	146,276,609
Generi coloniali, Droghe e Tabacchi	61,128,566	3,529,241	64,657,807
Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie	30,952,804	32,142,519	63,095,323
Colori e generi per tinta e per concia	14,047,683	5,064,572	19,112,255
Canapa, lino, Juta ed altri vegetali filamentosì, escluso il cotone.	20,534,650	21,601,380	42,136,030
Cotone	130,291,465	23,635,590	153,927,055
Lana, Crino e Peli	74,088,450	4,872,920	78,961,370
Se a	71,939,027	159,338,740	231,277,767
Legno e Paglia	27,939,565	35,935,879	63,875,444
Carti e libri	4,975,343	4,921,865	9,897,208
Pelli	31,763,189	10,955,506	42,718,695
Minerali, Metalli e loro lavori.	97,941,669	41,893,443	139,835,112
Pietre, Terre, Vasellami, Vetri e Cristalli.	56,289,631	40,904,707	97,194,338
Cercali, Farine, Paste e prodotti vegetali, non compresi in altre categorie	49,220,846	76,278,590	125,499,436
Animali, prodotti e spoglie di animali, non compresi in altre categorie	52,059,535	96,799,134	148,858,669
Oggetti diversi	22,973,976	7,669,831	30,643,807
TOTALE.	782,925,886	675,461,030	1,458,386,916

Come abbiamo detto dianzi non è possibile far confronti col periodo corrispondente del 1880 poichè allora la statistica era trimestrale e qui trattasi di 7 mesi; tuttavia notiamo mantenersi l'aumento di esportazione del vino in botti che sorpassò il milione di ettolitri per oltre 38 milioni e mezzo di lire, mentre erano appena 30 nei primi sei mesi del 1880; è noto che tale aumento si deve al mantenersi delle ricerche dei nostri vini da parte della Francia i cui vigneti sentono ancora i danni della flossera. Non aumentò invece la esportazione dell'olio d'oliva che raggiunse appena la cifra di 60 milioni mentre nei primi sei mesi del 1880 era stata di 55 milioni e di ben 98 milioni nel 1879. La importazione del caffè ascese a 18 milioni di lire e quella dello zucchero a 30 milioni di cui 21 e mezzo di non raffinato ed 8 e mezzo di raffinato. Tra i prodotti chimici notiamo una esportazione di 9,760,200 lire (16,267 chilogr.) di *sali di chinina*; nel 1° semestre del 1880 si erano già raggiunti i dieci milioni per cui sembrerebbe verificarsi una diminuzione; è anco notevole la esportazione di *tartaro e feccia di vino* per oltre 7 milioni di lire, e per oltre 1 milione e mezzo di *fiammiferi di stearina*; e notiamo ancora una esportazione di quasi 13 mila quintali di *sugo di limone concentrato* per quasi 2 milioni di lire.

Giunse a L. 12,812,000 la esportazione della *canapa greggia*; ed i *filati di lino e canapa* diedero una importazione di 11 milioni e mezzo ed una esportazione di poco che 5 milioni. Rispetto al *cotone* in bioccoli o in massa si ebbero milioni 61 e mezzo di importazione e 21 e mezzo di esportazione; e per la *lana* in falde o in bioccoli 34 milioni e mezzo di importazione e quasi 2 di esportazione; il che segnerà un aumento soltanto di importazione ed una leggera diminuzione di esportazione pel cotone ed anche per la lana. Si importarono 10,864 quintali di bozzoli per quasi 22 milioni di lire e se ne esportarono 4,303 per L. 4,233,300; nel 1° semestre 1880 l'esportazione dei bozzoli era scesa a 2 milioni e mezzo di lire, mentre era stata di 6 milioni nel 1879. L'importazione della *seta tratta* ha raggiunto i 32 milioni di lire e la esportazione quasi i 152 in confronto

del 1880, 1° semestre, vi è aumento di entrata, diminuzione, notevole di uscita.

Notiamo ancora una esportazione di oltre 9 milioni di lire di *treccie di paglia* e di oltre 8 e mezzo di *cappelli di paglia*; articoli il cui commercio è sempre crescente. Fortemente diminuita a confronto del 1880, primo semestre, l'esportazione degli *stracci*, che raggiunse appena 15,000 quintali o L. 685.000. Le *pelli crude*, non da pellicceria, ebbero una importazione di quasi 22 milioni ed una esportazione di 4 milioni.

Troppo lungo sarebbe discorrere di ciascuna categoria, tanto più mancandoci gli esatti elementi di riscontro; terminiamo notando che l'esportazione del grosso bestiame ha continuato a subire nel 1881 la diminuzione che presentava nel 1880. I 27,000 capi esportati nel primo semestre 1879 divennero 20,000 nello stesso periodo del 1880 e scesero a soli 15,928 nei primi sette mesi dell'anno corrente; egualmente le vacche, 12,005 nella prima metà del 1879, 8,000 nella prima del 1880 e solo 4,096 nei primi sette mesi del 1881. L'esportazione delle uova raggiunse in questo scorcio d'anno la bella cifra di 161,074 quintali, cioè oltre 22 milioni e mezzo di lire.

Complessivamente, se riduciamo ad un semestre soltanto le cifre dei sette mesi del 1881 e le paragoniamo poi a quelle del 1880, troviamo aumentate tutte le categorie di importazione, eccettuata la 14^a: *cereali, farine, paste e prodotti vegetali analoghi*, che raggiunse appena i 49 milioni di lire nei sette mesi del 1881 ed aveva quasi raggiunti i 145 nei primi sei mesi del 1880. I maggiori aumenti si fecero nel cotone, nel 1881, ridotto a 6 mesi, 112 milioni, nel 1880 83 milioni, quindi i coloniali, gli spiriti, la lana, la seta, i prodotti chimici, le pelli; segnano invece un aumento minore; la categoria IV, colori e generi per tinta e per concia; la V, canapa, lino, juta, ecc.; la IX, legno e paglia; l'ultima, oggetti diversi.

Rispetto alla esportazione: la I categoria, spiriti, bevande ed olii, non avrebbe proporzionalmente superati in entità la esportazione dei primi 7 mesi del 1880, ed è ancora di 3 milioni inferiore alla esportazione dei primi sei mesi del 1879; segna un aumento invece la categoria II, generi coloniali, droghe e tabacchi, per la quale si ebbe nel 1879 e nel 1880, primo semestre, circa 4 milione e mezzo di esportazione, e nei 7 mesi del 1881 3 milioni e mezzo. L'aumento già indicato dal 1879 al 1880 nella categoria III, prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie, continuerebbe, sebbene in minori proporzioni, nel 1881; è invece in diminuzione la categoria IV, colori e generi da tinta e da concia, che raggiunse appena i 5 milioni nei 7 mesi del 1881, mentre se ne erano esportati oltre 6 nel 1880 e nel 1879. La canapa, lino, juta ed ed altri vegetali, meno il cotone, segnano una stazionarietà di esportazione rispetto al 1880, e sono ben lontani dal raggiungere i 27 milioni del primo semestre 1879, contando soli 24 milioni e mezzo nei primi 7 mesi del 1881.

Il cotone segna un leggero aumento; mentre si riscontra una notevole diminuzione nella categoria XII, lana, crino e peli, che davano milioni 5 1/2 nel 1879, 7 nel 1880 (semestre) e danno solo 4 milioni ed 8 mila lire nel 1881 (7 mesi).

In diminuzione allarmante è anche la esportazione della categoria VIII, *seta*; nei 7 mesi del 1881

si è appena superato (159 milioni) i 156 1/2 del 1880 ed i 158 milioni del 1879, primo semestre. Forse il ritardo del raccolto fece anche ritardare la conclusione degli affari; le statistiche dei mesi prossimi ce lo mostreranno.

La categoria IX, legno e paglia, dà un sufficiente aumento, mentre la successiva, carta e libri, segna una diminuzione, anche a paragone del solo semestre 1880, da 6 milioni e 1/2 a quasi 5 milioni. Leggera diminuzione, ma incresciosa, dà la XI categoria, pelli nei sette mesi del 1881 si è appena superata la cifra dei 6 mesi del 1880; è stazionaria la XII categoria, minerali, metalli e loro lavori; in deficienza invece la susseguente, pietre, terre, vasellami, vetri e cristalli; anche in questa categoria si sono nei 7 mesi del 1881 appena raggiunti i 40 milioni dati dal 1° semestre del 1880.

Un considerevole aumento di esportazione lo troviamo nella categoria XIV, cereali, farine, paste ecc. da 44 milioni del 1° semestre 1880 a 76 milioni milioni nei primi 7 mesi del 1881; viceversa diminuì assai l'esportazione della XV categoria, animali, spoglie d'animali ecc. che non raggiunse nei 7 mesi del 1881 i 98 milioni del 1° semestre 1880. — Sommarientemente le esportazioni dal 1° gennaio al 31 luglio 1881 raggiunsero 654 milioni di lire e diminuite di un settimo ascendono a lire 579 milioni, cioè appena 2 milioni di più del 1° semestre 1880. Nei primi sei mesi del 1880 la differenza tra l'importazione e l'esportazione fu di L. 38,109,812 di maggiore importazione; nei primi sette mesi del 1881 l'eccedenza della importazione giunse a lire 107,464,836; nel primo semestre di quest'anno tale eccedenza era di L. 69,385,980; — il mese di luglio adunque diede per solo L. 38,080,856 di maggior importazione.

Pur troppo l'andamento poco buono della stagione ci fa prevedere che nei 5 mesi che rimangono non avremo una esportazione totale che procuri il proporzionale aumento a cui aspiriamo, e per contro prevediamo una maggiore importazione!

Tuttavia l'Italia ha già raggiunto una condizione economica abbastanza solida per potere sperare che lo stimolo derivante dal bisogno di una maggiore importazione ecciterà la sua esportazione.

Senza di ciò sarebbero difficoltate quelle riforme finanziarie nella cui attuazione dobbiamo trovare un nuovo impulso a migliorare l'economia del paese.

Con questi brevi cenni noi limitiamo questo mese le nostre osservazioni sulla statistica del commercio, ma ci proponiamo di estenderci sempre di più nell'avvenire in modo da mettere i nostri lettori nella piena conoscenza delle condizioni e del movimento del nostro commercio internazionale.

L'INCHIESTA SULLA MARINA MERCANTILE

Seduta del 19 agosto in Viareggio

Il Sindaco parla specialmente della marina a vela, della quale tesse la storia nei tempi fortunati. Le compagnie sussidiate riuscirono a sostenere due grandi Società, ma rovinarono il cabotaggio. Deplorando la decadenza della marina a vela sulla quale si formano i marinari per l'armata, dice dannoso il sistema adottato dal Governo di dare all'estero o di far costruire

nei suoi cantieri le navi da guerra, perchè in tal modo non fu dato impulso allo impianto di stabilimenti metallurgici. Accenna ad onore la *Leopanto*, che trovasi nel cantiere Orlando, e legge molte considerazioni sui quesiti che fanno parte dell'interrogatorio.

Il Sindaco domanda riduzione di tasse, riforma dei trattati di commercio per quanto si riferisce al cabotaggio; l'istituzione di stabilimenti di credito marittimo; miglioramento dei porti mercè costruzioni di banchine.

Dice che Viareggio possiede 400 vele, ma il canale non ne contiene che 70; si prolunga il molo, ma ciò non basta, occorre la costruzione di una nuova grande darsena. Deplora che i bastimenti portino scritto sulla poppa il nome di un porto che non è quello di Viareggio, ciò che urta la suscettibilità e l'orgoglio di questa città, e vorrebbe che fosse perciò modificato l'articolo del regolamento marittimo. Dice che il servizio portuario è disimpegnato con intelligenza ed attività, ma il grande movimento che si verifica nel porto richiede assolutamente la destinazione d'un altro impiegato.

Si dice poco favorevole alle sovvenzioni alla navigazione, ma ora vorrebbe che, come in Francia, con premj si aiutasse la costruzione dei bastimenti a vapore, e per essere sopraffatti dalla concorrenza dell'estero si dessero aiuti così alla navigazione della marina a vela come di quella a vapore.

Dice che il Parlamento ha bensì votato L. 250,000 per il porto Canale di Viareggio che saranno impiegate nel prolungamento dei moli perchè disgraziatamente il mare si ritira ogni anno e bisogna correrli dietro con nuove opere. Quello che occorre è la nuova darsena, ma il progetto presentato in proposito non venne approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Dice inefficace il modo con cui si procede alla escavazione del fondo del canale, e vorrebbe che si adoperassero mezzi meno preadattati in vista dell'aumento che si verificherà nel porto colla costruzione della linea della nuova ferrovia Viareggio-Lucca.

Del Prete cav. avv. Cesare, deputato, si dice interprete dei voti dei suoi concittadini per tutte le cose che andrà ad esporre, quantunque non sia della materia troppo competente.

Sull'art. 7 dice che fu ritenuto ottimo il principio di ammettere le altre nazioni al cabotaggio sulle coste italiane; vorrebbero però quei di Viareggio che nel nuovo trattato il principio di reciprocità fosse dalla Francia ammesso anche per la marina a vela e per tutti i porti di quella nazione.

Domanda che le prescrizioni doganali che non hanno altro risultato che di produrre inutili vessazioni siano rimosse. Pel servizio consolare si lagna che i nazionali non abbiano la voluta protezione.

Qui la più grave è la questione della Cassa Invalidi; taluni vorrebbero che gli armatori fossero liberati dall'obbligo del pagamento, ma trattandosi di viaggi il più delle volte a parte, si incontrerebbero gravi difficoltà. Non si crede adeguato il vantaggio che viene alla gente di mare della contribuzione alla Cassa; neppure crede regolare il modo con cui si investono i capitali della Cassa, perchè si fanno prestiti al Comune capoluogo, o talora servono ad acquisti di stabili sempre nel capoluogo. Preferirebbe che fosse rilasciato alla iniziativa privata il versamento delle somme in Casse di risparmio, ma teme a ciò non si riesca per l'imprevidenza della classe marittima, ma d'altra parte se non si metterà mai davanti alla propria responsabilità il marinaio, lo abitueremo all'idea di una tutela obbligatoria per parte del Comune, della Provincia, dello Stato ed anche del deputato obbligato a fare il sollecitatore presso quest'ufficio.

La tassa di ricchezza mobile, applicata com'è ai bastimenti, può dirsi un assurdo. Tutti i capitali investiti in industrie hanno un reddito che varia; talvolta è maggiore nei primi anni e scema man mano,

talora procede in modo opposto. Colla ricchezza mobile si tassa un capitale fin dal momento in cui non può e per diverso tempo produrre guadagno di sorta; la tassazione poi è diversa, a seconda degli agenti delle imposte e delle Commissioni comunali e provinciali, che seguono criteri sempre diversi.

Il *comm. Paolo Del Prete*, direttore della Mutua, desidera la preferenza alla marina nazionale per il trasporto così dei carboni come del sale; il piccolo cabotaggio lo vorrebbe riservato alla bandiera italiana.

Deplora la mancanza in Viareggio di un Ufficio di Registro, che obbliga i cittadini a fare diverse leghe per portare alla registrazione le contrattazioni giornaliere.

Dice poi che il maggior numero dei bastimenti è armato alla parte, ciò che, come ha accennato, giustifica le lagnanze degli armatori pel pagamento della contribuzione agli Invalidi, quando il viaggio è stato passivo.

L' *Ufficio di porto* chiamato a dare spiegazioni sul numero dei bastimenti che partono ed arrivano giornalmente, si riferisce alle statistiche ufficiali. Ammette la necessità di ingrandire la nuova darsena e dice di aver fatto in proposito comunicazioni al Governo, lo stesso che del bisogno di aumentare il personale dell'Ufficio. La mancanza dell'Ufficio di Registro è un inconveniente per il commercio marittimo, specialmente quando si dovessero fare convenzioni di aruolamento che sono soggette alle registrazioni.

Il Sindaco, richiamato a dare spiegazioni sui lavori di escavazione nel porto-canale nel 1877, dice che fu fatto un tentativo con un cavafango a vapore, che in 42 giorni costò 32 mila lire, ma il risultato non fu pari alla spesa.

Seduta del 23 agosto in Livorno

Comm. Bernardo Fabbricotti, annunzia che verso la fine del mese la Camera di Commercio avrà ultimato una memoria nella quale risponderà tassativamente, se non a tutti, a gran parte dei quesiti posti dall'onorevole Commissione. Frattanto, basandosi sulla esperienza di una non breve vita commerciale e industriale, dirà su alcune questioni il suo modesto parere.

« Quando veggio persino l'Inghilterra, il primo paese che risolutamente entrò sulla via di attuazione della dottrina del libero scambio, e che non ebbe poi il coraggio di metterla intieramente e senza alcuna riserva in pratica; che oggi tentenna e, di fronte all'attitudine ostile di quasi tutte le nazioni, comincia a discutere sulla convenienza o meno di fare un passo in senso retrogrado; quando veggio gli stati Uniti d'America, potenti e floridi, disprezzanti in sommo grado di questa stessa dottrina, vantarsi anzi di aver raggiunto quella loro meravigliosa prosperità, appunto per aver seguito il sistema diametralmente opposto; quando veggio i principali Stati di Europa, i quali non accolsero mai lealmente questa dottrina, mettersi ormai di proposito deliberato, « sulla via del protezionismo, mi è forza ecc. » dire che converrebbe esser più pratici.

Parla a lungo della marina mercantile. Dall'epoca della guerra di Crimea essa ebbe un periodo di vera prosperità, tanto che destava l'ammirazione ed era soggetto d'invidia per le altre nazioni. In seguito a questo periodo di prosperità, si riscaldarono le fantasie: molti armarono, e a ciò contribuì non poco l'incoraggiamento che con un lieve premio dava il governo. Ebbero torto gli armatori a non prevedere che la concorrenza del vapore sarebbe riuscita loro fatale. Quando aprirono gli occhi era già troppo tardi. L'Inghilterra, lanciando per tutti i mari un numero stragrande di vapori, fu la prima a far sentire il peso di questa concorrenza, avendo essa infiniti mezzi e facilità di costruzioni; e da quel momento ebbe origine la decadenza della nostra marina. Surse qualche So-

cietà animosa, ma dovette cedere il campo perchè impotente a lottare. Rubattino e Florio vennero poi e lottarono e pervennero a raggiungere uno sviluppo che onora essi e l'Italia, ma non può tacersi che il loro successo fu dovuto in gran parte al sussidio governativo. Chi di questo sussidio fu privo dovette cadere.

Lamenta le aumentate gravezze e le esagerate fiscalità degli agenti.

Dichiara iniqua, immorale la tassa di ricchezza mobile. Dice che l'aumento di salari agli equipaggi, per la quota ch'essi devono rilasciare alla Cassa Invalidi; gli aumenti di vitto; la disparità di trattamento fra la nostra e le altre nazioni, specialmente colla Francia, rispetto al cabotaggio, ed altre molte ragioni, fra cui il ribasso dei noli per la concorrenza, sono le cause precipue della decadenza della marina mercantile.

Accenna all'ultima legge adottata dalla Francia per sbarazzarsi il campo della concorrenza: fu un colpo arditto, ma diciamo senza ipocrisia, degno di lode. Propone modellarsi sulla legge francese. S'incoraggi la costruzione dei vapori con premi e sussidi: per la vela non accorderebbe premio di costruzione; a tenerla in vita occorre un sussidio efficace di navigazione.

Domanda sieno ridotte le tasse di Porto e Sanità; e semplificati i servizi: riformato il servizio consolare all'estero; sgravata la marina mercantile dalla tassa di ricchezza mobile, applicata sempre a casaccio, e favorevole all'impianto di stabilimenti siderurgici e domanda si affidino di preferenza ai Cantieri nazionali i lavori per conto dello Stato. Chiede perfetta reciprocità fra nazione e nazione rispetto al cabotaggio.

Non ha fatti speciali da citare, ma ha notato che i consoli se negozianti o sensali, ma più specialmente se sensali, si trovano esposti non di rado a valersi della loro posizione ufficiale per avvantaggiare i propri interessi.

Vorrebbe che il Governo favorisse gl'istituti di Credito Marittimo.

Dà ampie spiegazioni relativamente allo stato del porto. Accenna ai lavori necessari da farsi senza ritardo perchè i vapori di grossa portata possano venirvi e stazionarvi senza pericolo. Ricorda i dissapori sorti fra la cittadinanza livornese e la Società Rubattino, relativamente al fatto che il *Manilla* e il *Singapore*, sebbene ne avessero l'obbligo, non toccavano Livorno, e si facevano avvisati i negozianti di qui che se volevano imbarcare le loro merci le dirigessero a Napoli o a Genova. Rubattino, veramente, non aveva tutti i torti: fu a vedere il *Singapore* e se ne persuase.

Dà chiare e precise informazioni dello stato dei lavori della diga rettilinea ed esprime il desiderio che si possa in breve efficacemente utilizzare dal commercio la stazione marittima, che è costata tante spese e tanti sacrifici.

Gli on. Giera e Pelloux si associano alle idee e alle opinioni così chiaramente e largamente manifestate dal *comm. Fabbricotti*.

Senzi Enrico, come rappresentante i signori Anselmi e Marassi ed altri armatori, dice come non si spera molto sui risultati della inchiesta.

Annunzia che sarà presentata una memoria nella quale si riassumono i voti di alcuni armatori e capitani; dei quali divide le idee; sostiene la necessità di conservare la marina a vela, decretando premi alla navigazione in una misura uguale a quella stabilita dall'ultima legge francese. Crede che la navigazione a vela possa sperare di risorgere e ne spiega le ragioni. Accenna alle lagnanze che sollevano le tasse se marittime e quella di ricchezza mobile che grava ingiustamente l'industria navale. Deplora l'abbandono in cui questa industria viene lasciata dal Governo e dal Parlamento. Crede insufficiente il progetto di legge

sulla riduzione delle tasse marittime che sta dinanzi al Parlamento.

Si pronuncia per l'abolizione delle Casse per gl'Invalidi della Marina mercantile, che pesano sugli armatori, ed alle quali la gente di mare non concede importanza per la tenuità dei benefici che arrecano. Esclude il concetto di una riforma che le tramutasse in un'azienda governativa presso le capitanerie dei porti, poichè il risparmio che arrecherebbe non accrescerebbe che di un quarto la somma annuale dei sussidi.

È contrario a qualunque trattato di navigazione che si stipulasse colla Francia, perchè la posizione geografica dell'Italia rispetto a questa nazione esclude il principio della reciprocità assoluta, anche se si mettesse a disposizione della nostra marina oltre i porti del Mediterraneo quelli dell'Atlantico e delle colonie.

Coen Salvatore, spedizioniere, ritiene che la marina mercantile non possa conseguire quello sviluppo cui avrebbe diritto, per le enormi fiscalità doganali alle quali è assoggettata. Fa un minuzioso e interessante racconto di queste fiscalità. La dogana crede con esse di garantirsi contro le frodi, ma rovina il commercio e la marina, senza ottenere lo scopo. Sono formalità vessatorie, non necessarie a garantire la finanza. Accenna a un prospetto, che passerà alla commissione.

Orlando ing. Luigi. Dice di restringere le sue risposte a tutto ciò che concerne le costruzioni delle navi in ferro e delle macchine marine, industrie che avendole iniziate in paese può parlarne con l'esperienza dei lunghi anni di esercizio delle stesse. Crede che a preferenza d'ogni ragionamento, valgano i fatti compiuti a combattere le cause che si suppongono opporsi all'esercizio di tale industria tra noi. Prima d'entrare in argomento, si crede in obbligo di fare due raccomandazioni in ordine ai provvedimenti da darsi intorno alla navigazione in generale.

Egli vorrebbe vedere migliorata la condizione dei marinari, quali si pagavano alla ragione di L. 75 al mese (oltre il vino); 10 o 15 anni addietro quando i viveri si compravano a più mite prezzo, ed ora che sono grandemente rincarati e che i salari tutti degli altri operai sono aumentati, anche più che raddoppiati, vedere che il salario del marinaio è disceso a 60 lire il mese, gli sembra cosa non giusta, per un uomo che oltre al lavoro deve sfidare le vicende del mare. Comprende che l'abbassamento dei noli e la scarsità del lavoro contribuiscono a questo stato di cose, ma pure se qualche cosa deve farsi per sollevare la nostra marina dal decadimento in cui si trova, bisogna anche far qualche cosa per rilevare il morale dell'uomo di mare, migliorando la sua condizione economica. Vorrebbe anche vedere modificata la legislazione intorno al passaggio della proprietà navale da una mano all'altra, sgravandola dell'enorme tributo, al quale va soggetta.

Questo provvedimento renderebbe facile la creazione di un credito marittimo.

Entrando in argomento, prosegue a dire che molti ritengono che per diverse ragioni il nostro paese non possa raggiungere nelle costruzioni in ferro quella perfezione e brevità di tempo, alle quali è giunta l'Inghilterra.

Le ragioni addotte da questi sono:

1. Mancanza dei materiali, ossia ferro e carbone;
2. Mancanza di stabilimenti;
3. Poca esperienza dei nostri operai nella lavorazione del ferro.

Comincia dal confutare la prima di queste tre obiezioni, ossia mancanza di ferro e carbone.

Essendo mancanti in Italia di uno stabilimento siderurgico, dobbiamo ritenerci come mancanti di ferro.

Quindi il costruttore italiano dovrà aggiungere al costo del ferro il carbone e le spese di trasporto.

Però se noi consideriamo che in Italia abbiamo in abbondanza canape, rame, legname, ed inoltre la mano d'opera assai più a buon mercato di quella d'Inghilterra, vedremo che le spese di trasporto del ferro e del carbone sono compensate dalle economie che si possono fare in tali articoli.

Passiamo ora alla seconda obiezione, ossia alla mancanza di stabilimenti.

Sappiamo che in Inghilterra si trova una quantità immensa di cantieri eccellenti, alcuni di prim'ordine, vi sono gli altri posti sui fiumi e sulle spiagge i quali sebbene abbiano al massimo impiegato un capitale in macchine, capannoni, ecc. di 100 o 200 mila lire, pure sono anche in grado di costruire vapori della portata di quattro o cinquemila tonnellate.

Quindi niente di più facile che allorquando la costruzione in ferro cominciasse a farsi viva in Italia i numerosi cantieri che trovansi sul litorale italiano, atti fin'ora a costruire solamente bastimenti in legno, con poca spesa e in breve tempo potrebbero essere ridotti a costruire scafi in ferro.

Quanto poi alla poca esperienza dei nostri operai nelle costruzioni in ferro, uno che poco poco sappia di costruzioni navali, può facilmente persuadersi con quanta facilità un carpentiere che abbia già lavorato intorno a bastimenti di legno, possa diventare in pochissimo tempo un abile operaio nelle costruzioni in ferro: e prova di ciò ne siano i piroscafi usciti dai cantieri italiani e le grandi navi da guerra che per la loro difficoltà fanno testimonianza dell'abilità dei nostri operai e particolarmente deve lodarsi dei carpentieri livornesi i quali anche nelle costruzioni in ferro hanno mantenuta le meritata fama di eccellenti operai.

Circa le macchine marine non si può dubitare che i nostri ingegneri siano in grado di costruirne; e questo non per una semplice asserzione, ma solo se si prenda nota che già da lunga pezza ne sono state fabbricate in Italia, quali quelle del *Conte Verde*, della *Vedetta*, dell'*Ortigia* e molte altre che funzionano tuttora e danno ottimi risultati, e queste ad un prezzo inferiore dell'inglese.

Ciò che realmente si oppone allo sviluppo delle costruzioni navali in Italia si è la carezza del capitale, la gravezza delle tasse, l'intermittenza del lavoro e finalmente la mancanza dei materiali nel paese i quali dovendo un costruttore commetterli all'estero, arrecano nelle costruzioni un ritardo sensibile di tempo ed una spesa maggiore per le grandi provviste che il costruttore è obbligato a fare.

L'industria della navigazione è uno dei rami di prim'ordine dell'attività del nostro paese. Per ottenerla è necessario che le costruzioni si eseguiscano in paese. Ciò richiede anche la nostra sicurezza, la nostra difesa. È necessario adunque che il Governo provveda anche con mezzi straordinari ad eliminare le accennate difficoltà che c'impediscono di eseguire le costruzioni con quell'economia che si ottiene all'estero.

Dovrebbe, in una parola, il Governo mettere il costruttore nazionale in condizioni pari a quello inglese che nulla paga di tasse, tranne il 2 1/2 per 100 di ricchezza mobile, per poterne sostenere la concorrenza. A questo ha inteso provvedere la Francia colle ultime sue leggi sulla marina mercantile, e giova ricordare i ragionamenti che furono tenuti nella discussione alla Camera ed al Senato francese, i quali calzano per la nostra posizione industriale.

Ne viene per conseguenza che il Governo dovrebbe studiare il modo di provvedere al credito per le costruzioni navali con un tasso d'interesse uguale a quello che paga il costruttore inglese del 3 o 4 per cento.

Dovrebbe anche fare sparire le tasse di registro, di ricchezza mobile ed altre che opprimono l'industria

nazionale e ridurle alla sola tassa che pagano gl'inglesi del 2 1/2 per cento.

Onde fare sparire il danno fatale pei costruttori nazionali, quello dell'intermittenza del lavoro, dovrebbe il Governo obbligare le Società sovvenzionate ed i bastimenti ai quali s'accorda premio, che siano costruiti in paese, come viene stabilito dalla recente legge in Francia. Dovrebbe altresì a preferenza fare eseguire le proprie costruzioni, sia di macchine, sia di scafi, nei cantieri e negli stabilimenti meccanici metallurgici privati, essendo ormai provato che i prodotti dell'industria privata nulla lasciano a desiderare e procacciano allo Stato quell'economia che non si può raggiungere nei cantieri governativi.

Senza perdita di tempo il Governo dovrebbe sobbarcarsi ad ogni sacrificio pur di far nascere in paese uno stabilimento siderurgico che produca tutti i materiali che concorrano alla costruzione della nave e della macchina. Questo lo può adoperando il minerale dell'Elba ed i combustibili minori dei quali abbondiamo, usando dei mezzi che la scienza ha messo a disposizione dell'industria, come sarebbero i forni Siemens, Pernot, Martin.

E oramai provato che con tali metodi si otterrebbero con vantaggio economico in paragone dell'estero i materiali dei quali si ha bisogno. Con ciò si otterrebbe il bene di svincolare la marina nazionale dal tributo di 50 milioni circa che ogni anno manda all'estero per acquisto di materiali; e questi rimanendo in paese minorerebbero l'enorme emigrazione che si verifica ogni anno; e dando occupazione ad un gran numero di operai si accrescerebbe la ricchezza pubblica, si spopolerebbero le carceri e si farebbero tacere i principj sovversivi.

L'esistenza di uno stabilimento siderurgico è altamente reclamata dalla sicurezza del paese, formando essa parte del nostro sistema di difesa.

È inconcepibile come un paese di 28 milioni che spende annualmente 200 milioni per mantenere un esercito e 50 per avere una marina da guerra, che fabbrica forti al confine e intorno alla capitale, abbia poi, possedendo tutti gli elementi, a mancare di uno stabilimento che la provveda di tutti i materiali.

Far sorgere dunque uno stabilimento siderurgico se è necessario per tutte le anzidette ragioni, diviene poi indispensabile per la costruzione delle navi in ferro e delle macchine per evitar ritardi ed una spesa maggiore.

Riassumendo dice: che per far sussistere e sviluppare in paese i cantieri di costruzioni in ferro e la costruzione delle macchine marine, e metterli in grado di sostenere la concorrenza straniera, a suo avviso, reputa necessario che questi siano posti nella condizione identica nella quale si trovano i costruttori inglesi. A tal'uopo bisogna:

1° Raggiugnare l'interesse del capitale, da noi impiegato, al 4 0/0 come si ottiene in Inghilterra, aprendo banche che facilitino il credito;

2° Abolire le attuali tasse di registro, di ricchezza mobile ed altre che gravano ed inceppano i nostri cantieri e ridurre tutto alla unica del 2 1/2 0/0 come fanno i costruttori inglesi;

3° Avendo il governo logicamente accordato la esenzione di dazio sui materiali per la costruzione delle navi e delle macchine marine che ci vengono dall'estero, giustificando l'impiego e la quantità che va perduta per strido nella costruzione;

4° Che il Governo pei suoi bisogni dia la preferenza alla industria privata facendo eseguire in paese tutto quello che gli abbisogna ed obbligando quelli che ricevono sovvenzioni ad eseguire le costruzioni in paese;

5° Dotare al più presto il paese di un stabilimento siderurgico.

Senza questi provvedimenti il signor Orlando ritiene

che sia inutile sperare uno sviluppo dell'industria della navigazione.

A questo punto cessa di parlare. Il Presidente Bosselli gli domanda se ritenga utile l'esistenza della Scuola superiore navale di Genova e se da questa siano usciti buoni ingegneri navali e meccanici. Al che il signor Orlando risponde, che secondo lui una delle migliori cose che abbia fatto il Governo si è quella di avere istituito una Scuola superiore di costruzione navale e di macchine, della quale già da lungo tempo si risentiva il bisogno, poichè ingegneri navali suoi contemporanei non avevano potuto seguire uno studio completo di costruzione propriamente navale e di macchine marine per la mancanza di scuole speciali, ma si erano o all'una od all'altra applicati, mentre i giovani che ora escono da quella scuola hanno completati gli studi, tanto nell'uno quanto nell'altro ramo della scienza. Solo deplora che i giovani dopo aver percorso sì lunghi studi non trovano da applicare l'opera loro per la limitata costruzione in paese di navi e di macchine. Ma siccome spera che la costruzione di queste avrà un incremento in Italia, così ritiene che questa scuola darà il contingente degli ingegneri necessari alla bisogna.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 10 settembre.

Il forte ribasso avvenuto nella maggior parte delle Borse d'Europa venerdì e sabato della settimana scorsa si attribui a varie cagioni, e in più modi venne spiegato dalla stampa dei varj paesi. Taluni lo vollero ritenere originato tuttora dalla situazione anormale del mercato monetario, messo alle strette dall'Italia e dagli Stati Uniti d'America, che sono in via di rifornire e ristabilire la loro circolazione metallica a spese degli altri mercati. Altri l'attribuirono al risultato poco soddisfacente dei raccolti, specialmente in Francia, ove dovendosi importare per quindici milioni di ettolitri di cereali, sono da circa quattrocento milioni di franchi in oro che emigrerebbero da essa per andare la maggior parte a Nuova York, e nelle altre piazze americane. Infine se ne volle dare la colpa alla situazione politica in generale, e per conseguenza alla possibilità di non lontane complicazioni a detrimento della pace. E questa situazione per molti non è tale per il momento da ispirare fiducia alla speculazione all'aumento, e si dice che niuno per quanto possa essere ottimista potrebbe, di fronte ai fatti di Tunisi e d'Algeria, di fronte alla questione delle alleanze che è stata per tanto tempo il tema obbligato di tutto il giornalismo europeo; di fronte ai convegni di sovrani già stabiliti, e infine di fronte alla idee di rivincita che vanno affermandosi in Francia, potrebbe cullarsi in speranze facilmente frustabili da avvenimenti, che non erano del tutto imprevedibili. Oggi, in sostanza, in politica prevale il pessimismo, e questo non manca naturalmente di far sentire anch'esso la sua influenza sul mercato dei valori pubblici. Qualunque pertanto sia stata la causa dei ribassi avvenuti nello scorso della settimana passata, il fatto è che le cattive previsioni di ulteriori aumenti nello sconto non si verificarono, e che a questo fatto non che a quello di una assai minor ricerca dell'oro, si deve la ripresa manifestatasi col sorgere della settimana che spira oggi.

A Parigi i valori più malmenati furono il 5 0/0 e la rendita italiana. Sul primo si operarono molte realizzazioni in seguito alla voce nuovamente diffusa di una prossima conversione su quel titolo, e sulla seconda le vendite ebbero luogo allo scopo di avere in pronto le somme necessarie per sopperire alle differenze della liquidazione, e si preferì questo titolo perchè presentava maggior margine di profitti.

A Londra la liquidazione fu difficilissima, ma non si ebbero a lamentare catastrofi finanziarie. I valori che ebbero più a soffrire furono i consolidati e i valori ferroviari, e ciò avvenne perchè i possessori di questi titoli si affrettarono a vendere per far denaro onde impiegarlo nelle operazioni di sconto molto più lucrative. Infatti tutte le case che scontano hanno fatto in questi ultimi tempi enormi guadagni. La situazione monetaria della piazza è sempre la stessa, ma nel corso della settimana tanto i ritiri d'oro dalla Banca, che la ricerca sul mercato libero furono meno attivi, per cui le firme premiate a tre mesi si scontarono facilmente al 3 1/2 per cento.

A Vienna e a Berlino la situazione economica continuando a proseguire nella via del miglioramento, le disposizioni dei mercati trascorsero generalmente favorevoli, e con vantaggio della maggior parte dei valori.

In Italia le reazioni pervenute sabato da Parigi e da Londra furono accolte con molta riserva dalla speculazione, che pur cedendo alla inevitabile necessità di aggravare la debolezza sulla rendita, pure lo fece in proporzioni non corrispondenti ai diffechi inviati da ambedue quelle piazze. E la stessa riserva fu tenuta allorchè nel corso della settimana vennero inviati da Parigi non indifferenti aumenti.

Rendite francesi. — Il 5 per cento, da 116.50, dopo essere caduto a 115.70 riprendeva fino a 116.40; il 3 per cento da 85.40 cadeva a 85.05 e risaliva poi a 85.80, e il 3 per cento ammortizzabile, da 87, dopo essere caduto a 86.50, migliorava fino a 87.25.

Consolidati inglesi. — Da 99 3/8 cadevano martedì a 98 3/4 per risalire più tardi a 99 1/4.

Rendita turca. — Sempre sostenuta malgrado la corrente contraria che ha dominato ultimamente. A Londra da 17 saliva a 17 1/2, e a Napoli fu trattata da 17.30 a 17.50.

Rendita italiana 5 per 100. — Sulle varie piazze italiane dopo alcune piccole oscillazioni di rialzi e di ribassi resta oggi a 91.55 per contanti, e a 91.72 1/2 per fine corrente; a Parigi cadeva da 92.05 a 91.40, per riprendere più tardi intorno a 91.90; a Londra da 88 1/2 migliorava fino a 89 3/4, e a Berlino da 91.30 indietreggiava fino a 89.90 e quindi risaliva a 90.40.

Rendita 3 0/0. — In piccole partite venne negoziata da 56.70 a 56.50.

Prestiti Pontifici. — Non dettero luogo a importanti transazioni, ma tuttavia mantennero assai bene la loro posizione. Il Blount resta a 93.10; il Botscild a 95.45 e i certificati del Tesoro a 94.50.

Valori bancari. — Non ebbero mercato molto animato, ma salvo qualche eccezione guadagnarono qualche frazione sui corsi precedenti. La Banca nazionale italiana da 2360 cadeva a 2340; la Banca Nazionale Toscana da 876 si spingeva fino a 900 per contanti e 910 per fine mese; la Banca Toscana di credito da 518 saliva a 538; la Banca Romana da 1140 a 1140; la Banca Generale invariata fra

645 e 647; il Banco di Roma nominale a 620 e il Credito Mobiliare da 935 cadeva a 915 per risalire poi a 926.

Regia Tabacchi. — Le azioni furono contrattate intorno a 845 in contanti, e le obbligazioni fra 515 e 518.

Fondiarie. — Il ramo incendi nominale a 595.

Obbligazioni Ecclesiastiche. — Vennero negoziate tra 92 e 92.50 più gli interessi.

Valori ferroviari. — Anche questi non ebbero mercato molto importante, ma resistettero abbastanza bene al movimento retrogrado che colpì la rendita nei primi giorni dell'ottava. Notiamo le azioni meridionali contrattate a 471.50 circa; le azioni livornesi a 416.50; le Romane a 144; le obbligazioni livornesi C D a 289.50; le obbligazioni meridionali a 285.25; le centrali toscane a 465, e le maremmane a 469.

Credito fondiario. — Le cartelle fondiarie di Bologna furono contrattate a 96.20 per cento in contanti; Roma a 475.50; Torino a 507; Milano a 506, e Siena a 494.50.

Prestiti Municipali. — Ebbero qualche affare il 3 0/0 di Firenze a 59.10; Napoli 1868 a 126.25; Napoli 1871 a 196.50 e Napoli 1877 a 346.50.

Oro e Cambi. — Sostenuiti. I napoleoni restano a 20.42; il Francia a vista a 101.50 e il Londra a 3 mesi a 25.45.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Nella settimana scorsa si ebbero temporali e piogge specialmente nell'Alta e Media Italia; nell'Alta Italia anzi si ebbero anche delle grandinate, e sui monti di Torino la neve.

Nella bassa Lombardia si calcola su un mediocre raccolto di granturco: non molti però sono i luoghi che possano dire altrettanto.

Sono in buono stato le vaste risaie d'oltre Ticino. Nella imminente settimana prenderà lena il taglio dei risi nella bassa Lombardia, nella Lomellina, nel Novarese e nel Vercellese. Si elevano isolati lamenti dai coltivatori di terreni mancanti d'acqua, ma essendone stata la generalità sempre ben provvista, il raccolto del riso riuscirà in generale soddisfacentissimo.

Qua e là sorgono lagni per le viti, sia in causa della grandine, sia in causa delle malattie, ma tutto ciò non impedirà d'avere una vendemmia copiosa in generale.

In canape si è ormai certi di ottenere un raccolto, buono tanto per qualità che per quantità.

Da Diano e da Pescia vengono concordi notizie che annunciano la caduta al suolo di molte olive in causa della patita siccità, per cui non si può far conto che su scarso raccolto.

Il raccolto dei prati irrigui è discreto, ma questi non sono molti. Le ultime piogge hanno però in alcuni luoghi favorito il mangime del bestiame. Sul commercio dei grani nulla di nuovo abbiamo da segnalare, i prezzi, se si toglie qualche piazza marittima, essendosi mantenuti presso a poco identici a quelli dell'ottava scorsa. A Livorno i grani bianchi di Toscana si venderono da L. 27.50 a 28.75 al quintale; i rossi da L. 27 a 28; i Ghiska Odessa a L. 28; e i granturchi da L. 13 a 19 per gli esteri, e L. 20.50 per i nostrali. — A Pisa i grani gentili rossi furono acquistati al prezzo di L. 22.60 a 23.30 all'ettolitro; i mazzocchi da L. 21.90 a 22.60 e i granturchi da L. 13.70 a 14.40. — A Siena i grani ebbero il prezzo medio di L. 28.67 al quintal.; e i granturchi di L. 20. — A Bologna si praticò da L. 28 a 29 per i

grani della provincia, e da L. 21 a 22 per i granturchi nostrali. — A *Ferrara* con lieve ribasso i grani pronti si cedono da L. 27 a 28. per ottobre da L. 28. 50 a 29; e per novembre febbraio da L. 30 a 30. 50. — A *Rovigo* si venderono 9000 quintali grano Polesine da L. 25. 50 a 26. 50 al quintale e i granturchi fecero da L. 20. 50 a 21. — A *Milano* il listino segna da L. 26. 50 a 30 al quintale per i grani; da L. 21 a 23 per i granturchi, e da L. 29 a 38 per il riso nostrale fuori dazio. — A *Pavia* il riso fu venduto da L. 30 a 33 al quintale. — A *Novara* sul riso si praticò da L. 24. 50 a 26. 70 all'ettolitro. — A *Torino* i grani realizzarono da L. 28 a 32. 75 al quintale; i granturchi da L. 23. 50 a 25. 50 e il riso bianco fuori dazio da L. 37 a 42. A *Genova* con ribasso di 50 centesimi i grani nostrali si venderono da L. 29 a 31. 50 e le provenienze dal Mar Nero, Danubio e Polonia da L. 23. 75 a 25 all'ettolitro. — In *Ancona* i grani marchigiani ottennero L. 27 al quintale e gli abruzzesi L. 26. — A *Bari* i grani bianchi si contrattarono da L. 28 a 30 e i rossi da L. 27. 75 a 28. 75 e a *Cagliari* i grani fini in partite si venderono da L. 18. 60 a 19 all'ettolitro.

Sete. — In questa settimana in generale le transazioni riuscirono un po' meno attive della precedente e ciò a motivo del continuo allargarsi delle pretese dei venditori. A *Milano* la domanda si aggirò su tutti gli articoli, ma gli affari trascorsero un po' stentati a cagione appunto del distacco alquanto sensibile fra la domanda e l'offerta. Gli organzini 20/24 belli correnti si venderono a L. 63. 50, e le greggie belle classiche 12/14 e 14/16 a capi annodati realizzarono dalle L. 57 a 60. — A *Como* si fecero moltissime operazioni. I prezzi furono di L. 69 per organzini classici 18/22; di L. 66 per detti sublimi 18/20; di L. 61 per trame sublimi a due fili 22/26; di L. 63 per trame a tre fili 34/38, e di L. 34 per trame mazzami a due fili 26/36. La vendita delle stoffe fu abbastanza corrente specialmente negli articoli neri di tutte le qualità come rasi, misti *noblesses*, *taffetas* e *faïllés*. — A *Torino* affari assai correnti con qualche miglioramento nei prezzi. — A *Lione* vi fu un po' d'incertezza prodotta da molti acquisti fatti precedentemente. Le greggie toscane di 2° ord. 9/11 ottennero da fr. 59 a 59. 20; gli organzini di Piemonte classici 27/29 fr. 73, e le trame 24/26 di 1° ord. fr. 68. — A *Marsilia* i bozzoli secchi gialli di Francia si venderono da fr. 13. 25 a 13. 75; i verdi giapponesi del Levante da 12 a 12. 50 e i Nouka da 7. 50 a 8. 50.

Vini. — Siamo tuttora in via di progresso di prezzi, sia del pronto vecchio come del nuovo, del quale già in alcuni punti si cominciarono le compre. Sui mercati di produzione i possessori realizzano prezzi non sperati per la grande affluenza di compratori, e quasi si direbbe, una smania di comprare, che naturalmente ridonda a vantaggio dei proprietari. In alcune provincie della Sicilia, stante i calori avuti, già cominciarono le vendemmie; le qualità risultano buone. Lascia però il raccolto solo a desiderare per la quantità.

Ecco adesso i prezzi delle principali nostre piazze vinicole. A *Torino* le prime qualità si venderono da L. 52 a 66 all'ettolitro daziato, e le seconde da L. 42 a 50. — A *Genova* gli scoglietti si venderono da L. 40 a 41; i Riposto da L. 39 a 40; i Calabria a L. 45; i Barletta da L. 46 a 47, e i Napoli da L. 36 a 46. — A *Livorno* i vini d'Empoli ottennero da L. 40 a 45 per soma di 94 litri; i Firenze da L. 44 a 46; i Poggibonsi e i Siena da L. 45 a 48. — A *Viterbo* il prezzo corrente è di L. 40 all'ettolitro. — A *Gallipoli* i nuovi mosti si contrattarono da L. 20 a 24. — A *Gioja* i vini dell'anno scorso si tengono sulle L. 45. — A *Barletta* i mosti fecero da L. 28 a 29. — A *Brindisi* da L. 23 a 25. — A *Lecce* da 20 a 23. — A *Pachino* da L. 26 a 30. — A *Siracusa* i vini del raccolto passato si venderono tutti per la Francia da L. 38 a 42 all'ettolitro, e a *Messina* i prezzi fu-

rono i seguenti: Vittoria f.-b. 2° qualità a L. 42; Riposto f.-b. 1° qualità da L. 34 a 36; 2° qualità da L. 27 a 28 all'ettolitro.

Olj d'oliva. — Il futuro raccolto lasciando molto a desiderare per i danni recati dal freddo agli ulivi durante la fioritura, e della prolungata siccità nel corso della estate, in questi ultimi giorni fu notato un certo risveglio nella domanda a cui tenne dietro qualche miglioramento nei prezzi, che per le qualità buone si calcola di un dieci lire al quintale. A *Messina* gli olj pronti si contrattarono da L. 87. 75 a 88. 50 al quintale, e per gennaio-febbraio da L. 91. 20 a 91. 70. A *Bari* si fecero diversi affari ai seguenti prezzi: sopraffini da L. 138 a 145 al quintale; fini da L. 116 a 137 secondo marca, e le altre qualità mangiabili da L. 97 a 110. — A *Napoli* giù per su si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa nei pronti, ma con un buon rialzo per le future consegne. — In *Arezzo* si praticò da L. 107 a 116 all'ettolitro fuori dazio. — A *Firenze* gli acerbi si contrattarono da L. 78 a 88 per soma di chilogrammi 61,2000, e le altre qualità mangiabili da L. 72 a 77. — A *Siena* il listino segna da L. 108 a 133 al quintale. — A *Livorno* con discrete operazioni: i Romagna realizzarono da L. 108 a 120; i Maremma da L. 105 a 108, e i Firenze da L. 134 a 138. — A *Genova* i Sassari si contrattarono da L. 135 a 165, e i Romagna da L. 105 a 118, e a *Diano* i prezzi furono da L. 100 a 175 al al quintale.

Metalli. — Quantunque all'origine si accenni sempre ad aumenti, da noi non si hanno notevoli variazioni nei prezzi, e ciò deve attribuirsi al poco movimento degli affari. — *Rame.* — affari sodisfacenti e prezzi sostenuti. A *Milano* i prezzi praticati furono da L. 188 a 215 al quintale. — A *Marsiglia* da franchi 170 a 190, e a *Londra* da sterl. 66. 10 a 74. 10 la tonnellata. — *Ottone.* — In Italia vale da L. 200 a 205 al quintale, e a *Marsiglia* da fr. 163 a 165. — *Stagno.* — Ebbe un aumento da 3 a 5 lire per ogni 100 chilogrammi. — A *Milano* fu contrattato da L. 265 a 275, e — a *Londra* da sterl. 91. 10 a 93. 05 la tonnellata. — *Piombo.* — Fiacco con prezzi stazionari. A *Milano* fu venduto da L. 42 a 43. — A *Genova* il Pertusola a L. 38, e a *Marsiglia* da L. 33 a 37. 50. — *Zinco.* — Con prezzi deboli, quantunque sia stato sufficientemente attivo. A *Milano* si praticò da L. 44 a 65 al quintale, e a *Marsiglia* da L. 43 a 53.

Carboni minerali. — Il mercato dei carboni proseguì calmo, non senza variazioni. — A *Genova* i prezzi praticati per ogni tonnellata al vagone furono i seguenti:

Newcastle Hastings Hartley	L. 28	—	29	—
Withwood Hartley	» 26	—	27	—
Cardiff, primarie qualità	» 28	—	29	—
Scozia	» 26	—	27	—
Liverpool	» 24	—	25	—
Hebburn	» 26	—	27	—
Newpelson	» 26	—	27	—
Washington	» 24	—	25	—
Coke Garesfield	» 46	—	47	—
Coke da gaz inglese	» 37	—	38	—

ESTRAZIONI

Prestito 400 città di Torino 1879 (obbligazioni da L. 500). — 2° estrazione, semestrale, 25 agosto 1881.
N. 741 1159 1300 1509 3279 4096 4864 5034 5286 5438 6512 6566 7406 7437 7834 7970 8498 8920 9373 9619.

Rimborso in L. 500, dal 1° ottobre 1881, a Torino, Cassa comunale.

Obbligazioni precedentemente estratte, e non ancora rimborsate:

N. 3127 4317.

STRADE FERRATE ROMANE

Ai termini della odierna deliberazione consigliare, il dì 28 del prossimo mese di settembre, a ore 9 antimeridiane, e giorni successivi, occorrendo, sarà eseguita pubblicamente, in una sala del palazzo della Direzione generale, posta sulla Piazza Vecchia di Santa Maria Novella N. 7, l'estrazione a sorte delle appresso cartelle di azioni e obbligazioni:

N. 90	Cartelle di azioni	
» 78	Cartelle di obbligazioni serie A	
» 26	idem	» B
» 261	idem	» C
» 373	idem	» D, ossia D ¹
» 485	idem	» D ²

della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, il capitale delle quali sarà pagato ai possessori a incominciare dal dì 2 gennaio 1882;

N. 13	Cartelle di obbligazioni serie A	
» 37	idem	» B
» 39	idem	» C

della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana e Asciano-Grosseto, le quali, a cominciare dal 2 gennaio 1882, verranno rimborsate con lire 672 52 ciascuna, delle quali lire 500 per capitale, e 172 52 per premio, al netto quest'ultimo di lire 27 48 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ecc.;

N. 51 Cartelle di obbligazioni dell'Imprestito contratto dalla già Società Lucca-Pistoia nel 1856.

N. 25 Dette come sopra nel 1858.

» 59 Dette delle 16,548 emesse dalla già Società delle Strade Ferrate Livornesi il 1° marzo 1860 per resto e saldo del prezzo d'acquisto della Strada Ferrata Lucca-Pistoia, le quali, in ordine ai rispettivi istrumenti ed al Regio decreto del dì 10 febbraio 1860, esser debbono rimborsate il 1° marzo 1882.

Firenze, 25 agosto 1881.

(c.)

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA

STRADE FERRATE ROMANE

A V V I S O

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di muraglioni di sostegno e gallerie di scolo alla frana dei Volumni, lungo la linea Foligno-Terontola apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il dì 1 corrente al N. 4474 ed al quale sono uniti i disegni, sarà ostensibile dal dì 5 andante nell'Ufficio dell'Inge-

BANCA MUTUA POPOLARE DI FIRENZE

Situazione al 31 agosto 1881

ATTIVO

Numerario in Cassa.	L.	6,246. 04
Portafoglio { Effetti scadenti nel trimestre. L. 179,499. 25 } { Effetti scadenti oltre il trimestre » 1,800. — }		» 181,299. 25
Anticipazioni		» 3,736. —
Effetti all'incasso		» 4,425. 34
Capitali depositati a interesse presso Istituti di Credito		» 2,279. —
Corrispondenti		» 209,001. 18
Depositi a cauzione.		» 23,000. —
{ Spese e imposte di primo im-		
{ pianto L. 3,010. 70		
{ Cassa forte » 2,090. —		
{ Mobilia » 1,202. 50		
Spese e Mobilia		» 6,303. 20
Azionisti in Conto Riserva		» 754. —
Debitori diversi		» 3,081. 92
		L. 440,125. 93
Spese da liquidarsi a fin d'annu		
Spese d'Amministrazione, stipendi, affitto a tutto ottobre 1881 e diverse		L. 1,021. 08
Interessi passivi		» 629. 27
		L. 1,650. 35
		L. 441,776. 28

I CONSIGLIERI DI TIerno
 IL CENSORE
 C. FONTANELLI
 G. DALGAS
 E. CHIARADIA

La Banca è aperta dalle 9 1/2 ant. alle 4 pom. nei giorni feriali e dalle 10 ant. alle 1 pom. nei festivi. La Cassa è aperta dalle 10 ant. alle 3 pom. nei giorni feriali e nei festivi durante tutte le ore di ufficio.

La Banca riceve somme in Conto Corrente fruttifere al 3 1/2 % netto da ritenuta con facoltà al Correntista di prelevare mediante *chèques*.
 L. 500 a vista
 » 1000 con preavviso di un giorno
 » 3000 »
 » 5000 » cinque giorni

Emette libretti di piccolo risparmio fruttiferi al 4 % netto su cui non possono farsi versamenti superiori alle 20 lire per giorno ed il cui credito totale non può oltrepassare le L. 1000, con rimborso di L. 20 a vista. L. 100 con preavviso di una settimana e l'intera somma con preavviso di 2 settimane.
 Emette libretti di Credito al 3,75 % netto sui quali può versarsi qualunque

PASSIVO

Capitale sottoscritto - Azioni N° 2770	L.	138,500
Saldo Azioni		» 42,701
		L. 95,799
Capitale versato		L. 95,799. —
Riserva		» 5,540. —
Depositi in Conto Corrente fruttiferi al 3 1/4 % L. 62,243. 85		
Depositi sopra Libretti di Credito fruttiferi al 3 3/4 %		» 20,694. —
Depositi sopra Libretti di Risparmio fruttiferi al 4 %		» 349. 27
Depositi a scadenza fissa		» 5,000. —
Corrispondenti		» 207,158. 13
Depositi a cauzione.		» 23,000. —
Effetti riscattati		» 6,379. 50
Creditori diversi - Versamenti in conto di nuove azioni		L. 8,106. —
Creditori per vari titoli.		» 4,857. 37
		L. 439,127. 12
Rendite del corrente esercizio da liquidarsi a fine dell'annua gestione		
		» 2,649. 16
		L. 441,776. 28

IL PRESIDENTE
 S. D'ANCONA
 IL DIRETTORE
 E. AMBRON

somma e possono ritirarsi L. 50 a vista; L. 500 colla preventiva disdetta di una settimana; L. 1500 colla preventiva disdetta di due settimane; e somme superiori colla preventiva disdetta di quattro settimane.
 Riceve Depositi a scadenza fissa fruttiferi dal 3,65 fino al 4,50 % netto a seconda della scadenza contro rilascio di Buono.
 Accorda prestiti ai soci e sconta Cambiali sopra due firme di piazza fino alla scadenza di mesi 4 (nei giorni di Martedì e di Sabato) al 6 % netto se scadenti sopra piazza e con tenue provvigione se scadenti fuori di piazza.
 Fa anticipazioni sopra depositi di Effetti Pubblici e valori diversi, alle stesse condizioni della Banca Nazionale, per i valori che sono da esse accettati, ed al 6 % per quelli non accettati dalla medesima.
 Si incarica di incassi e di pagamenti sopra qualunque Piazza del Regno, ove abbia corrispondenza, mediante tenue provvigione.