

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VIII — Vol. XII

Domenica 28 Agosto 1881

N. 382

Esposizione Nazionale in Milano

Gallerie del lavoro e gruppo delle industrie chimiche

È impossibile di render conto anche succinto dell'attuale esposizione senza rammentare le gallerie del lavoro. Convien dire in omaggio al vero che l'idea di porre sott'occhio agli accorrenti i processi di fabbricazione dei mille oggetti dell'industria che per la loro natura sono suscettibili di essere concentrati in un piccolo spazio, non è una scoperta del nostro ingegno, perchè e in Europa e in America siamo stati preceduti in quest'attraente amminicolo dell'esposizione industriale. Neanche possiamo vantarci d'aver eguagliato la grandiosità delle gallerie del lavoro delle antecedenti mostre industriali. Questa di cui ragioniamo non è difatti una esposizione mondiale e non era da attendersi che il motore, da cui traggon vita le industrie attivate in essa, fosse simile a quella gigantesca macchina Corliss di ottocento cavalli che animava l'esposizione di Nuova-York, nè che altrettanto fossero numerosi gli oggetti confezionati. Per un'esposizione esclusivamente Italiana è bastata difatti una macchina a vapore, composta di due gemelle, accuratamente fabbricata dal Bosisio, la quale ha la forza, ampiamente sufficiente, di 50 cavalli. Non bisogna poi dimenticare le altre motrici delle gallerie delle macchine che agiscono esse pure, quando riposa la gemella del Bosisio. Le gallerie del lavoro sono due e comprendono una esposizione interessante di svariatissimi oggetti. Cominciamo da quella contenente la motrice. Essa è soprattutto consacrata al setificio, che ne occupa la metà. Dalla scelta microscopica del seme, fino alla tessitura coi telai Jacquard, non v'ha lavoro che non si presenti in azione. Scelta, ibernazione, incubazione, allevamento di bachi, raccolta dei bozzoli, stufatura, filatura, incannatura, straccanatura, torcitura, binatura, stagionatura, tessitura, coi relativi accessori e coi vari metodi in uso, tutte le operazioni che danno i filati ed i tessuti serici di vario genere, quivi si riscontrano. Troppo lungo sarebbe il rammentare uno ad uno gli espositori che vi figurano. Accenniamo soltanto le belle stoffe del Vernazzi di Milano, i nastri dei Neirotti e Barbero di Torino, nonchè del Lampugnani di Milano, alcune stoffe di Bertolotti di Como, e di Bressi dello stesso paese, il velluto di Camozzi, esso pure di Como, le sete da ombrelli del Gavazzi di Milano. Non tralasciamo i *ricordi dell'esposizione* che alcuni operai tessono per loro conto e spacciano, nel che hanno infelicemente trovato scapito anzichè guadagno.

Anche l'industria cotonifera è rappresentata in questa galleria, poichè vi si vede il cotone in fiocchi passare per le carde, gli stiratoi, etc. finchè sia ridotto in fili di varie grossezze. Dobbiamo notare però che la ditta espositrice, Rostini di Milano, si vale di macchine Platt che vengono dall'estero. Più che il cotonificio, nel quale è ben nota la nostra deplorabile inferiorità, ci conforta il veder in azione la confezione delle sostanze commestibili. La ditta Lombardi di Milano fabbrica qui dell'eccellente cioccolatte e delle buonissime confetture. Più interessante ancora è il processo per fabbricare il latte condensato. È questa un'industria Lombarda che progredisce rapidamente, e già migliaia di scatole di questo cibo si esportano giornalmente per Londra. La ditta Böhringer fa vedere i processi coi quali evapora il latte, togliendogli la parte acquosa; di poi essa lo raffredda e lo ripone in scatole di latta che si fabbricano sotto gli occhi degli accorrenti. Essa ammannisce altresì dei formaggi, pure esportati. Anche la Regia cointeressata pone in mostra la confezione dei sigari; ben altri di quelli che mette in vendita. Altre macchinette fabbricano le medaglie commemorative dell'esposizione ed altri minuti lavori, su cui passiamo senza fermarci.

La seconda galleria del lavoro contiene essa pure una macchina a vapore in azione a due cilindri verticali disuguali che possono agire sì ad alta che a bassa pressione, con condensazione ed espansione, la quale pone in moto varie industrie, cioè telai Jacquard per lini damascati della ditta Frette di Milano, nonchè altri tessuti del linificio nazionale egualmente di Milano. Inoltre moltissime piccole industrie troviamo accumulate in questa galleria. Fra le più interessanti è quella dei merletti fabbricati a mano dalle operaie di Frigerio di Cantù. In genere di lavori muliebri notiamo ancora la fabbrica di guanti del Sala; la fabbrica di fiori e di ricami della scuola professionale di Milano, la quale vi impiega ben 150 allieve; la confezione di ventagli di Tenenti di Milano; di biancherie e ricami delle sorelle Desio; ed ancora la produzione di cappelli di paglia di Firenze che si fabbricano per conto di Campani di Milano che ha fatto venire all'esposizione delle operaie fiorentine onde addimostrare come si proceda in questa industria, nella quale sono espositori anche Paoli e Mini di Fiesole.

Qui troviamo ancora, intagli a macchina di strisce di legno, tessitura di calze, di cravatte, di cappelli del Ferrario, fabbrica di caratteri da stampa e di macchine da stampare di Zini di Milano, confezione di pipe di spuma di Lichtenstern, fabbrica di occhiali e *pince-nez*, fattura di spilloni, braccialetti e collane finte di Bartesaghi di Milano, taglieria di diamanti, fabbriche di buste da lettere, di cartonnaggi,

di biglietti da visita, di spazzole, di portafogli, di burro, di cioccolatte, di cromolitografie ed oleografie, ecc. ecc. Non possiamo omettere però di menzionare particolarmente il banco dell'oreficeria di tre ditte milanesi, Crippa, Vanzo e Crivelli che pongono sott'occhio i processi coi quali l'oro si fonde, si getta, si lamina, si stampa, si lavora in mille guise ed infine si pulisce. In questo ramo di produzione merita pure menzione la ditta Boncinelli di Firenze, qui presente, rinomata con l'è pei suoi mosaici di pietre dure.

L'industria chimica forma il terzo gruppo. La scienza che n'è la base è nuova ed il suo avvenire sorpasserà forse grandemente i magnifici trovati che in meno d'un secolo ha di già raggiunti. Nelle scoperte chimiche il primo merito è di Lavoisier, ma sono ora i Tedeschi che hanno raggiunto il primo posto. In Italia abbiamo dei chimici valenti, ma non abbiamo nè i laboratorj su vasta scala, nè il personale scientifico e professionale che siasi dedicato alle applicazioni della chimica alle fabbricazioni. Eppure questa scienza getta una luce che è indispensabile a quasi tutte le industrie; all'agricoltura coll'indagine delle terre, nonchè degli ammendamenti e dei concimi; alla costruzione, coll'osservazione delle pietre, delle calci, dei cementi; alla metallurgia, coll'analisi dei minerali, dei fondenti, dei prodotti ottenuti; alla tessitura, coi metodi di fabbricazione e di tintura. Nè la ceramica e la vetreria, la concitura delle pelli, la fabbricazione delle materie illuminanti, quella dei commestibili, soprattutto latticini, pasticci, zucchero, bevande fermentate; nè gli alcoolici, i saponi, i tabacchi, la carta, le sostanze esplosive ecc. ecc. possono esimersi dal soccorso della chimica, la quale poi fornisce i sali, gli acidi, le profumerie, i prodotti farmaceutici, la gutta-percha, il caoutchoux, le vernici ed insomma una moltitudine d'oggetti che da lei dipendono e che essa sola sa fabbricare, riconoscere, approvare o rigettare.

Erronea tuttavia sarebbe l'opinione che noi siamo rimasti colle mani alla cintola in questi ultimi venti anni, perchè dall'esposizione di Firenze a quella di Milano abbiamo anzi fatto grandi progressi. Per lo avanti noi importavamo pressochè tutto quanto ci occorreva in prodotti chimici, e la nostra esportazione si riduceva, ad un circa, al borace della Toscana ed all'allume della Tolfa che l'Europa ci chiedeva perchè non l'abbiamo che noi. Ora noi abbiamo in una grandiosa officina, impiantata a Milano dal Böhringer, la prova di quanto potremmo fare noi stessi se volessimo. Ivi difatti si trattano i derivati dalla corteccia del chinino da cui si estraggono a centinaia sali e derivati alcaloidi e soprattutto il solfato di chinino la di cui esportazione è grandissima. Ciò stante deve chiedersi per qual ragione siamo noi costretti a dimandare all'estero delle profumerie, a cagion d'esempio, per alcuni milioni, dello zucchero per alcune decine di milioni, dell'acido solforico, nonostante l'immensa quantità di zolfo che abbiamo, della soda, dei colori d'anilina, ad onta di tutto il catrame che abbiamo e che mandiamo fuori, ecc. E soprattutto l'industria dello zucchero che ci difetta; quell'industria che i francesi chiamano la *corne de l'abondance*, perchè, oltre ad esso zucchero, fornisce nutrimento al bestiame, e dunque carne, latticini ed ingrassi agricoli, e che è praticata ovunque, perfino nelle fredde e sterili regioni della Russia boreale e della Polonia. Ma cessiamo dalle lamentazioni

e speriamo che l'avvenire delle industrie chimiche prosegua rapidamente a crescere, come ce lo annunziano i passi già mossi su questa via.

Nei prodotti farmaceutici primeggia Erba di Milano; meritano però menzione altri ancora, quali il Pavlovani di Bevera coi suoi cremori di tartaro, la società farmaceutica Zamberletti, Talini, Polli, Formaggia di Milano con prodotti varii, Tassoni di Salò, Panerai di Livorno ed altri ancora. In più gradita produzione chimica, cioè nella profumeria, troviamo esposti i saponi odorosi di Oneto di Genova, di Misoni di Milano che presenta un b'occo di sapone di ben 3600 chilogrammi, nonchè quelli di Bellet senese, di Cremons di Napoli, di Neger di Sampierdarena. Le acque odorose escono a getto e si ollrono in bottiglie da Meneci di Firenze, Roncelli di Milano, Cossinelli di Genova, Cantonio di Biella, Masoli di Milano, mentre l'Armani pretende, vogliamo credere d'accordo coll'analisi chimica, che le sue tinte da capelli e da barba siano affatto innocue. Quanto ai saponi comuni troviamo i prodotti della gran fabbrica di Ponte Lagoscuro, nonchè dei fratelli Bottaro, di Coterin e di Calamari di Milano.

Le industrie che hanno a base le sostanze grasse sono invero in progresso, ed è ciò dovuto in parte al trattamento delle sanse col solfuro di carbonio che fabbrichiamo noi stessi. Altra industria consimile è quella delle steariche, acido stearico e candele. Qui abbiamo molti e valenti espositori. Accenniamo la fabbrica di Mira, i fratelli Lanza di Torino, Candiani di Milano, Reale di Venezia ed altri. Per fabbriche di prodotti chimici varii, notiamo ancora la fabbrica Lombarda di Milano, Imbert di Napoli, Dufour di Genova, ecc. In queste officine poco però sono curati i prodotti resinosi, benchè non manchino all'Italia boreale e centrale i boschi di queste essenze. Abbiamo già notato quanto svantaggio ci derivi dal trascurare quel prodotto della combustione del legno o del carbon fossile che è il catrame per quanto riguarda la tintoria; altrettanto dobbiamo dire della distillazione secca del legno che è poco rappresentata; contuttociò il Girardi Macagno ha esposto dell'acido pirolegnoso, dell'acido acetico ed altri acetali per le tintorie e concerie.

Prodotti chimici di rilevanza sono gli inchiostri, la ceralacca, la colla, le vernici, la gomma elastica. In tutti questi oggetti siamo poco inoltrati. Non molto rilevante è difatti la fabbricazione degli inchiostri comuni; si trovano però all'esposizione dei buoni inchiostri del Pangrazzi di Milano, che offre ancora delle ceralacche. Quanto agli inchiostri tipografici e litografici, hanno esposto Orsenigo di Milano ed altri pochi. L'amido è prodotto da vari cereali fra cui il riso. In quest'articolo siamo abbastanza ricchi da essere esportatori. Non così delle vernici che si estraggono in gran parte dall'estero. La colla che si ricava dalle ossi e pelli è invece in buon cammino, come lo dimostrano parecchi espositori. Quanto all'industria della gutta-percha e del caoutchoux, non v'ha in Italia che la ditta Pirelli la quale fabbrica ogni specie di oggetti di questa materia.

Prima di terminare quanto concerne le principali industrie chimiche, accenneremo alla conceria ed alla fabbricazione importantissima dei concimi. Le pelli conciate a mezza concia od a concia intera sono esposte principalmente da industriali dell'Alta Italia. Notiamo fra essi Marti, Cerici, Agimonti di Milano, Casalegno di Torino, Norsa di Brescia, Carvaglio di

Pisa, ed altri parecchi che hanno fatto una esposizione collettiva per cura del Giornale dei conciatori. Non occorre dire quale importanza abbiano i concimi artificiali per ridonare le forze ai terreni od accrescerne la fertilità. Se noi produciamo 11 ettoliti di frumento all'ettaro, mentre l'Inghilterra ne trae 52, il Belgio 28, la Francia 22, lo si deve in gran parte al poco ingrasso. In fatto l'importazione dei concimi chimici si fa in grande scala ed è d'uopo provvedervi. In questi prodotti troviamo espositori Airaghi di Milano, Fino pure di Milano, Polenghi e Gambini di Lodi, Uluser di Abbiategrasso; nè mancano i concimi di ossa e sangue in polvere, o nemmeno le mostre dei prodotti dei pozzi neri, fatti dalla Società anonima e dalla Vespasiana di Milano, dall'Italiana di Firenze. Tutto è trasformazione quaggiù, nè v'ha cascame, residuo, deiezione che non possa e non debba utilizzarsi per rendere alla vita ciò che morì, tranne le nostre ossa che affezione e dignità ci vietano di trasformare in materia commestibile.

LE TRAMVIE A TRAZIONE MECCANICA

Il R. Ministero dei lavori pubblici nel lodevole intento di far conoscere quanto vada facendosi in Italia per opere pubbliche di ogni genere, ha presentata alla Esposizione nazionale di Milano una elaborata monografia la quale, referendosi agli anni 1878, 1879 e 1880, non è che il seguito di altra più voluminosa pubblicazione consimile presentata già alla Esposizione mondiale di Parigi del 1878, nella quale in dodici distinti volumi si compendia il movimento dei lavori pubblici nel regno nostro dal 1861 al 1877.

Nella pubblicazione ministeriale testè presentata a Milano tiene pur luogo una breve statistica delle tramvie in Italia, delle quali si era fatto brevissimo cenno nella monografia presentata a Parigi. La statistica delle tramvie non occupa che poche pagine della voluminosa monografia; pure ci è sembrata di molta importanza ed ha fissato in special modo la nostra attenzione perchè essa ci addita quasi il primo sviluppo nel nostro paese di un nuovo mezzo di comunicazione che ci pare destinato a rendere fra brevissimo tempo importantissimi servizi alla economia nazionale, in ispecie perchè potrà risparmiarci l'impianto di molte ferrovie ordinarie di costosissima costruzione e di più costoso mantenimento.

La statistica pubblicata nella monografia ministeriale contiene dati fino al 31 dicembre 1880, e può riguardarsi come un semplice complemento di quella già pubblicata dal Ministero dei lavori pubblici come allegato al progetto di legge sulle ferrovie economiche e sulle tramvie presentato alla Camera nel maggio 1880, e che si riferisce al 20 aprile di quell'anno; ma le differenze di dati che risultano fra le due statistiche, che pur si riferiscono ad epoche assai prossime fra loro, ben ci rivelano con quanta rapidità vada sviluppandosi questo genere di strade. L'impianto di tramvie a trazione meccanica è un fatto recente per noi, e che da due o tre anni soli si verifica in modo da meritare la pubblica attenzione; ed anzi può dirsi che solo dal 1880 lo svi-

luppo di questo sistema stradale abbia raggiunto proporzioni abbastanza rilevanti. Di tramvie a cavalli impiantate sopra strade ordinarie rotabili per pubblico servizio si aveva già esempio in Italia fino dal 1871, nel quale anno se ne impiantava una a Torino, ma non ci pare che l'esempio trovasse molti imitatori, forse perchè i vantaggi non erano troppo rilevanti dovendo servirsi ad ugual modo di una forza animale, e non potendo ottenersi un sensibile aumento di celerità. Le tramvie a trazione meccanica hanno avuto un incontro più favorevole, e, mentre oggi scemano assai ed anzi sono rarissime le dimande alle pubbliche amministrazioni per concessione di tramvie a cavalli, spesseggiano ed incalzano centinaia di domande per tramvie a vapore.

La prima tramvia a trazione meccanica esercitata in Italia si fu quella impiantata sulla strada provinciale da Torino a Moncalieri nel 1875. L'esempio torinese non venne imitato così per fretta, e solo due anni più tardi nelle provincie di Milano e di Cuneo si impiantarono tramvie a vapore sopra strade provinciali. Cotesti erano per noi i primi tentativi, e pare che non si fosse troppo solleciti a seguire cotesti esempi, sembrando sempre una cosa molto azzardata il far correre una locomotiva a vapore sopra una strada destinata anche al trasporto delle vetture ordinarie. Ma l'esperienza ha comprovata la vanità o almeno la esagerazione di certi timori, ed oggi non vi è quasi provincia in Italia dove non si pensi ad usufruire il piano stradale delle vie ordinarie per collocarvi guide in ferro e farci correre locomotive a vapore. Nell'anno 1879 e più nel 1880, spesseggiano domande per impianto di tramvie, talchè al 20 aprile 1880 si avevano in esercizio 462 chilometri di tramvie a trazione meccanica, ed altri 245 chilometri erano in costruzione. Ma più si sviluppava cotesto modo di viabilità negli ultimi dell'anno scorso, ed al 31 dicembre di detto anno, cioè dopo soli otto mesi dal giorno cui si riferiva la precedente statistica, le tramvie a vapore erano in esercizio per una lunghezza di 704 chilometri, mentre ve ne erano in corso di costruzione per oltre 1100 chilometri.

Le tramvie in esercizio alla fine dell'anno scorso si trovano quasi tutte nell'Alta Italia, in specie nel Piemonte e nel Milanese; non ne esistevano nell'Italia meridionale ed insulare, e nella media Italia esistevano sole le linee Firenze-Prato e quelle Roma-Tivoli e Ciampino-Marino. Ma l'esempio sta per essere seguito in ogni parte del Regno perchè alla detta epoca si costruivano tramvie anche nelle provincie di Bari, Foggia e Napoli, oltre ad altre molte nella media Italia, e siamo sicuri che i dati che ci saranno in proposito offerti da una nuova statistica alla fine dell'anno corrente saranno ben più rilevanti di quelli che si riscontrano in quella che andiamo oggi esaminando. Oggi l'esperienza ci ha dimostrato che questo nuovo mezzo di locomozione si adatta facilmente a qualunque via ordinaria un po' discreta con pendenze anche del sei per cento e più; mentre la spesa relativa è minima se si confronta con quella richiesta dalle ferrovie ordinarie, sieno pure di quelle che diconsi economiche, ma che hanno bisogno sempre di una sede speciale nella quale resta proibito l'accesso ai veicoli ordinari. La promiscuità del servizio delle locomotive con quello dei veicoli ordinari a trazione animale ha tenuto per lungo tempo in apprensione le menti degli Ingegneri,

ed il timore di disgrazie per l'urto delle locomotive con gli altri veicoli è stata la causa principalissima per cui lo sviluppo di questo genere di viabilità ha sofferto lungo ritardo. Oggi uno studio più pacato della questione, il miglioramento delle locomotive, ed infine l'esperienza ci hanno assicurato che tali pericoli sono pressochè inesistenti, e che la temuta promiscuità può esistere sulle nostre vie ordinarie come cosa naturale e semplicissima. Anzi le tramvie a vapore s'impongono ormai dovunque come una necessità economica inevitabile per molte località che non possono restare addietro alle altre nello sviluppo e nei perfezionamenti della locomozione, mentre si vede l'impossibilità di estendere maggiormente la rete delle ferrovie ordinarie di interesse locale, alle quali bisogna rinunciare perchè troppo rovinose per la pubblica finanza. Il governo, le provincie ed i comuni, autorizzando l'impianto di queste piccole ferrovie sopra le strade ordinarie di loro proprietà, fanno adunque opera doppiamente giudiziosa, perchè favoriscono questo nuovo ed utilissimo genere di comunicazione senza nuovo aggravio dei contribuenti, ed allontanano il pericolo di essere chiamati a sussidiare con grossi capitali a fondo perduto costruzioni di grandi ferrovie di problematico vantaggio.

Lo sviluppo preso in Italia in soli due anni da questo genere di locomozione così facile ed economico merita, secondo che pare a noi, tutta quanta l'attenzione del governo e delle pubbliche amministrazioni per molti riguardi. Prima di tutto ci pare opportuno considerare se sia proprio il caso per molte amministrazioni provinciali e comunali di mostrarsi tanto sollecite ad ingolfarsi nella gravissima spesa di costruzione delle nuove ferrovie ordinarie approvate con la legge del 29 luglio 1879. Quando si tratta di grandi linee ferroviarie destinate al servizio di un movimento commerciale molto importante che richieda l'impiego di grossi convogli giornalieri, vediamo anche noi la necessità di sobbarcarsi alle spese relative; ma invece quando si tratta di quelle ferrovie che si dicono economiche, ed anche di quelle che nella legge suddetta si trovano classate in terza ed in quarta categoria con uno sviluppo di 3600 chilometri, ci parrebbe cosa molto giudiziosa il riflettere meglio se i vantaggi che si ripromettono dalla costruzione costosissima di coteste nuove linee ferroviarie non possano ugualmente, o presso a poco, ottenersi con l'impianto di tramvie sulle strade ordinarie rotabili. A dire il vero, e lo abbiamo detto altre volte in questo periodico, a noi fa un po' paura quella grossa cifra di milioni di spese nelle quali stanno per impelagarsi molte provincie e comuni già finanziariamente disastriati per altre cause. Il desiderio di molti comuni, di vedere il proprio territorio attraversato da una ferrovia a qualunque costo, poteva apparire più ragionevole tre o quattro anni addietro, quando cioè l'esperienza non ci aveva ancora sufficientemente dimostrato quali vantaggi possano ottenersi con il modesto impianto di una tramvia sulle strade ordinarie; ma oggi cotesta dimostrazione l'abbiamo, ed in molti casi la voglia di una ferrovia ordinaria del costo di cento e più mila lire al chilometro ci apparisce veramente esagerato e rovinoso per le finanze di molte amministrazioni locali. Già non è difficile il prevedere che molte e molte fra le ferrovie di interesse locale contemplate dalla legge soprarammentata, riusciranno

poi nel fatto soverchie, di fronte al movimento commerciale ed industriale dei paesi percorsi, talchè le spese di costruzione e di mantenimento non potranno mai compensarsi con i probabili introiti. E chi sa dirci poi qual concorrenza verrà fatta alle vecchie ed alle nuove imprese ferroviarie dal probabile impianto di queste nuove tramvie sulle strade ordinarie, lo che non si potrebbe certo impedire creando privilegi artificiali e dannosi? Tanto più ci pare oggi opportuno il richiamare a coteste considerazioni gli amministratori delle nostre aziende locali inquantochè, oltre alle tante migliaia di chilometri di nuove strade comunali e provinciali costruite o progettate, abbiamo da costruire in virtù della recentissima legge 23 luglio 1881 altre nuove strade provinciali per 5669 chilometri con una spesa di oltre 130 milioni. Ora, se il bisogno dei paesi che debbono percorrersi dalle nuove strade richiede un mezzo di comunicazione migliore dei veicoli ordinari, non potrebbero coteste nuove vie provinciali costruirsi in modo da servire comodamente anche per il collocamento delle guide in ferro e per il passaggio delle locomotive, e risparmiare così la costruzione di molti chilometri di quelle ferrovie che la legge del 1879 avrebbe contemplate? Ecco un problema che, secondo pare a noi, merita tutta quanta l'attenzione dei pubblici amministratori e delle persone competenti, e che crediamo potrebbe agevolmente risolversi in modo da far risparmiare qualche centinaio di milioni senza danno veruno dei commerci e delle industrie.

Altre considerazioni ancora ci vengono in mente nel vedere questo sollecito sviluppo dell'impianto di tramvie sulle strade rotabili ordinarie. Noi non abbiamo ancora una legge generale per questo nuovo genere di locomozione, e l'impianto come l'esercizio delle tramvie esistenti sono regolati da disposizioni diverse deliberate dalle amministrazioni locali che ne hanno fatta la concessione. Fin qui poteva dirsi che queste tramvie si mantenevano in proporzioni così modeste da non meritare l'attenzione del legislatore e la direzione uniforme del Governo, ma ora la cosa cambia, e di coteste regole generali, per quanto pare a noi, se ne sente già il bisogno. L'on Baccarini, ministro dei Lavori Pubblici, si prestò a soddisfare cotesto bisogno, e fino dal 29 maggio 1880, come sopra abbiamo accennato, presentò alla Camera un suo progetto di legge per le ferrovie economiche e per le tramvie, del qual progetto si fece pur parola in questo periodico¹⁾; ma cotesto non è stato mai discusso in Parlamento e forse non corrisponde più alle attuali condizioni del nuovo servizio stradale.

Alcuni vorrebbero che in questa faccenda si lasciasse la massima libertà alle Amministrazioni locali, giacchè dicono che qui si tratta d'interessi locali; noi ci permettiamo un'opinione differente, appunto perchè crediamo che qui si tratti d'interessi che sorpassano la cerchia di una data circoscrizione amministrativa.

Noi crediamo che con tanto movimento d'uomini e di cose che si verifica per le mutate condizioni della civiltà, sia da qui in avanti un errore amministrativo ed economico il considerare la viabilità come cosa d'interesse comunale, in specie quando una data via si ricollega con altre vie fuori del territorio del comune. La strada che attraversa code-

¹⁾ Ved. *Economista*, Num. 324 e 326, Anno 1880.

sto territorio non serve solo agli abitanti ed ai contribuenti di quel dato comune, ma a tutti coloro che han bisogno di passarvi per accedere ad altri luoghi più o meno lontani. Ora tanto più si generalizzerebbe l'interesse delle strade quando vi si impiantassero tramvie a vapore, e sarebbe pericoloso per il movimento delle persone e delle merci lasciare in balia delle amministrazioni locali cotesto nuovo servizio stradale. Per esempio, dovrebbe stabilirsi con regolamento generale la larghezza dei binari perchè altrimenti una locomotiva giunta al confine di un dato comune correrebbe rischio di non poter proseguire nel comune limitrofo, incontrando un binario a scartamento diverso. E si potrebbero citare molti altri argomenti ed esempi per provare la necessità di certe regole generali ed uniformi per tutte le tramvie che possono impiantarsi per tutte le strade del regno.

Ed anche in fatto di concessioni privilegiate pare a noi che debba andarsi molto a rilento dalle pubbliche amministrazioni, e non ci pare da lodarsi quello che si è fatto in alcune provincie, nelle quali si sono fatte concessioni per 50 e 60 anni, e fino per 99 anni come è stato fatto nella provincia di Bari. Ma chi può dire oggi quali saranno le condizioni della pubblica viabilità, quali i mezzi di locomozione, quale il movimento di merci e di persone tra novantanove anni? E conseguentemente, chi può dire quanti interessi potrebbero venire sacrificati per la concessione di un privilegio per un tempo così sconfinato? Ed anche qui crediamo necessario il sollecito intervento del legislatore a riparare certi danni, e ci pareva commendevole la disposizione che si contiene nel citato progetto di legge per fissare a 20 anni la massima durata della concessione di una tramvia.

In conclusione questo affare delle tramvie a vapore, di cui abbiamo letta qualche notizia nella citata pubblicazione ministeriale pare a noi che meriti davvero l'attenzione dei pubblici amministratori e di chi si occupa della pubblica economia, e non ci dispiacerebbe se intanto se ne parlasse un po' più dalla pubblica stampa che pur si occupa tanto di altre cose d'importanza infinitamente minore.

ANCORA SUL TRATTATO DI COMMERCIO CON LA FRANCIA

Le notizie che si ebbero nell'ultima quindicina intorno alle trattative per la stipulazione del trattato di commercio tra la Francia e l'Italia sono veramente scarse; — non solo è conservato il più assoluto silenzio intorno alle discussioni avvenute in Roma, — e questo sino ad un certo punto può essere giustificato dalla prudenza che deve mantenersi in tali negoziati, — ma nulla è stato detto nè dal governo, nè dai suoi organi officiosi, che lasci trasparire quali sieno le idee dominanti nei negoziatori nostri vicini, quanta distanza separi la pretesa tutela dei nostri e dei loro interessi, quanto fondamento vi possa essere che le trattative conducano a profittevole risultato.

Si è solamente affermato avere il governo francese comunicato al governo italiano che sino dal 22 agosto si troverebbe pronto a riprendere le trattative iniziate a Roma; ed il Ministero avrebbe risposto fissando una data, quella dei primi giorni del

prossimo settembre. — Siamo dunque perfettamente al buio intorno a questo supremo interesse economico del paese. Da una parte non ebbero smentita le voci corse che le sedute di Roma avessero fatto comprendere la poca probabilità di una finale conclusione; dall'altra la sollecitudine del governo francese di riprendere il corso dei negoziati, lascerebbe sospettare che le speranze di buona riuscita non fossero, nella mente dei due governi, perdute.

Schivi come siamo sempre di intrattenerci su vache ipotesi, non analizzeremo questi fatti discordanti, solo esterniamo il nostro vivissimo rammarico che il paese rimanga completamente ignaro di quanto viene discusso intorno ai suoi economici interessi, e sia quindi minacciato di dovere accettare i fatti compiuti qualunque essi sieno. — Comprendiamo benissimo che non sarebbe conforme alle consuetudini, nè conforme alle convenienze, il rendere di pubblico dominio le discussioni avvenute in Roma, compromettendo così l'esito dei negoziati, ma tutti comprenderanno anche, e v'insistiamo, che il governo, senza mancare nè alle regole della convenienza, nè a quelle della consuetudine, avrebbe potuto illuminare quanto basta il paese perchè una discussione feconda avvenisse e lasciasse francamente sentire e far sentire quali sono i desiderii ed i bisogni dell'Italia che lavora. — Mai forse un trattato della importanza di quello che in questo tempo si sta concretando, venne elaborato tra un silenzio più sconcertante, tra una indifferenza più dolorosa. Alcuno ci dice: — Il Ministero conosce perfettamente i bisogni delle industrie e del commercio, e sa quindi quale linea di condotta deve tenere; il paese deve dunque confidare in lui, a cui, gli industriali ed i commercianti hanno rivolto e petizioni, e rimostranze, e relazioni, e desiderii e voti. — L'argomentazione però è speciosa. Qui non trattasi di provvedimenti soltanto *positivi* che debba prendere il governo; allora l'invocazione alla fiducia nella valentia e nell'interessamento sarebbe giustificata. Qui trattasi di *transazioni*, e la transazione sopra interessi che si pretendono opposti, è un sacrificio che ciascuna delle parti fa all'altra.

Ora il sacrificio non può essere che un danno, sia pure il danno minore, ma sempre un danno. Convinti come siamo che la formula migliore delle relazioni commerciali tra due paesi, sia quella della *assoluta libertà dello scambio*, noi riteniamo conseguentemente che i trattati di commercio (preziosa conquista di fronte al gravissimo male delle tariffe generali quali estrinsecazioni del protezionismo più radicale) sia un *meno male*. Dinanzi a questa convinzione non ci pare che i negoziati per la stipulazione di una convenzione commerciale siano di tal natura da fondarsi solo sulla fiducia che il paese può avere negli uomini che lo reggono. Un trattato di commercio concluso su basi sbagliate, avendo legato la nazione per una serie di anni, può rovinarla, intisichirne le forze, schiacciarne od impedirne lo sviluppo economico. Dovrebbero essere gli uomini i quali sono al governo i primi a desiderare anzi la più ampia discussione per trarne lumi, per trarne ispirazione, per ricavarne il coraggio sia di resistere che di cedere. La teoria dei fatti compiuti, che può essere eccellente in politica, è impossibile, a nostro credere, in economia. Il contratto è un dibattito, è una lotta, devono lottare le due nazioni per trovare l'equilibrio dei loro interessi, al Governo spetta di sintetizzare i risultati della lotta.

Comunque siasi, facciamo *bonne mine à mauvais jeu*, e supponiamo che le condizioni di politica interna ed estera sieno tali da assorbire tutta la attività dalla pubblica opinione, la quale non abbia tempo di occuparsi della miseria di un trattato di commercio tra la Francia e l'Italia, nel quale, quest'ultima ha compresi oltre 800 dei 2000 milioni che formano il suo movimento commerciale internazionale.

Però in questi giorni, all'infuori delle nostre relazioni colla Francia, è accaduto un fatto che ha molta importanza coll'argomento che noi trattiamo. — Si diceva che il signor Amé (uno dei negozianti francesi) aveva dovuto abbandonare Roma e sospendere le trattative perchè doveva iniziarsele altre, a nome del suo Governo, con l'Inghilterra. Un telegramma ha fatto sapere che quelle trattative sono state rotte in modo molto brusco, od almeno improvviso, e per quanto sia stata annunciata la causa della rottura come dipendente da formalità legali, e più tardi si abbia soggiunto che trattasi di sospensione, apparisce strano che solo dopo aver esaminate le nuove proposte del governo francese sui dazi che colpirebbero il ferro, i cotone e le lane, i negozianti di ambe le parti, si sieno *accorti o ricordati* che una difficoltà legale impediva la continuazione delle trattative. E tanto più strana riesce questa spiegazione del fatto vedendo che da Londra si affrettano a telegrafare che il figlio del primo ministro, il sig. H. Gladstone, in un *meeting* elettorale, due giorni dopo la rottura delle trattative, disse di poter esser sicuro che il governo inglese non firmerà nessun trattato colla Francia *meno vantaggioso di quello che spira*, e quasi non bastasse il significato di questa parte del discorso, il telegramma aggiunge esser questa « *la ferma decisione del governo.* »

Tutto ciò ha una importanza non secondaria, ma di riflesso per l'Italia e quindi deve preoccuparci solo relativamente. Ma tuttavia ci dà occasione di accentuare un concetto a cui abbiamo solo accennato in un nostro precedente articolo.

L'Inghilterra non ha scrupolo di urtare convenienze e consuetudini che da noi si vogliono invocare a giustificazione del silenzio del governo facendo pronunciare una parola ferma e chiara che dica almeno i limiti delle intenzioni che hanno i suoi reggitori, e dice categoricamente alla Francia, rassicurando così le industrie ed il commercio inglese: il trattato potrà essere migliore del precedente, non mai peggiore.

Da noi invece cosa avviene? Il nostro trattato spirante ha bisogno assoluto e riconosciuto di fare ottenere dalla Francia condizioni che risultino migliori, ma molto migliori per la nostra economia. Non abbiamo più, come nel 1860 la preoccupazione politica che ci imponga deferenza e sacrifici economici; la nostra forza industriale è notevolmente cresciuta, abbiamo urgente bisogno di allargare e facilitare il nostro mercato internazionale. Ebbene? Di fronte a questo stato di cose, per noi, senza dubbio, molto importante, ha il Governo pronunciato una sola parola la quale assicura il paese che le condizioni del nuovo trattato saranno migliori del precedente e che ha la ferma risoluzione di non firmare un trattato che sia eguale o peggiore? Niente! Ci si domanda solo la fiducia! Ma nello stesso tempo sembra si voglia apparecchiarsi ad ingoiare qualche pillola amara, poichè, manifestando la speranza di raggiungere l'intento di stipulare il contratto si ha

fretta di far notare « che le idee della Francia rispetto a libertà di commercio sono, nell'ultimo triennio, *radicalmente mutate.* »

Le colonne di un giornale, che non si occupa di politica, sono le meno adatte a suscitare le vive discussioni dei fatti contemporanei; tuttavia noi crediamo nostro dovere di far appello alla stampa italiana perchè discuta colla serietà che merita, questa importante questione, e, dopo i fatti che accaddero, dopo il contegno dell'Inghilterra di fronte alle pretese della Francia, domandi al Governo una franca e chiara parola che assicuri il paese, che la continuazione delle trattative colla Francia non è segno della nostra cedevolezza, essendo il Ministero risoluto a non firmare un trattato che peggiorasse le nostre relazioni internazionali economiche colla Francia.

Che se alcuno ci rispondesse che ad ogni caso, vi è il Parlamento il quale tutelerà i nostri interessi, dovremo rispondere quello che già altra volta dicemmo: che cioè il Parlamento è una assemblea soprattutto politica.

L'INCHIESTA SULLA MARINA MERCANTILE

Seduta del 18 Agosto

Accini Niccolò non è dell'opinione che la marina nostra mercantile sia agonizzante quando si possiede un elemento così ottimo e numeroso nei nostri marinai. Oggi la marina a vapore estera trasporta a noli così miti, che è impossibile alla marina italiana a vela poterlo fare; e cita l'esempio dei vapori inglesi che vengono nei nostri porti. Non è d'opinione che i bastimenti a vela abbiano finito il loro tempo. Non è vero che si voglia avere una marina mercantile italiana piuttosto a vela che a vapore, ma una marina mercantile italiana, e non bisogna che mettere i nostri capitani in grado di concorrere colle marine estere, e provvederli di strumenti perfezionati per far fronte non solo alla Francia, ma anche all'Inghilterra.

Non crede che mancherebbero i capitali italiani per costruire qui i vapori.

La costruzione che altri proponeva di 40 vapori supererebbe di gran lunga il tonnellaggio dei carboni che si devono trasportare.

Non è vero che il governo avrebbe un danno nel trasporto dei carboni, e prova come con gli appalti fatti dall'Amministrazione ferroviaria se fossero stati fatti colle cifre dei noli proposti nel progetto di legge, essa avrebbe guadagnato un mezzo milione di lire.

Non crede che la nostra marina abbia bisogno di sussidi. Un vapore che faccia diversi viaggi in un anno non sarebbe oltremodo gravato pagando 3 o 4 mila lire di ricchezza mobile. Del sussidio non abbiamo bisogno perchè lo esigano le condizioni della nostra marina, ma perchè la Francia l'ha dato.

Sopra domanda dell'on. Boselli se crede che l'intervento favorevole del governo nelle istituzioni di credito marittimo possa giovare alla nostra marina, risponde di non esserne troppo persuaso perchè vi potrebbero essere armatori che prenderebbero il denaro sopra questi Istituti al 2 o al 3 0/0, che poi impiegherebbero forse nell'acquistare della rendita pubblica che rende il 5 0/0. Egli crede che in altro modo si possa giovare.

Boselli. Quale sarebbe la sua opinione sulla tassa d'ancoraggio?

Accini. Dice che innanzi tutto bisogna tener fermo il principio della libera concorrenza. Egli crede che

accordandosi una protezione mascherata alla nostra marina, questa ne avrebbe più danno che vantaggio. Sull'aumento della tassa d'ancoraggio non potrebbe pronunziarsi mancando i dati.

Sull'applicazione della tassa di ricchezza mobile crede che in oggi sia fatta equamente, ma è noto come in tempi di crisi le lagnanze sono generali.

Circa le convenzioni di navigazione non vorrebbe che si ammettessero incagli nei traffici fra i porti nazionali e gli esteri, ma fosse proclamata la completa libertà di azione.

Dichiara che è assoluta necessità seguire la legge francese e non favorire piuttosto la vela che il vapore ma entrambe indistintamente.

Non crede che la vela possa affatto scomparire date certe condizioni. La trasformazione non può farsi con un *fiat*, e nel frattempo potremo formare buoni capitani per la navigazione a vapore.

Limiterebbe il premio alla navigazione di lungo corso. Circa il premio alle costruzioni non crede essere ancora questo il momento di pronunziare un giudizio. Accenna alle costruzioni in ferro e dice che la spesa che si sosterebbe per trarre le lamine dall'Inghilterra sarebbe compensata dalle minori spese di costo che si avrebbero in Italia. È d'opinione d'attivare le costruzioni in paese.

Dice che si vendettero in Inghilterra dei vapori ad italiani ad un prezzo minore di quello pagato da inglesi; di ciò non saprebbe trovare la ragione, ma è lo stesso come per lo zucchero ed il caffè che si vende a Genova a maggior prezzo di Milano.

Boselli. Domanda se si potrebbe specializzare il lavoro nei nostri Stabilimenti.

Accini. Lo crede facilissimo, ed avviare così il lavoro nei tre più importanti cantieri quali sono l'Orlando, l'Ansaldo e l'Odero.

Antonio Chiozza. Crede dovere del governo di fare tutti i lavori nel paese, perchè abbiamo operai ingegnosi capaci di eseguire qualunque lavoro. Egli ha lavorato 9 anni cogli inglesi ed ha sperimentato che non valgono di più degli italiani. Non è d'accordo col sig. Accini circa la quantità di ferro che si deve impiegare nella costruzione d'un vapore di 3000 tonnellate.

Vorrebbe che si sovvenissero gli Stabilimenti siderurgici, come si usa per altre imprese. Si deve sovvenire la differenza di prezzo risultante dal trasporto nel nolo del carbone.

Il trasporto del materiale costa immensamente, mentre in Inghilterra il costruttore lo ha vicino al suo cantiere e per farne l'acquisto si rivolge ad un istituto di credito dove trova denaro al 2 1/2 0/10, cosa impossibile ad ottenersi in Italia.

Egli è impiegato della compagnia Lavarello, e rispondendo al quesito 15° riguardo agli effetti delle discipline in oggi vigenti riguardo all'emigrazione, dice che questa è oggi troppo soggetta a vessazioni, mentre essa è una valvola di sicurezza pel nostro paese e si dovrebbe quindi favorire.

Circa i regolamenti doganali, dice le tante pratiche che bisogna fare introdurre in città, p. es., un piccolo pezzo di ferro per essere riparato. Dichiara però che egli essendo meccanico non s'intende di dogana, ma cita un fatto qualunque per provare come si potrebbe per talune piccolezze usare maggior correttezza, perchè alle volte per un nonnulla si corre rischio di far perdere ad un bastimento la partenza alla data fissata.

Ravenna domanda se il porto di Genova sia munito di tutti i congegni meccanici per quando sarà aperto il transito.

Chiozza. Non c'è un porto in Italia, che si trovi in condizioni normali. Se pel porto di Genova non vi fosse stato un mecenate, si sarebbe ancora come nel passato; ora si ampliano le calate, ma non v'è modo di accostarvisi.

Genova a poco a poco deve diventare una succursale di Marsiglia e non la rivale, se deve pensare a fare una succursale alla galleria dei Giovi.

Dice che Genova ha bisogno di bacini e di calate di raddobbo, perchè Genova è porto di armamento. Bisogna prendere una decisione subito per fare i bacini, che sono urgentissimi per le riparazioni ai vapori.

Genova per la sua posizione geografica ha anche un lato militare ed in caso di guerra navale, non avrebbe bacino adatto per le nostre grandi navi da guerra.

Critica i lavori delle calate, che si eseguiscono come nei tempi addietro.

Ora sulle nuove si sono poste due grue meccaniche, ma non si pensa a porle in esercizio; non abbiamo una gru capace di sollevare una caldaia da 60 a 70 tonnellate.

Come possono fare Genova e Venezia a rivaeggiare con Marsiglia e Trieste se non hanno i porti in condizioni tali da poter soddisfare a tutte le necessità che esigono il commercio e la marina?

Sopra domanda dell'on. Corsi dice che non v'è immediato pericolo nella galleria dei Giovi, ma tutte le volte che si hanno piogge succedono frane.

Il comm. *Virgilio* attesta che la Galleria dei Giovi non corre pericolo di sorta.

Sopra domanda nell'on. Corsi risponde che i corpi morali di Genova hanno fatto domanda al governo perchè il porto si trovi in posizione di poter soddisfare alle esigenze del commercio atteso la prossima apertura del Gottardo.

Passando ai macchinisti vorrebbe che si istituisse non solo un 3° grado, ma anche un 4° grado, essendo interessante che certi bastimenti abbiano più di due macchinisti. Nella Società Lavarello vi sono 4 macchinisti per vapore.

Crede non necessario per le barcaccie a vapore, quando escono dal porto un macchinista patentato, mentre per l'interno del porto basta un semplice fuochista; si dovrebbe creare una classe apposita pel governo di queste barcaccie.

Benbo domanda se le linee esercitate da Lavarello saranno pregiudicate dalle sovvenzioni francesi.

Chiozza crede lo saranno, come già soffersero per i vapori germanici. Sa che in Francia si stanno costruendo due vapori, i quali verranno a Genova a fare una grande concorrenza, e quindi le Società Lavarello, Piaggio, Schiaffino dovranno cessare come l'Atlantica, l'Italo-Platense, se non le si accordano sussidii.

Antonio Prencipe, ingegnere navale e negoziante. La marina a vela non è destinata a scomparire perchè vi sono condizioni climatologiche ed economiche che non la lasceranno perire. La vela in Inghilterra, ad onta dei tanti piroscafi, non è scomparsa e serve pel cabotaggio.

L'armatore bisogna prenderlo individualmente e non complessivamente, esso è ora danneggiato dai bassissimi noli.

Secondo lui la tassa della ricchezza mobile è la crittogama della marina; quindi dev'essere soppressa o grandemente ridotta.

Circa alla trasformazione della marina bisogna cercare di fare quanto gli inglesi. Bisogna provvedervi col materiale. Il nostro ferro si porta in Inghilterra e ci vien ritornato lavorato. Il governo dovrebbe essere il primo speculatore e da questo punto di vista sarebbe utile l'impianto d'un grande stabilimento siderurgico ma su vasta scala, onde concorrere colle grandi ferriere inglesi. E necessaria l'assistenza del governo perchè per alcuni anni lo stabilimento sarà passivo, nè nessuno da noi vuole collocare in perdita i suoi capitali.

Circa la marina a vapore dice che il governo spende tesori per le compagnie Florio e Rubattino (per parte sua dice che sarebbe stato meglio non fosse avvenuta

la fusione). Intanto i francesi colla Transatlantica fanno concorrenza nei noli: se si trattasse di scacciare gli stranieri egli vorrebbe che si sovvenzionasse largamente; ma le compagnie Florio e Rubattino non pensano affatto alla loro concorrenza, ma ai loro interessi. E persuaso che se non si fossero accordate sovvenzioni, si avrebbe ora qualche vapore di più, e il servizio postale avrebbe dovuto darsi per incanto.

Queste compagnie hanno proprio tutto il materiale in eccellenti condizioni? Ne dubita.

In fatto di sovvenzioni ammette che bisogna farsi qualche cosa, ma dovrebbero esser fatte in modo che che le compagnie nostrane si facciano guerra fra loro.

Circa alle dogane dice che siamo soggetti a formule vessatorie che ledono molto la marina. Per merce che si deve adoperare per riparazione di bastimenti e che è depositata in città, si deve pagare per la riesportazione in città 10 centesimi per la bolletta doganale.

Si lamenta della nomenclatura della tariffa, che si pretende venga usata strettamente, cioè portando perdita di tempo, che per il negoziano è moneta. Fa altri appunti sull'orario prestabilito per le operazioni doganali e per la pratica ai bastimenti e raccomanda che si dirami agli impiegati una circolare che raccomandi loro una maggiore elasticità.

Remorino. Accenna agli inconvenienti del Porto, cioè a due enormi ponti sporgenti che imbarazzano e sono di poca utilità rispetto all'accosto delle navi. Passa a lamentare che le calate sieno troppo alte, così che la spesa di sbarco ne è aggravata; tanto più che dopo che si sbarcano dai vapori 600 tonnellate al giorno le piatte sono diventate sempre più necessarie e lo sbarco dalle piatte è difficile per l'altezza delle calate.

Infine dice che davanti alle calate non vi è abbastanza fondo; e che si crede che oggi giorno non si potrebbe più fare il fondo senza pericolo.

Dimostra che il servizio ferroviario è mal fatto per l'insufficienza del materiale.

Dice incresevole il ritardo degli studi della succursale dei Giovi.

Quanto alla Marina non crede che converrebbe concederle sussidi perpetui, ma si può darli per quindici o venti anni per pagare le false spese dell'*apprentisage*.

E ciò facendo per i vapori, crede si dovrebbe fare anche per i velieri per tutto il tempo necessario a risolvere il quesito, e vedere quale del vapore e del veliere possa vivere di vita propria.

Crede che la sovvenzione deve essere data alla navigazione, perchè la costruzione ne sarà incoraggiata egualmente. Dice che il sistema francese di sovvenzione parli il migliore e che la metà di quello che dà la Francia possa bastare per noi.

Esprime il desiderio che la Commissione d'inchiesta proceda ad una analisi elementare del quesito, facendo raccolta di fatti, interrogando le persone competenti, e non desumerli dalla statistica, nella quale egli ai pari del comm. Ellena non ha una fede sconfinata.

Accenna ad un lavoro che esso ha fatto fare in tale senso, e sulla richiesta del comm. Boselli promette rimmetterlo alla Commissione.

Argento Luigi, negoziante, vuole parità di trattamento colle altre nazioni nella conclusione dei trattati di commercio.

Le ferrovie devono prestare tutti gli aiuti necessari alla marina perchè questa non incorra nelle stallie.

Le tariffe internazionali arrecano gran danno all'Italia.

Trova necessità di facilitazioni nelle operazioni doganali per quanto riguarda le riparazioni dei bastimenti.

Circa gli stabilimenti metallurgici dice che in essi si lavora benissimo, ma che per sussistere hanno assoluto bisogno dell'appoggio del governo.

Circa alla navigazione a vapore in 50 giorni abbiamo avuto 53,000 tonnellate di stazza; queste cifre dimostrano che se fosse incoraggiata la costruzione dei vapori in Italia, questi troverebbero largo compenso nei loro viaggi.

Seduta ant. del 19 agosto.

Prof. Richieri. Ritorna a dimostrare la necessità di un numero maggiore graduatorio di macchinisti, incominciando dallo stabilirne due quando il viaggio del piroscalo dura oltre 12 ore e proporzionatamente per più lunghi viaggi.

Propone la tenuta di un *Giornale delle macchine*; la parificazione di grado fra i macchinisti e gli ufficiali; che dalla Cassa Invalidi sieno meglio trattati i macchinisti di quanto lo sono al presente,

Cav. Emilio Cerruti. La nostra marina a vela potrebbe risorgere se cercasse dei paraggi dove essa può ancora trovare larga fonte di vita. Accenna al cabottaggio che nel 1862 si praticava sulle coste della China, dove allora numerò egli 700 ad 800 bastimenti, fra cui 2 soli italiani, e che ora potrebbe meglio esercitarsi essendosi in quei paesi migliorate le condizioni per facilitare la navigazione.

Egli, meglio che un premio effimero, vorrebbe la istituzione di case nostre commerciali in China, desuando egli queste sue convinzioni dall'esperienza praticata.

La marina mercantile a vela non può certamente credere di prendere l'antico posto, ma può ancora trovar modo di sussistere; le nostre navi hanno tutto il commercio dei risi nelle Indie.

Di fronte alle sovvenzioni fatte dalla Francia, l'ammette pure per tutte le navi sia a vela che a vapore, purché sieno d'una costruzione perfetta e classificate di prima classe.

Il nostro personale può star a pari con qualunque altro delle estere marine.

Parla delle tariffe cumulative ferroviarie che favoriscono il porto di Marsiglia a detrimento del nostro. Pregherebbe la Commissione di studiare il modo di alloctanare momentaneamente tutte le nazioni dal nostro cabottaggio, il che servirebbe assai a favorire la nostra vela.

Sopra domanda dell'on. Boselli, risponde che ove la Francia si vendicasse col proibire ai nostri pescatori di corallo di pescare sulle sue coste, il danno che ne deriverebbe ad essi, non sarebbe così grande come quello che sopportiamo noi col commercio di cabottaggio che essa fa sulle nostre coste, mentre per le sue è limitato.

Tratta la questione delle Colonie, dalle quali sorge lo sviluppo commerciale. Le colonie hanno fatto della marina inglese un miracolo, e cita l'esempio dell'Australia, alla quale sono più i velieri che si dirigono che i vapori, perchè constatò egli stesso nel viaggio che fece colà che un vapore impiega dall'Inghilterra 59 giorni, e un veliero 71 giorni, per cui questa lieve differenza torna tutto a vantaggio della vela, e ciò dovrebbe servir di norma per la nostra vela rispetto alle nostre colonie.

A seguito d'interrogazione dell'on. Boselli se preferisce colonie libere od ufficiali, risponde che gli italiani che vanno nell'America del Sud si immedesimano tanto cogli abitanti del paese da diventarne regnicoli, sparendo dalle liste dei nostri consolati; e ne adduce molti esempi. Accenna al pericolo costante dell'emigrazione sparpagliata in tante piccole repubbliche, dove i nostri coloni sono soggetti a molti soprusi, di cui il nostro governo non può sempre pretendere ragione, perciò egli è fautore d'una grande colonia, la quale potrebbe essere efficacemente tutelata e debitamente sussidiata, ed a ciò si dovrebbe pensare, perchè in essa la nostra marina a vela troverebbe sempre dei noleggi. Cita l'esempio d'un tedesco che

stabili delle fattorie nel Pacifico fortemente sussidiate dal governo germanico.

Il governo per avere una propria colonia dovrebbe avere un territorio proprio, con case nazionali di credito, un nerbo di forza nazionale per utilizzare il paese e sussidiare coloro che andassero estendendola.

Entra a parlare della marina a vapore. Il governo fa bene di riservare alla nostra marina il trasporto dei carboni, ma egli critica la monopolizzazione che s'intende attuare per detto trasporto e vorrebbe che invece si praticasse quanto si fa in Inghilterra pel trasporto delle rupie nelle Indie, cioè domandasse le offerte che intendessero presentare si i vapori che i velieri, non solo pel trasporto dei carboni, ma di qualsiasi materiale di spettanza del governo.

Dannosissimo fu il sistema dei sussidi ai vapori, di cui egli non è fautore; in ogni modo vorrebbe che fosse equiparato alla celerità del piroscampo e ad altre determinate condizioni.

Non è troppo tenero delle costruzioni navali in ferro; perchè troppo facile ad ossidarsi, come osservò egli stesso nelle Indie, e non essendosi finora trovato un mezzo per preservarle da questa ossidazione, limiterebbe l'uso del ferro soltanto a diverse parti del bastimento.

Per agevolare le costruzioni in ferro, invece d'un premio, si abbuonassero i diritti doganali sui materiali importati.

Sul modo poi dell'aiuto da prestarsi dal governo alle costruzioni in genere, egli dovrebbe garantire alla Banca di credito marittimo le sovvenzioni che questa accordasse.

Sig. *Bruzzo*. Per favorire la nostra marina il governo dovrebbe stabilire un premio di percorso e diminuire le tasse. Non crede utili le sovvenzioni regolari, perchè molte fanno solo il vantageggi dell'armatore. Bisogna abolire la tassa di ricchezza mobile. Migliorare i trattati di navigazione, specialmente colla Francia. Sarebbe necessario che il governo non facesse ostacoli all'emigrazione, onde questa non si imbarchi in porti esteri per recarsi in America.

Si devono facilitare i mezzi di sbarco, dei quali noi manchiamo nel porto di Genova. Lamenta che non vi sia un nolo fisso per le Indie.

Olivari capitano ed armatore. La Sardegna è da 25 anni commercialmente bloccata. Istituito un confronto fra i vapori Lavarello e quelli di Rubattino v'ha una sproporzione enorme nei noli di trasporto che sono tenuti altissimi da questa ultima compagnia privilegiata.

Vuole sovvenzionate solo le linee postali, e sull'istesso piede dell'Inghilterra, perchè allora il vapore postale non ammazza il vapore di commercio.

Si scaglia contro le tasse gravosissime di imposte, di dogana, e di spese consolari. Un capitale di L. 25,000 fiede in 4 anni al governo L. 8000, e scusino, signori se è poco. Insomma il sistema attuale di tasse ammazza ogni industria e quindi bisogna riformarlo.

Per ottenere lo svolgimento della nostra marina, oltre la riforma tributaria, ci vuole una legge che regoli l'interesse del coltivatore con quello del proprietario. L'agricoltura è strettamente collegata colla marina.

Sopra domanda dell'onor. Elia, dice essere convinto che la Francia si stancherà della sua legge, ma intanto noi dobbiamo per forza seguirne le tracce e quindi accordare le sovvenzioni.

Gli rimarrebbe a parlare dell'avvenire dei capitani marittimi, di cui non si è parlato nel Congresso di Camogli. L'Inghilterra li impiega nelle poste e nei telegrafi, e perchè da noi tutti i posti identici sono presi dalle persone provenienti dalla marina da guerra?

Ha un'altra proposta da fare relativa alle dogane, ma questa volta si tratta di fare aumentare i redditi. Vorrebbe che arrivando un bastimento si seguisse

l'esempio dell'Inghilterra, che un solo impiegato fa le operazioni di porto, sanità e dogana.

Dice che l'argomento della Cassa degli Invalidi è spinoso. Egli vuole l'unificazione delle Casse che adesso sono 5, e allora, quando questa unica sia ben diretta, darà veramente degli utili. Egli è contrario all'abolizione; ne vuole la riforma.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Siracusa. — Nell'adunanza del 14 luglio il Presidente riferisce che con circolare del 16 giugno 1881, N. 15, il R. Ministero ha espresso il suo intendimento di aggiungere al regolamento per la pesca fluviale e lacuale una disposizione immediata all'art. 10 così concepita:

« È vietata la pesca con la tirlindana nelle epoche che rispettivamente fissate dall'art. 13 per le trote e carpioni e per il pesce persico. »

Le ragioni di cotesta disposizione furono esposte, discusse ed accettate dalla Commissione Consultiva per la pesca. — Ne dà lettura e propone che la Camera emetta parere favorevole perchè si aggiunga al Regolamento per la pesca fluviale e lacuale la disposizione soprascritta. — Nessuno osservando diversamente, la proposta è accolta.

Con altra circolare dello stesso di 16 giugno 1881, N. 16, il R. Ministero, in seguito ai deliberati presi dalla Commissione Consultiva della pesca, ha manifestato il suo intendimento di modificare varie disposizioni del Regolamento per la pesca marittima, e domanda il parere delle Camere di Commercio e delle rappresentanze provinciali.

A proposta del Presidente tenuta ragione tanto della circolare del R. Ministero quanto degli argomenti discussi nelle tornate della Commissione Consultiva per la pesca pubblicate nel N. 31 degli annuali dell'industria e del commercio.

1. La Camera emette parere favorevole alla nuova dizione degli art. 12 e 16 che sarebbero così espressi:

Art. 12 Le barche da pesca di qualsiasi portata dovranno avere sempre distintamente visibile nel centro della vela maestra il numero di iscrizione, ed al disotto di esso in cifra romana il numero corrispondente del Circondario di pesca, dipinto ad olio, in nero sulle vele bianche, in bianco su quelle conciate, con cifre dell'altezza non minore di cinquanta centimetri, e contorni della larghezza di sette.

Art. 16. Dal 1° dicembre di ciascun anno al 1° Maggio successivo è vietata la pesca con reti ed altri apparecchi a strascico tirati da galleggianti nelle acque del mare sino a tre chilometri da qualsiasi punto della costa e del lido. E del pari vietata nel detto periodo di tempo la detta pesca oltre tale limite, a profondità minore di otto metri. Sono esclusi da tal divieto i piccoli galleggianti isolati ed a remi. Il governo però si riserva di vietare la pesca con reti a strascico tirate a mano da terra o da piccoli galleggianti isolati ed a remi nei luoghi e nelle epoche in cui consti che essa riesce dannosa alla moltiplicazione dei pesci d'importanza economica.

2. Si dichiara favorevole alla soppressione dello articolo 17.

3. È favorevole ancora alla riduzione della tabella allegata all'articolo 18 del Regolamento per determinare la lunghezza minima totale dei pesci dei quali è vietata la pesca ed il commercio, giusta la proposta fattane dalla Commissione consultiva nella sessione di febbraio 1881.

4. Accoglie la modificazione all' articolo 23 per la quale il divieto della pesca delle aragoste è limitato a 3 mesi dal 1° febbraio al 1° maggio, ferma restando senza limitazione di tempo la lunghezza minima di 22 centimetri per le aragoste che si mettono in commercio.

5. Sottomette alla saviezza del R. Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio le seguenti osservazioni sulla proposta di inserire nel Regolamento un articolo nuovo per il quale *nei mesi di Settembre, Ottobre, Novembre e Dicembre è proibita in modo assoluto la pesca dei pesci spada*.

È più vantaggiosa la nuova disposizione di fronte a quella dell'attuale Regolamento che determina la lunghezza minima del pesce spada da pesca e da commercio, e nulla vi è da osservare in contrario quando e dove il pesce spada è oggetto principale di pesca come è nei mari di Messina e di Reggio Calabria, ma in altre parti del regno e specialmente nel mare largo che sta a levante e a scirocco di Siracusa, i piccoli pesci spada non costituiscono oggetto principale di pesca per alcuno; invece si esercita nei mesi sopradetti la pesca della *leccia* (n. v. lampuca) scientificamente *scomber amia*, e del *pesceluna* (n. v. fetula) coi conci o con lunghi filaccioni e si prendono dei piccoli pesci spada nell'esercizio della detta altra pesca che forma oggetto principale del lavoro. Qui si è dunque nel caso preciso accennato di signori Issel e Giglioli della Commissione.

Sebbene la pesca ora detta si faccia ad una distanza non minore di 12 chilometri dalla costa, la Camera non si permette di giudicare se sino a tale distanza si estenda il mare territoriale in cui ha vigore la legge del 1877; le sembra ozioso lo esame di detta questione, tanto perchè l'articolo 7 del Regolamento vieta senza eccezione il commercio del pesce raccolto nei tempi e modi vietati, quanto ancora perchè non sarebbe tolto ai pescatori lo imbarazzo dei giudizi contravvenzionali, ed il peso di provare la provenienza del pesce per la presunzione giustamente sancita dall' articolo 4 della legge. — Il divieto adunque di pescare i pesci spada indirettamente spiegherebbe il suo rigore contro la importante pesca della *leccia* e del *pesceluna* che il Regolamento non intende vietare. È vero bensì che il divieto potrebbe rendersi illusorio come saviamente accennava il signor Issel, bastando che i pescatori rigettassero a mare i pochi pesci spada trovati negli ami. — Ma parrebbe questa una durezza non giustificabile perchè i pesci presi sono o già morti o incapaci a vivere, e l'unica utilità che se ne potrebbe trarre, quella cioè di venderli a 20 centesimi il chilogramma, sarebbe, senza pro' di alcuno, perduta, oltre che ne sarebbe leso il convincimento morale della utilità e serietà del Regolamento, e questo convincimento importa infondere e rafforzare nell'animo dei pescatori.

Si aggiunge che la pesca dei grossi pesci spada che è speciale ed importante nelle acque di Messina e di Reggio Calabria, qui, come altrove, non è esercitata, nè si ritiene possibile.

Per dette osservazioni la Camera è di parere che il divieto di pescare i pesci spada nei mesi da settembre a dicembre dovrebbe essere limitato ai mari del distretto di pesca di Messina e di quello di Reggio Calabria, e prega vivamente il R. Ministero a non portare indirettamente un colpo fatale alla pesca della *leccia* e del *pesceluna*, che qui costituisce un' industria non trascurabile.

Compiuto il dovere di rispondere alle onorevoli richieste del R. Ministero, la Camera, a proposta del Presidente, prende lettura del rapporto presentato dall'on. Ricchiardi alla Commissione Consultiva nell' adunanza del 9 febbraio 1881 per la pesca nelle tonnare.

Il Presidente fa le seguenti osservazioni al rapporto ora detto:

L'on. Ricchiardi dice che nelle tonnare di *Santapanagia*, *Marsamemi* e *Capopassero* si pescano in qualche anno appena qualche diecina di tonni, e che l'interesse principale degli imprenditori è rappresentato pressochè totalmente dalla *selvaggina*.

I seguenti dati mettono in luce la pesca dei tonni e della *selvaggina* e il periodo utile della pesca stessa:

Tonnara di Capopassero. — Questa tonnara si è messa in pesca ogni anno nel mese maggio; si è tenuta in esercizio sino ad ottobre negli anni 1876 e 1878 e sino a settembre nel 1875, 1877, 1879 e 1880.

La pesca media annuale nel sessennio 1875-80 è stata:

Tonni	N.	1,540	K.	110,163
Tonnicielli di 20 chil. o meno. »		365	»	3,887
Pesci spada di chil. 53 (media) »		57	»	3,031
Selvaggina		15,860	»	20,317

Media annuale N. 17,822 K. 137,398

Tonnara di Marsamemi. — Nel sessennio 1875-80 questa tonnara non è stata mai in esercizio nei mesi di maggio e di ottobre, la è stata costantemente in pesca da giugno a settembre.

La pesca inedia annuale si riassume così:

Tonni	N.	3,614	K.	305,951
Tonnicielli di 20 chil. o meno. »		387	»	4,207
Pesci spada di chil. 54 (media) »		63	»	3,409
Selvaggina		7,282	»	17,401

Media annuale N. 11,276 K. 330,968

Tonnara di Santapanagia. — Questa tonnara si è messa in pesca ogni anno nel mese maggio; si è tenuta in esercizio sino ad ottobre nel 1874 e nel 1878, sino a settembre nel 1871, 1872, 1875, 1877, 1879, 1880, si è chiusa in agosto la pesca nel 1873 e 1876.

La pesca annuale media pel decennio 1871-80 è stata:

Tonni	N.	967	K.	75,882
Tonnicielli di peso min. di 20 k. »		116	»	1,005
Pesci spada di k. 76 (media). »		73	»	5,577
Selvaggina		26,112	»	26,536

Media annuale N. 27,268 K. 108,999

Risulta dai prospetti che la pesca dei tonni ha importanza non piccola, ed in nessun anno è stata mai quale l'ha creduto l'on. Ricchiardi. Anche la *selvaggina* sostituisce una risorsa delle tonnare pre-

cisamente negli ultimi mesi di esercizio d'ogni anno, e la ragione tecnica della conservazione della specie non si può invocare per proibirne la pesca nel mese settembre o nel successivo, molto più quando il regolamento la permette dal 16 aprile in poi nelle tonnare di corso.

Giusta il rapporto dell'on. Richiardi pare che il divieto abbia fondamento più nel dritto naturale che nella scienza ittiologica: le tonnare esercitano un monopolio, e godono privilegi per concessioni sovrane e per lo stesso art. 21 della legge del 1877; è ragionevole adunque, ei dice, limitarne lo esercizio in determinati periodi. Ma se i prodotti del mare sono *res nullius* e tutti hanno il dritto naturale di profittarne, la conseguenza logica non sarà il divieto della pesca, ma bensì la libertà di tutti, compresi gli imprenditori di tonnare, la cessazione cioè dei privilegi; il divieto invece costituisce una lesione del diritto naturale che tutti hanno di profittare dei prodotti del mare. Sotto questa veduta si spiega bene l'autorità della Camera di commercio di Messina invocata dal relatore che qualora qualche concessionario avesse voluto tenere in mare la tonnara oltre il tempo del passaggio dei tonni egli non poteva esigere che altri non pescasse liberamente nelle sue acque con qualunque ordigno e con qualsiasi rete. In virtù dei principii invocati, indipendentemente dalle concessioni non potrebbe adunque essere vietata ad alcuno la pesca della selvaggina e dei tonni con qualunque ordigno ed in qualunque mare nei mesi, di settembre e seguenti, e per parità di ragione non potrebbe essere vietata agli imprenditori di tonnare con gli ordigni speciali da loro usati, questa libertà di esercizio è certamente più conforme al nostro diritto pubblico.

Osserva il presidente che l'onorevole relatore dà al parere della Camera di commercio di Palermo ed alle osservazioni del Florio un peso maggiore di quello che convenga.

Nella circoscrizione di quella onorevole Camera non esistono tonnare di ritorno, ma solamente di corso ed il distinto comm. Florio ne è uno dei principali proprietari: quando lo schema di regolamento faceva cominciare la pesca per tutte le tonnare di Sicilia al 1° maggio e permetteva lo esercizio di quelle di corso per giorni 61 sino al 30 giugno, furono opportune, convenienti, savie ed informate a vera competenza le osservazioni del Florio ed il parere della Camera di commercio di Palermo perchè lo esercizio delle tonnare della costiera occidentale e settentrionale di Sicilia fosse esteso a giorni 95, dal 16 aprile al 20 luglio.

Però non si può dire altrettanto quando quegli illustri signori vollero chiuse le nostre tonnare sino al 1° giugno ed estesero le osservazioni ed il parere alle tonnare della costa orientale per le quali non hanno nè interesse nè vera competenza; lo schema di Regolamento permetteva la pesca a queste per giorni 92 dal 1° maggio al 31 luglio, il parere della Camera di Commercio di Siracusa, nella cui circoscrizione sono le tonnare ora dette, e le osservazioni degli esercenti dovrebbero avere per queste qualche peso maggiore di quello che possano avere le osservazioni del Florio ed il parere della Camera di commercio di Palermo. Quel distinto signore che non esercita tonnare di ritorno può conoscere meno esattamente il vero stato delle cose, cioè che dette tonnare si mettono in esercizio

ordinariamente dal 1° al 5 maggio, qualche rara volta anche negli ultimi di aprile, e solo per eccezione si ritarda sino a giugno quando le correnti od il cattivo tempo non permettono per tutto maggio di calare le reti. Risulta in fatto non pratica la osservazione del Florio che lo tonnare di ritorno non si mettono mai in esercizio nel mese di maggio.

Il regolamento, a dir vero, non vieta la pesca dei tonni in nessun tempo, vieta però da settembre in poi la tonnara che pure è il modo più razionale della pesca; questo divieto non poggiato alla sapiente ragione di conservare o moltiplicare la specie pare dunque, per le cose sopradette, contrario alle concessioni, all'uso di secoli, al nostro diritto pubblico, al principio della libertà della pesca ed alla convenienza economica.

La Camera, ponderati i rilievi avanti detti, prega il R. Ministero perchè voglia togliere assolutamente il divieto dell'esercizio per le tonnare di montaleva, o voglia almeno restringerlo tanto da permettere la pesca dal 16 aprile al 15 ottobre in quelle della costa orientale di Sicilia.

N. 4. Inchiesta industriale.

Esaminata la proposta fatta del signor Pietro Bussolini da Venezia e discussa in una riunione di industriali italiani a Milano, il Presidente propone che la Camera preghi il R. Ministero di agricoltura, industria e commercio perchè nella sua saviezza voglia nominare una commissione d'inchiesta che risieda in Milano nel palazzo dell'Esposizione durante i mesi di settembre ed ottobre allo scopo di assumere da ogni classe industriale le maggiori informazioni che valgano allo scopo di determinare l'applicazione dei dazi d'importazione o di esportazione sulle materie prime e su quelle lavorate. Espone il desiderio di trovar modo che l'inchiesta si estenda alle provincie del regno, perchè i prodotti migliori sono rappresentati all'Esposizione, ma i prodotti che meritano aiuto e che non sono esposti a Milano non possono essere esclusi da un esame che deve servire o a nuovi trattati di commercio o ad applicazione di tariffe generali.

L'adunanza fa propria la proposta e il desiderio del Presidente e gli dà facoltà di scrivere al R. Ministero.

I Prodotti delle Strade Ferrate Italiane

a tutto maggio 1881

Il prodotto generale del detto mese di maggio 1881 ascese a lire 15,068,323, ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,609,581
Bagagli	»	280,386
Merci a grande velocità	»	1,351,994
Id. a piccola velocità	»	6,776,740
Prodotti diversi	»	49,622
Totale		L. 15,068,323

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

	1881	1880
Ferr. dello Stato	L. 8,459,615	L. 7,998,027
» di diverse Società eserc. dallo Stato	1,391,348	1,361,687
» Romane	2,666,742	2,601,723
» Meridionali	2,108,562	1,916,805
» Venete	78,709	82,734
» Sarde	152,910	94,805
» Sicula occidentale	63,282	—
» Diverse	147,155	132,837
Totale L.	15,068,323	14,188,618

Si ebbe dunque nel maggio 1881 un aumento complessivo di L. 879,705, in confronto del maggio 1880. — Tutte le linee furono in aumento fuorchè le Venete, ch' ebbero una diminuzione di L. 4,025. L' aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 461,588, sulle Meridionali con L. 191,757 sulle Romane con L. 65,019, sulle Sarde con Lire 58,105, sulle Ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato con L. 29,661, e con L. 14,318 sulle Ferrovie diverse (Torino-Lanzo, Torino-Rivoli, Settimo-Rivarolo, Milano-Saronna-Erba, Conegliano-Vittorio) comprese ora in una sola cifra. Non si tiene poi conto dell' aumento di L. 63,282 per la linea Sicula Occidentale, che non era aperta nel 1880.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto maggio 1881, confrontati con quelli dell' eguale periodo del 1880, presentano le cifre seguenti:

	1881	1880
Ferr. dello Stato	L. 40,201,103	L. 37,454,269
» di diverse Società esercitate dallo Stato	6,607,696	6,219,203
» Romane	13,195,357	11,975,862
» Meridionali	9,692,987	8,718,968
» Venete	385,785	407,032
» Sarde	551,439	414,440
» Sicula occidentale	300,263	—
» Diverse	558,362	544,227
Totale L.	71,522,992	65,734,001

Si ebbe nel suddetto periodo del 1881 un aumento complessivo di L. 5,738,991, in confronto dell' eguale periodo del 1880. — Aumentarono tutte le linee, fuorchè le Venete, che presentarono una diminuzione di L. 21,247. L' aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 2,746,834, sulle Romane con L. 1,219,495, sulle Meridionali con L. 974,019, sulle Ferrovie di Società esercitate dallo Stato con L. 388,493, e sulle Sarde con lire 106,909. Non si tien conto dell' aumento di L. 300,263 sulla Sicula Occidentale che non era aperta nel 1880.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio nel maggio 1881 era di chil. 8853, mentre nel maggio 1880, era di chil. 8441. — La lunghezza media, che nel maggio 1880 era di chil. 8356, nel maggio 1881 era invece di chil. 8750.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di maggio 1881, confrontato con quello del maggio 1880, fu il seguente:

	1881	1880
Ferr. dello Stato	L. 2,166	L. 2,112
» di diverse Società esercitate dallo Stato	1,488	1,456
» Romane	1,585	1,543
» Meridionali	1,454	1,326
» Venete	574	601
» Sarde	393	410
» Sicula occidentale	452	—
» Diverse	1,051	962
Media complessiva L.	1,716	1,697

Si ebbe dunque nel maggio 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 19, in confronto del maggio 1880. — Aumentarono specialmente: le Meridionali di L. 133, le Ferrovie dello Stato di L. 54, le Romane di L. 39, le Ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato di L. 52, e le Ferrovie diverse (sovraindicate) complessivamente di L. 89. — Diminuirono invece: le Venete di L. 29 e le Sarde di L. 17.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto maggio 1881, confrontato con quello dell' eguale periodo del 1880, presenta le cifre seguenti:

	1881	1880
Ferr. dello Stato	L. 10,318	L. 9,900
» di diverse Società esercitate dallo Stato	7,067	6,651
» Romane	7,845	7,120
» Meridionali	6,684	6,013
» Venete	2,815	2,971
» Sarde	1,458	1,794
» Sicula occidentale	2,274	—
» Diverse	4,202	3,943
Media complessiva L.	8,174	L. 7,866

Si ebbe dunque nel suddetto periodo del 1881 un aumento medio chilometrico complessivo di L. 308. — Aumentarono specialmente: le Romane di L. 725, le Meridionali di L. 671, le Ferrovie dello Stato di L. 418, le Ferrovie di Società esercitate dallo Stato di L. 416, e le Ferrovie diverse (sovraaccennate) complessivamente di L. 289. — Diminuirono invece: le Sarde di L. 326, e le Venete di L. 156.

Le Riscossioni e i Pagamenti

al 31 luglio 1881

Gl'incassi e i pagamenti verificatisi presso le Tesorerie del regno nel mese di luglio 1881 in confronto con quello del 1880 furono i seguenti:

Entrata ordinaria	1881	1880
A) Entrate effettive (Cat. I):		
Redditi patrimoniali dello Stato	2,206,622 60	2,297,371 03
Imposta sui fondi rustici e sui fabbricati	55,818 32	89,535 90
Imposta sui redditi di ricchezza mobile	2,879,804 17	2,194,925 50
Tasse in amministrazione della Direzione Generale del Demanio	16,838,125 59	17,004,897 45
Tassa sul prodotto del movimento a grande e piccola velocità sulle ferrovie	1,274,711 43	1,183,977 44
Diritti delle Legazioni e dei Consolati all' estero	55,383 83	58,025 48
Tassa sulla macinazione dei cereali	4,293,160 72	5,028,360 59
Tassa sulla fabbricazione degli alcool, nella birra, acque gasose, ecc.	1,105,670 03	481,899 30
Doganе e diritti marittimi	12,217,525 69	15,963,756 76
Dazi interni di consumo	3,243,500 53	3,258,330 66
Tabacchi	18,176,704 —	23,586,574 50
Sali	6,439,322 11	6,611,811 50
Ritonute diverse	247,013 81	250,020 07
Lotto	5,613,142 79	5,340,389 74
Poste	2,331,842 95	2,363,320 —
Telegrafi	934,578 95	820,093 79
Strade ferrate di proprietà dello Stato	500,000 —	2,500,000 —
Servizi diversi	1,933,118 16	2,093,984 13
Rimborsi e concorsi nelle spese	3,561,421 29	800,688 65
Entrate diverse	676,548 12	523,803 41

	1881	1880
Entrata straordinaria		
Redditi patrimoniali dello Stato	18,000 —	25,649 96
Contributi - Debiti del comuni per dazio consumo	2,500 —	2,500 —
Rimborsi e concorsi nelle spese	292,416 31	334,432 92
Entrate diverse	7,403 63	66,800 78
Capitoli speciali		
(Arretrati per imposta fondiaria	22,279 21	7,615 19
Arretrati per imposta sui redditi di ricch. mobile	7,731 28	2,430 25
(Residui attiv. diversi....	6,323 22	81,894 82
B) Movimento di capitali (Categoria II):		
Vendita di beni ed affrancamento di canoni	1,947,477 71	1,746,485 82
Riscossione di crediti	4,132 72	200,604 94
Accensione di debiti	16,341,236 89	34,135 44
Capitoli aggiunti	—	—
C) Costruzione di strade ferrate (Cat. III):	951,481 20	88,249 05
D) Partite di giro (Cat. IV)	21,500,930 87	23,670,835 29
TOTALE INCASSI... L.	128,744,821 15	123,414,783 82

La differenza in meno di L. 735,199.87 proviene dalla diminuzione verificatasi nella tassa sulla macinazione dei cereali nelle quindici seconda di maggio e prima di giugno 1881, passata in riscossione ai ricevitori provinciali, in confronto di quella per lo stesso periodo dell'anno precedente, in dipendenza della riduzione nella tariffa sancita dalla legge 19 luglio 1880, numero 5556, non che dal minor prodotto, ottenuto per identica ragione, nella tassa riscossa nei molini, durante il mese di luglio 1881.

L'aumento di L. 623,770.73 delle tasse di fabbricazione continua a cagione tanto del raddoppiamento dell'imposte sugli spiriti, quanto dalla maggiore operosità delle distillerie.

La diminuzione di L. 3,148,221.07 nelle Dogane dipende dalle straordinarie importazioni verificatesi nel mese di luglio 1880 di petroli e di spiriti, in previsione dell'aumento del dazio di confine negli oli minerali e della tassa di fabbricazione negli spiriti.

La differenza in meno di L. 9,409,870.50 nei tabacchi proviene dal non essersi ancora riscossi i prodotti, perchè non approvato in luglio 1881 il bilancio della Regia per il 1880, cioè:

a) Il canone sul monopolio per la gestione Siciliana in L. 4,262,614.05.

b) Gli utili tanto sul monopolio di Sicilia quanto su quello di terraferma in L. 4,147,256.45.

Trovansi però in corso i provvedimenti perchè il relativo versamento sia fatto quanto prima.

L'aumento di L. 2,760,735.64 nei rimborsi e concorsi nelle spese deriva per la più parte dai seguenti versamenti fatti dalla Società delle Ferrovie Romane, e cioè di L. 1,098,937.50 a titolo di rimborso per pagamento d'interessi delle Obbligazioni emesse per la costruzione della ferrovia Maremmana, e di L. 981,634.59 pure a titolo rimborso d'interessi di Buoni del Tesoro in circolazione per conto delle Ferrovie Romane.

L'aumento di L. 16,307,151.43 nell'accensione di debiti è cagionato per L. 14,592,839.72 dall'alienazione di parte della rendita di L. 850,350 versata al Tesoro della Banca nazionale del regno, a saldo della quota spettante al medesimo sugli utili della conversione del Prestito Nazionale 1866. Per L. 1,736,800 l'aumento viene dal prodotto avutosi dall'alienazione di parte della rendita consolidata 5 0/0, creata con reale decreto 30 settembre 1880, numero 5679 (serie 2°), in relazione all'articolo 11 della convenzione di Basilea, e agli articoli 5 e 8 del compromesso di Parigi (Legge 29 giugno 1876,

n. 3181), pel valore degli approvvigionamenti dovuto alla Società ferroviaria del sud dell'Austria.

La diminuzione di L. 2,169,904.42 partite di giro proviene dall'essere state versate nel mese di luglio 1880 L. 2,178,348.06 per fitto beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, mentre nel luglio 1881 si incasaron sole L. 293.11.

I pagamenti fatti per conto dei diversi Ministeri nel mese di luglio 1881 in confronto con quelli del 1880, sono:

	1881	1880
Ministero del Tesoro	57,032,646 66	31,817,353 08
Id. delle finanze	9,556,160 25	8,815,189 07
Id. di grazia e giustizia e dei culti	2,937,922 25	4,025,118 85
Id. degli affari esteri	576,940 16	559,270 10
Id. dell'istruzione pubblica	2,353,679 32	3,520,780 45
Id. dell'interno	4,856,601 61	6,502,430 68
Id. dei lavori pubblici	9,676,109 96	9,734,931 01
Id. della guerra	19,136,240 73	20,980,831 96
Id. della marina	4,836,369 89	3,958,374 63
Id. dell'agricoltura, industr. e commercio.	730,927 69	753,312 95
TOTALE PAGAMENTI L.	111,993,659 52	90,667,690 73

Ecco per ultimo i risultamenti del conto del Tesoro al 31 luglio 1881:

Attivo

Fondo di Cassa fine 1880	L. 150,911,356 74
Crediti di Tesoreria, id.	» 180,624,889 82
Incassi a tutto giugno (Ent. ordin.)	» —
» » (Ent. straord.)	» 798,538,117 24
Debiti di Tesoreria, id.	» 458,639,010 82
Totale	L. 1,588,713,374 62

Passivo

Debiti di Tesoreria alla scadenza del 1880	L. 456,628,918 66
Pagamenti a tutto luglio 1881	» 818,424,405 68
Stralci cessate Amministrazioni	» 2,463 46
Fondo di cassa a tutto luglio 1881	» 109,876,286 01
Crediti di Tesoreria id.	» 205,781,300 81
Totale	L. 1,588,713,374 62

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 27 agosto.

Lasciammo sabato scorso la massima parte delle Borse nell'inazione e nell'incertezza, e dopo una settimana siamo costretti a segnalarle nelle identiche condizioni. Da che sia derivato, e quale sia stato l'intoppo che sorvenne ad arrestare quella tendenza al rialzo che erasi manifestata verso la fine dell'ottava scorsa, è facile immaginarlo. Più volte nelle nostre rassegne abbiamo constatato che da qualche tempo a questa parte più che la politica fa sentire la sua influenza sul movimento dei fondi pubblici la situazione monetaria dei mercati; se il denaro abbonda ed è a buon mercato, transazioni attive e prezzi in aumento; se il denaro scarseggia e costa caro tutti cercano di realizzarne. Nella precedente rivista dicemmo come la Banca d'Inghilterra per mettere al riparo le sue riserve metalliche dalle continue e forti domande d'oro non solo dall'Europa, ma anche dagli Stati Uniti, portasse il tasso dello sconto dal 2 al 3 per cento. Sembra che

questa misura non sia stata abbastanza efficace, perchè i ritiri di numerario andarono invece aumentando, e il denaro si fece sempre più scarso e più caro. La Borsa di Londra si allarmò per un tale stato di cose, e fino da lunedì dette il segnale del ribasso. Le altre Borse, per timore che alla prossima liquidazione i riporti potessero essere elevati, fecero altrettanto, frenando non solo il ripreso vigore, ma retrocedendo dagli ultimi corsi non senza fatica acquistati. Da ciò l'andamento calmo, incerto e debole per cui si è caratterizzata la maggior parte dell'ottava che spira oggi.

A Londra i ritiri di numerario dalla Banca continuarono senza interruzione per tutta la settimana, e provocarono dei forti aumenti sul mercato libero dello sconto. Nella previsione quindi che l'aumento dal 2 al 3 non fosse sufficiente a tutelare le sue riserve metalliche, giovedì, la Banca d'Inghilterra aumentava di nuovo il tasso dello sconto, portandolo dal 3 al 4 per cento. Il mercato dei fondi pubblici non poteva a meno di risentirsi di un tale stato di cose, e così fino da lunedì, quasi tutti i valori, chi più chi meno, subirono qualche deprezzamento.

A Parigi le notizie di Londra non potevano naturalmente non influire sfavorevolmente sul mercato dei fondi pubblici, e quindi per timore dell'elevatezze dei riporti nella prossima liquidazione, si preferì di realizzare. E queste realizzazioni provocarono una corrente di ribasso, che, si è mantenuta costantemente per tutta l'ottava.

Anche a Vienna e a Berlino le disposizioni furono meno favorevoli.

Le Borse italiane malgrado le cattive disposizioni delle Borse estere, trascorsero abbastanza sostenute non avendo perduto la nostra rendita che poche decine di centesimi. È opinione anzi, che, nonostante la crisi monetaria che attraversano alcune delle principali piazze d'Europa, all'infuori di una maggior tensione nei riporti, non si avranno sensibili scosse, perchè la ripresa del cambio paralizzerebbe il languore del nostro consolidato a Parigi.

Rendite francesi. — Il 5 0/0 da 118.17 cadeva a 117.45; il 3 0/0 da 86.15 a 83.65 e il 3 0/0 ammortizzabile da 87.55 a 87.25.

Consolidati inglesi. — Da 100 1/2 declinavano a 99 7/8.

Rendita turca. — Invariata a Londra fra 17 1/2 e 17 1/4 e a Napoli fra 17.40 a 17.60.

Rendita italiana 5 0/0. — Sulle varie piazze italiane da 92.35 in contanti cadeva a 92.05 e da 92.45 per fine mese a 92.15; a Parigi da 91.50 a 90.55; a Londra da 90 3/8 a 89.50 e a Berlino da 91.90 a 91.

Rendita 3 0/0. — Venne trattata da 57 a 56.80.

Prestiti Pontifici. — Si tennero quasi sempre nominali sui prezzi precedenti cioè intorno a 93.15 per il Blount, e 95 per il cattolico 1860-64. Il Rothschild ebbe qualche contrattazione alla fine dell'ottava intorno a 96.45.

Obbligazioni Ecclesiastiche. — Si negoziarono fra 92.10 a 93.10 più gl'interessi.

Valori bancari. — Ebbero movimento ristrettissimo, ma quasi tutti mantennero la loro posizione. La Banca Nazionale italiana fu contrattata fra 2392 a 2385; la Banca nazionale Toscana a 886; la Banca di Credito Toscana fra 515 e 518; la Banca Generale a 632; il Credito Mobiliare fra 940 e 935;

la Banca Romana nominale a 1107, e il Banco di Roma a 624.

Regia Tabacchi. — Le azioni ebbero qualche piccola operazione fra 846 e 848; e le obbligazioni in oro fra 514 e 516.

Fondiarie. — Il ramo incendi nominale a 600 circa.

Cartelle fondiari. — Malgrado la poca importanza delle operazioni si tennero abbastanza sostenute: Roma resta a 476.50; Torino fra 507 a 508; Milano a 506; Napoli a 496.75 e Siena a 495.

Valori ferroviari. — Sostenuti nonostante che non abbiano avuto che un ristretto contingente di operazioni: Notiamo le azioni meridionali a 473.50; le azioni livornesi fra 415 e 417; le romane a 144.50; le romane privilegiate a 298; le obbligazioni livornesi C D a 189.15; le obbligazioni meridionali a 484.50; le nuove sarde a 284.25; le maremmane a 469.50 e le centrali toscane a 468.

Prestiti Municipali. — Il 3 0/0 fiorentino fu negoziato a 59.55; Napoli 1868 a 127.50; Napoli 1871 a 197.75; Napoli 1877 a 349.50; Pisa a 82.50; Reggio Calabria a 92; e Barletta a 28.25.

Oro e Cambi. — Sostenuti con tendenza a rialzare. I Napoleoni restano a 20.33; il Francia a vista a 101.25 e il Londra a 3 mesi a 28.32.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Durante l'ottava si ebbero piogge nell'alta e media Italia ed anche negli Abruzzi: si ebbero però anche delle grandinate, che in parecchi luoghi dell'Italia settentrionale e centrale hanno non poco danneggiato le viti e i gelsi. In complesso però la fu una settimana favorevole alle campagne.

Nella provincia di Napoli il raccolto del frumento fu la metà di quello dello scorso anno.

Le ultime piogge fecero bene a quel po' di granturco che stava per morire di siccità nei luoghi non irrigui. Furono pure benefiche anche a quei risi e a quelle viti che cominciavano a sentire l'infusso della troppo prolungata arsura. Tutto fa credere che l'annata campestre della penisola sarà salvata dal riso e dall'uva.

In Piemonte la canapa è generalmente bella; distinta la qualità nel Bolognese.

Fallito il raccolto delle olive nella provincia di Taranto; mediocri previsioni sul Lucchese, e a Diano Marino; migliori a Desenzano.

Il commercio dei grani continua in complesso in buona tendenza specialmente per i teneri, i quali in proporzione degli altri cereali non progrediscono che poco nella via dell'aumento. Anche il riso si mantiene fortemente sostenuto a motivo della siccità, e quanto ai granturchi i prezzi furono meno tesi stante i molti arrivi dall'estero sia dal Levante che dall'America. Il movimento della settimana è stato il seguente: — A Livorno i grani teneri bianchi e i maremmani si contrattarono da L. 27.50 a 28.75 al quintale; i rossi da L. 27 a 28, e i granturchi da L. 18.20 a 20.25. — A Firenze i grani bianchi realizzarono da L. 17.75 a 18.50 al sacco di 3 staia, e i rossi da L. 16.50 a 17.75. — A Bologna i grani fini si venderono fino a L. 29 al quintale, e i granturchi nuovi da consegnarsi a L. 23. — A Ferrara i grani pronti si contrattarono da L. 28.50 a 29; per settembre da L. 29.50 a 30, e per ottobre-dicembre da L. 30.50 a 31. — A Modena i grani fecero da L. 27 a 28.75 al quintale; i frumentoni da L. 20 a 21.25, e i fagioli bianchi da L. 20

21. — A *Verona* i grani si venderono da L. 26 a 28 75 al quintale; i granturchi da L. 22.50 a 24, e i risi da L. 35 a 43. — A *Milano* la mercuriale segna da L. 26.50 a 29.50 al quintale per i grani; da L. 21 a 23 per i granturchi, e da L. 30.50 a 39.50 per i risi. — A *Novara* i risi nostrali realizzarono da L. 24.10 a 28.50 all'ettolitro, e i bertonni da L. 25.30 a 26.50. — A *Torino* si praticò da L. 28 a 32 al quintale per i grani; da L. 19.50 a 24.50 per i granturchi, e da L. 30.50 a 40 per il riso fuori dazio. — A *Genova* i grani nostrali furono trattati da L. 28.50 a 32 al quintale, e i grani esteri da L. 22.50 a 25.50 all'ettolitro. — In *Ancona* per i grani si fece da L. 26 a 27 al quintale. — A *Napoli* per le majoriche da L. 28.10 a 29.10, e — a *Bari* da L. 27.25 a 28.50.

Cuoi e pelli. — La situazione dell'articolo continua in calma, e malgrado l'avvicinarsi della stagione del miglior consumo, gli affari traseorrono ovunque limitati ai bisogni locali. A *Genova* i Kurrakee Sind di chil. 4 si venderono a L. 90 i 50 chilogr. i Buenos Ayres di chil. 910 a L. 117 e gli Zanzibar di 316 a L. 93. — A *Trieste* le pelli grosse d'America sono in miglior vista avvicinandosi l'epoca dei consumi; si venderono 700 pelli bovine fresche nostrane da chilog. 23 a 45 fior. 45 a 50; 1400 id. Rio, Cujaba, Bahia ecc, da chilog. 10 a 13 da 120 a 140; 1000 Bufali Batavia ed altre provenienze da chilog. 7 a 14 da 75 a 118; 2400 Calcutta in balle originali e sciolte da chilog. 3 a 7 da 90 a 125; 2000 vacchette Aden da chilog. 4 a 5 da 78 a 85; 14500 Montoni secchi e salati diverse provenienze per paio da chilog. 3 a 5 da 48 a 75; 2400 Capre salate secche Dalmazia per paio da chilog. 4 a 5 da 60 a 65 il quintale; 56650 Agnel-line, diverse provenienze da 50 a 100; 30000 Capretti diverse provenienze da 50 a 115 le 100 pelli.

Lane. — Nello qualità fini fu segnalato del ribasso mentre aumentarono le qualità basse per materassi. A *Genova* le Dalmazia lavate furono vendute a L. 275 i 100 chilog. e le Buenos-Ajres e Montevideo merinos sudice da L. 150 a 200. — A *Marsiglia* fra le vendite fatte abbiamo notato: Angora, a fr. 1.40 il chilog. Smirne, a 1.37 1/2; Persia, a 1.36; Tripoli Bengasi, da 90 a 92 1/4; Cipro, a 1.30; Spagna nera, a 1.52 1/2; cascami d'Oran, da 1.07 1/2 a 1.15; Damas lavate, a 2.40.

Caffè. — Malgrado il brillante risultato dei pubblici incanti olandesi, e la tendenza all'aumento segnalata dai mercati esteri la calma continua a regnare nella maggior parte dei nostri mercati. E sperabile però che continuando la fermezza all'estero, gli affari diventeranno più attivi anche all'interno. A *Genova* si venderono diverse partite di Rio bello a L. 66 i 50 chilogrammi. — In *Ancona* i prezzi praticati furono di L. 270 a 250 per il Rio di L. 250 a 240 per il Bahia e di L. 270 a 260 per il San Domingo il tutto al quintale. — A *Trieste* il Rio fu venduto da fior. 52 a 53 i 100 chilog. — A *Marsiglia* il S. Domingo fu quotato da fr. 65 a 71 i 50 chilog. il Portoricco da 95 a 103; il Moka Aden a fr. 133 e il Rio da fr. 50 a 75. — A *Londra* mercato pesante e in *Amsterdam* il Giava buono ordinario fu quotato a 37 cents.

Petrolio. — Sostenuto a motivo del rincaro dei noli all'origine. A *Genova* si fecero molte vendite ai seguenti prezzi: fuori dazio da L. 21.50 a 21 al quint. per i barili, e L. 23 per le casse, e con dazio da Lire 64.50 a 65 per i barili, e L. 61.50 per le casse. — A *Trieste* i barili pronti si quotarono da fior. 10.50 a 11 al quint. — In *Anversa* sostenuto a fr. 19.25 i 100 chilog. al deposito, e a *Nuova-York* e a *Filadelfia* da cents. 7 1/4 a 7 1/2 per gallone.

Oli d'oliva. — Ecco il movimento della settimana. A *Messina* per gennaio e febbraio 1882 si pagarono da L. 89.60 a 90.77 i 100 chilogrammi. — A *Bari*

pochi affari con prezzi sostenuti per i sopraffini stante la loro scarsità. Si praticò da L. 130 a 134 al quintale per i sopraffini; da L. 114 a 128 per i fini; da L. 102 a 105 per i mangiabili, e da L. 81 a 82 per i comuni. — A *Napoli* si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa. — A *Firenze* gli oli acerbi nostrali furono venduti da L. 76 a 84 per soma di chilogrammi 61,200, e le altre qualità mangiabili da L. 68 a 75. — A *Pisa* gli oli mangiabili variarono da L. 100 a 115 all'ettolitro. — A *Livorno* maggiori domande e prezzi più sostenuti. I Romagna fecero da L. 103 a 112 al quintale; i Maremma da L. 102 a 105 e i Lucca da L. 120 a 130 il tutto sul posto. — A *Genova* in oli mangiabili nessuna contrattazione e in quelli al zolfuro si praticò da L. 45 a 48. — A *Diano* e a *Porto Maurizio* prezzi identici a quelli segnati nella precedente rassegna *Oli diversi*.

Zuccheri. — Nel corso dell'ottava venne segnalato un po' più di sostegno a Liverpool ed a Londra e ciò produsse della fermezza anche sui nostri mercati. — A *Genova* i raffinati extra-fini della Ligure-Lombarda si venderono da L. 145 a 145.50 i 100 chilogrammi al vapore. — In *Ancona* i piles austriaci per piccole vendite ottennero circa L. 152 al quintale. — A *Trieste* i pesti autriaci realizzarono da fior. 34.50 a 36.57 al quintale. — A *Parigi* i bianchi N. 3 disponibili si quotarono a fr. 68 e per settembre a fr. 61.75; e i raffinati scelti fr. 115. — A *Londra* mercato calmo e in *Amsterdam* i Giava N. 2 si contrattarono fior. 32 al quintale.

Spiriti. — Sempre sostenuti in vista dell'avvicinarsi della stagione del maggior consumo. A *Genova* i prodotti delle fabbriche napoletane si contrattarono da L. 148 a 154 al quintale secondo marca. — A *Milano* si praticò da L. 154 a L. 155 ogni 100 chilogrammi per i tripli di gr. 94/95; di L. 155 a 156 per gli spiriti americani, di L. 166 a 168 per i germanici, e di L. 75 a 78 per l'acquavite di grappa. — A *Parigi* le prime qualità di 90 gr. si quotarono a fr. 63.50.

ESTRAZIONI

Prestito 5 p. c. municipale di Livorno 1871 (obbligazioni di L. 500). — 10^a estrazione annuale, 1^o agosto 1881.

296	388	407	503	512	591	909	913
1233	1246	1337	1436	1611	1940	2166	2273
2361	2599	2852	2860	2867	3332	3462	3568
3593	3636	4438	4534	4575	4578	4784	4792
4897	5016	5333	5392	5433	5481	5819	5963
6215	6239	6327	6374	6453	6475	7018	7305
7313	7536	7632	7662	7702	7710	7849	8129
8303	8525	8752	8970	9098	9105	9362	9474
9497	9565	9693	9870	9934	10011	10170	10484
10594	10749	10805	10852	11053	11214	11368	11371
11455	11624	11747	11779	11820	11913	12184	12277
12295	12538	12893	13247	13266	13359	13538	13554
13585	13701	13706	13718	13819	14024	14103	14164
14183	54209	14218	14367	14614	14722	14783	15190
15256	15317	15429	15609	15914	15911	16062	16087
16106	16230	16261	16373	16560	16650	16822	16850
16995	17036	17127	17137	17175	17349	17469	17970
18177	18180	18316	18604	19092	19098	19169	19308
19671	19684	19356	19907	20111	20250	20403	20415
20500	20863	20887	20932	20948	21021	21240	21247
21341	21367	21549	21611	21681	21737	21750	21803
21869	22315	22544	22912	22978	23166	23368	23452
23492	23827	23999	24062	24132	24290	24426	24534
25352	25443	25774	26019	26035	26101	26123	26124
26316	26352	26419	26554	26660.			

Rimborso in L. 500, dal 2 novembre 1881, a Livorno, Cassa comunale.

STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale delle Obbligazioni infradescritte, si porta a pubblica notizia che, a cominciare dal 1° settembre p. v.:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° gennaio 1877 1° luglio 1881 inclusive, eseguirà pure nei *giorni stessi* il pagamento degli interessi scadenti il 1° settembre prossimo delle così dette *Cartelline gialle*, Imprestiti 1856, 1858 e 1860.

II. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.* relative al pagamento dei Cuponi delle suddette Obbligazioni, si affettueranno, coll' intervento di un delegato governativo, incominciando dal 26 del corrente mese, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di S. M. Novella, n. 7, *in tutti i giorni feriali purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore nove e mezzo antimeridiane alle 3 pomeridiane.*

III. I mandati di pagamento, che dal ragioniere capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze Via della Fortezza N. 8, *saranno al Portatore e vistati dal detto delegato governativo.*

VI. All'atto del pagamento sarà fatta per ciaschedun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

— del 13,7412 % per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ossia. L. 0 87
— dell' 1 %₀₀, più doppio decimo per tassa di circolazione. » 0 15

In tutto L. 1 02

e così saranno effettivamente pagate per ogni Cupone al netto delle suddette tasse L. 5 28

V. All'effetto poi che i possessori esteri di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni degli imprestiti *1° marzo 1856 e 1° marzo 1858 della già Società Lucca-Pistoia*, i quali avrebbero diritto di ricevere il pagamento in moneta metallica nelle due Piazze indicate sulle relative Obbligazioni, vale a dire *Francoforte s/M e Londra*, possono essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme cioè:

I. I possessori esteri delle Obbligazioni degli Imprestiti 1856 e 1858 trasmetteranno insieme ai Cuponi ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette due Piazze delle Obbligazioni alle quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze, per l'esazione, notando di esse Obbligazioni specificatamente l'emissione, la scadenza ed i numeri d'ordine;

II. I Cuponi dei detti due Imprestiti dovranno essere presentati insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni Imprestito, scadenza e partita a questa Direzione generale, ove secondo il solito, si troverà il delegato del ministro del Tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro dei detti Cuponi verrà rilasciato il consueto mandato di pagamento sulla Tesoreria Provinciale di Firenze, e quindi il ragioniere capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo dell'aggio e delle spese d'invio, ecc., che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

Firenze, 10 Agosto 1881

(c.)

Il Reggente la Direzione Generale

C. BERTINA