

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VIII — Vol. XII

Domenica 3 Luglio 1881

N. 374

LA FUSIONE DELLE SOCIETÀ RUBATTINO E FLORIO

Uno dei progetti di legge che si spera possano venire discussi dalle due Camere prima che si chiuda la corrente sessione parlamentare, è quello che concerne la fusione delle due Società italiane di navigazione, Rubattino e Florio. Il testo del progetto è semplice e breve.

Art. 1. — Il Governo è autorizzato a concedere l'approvazione richiesta per l'art. 7 della legge 15 giugno 1877, alla fusione delle Società rappresentate dai commendatori Raffaele Rubattino ed Ignazio Florio, allo scopo di costituire una Società anonima per azioni, avente sede principale in Roma, salvo le debite approvazioni degli statuti ed ogni altro adempimento di legge.

Art. 2. — L'approvazione della fusione sarà subordinata alla condizione che la nuova Società assuma tutti gli obblighi risultanti dalle convenzioni approvate colla citata legge del 15 giugno 1877, e dalle consecutive, approvate per le leggi del 4 luglio 1878, e del 19 luglio 1880, restando inoltre integre la garanzia e la responsabilità personale dei nominati signori Rubattino e Florio verso lo Stato.

Seguono due altri articoli di secondaria importanza. La possibilità di una tale fusione è già prevista da un pezzo e contemplata anco dalle convenzioni vigenti fra lo Stato e le due Società sopra nominate. Infatti nella convenzione del 4 febbraio 1877 fra lo Stato e i signori Florio e Rubattino per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi, approvata colla legge 15 giugno 1877, si legge al 2° comma dell'art. 5°.

« È fatta poi facoltà ai signori Rubattino e Florio di fondere le proprie Società in Società unica che eserciti tutti i servizi contemplati nella presente convenzione, salva anche per questa facoltà l'approvazione governativa. »

Si tratta adesso di vedere se la fusione sia cosa opportuna ed utile allo Stato, alla marina mercantile italiana, al paese.

Nell'*Economista* del 19 giugno riferimmo la discussione e la deliberazione della Camera di commercio di Genova in questo argomento. Ci duole di non potere essere d'accordo colle conclusioni di quella egregia rappresentante del commercio genovese.

Tutti coloro che hanno trattato negli ultimi tempi la questione della marina mercantile si uniscono nel riconoscere la necessità: 1° di almeno una potente Compagnia di navigazione che possa sostenere la concorrenza di quelle estere; 2° di sufficienti sussidi governativi a quella o quelle Compagnie che siano più solidamente costituite, che abbiano una più estesa

navigazione e che, sottoponendosi a condizioni imposte dallo Stato circa il servizio postale, acquistino diritto ad un contraccambio per parte dello Stato medesimo.

Presentemente la Rubattino e la Florio sono le sole Compagnie italiane che abbiano convenzioni collo Stato e siano sussidiate. Col progetto di legge di cui parliamo non si altera l'entità delle sovvenzioni finora corrisposte proporzionalmente alla lunghezza chilometrica dei viaggi; e nello stesso tempo si mette per patto alla fusione (che in fondo è un interesse privato) l'assunzione di tutti gli obblighi incombenti finora singolarmente a ciascuna delle due Compagnie verso lo Stato. Fin qui dunque non sappiamo scorgere quell'avviamento a nuovi privilegi che è tanto temuto dal presidente e dagli altri membri della Camera di commercio genovese. Nè basta dire che in tal modo si nuocerebbe allo sviluppo generale della nostra marina: bisogna dimostrarlo con indizi e previsioni che abbiano alcunchè di concreto. Certo non si vorrà sostenere che le diverse Società, le quali esercitano in un paese una stessa industria qualsiasi, debbano essere tutte ed egualmente sussidiate. Vediamo infatti altri paesi d'Europa, la cui marina mercantile ha uno sviluppo assai maggiore della nostra, sussidiare largamente varie Compagnie, ma lasciarne puranco senza sussidio il maggior numero, senza che nessuno scorga in ciò un privilegio, appunto perchè il sussidio (e riconosciamo di avergli dato un nome improprio) non è fuorchè un contraccambio. Del resto noi giungeremmo più facilmente a capire che si censurasse quello corrisposto fin qui *singolarmente a ciascuna* delle anzidette due Compagnie, in corresponsivo del servizio postale, quantunque potremmo rispondere colle considerazioni qui sopra esposte e col fatto che oramai la convenzione deve aver vigore fino al termine stabilito. Ma ciò che non possiamo intendere è l'opposizione alla fusione, la quale, giova ripeterlo, non porta verun aumento di sussidio, mentre d'altronde al termine delle vigenti convenzioni lo Stato sarà libero di corrispondere sia alla nuova grande Compagnia risultante dalla fusione, sia invece ad altra consimile colla quale gli apparisca più conveniente di trattare. Perocchè, e questo è un punto essenzialissimo, nel secondare e incoraggiare, e diciamo pure ricompensare, gli sforzi arditissimi e coraggiosi di una o più Società di navigazione, lo Stato non fa che seguire un sistema sempre seguito verso le utili iniziative così degli individui come delle associazioni, senza che nessuno lo abbia mai tacciato di ingiustizia. Guardiamoci bene attorno, e vedremo non pur il nostro, ma tutti gli Stati civili concedere l'esercizio di ferrovie e di linee marittime, l'appalto di pubblici lavori o il monopolio nella vendita di certi dati pro-

dotti, la privativa in certe forniture, ecc., sempre di preferenza, tra vari individui o Società concorrenti, a quelli che offrono condizioni più vantaggiose per lo Stato stesso, che è quanto dire per tutti i cittadini, ovvero a quelli che danno prova di maggiore solidità finanziaria, di migliore amministrazione, di più grande operosità. Non vediamo talora lo Stato garantire una percentuale di utili sull' esercizio di una impresa anco privata, che possa recare un beneficio, anco indiretto, a tutto il paese? E chi pensa a denunziare il privilegio? Passando in altro campo, osserviamo che lo Stato accorda il titolo di *pareggiati*, co' le facoltà che ne derivano, soltanto a quegli istituti scolastici non governativi che più si accostano ai governativi nell' ordinamento materiale e scientifico, nel metodo, nell' indirizzo degli studi; agli altri no. E lo Stato e gli enti minori che vivono nel suo seno, quali le provincie e i comuni, largiscono sussidi a quelle soltanto tra le scuole sorte per iniziativa privata che sono più largamente impiantate, che forniscono un più completo insegnamento, che sono frequentate da maggior numero di studenti, e via dicendo. In tutto dunque si procura di stabilire non una eguaglianza matematica, ma quella eguaglianza giuridica che consiste nel trattare diversamente cose diseguali, e inoltre di seguire quel savio sistema di Governo che consiste nel favorire tutte le attività, tutte le energie, tutti i tentativi utili, tutti gli sforzi di lavoro e di operosità. Se non che, come avvertiamo più sopra, qui non si tratta di favorire nessuno. Si tratta di permettere a due ditte commerciali (chè tali sono in sostanza le Società Florio e Rubattino) di concludere un atto d' interesse privato che può essere giovevole anche alla cosa pubblica, mentre non potrebbe recar danno irrimediabile ad altre Società rivali, anco perchè nulla vieta loro di compiere un atto consimile che da nessuno potrebbe venir loro impedito. Anzi chi sa che due o più delle rimanenti Società italiane di navigazione non trovino di loro convenienza fondersi in una, ad esempio della Florio e della Rubattino. Ed in tal caso sarebbe loro reso più agevole il sostenere non solo la concorrenza delle temuta rivale italiana, ma puranco quella delle potenti Società estere, che attirano a sè tanta parte del nostro commercio.

Parecchie delle considerazioni fin qui espresse valgono in special modo per Venezia, nella qual città è già noto essersi l' opinione pubblica manifestata assai contraria al progetto di legge in discorso. E nota pure la causa di tale opposizione. Da un pezzo a Venezia si tenta di costituire una Società locale di navigazione; impresa che ha già avuto un principio di esecuzione, ma che non riesce a giungere in porto. E chiaro che colà si teme o di non conseguire l' intento, o, una volta conseguitolo, di trovare nella futura potente Società una troppo formidabile rivale alla locale Compagnia di navigazione. Noi desideriamo quant' altri mai la prosperità commerciale di Venezia ed ultimamente ci permetteremo consigliare ai promotori della Compagnia veneziana di non far troppo calcolo sulla navigazione tra il loro porto e il prossimo oriente, campo già molto sfruttato, e mirare ad orizzonti più vasti, quali sarebbero quelli dell' estremo oriente, ove il commercio d' importazione della seta, la cui lavorazione è industria nostra primaria, aspetta ancora di emanciparsi dalla necessità di servirsi di navi straniere. Ma se ci sappiamo spiegare fino a un certo segno le op-

posizioni alla fusione Florio-Rubattino, quando parlo da chi vuol tutelare gli interessi di Società marittime già esistenti e ben costituite, non possiamo ammettere quelle intese a tutelare gli interessi di una Società che appena appena può dirsi in embrione. Siamo sempre lì: chi si è mostrato più operoso, più attivo, più ricco di mezzi? Genova e Palermo, ovvero Venezia? I veneziani, che non sono stati capaci finora di fondare una Compagnia propria di navigazione, hanno dovuto acconciarsi a che la loro città fosse testa di linea della Compagnia inglese *La Peninsulare* e reputar ciò anzi una fortuna, onde non rimaner privi di approdi regolari nelle provenienze dal levante e dalle Indie. Fra i due termini della alternativa, la dipendenza cioè da una Società marittima straniera, che tra parentesi costa allo Stato mezzo milione annuo di sovvenzione, e quella da una Società marittima nazionale, ci sembra ch' essi dovrebbero preferire il secondo. Il Governo italiano è legato colla *Peninsulare* dalla convenzione del 5 ottobre 1879, fino al marzo del 1885. L' art. 27 della detta convenzione infatti, è così concepito:

« La presente convenzione andrà in vigore il 1° marzo 1880, durerà fino al 1° febbraio 1885, salva la facoltà al Governo di disdirla dopo compiuto un quinquennio dalla sua attuazione, con preavviso di sei mesi, e così successivamente d' anno in anno, col menzionato preavviso di sei mesi fino al termine. » La vistosa sovvenzione pagata dal Governo italiano alla *Peninsulare* in ricambio dei servizi ch' essa presta, lascia poca speranza che il Governo possa accordarne una alla Compagnia veneziana, ove anco questa riuscisse a costituirsi. Se la finanza nazionale permettesse di largheggiare, forse non sarebbe cattivo consiglio promuovere con ogni mezzo la formazione di cotesta Compagnia e mediante una forte sovvenzione alla medesima emancipare Venezia e lo Stato dalla *Peninsulare*. Forse infatti quest' ultima reputerebbe conveniente rescindere il contratto col Governo nel caso e nei modi previsti dall' articolo 19 della citata convenzione 5 ottobre 1879, che è il seguente:

« Colla presente convenzione il Governo non si interdice alcun diritto di stabilire, permettere o sussidiare *altre navigazioni* fra l' Adriatico e l' Egitto ed oltre il canale di Suez. Nel caso però che il Governo italiano accordasse sussidio o favore ad altra Società che percorra la linea dai porti adriatici all' Egitto ed oltre Suez, la *Società Peninsulare ed Orientale avrà facoltà di rescindere la presente convenzione* con preavviso di sei mesi, sottoponendosi ad una penalità di lire 250,000. »

Ma in primo luogo la Società veneziana è ancora di là da venire, se pure verrà; in secondo luogo, potrebbe lo Stato largirle una sovvenzione vistosa quanto sarebbe necessario per persuadere la *Peninsulare* a ritirarsi dinanzi la concorrenza? E se questa, già adulta e potente, volesse lottare, e mediante noli mitissimi ed altre facilitazioni al pubblico intendesse schiacciare nella lotta la sua nascente rivale, potrebbe frattanto il Governo sobbarcarsi al pagamento delle due forti sovvenzioni sino alle spiare del quinquennio?

L' essersi lo Stato italiano dovuto servire dell' opera degli stranieri colla dura conseguenza di remunerarli con egregie somme, rende evidente, ci pare, la necessità di emanciparsi da siffatta soggezione col favorire lo sviluppo della nostra marina nazionale. E

il formarsi di una grandiosa Società marittima italiana, dovrebbe venir considerato come un primo passo. Venezia in ogni caso non cesserà di avere gli approdi regolari dall'oriente, giacchè, quand'anco, non giungesse a formare una Compagnia locale, alla Florio-Rubattino toccherebbe surrogare la *Peninsulare* nelle linee che questa adesso esercita. L'art. 5 della già citata legge 15 giugno 1877, prescrive: « Al cessare dei servizi della *Peninsulare* nell'Adriatico, il Governo provvederà ad un servizio settimanale da Venezia ad Alessandria d'Egitto, toccando Ancona, Bari, Brindisi e ad un servizio mensile da Venezia a Bombay con approdi ad Ancona, Bari, Brindisi, Porto Said, Aden. »

E all'art. 3 del quaderno d'oneri della Società Rubattino per un servizio regolare di navigazione fra Genova e Singapore, si legge:

« Quando cessassero i servizi della *Peninsulare* nell'Adriatico, il Governo potrà obbligare i concessionari ad alternare le proprie partenze, tanto dal porto di Genova che da quello di Venezia o ad aumentare i viaggi. »

La Camera di commercio di Genova, manifestandosi contraria al progetto di legge, concludeva, incaricando la presidenza di chiedere al Governo che, per lo meno, sospenda ogni provvedimento in attesa dei risultati dell'inchiesta votata sulla marina mercantile. E ciò, sia per non compromettere gli altri provvedimenti che dall'inchiesta potrebbero risultare più adatti a conseguire il bene generale della marina, sia per non venir meno alla deferenza dovuta al Parlamento, che dimostrò di voler sentire il parere degli uomini più competenti in materia, prima di determinare quali siano i veri bisogni della nostra marina mercantile.

Non ci pare si manchi di deferenza al Parlamento coll'affrettare l'approvazione del progetto. O non è esso stato presentato appunto al Parlamento, come supremo corpo deliberante? Spetta a questo, se lo crederà opportuno, dichiarare di volerlo mettere in disparte. Ma noi crediamo che non lo farà, trattandosi di un progetto che non pregiudica per nulla gli altri provvedimenti a favore della marina mercantile, come la creazione di Banche marittime, i premi ai costruttori, i premi di navigazione, i sussidi ad altre Società, l'abbassamento delle tasse fiscali, e quanti mai se ne potranno escogitare; che in sostanza non dà se non la sanzione a un contratto privato; che non altera minimamente il contenuto delle vigenti convenzioni tra il Governo e le due Compagnie, mentre è un fatto che bisogna ad ogni modo osservarle puntualmente fino alla scadenza del loro termine; che non protrae di un sol giorno questa scadenza; che non fa escire un centesimo di più dalle casse dello Stato.

In merito all'accennata fusione e trasformazione delle Società in accomandita R. Rubattino e C. e I. V. Florio e C. in una Società anonima per azioni; le Società G. B. Lavarello e R. Piaggio e F., di Genova hanno presentata la seguente petizione al Parlamento Nazionale.

*Ecc.mo Sig. Presidente
della Camera dei Deputati*

ROMA

I sottoscritti G. B. Lavarello ed E. Piaggio, armatori nazionali domiciliati in Genova, valendosi del diritto di petizione consentito dallo Statuto del Regno, rispetto-

samente rappresentano all'E. V. ed alla Onorandissima Camera dei Deputati:

Come già da vari anni, con lode del Governo e gradimento del Commercio e del Pubblico, i sottoscritti esercitano linee regolari di navigazione a vapore fra l'Italia e l'America del Sud, sostenendo con gravi sacrifici la concorrenza che lor fanno linee francesi e germaniche.

Tali sacrifici però sino ad ora volenterosamente affrontarono sorretti dalla pubblica simpatia e specialmente da quella dei connazionali del Plata, nella speranza di vedere con adeguato sussidio, rassodata questa importantissima linea, secondo gli affidamenti, che essi replicatamente ne ebbero da uomini di Stato, ed il conforto che ottennero dall'ordine del giorno, favorevole al concetto di sovvenzionare la linea col Plata, votato dalla Camera dei Deputati, nella seduta dell'8 maggio 1877 (Atti del Parlamento, anno citato, pag. 3200).

Il seguito alla legge del Governo francese che accorda vistosi premi alla navigazione, l'intrapresa gerita dai sottoscritti si trova in condizioni ben più penose, che non le linee del Mediterraneo e del Levante, dacchè, fatta eccezione del sussidio testè accordato alla Transatlantica, i premi elargiti dalla Francia lo sono esclusivamente alla navigazione di lungo corso.

In tale condizione di cose, venne proposto e presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici, al Parlamento, un progetto di legge, col quale si approva la fusione delle compagnie R. Rubattino e C. e I. V. Florio e C., e la loro trasformazione da Società in accomandita, in un'anonima per azioni.

Se per la perfetta conoscenza, che i sottoscritti hanno della lealtà e del patriottismo dei signori R. Rubattino e V. Florio, volentieri riconoscono, che nulla i petenti avrebbero a temere da parte di così integri ed illustri personaggi, non possono però celare la loro legittima apprensione, di fronte alla formazione di una colossale anonima per azioni — i di cui titoli attualmente a mano di nazionali, potrebbero col tempo essere anche in parte acquistati da stranieri — e che amministrata da un Consiglio, del quale i gerenti non sono che semplici esecutori, può adottare deliberazioni che riescano di pregiudizio alle imprese, dai sottoscritti, sino ad ora, con tanti sacrifici sostenute.

I sottoscritti non credono opportuno occuparsi della questione, se meglio si provveda allo sviluppo della navigazione nazionale a vapore, con un'unica Società sovvenzionata (sistema austriaco) o con molteplici compagnie (sistema francese, inglese e germanico), convinti come essi sono, che l'alta sapienza del Parlamento Italiano, risolverà questa grave problema nel modo il più conforme agli interessi della Nazione.

Osano però i sottoscritti invocare la previdente attenzione del Parlamento, perchè quando approvi l'accennato progetto di legge, voglia con opportuni provvedimenti, tutelare quelle private iniziative di navigazione a vapore, che pei servizii resi e per quelli che maggiormente possono rendere quando sieno adeguatamente sussidiate, sono certamente non indegne di considerazione e di riguardo.

Si è quindi con l'animo pieno di ossequio e della più illimitata fiducia, che i sottoscritti presentano questa loro rispettosa petizione al Parlamento Nazionale.

Della E. V.

Dev.mi Obbl.mi

G. B. LAVARELLO (Gerente della Società G. B. Lavarello e C.)
E. PIAGGIO (Gerente della Società R. Piaggio e F.)

IL SERVIZIO DELLA ISTRUZIONE ELEMENTARE

Esiste sempre fra noi, ed ha pure i suoi rappresentanti nel Parlamento, un gruppo di teorici cultori di scienze amministrative, per i quali la massima perfezione del nostro assetto amministrativo consisterebbe nell' affidare alla libera azione dei Municipii la maggior parte possibile dei pubblici servizi. Però l'attuazione di coteste idee apparisce sempre più difficile e più lontana in Italia, tantochè, mentre a parole non si sconfessa la teoria della libertà dei Comuni e del decentramento amministrativo, nella pratica dal 1865 in qua si sono fatti sopra cotesta via molti passi a ritroso; perchè non solo si sono messi nuovi vincoli alla libertà d'azione delle Rappresentanze locali, ma di più il Governo si è preso per sé qualcuno dei più importanti servizi di carattere locale, e basta rammentare in proposito quello della viabilità comunale obbligatoria che oggi si disimpegna direttamente per mezzo di agenti governativi in più che 4000 Comuni del regno.

Per coloro, e noi siamo fra questi, che credono sinceramente alla utilità del decentramento dei pubblici servizi è doloroso costatare cotesta soverchia ingerenza governativa in faccende che sono di interesse puramente locale, ma d'altra parte è forza riconoscere, dietro i dettami dell'esperienza, che fra i nostri Municipii, ed in specie fra quelli di campagna, sono già troppi quelli che non corrispondono a dovere ai bisogni del progresso e della odierna civiltà. Affievoliti come sono da meschine gare personali, e soverchiamente occupati da grette idee di campanile, molti di essi si mostrano incapaci a coordinare gl'interessi del loro limitato territorio con quelli dei Comuni contermini e molto meno con quelli generali dello Stato. Noi li vediamo in gran parte opporre la resistenza della inerzia, quando non fanno di peggio, all'attuazione delle leggi che mirano al miglioramento morale ed economico della nazione; li vediamo prodighi per le spese più insulse ma richieste da abusi inveterati o da mero spirito di dissipazione e poi gretti ed avari per servizi richiesti da interessi ben più elevati. Quindi non è da meravigliarsi se, qualunque sia il valore astratto del principio dell'autonomia comunale, vediamo manifestarsi nel campo pratico una tendenza affatto opposta che porta inevitabilmente il legislatore, non solo ad escogitare nuovi vincoli all'azione dei Municipii, ma anche a toglier loro di mano qualche altro pubblico servizio.

Coteste riflessioni vengono fatte nascere nella mente nostra dal sapere come in questi giorni un indirizzo sottoscritto da oltre *quindicimila* insegnanti elementari invochi dal legislatore un provvedimento che valga a sottrarli completamente all'autorità dei Municipii. Eppure il legislatore avrebbe inteso ad assicurare la sorte degli insegnanti elementari contro i pericoli derivanti dalla grettezza e dai pettegolezzi dei piccoli Comuni; e la legge scolastica del 1859, i Regolamenti scolastici del 1: 67 e del 1877, e per ultimo la legge del 9 luglio 1876 avrebbero appunto provveduto in proposito fissando un minimo per gli stipendi del personale insegnante e limitando a riguardo loro la libertà di cui i municipii godono in fatto di nomina e di licenziamento dei proprii impiegati. Ma chi è un po' pratico del come vanno le cose nei nostri oscuri comunelli di

campagna non si meraviglierà se i maestri elementari, nonostante tutte coteste ottime disposizioni di legge, non si sentono abbastanza sicuri della loro posizione, nè abbastanza liberi nell'adempimento dei doveri del loro ministero; essi sanno benissimo che il solo fatto di invocare dai Municipii la osservanza di coteste disposizioni può esporli facilmente a tali inconvenienti, a tali dispiacevoli attriti da rendere affatto intollerabile la loro posizione ed il loro soggiorno nel Comune.

Nè le cose vanno meglio riguardo allo sviluppo della istruzione elementare. La legge sulla istruzione obbligatoria per una gran parte della popolazione rurale è rimasta fin qui lettera morta, perchè i Municipii di campagna in generale non corrispondono, come sarebbe necessario, alle intenzioni del legislatore, non dandosi cura di richiamare i capi di famiglia all'osservanza della legge, e mettendo in campo mille ostacoli e mille difficoltà all'impianto delle scuole necessarie per far dichiarare esecutiva cotesta legge nel rispettivo territorio. Un tale stato di cose ha consigliato ora sono pochi mesi la rappresentanza di una provincia, quella di Rovigo, a farsi iniziatrice di una petizione il Governo e al Parlamento tendente ad ottenere che lo Stato avochi a sé la istruzione primaria discaricandone i Comuni; e la petizione è motivata dal considerare che la istruzione primaria ha bisogno nelle campagne di rigoroso impulso, migliorandosi il personale e il materiale delle scuole, dandole unità di indirizzo e di sistemi, ed eliminando dalla scuola influenze ed ingerenze dannose, i quali rimedi non è sperabile possano oggi ottenersi dai nostri Municipii.

Sebbene sia gioceforza riconoscere che questo servizio della istruzione primaria non è ben disimpegnato in molti Comuni, e che forse non lo potrà essere mai quando non si cambi sostanzialmente la costituzione della massima parte dei Comuni stessi, pur ci dispiace questa tendenza a volere accentrare nelle mani del Governo una ingerenza che di sua natura è d'interesse essenzialmente locale, e tanto più ci dispiace che coteste idee si veggano propugnate da una rappresentanza provinciale. Ma pen- siamo che tali tendenze nascono specialmente da questo che non si è bene scelta ancora in Italia una base razionale per l'applicazione del sistema del decentramento amministrativo non essendosi voluto dare alla Provincia il posto che naturalmente le compete nell'ordinamento delle pubbliche amministrazioni. Secondo che pare a noi, come altra volta dicemmo in questo periodico, (1) l'ente cui possano convenientemente affidarsi moltissimi servizi, sia discaricandone il Governo, sia sottraendoli all'azione inefficace dei Municipii, è precisamente la Provincia che quasi da pertutto rappresenta in Italia l'antico Comune costituito di una città madre circondata di territori e di popolazioni a lei naturalmente soggette e nella quale possono certamente trovarsi elementi e mezzi sufficienti per qualunque pubblico servizio che non sia di carattere essenzialmente governativo. E quindi anche la istruzione primaria, se non può disimpegnarsi a dovere dai Comuni, potrebbe addirittura affidarsi alle amministrazioni provinciali, alle quali secondo il concetto che informò la legge comunale e provinciale del 1865 e secondo la disposizione dell'articolo 172 di detta legge, spetterebbe

(1) Vedi *Economista* N. 283.

anche oggi la direzione e la sorveglianza delle scuole elementari.

Intendiamo bene come gli insegnanti elementari delle campagne non solo sentano vivo bisogno di vedere sottratta completamente la loro sorte ai volubili capricci che spesso invadono le menti dei rappresentanti dei piccoli Comuni, e come nell'esercizio delle loro funzioni desiderino sentirsi liberi dagli ostacoli che gli usi ed abusi dei piccoli paesi possono frapporre alla buona volontà del maestro. Sappiamo infatti che non vi è quasi Comunello di campagna dove ai regolamenti governativi e alle disposizioni dettate dall'autorità scolastica della provincia, non si cerchi sostituire qualche regolamento fatto in casa, imponendosene, legalmente o no, l'osservanza al maestro comunale che naturalmente, per amore del quieto vivere, finisce per fare a modo del Municipio, trascurando gli ordini delle superiori autorità.

Nè possiamo negare che in gran parte sia vero quel che si dice nella citata petizione della Rappresentanza provinciale di Rovigo a proposito dello stato attuale della istruzione primaria. Ma per togliere di mezzo i lamentati inconvenienti e per rimediare a cotesti guai, non vediamo davvero il bisogno dell'intervento diretto del Governo, come oggi verrebbe chiesto dagli insegnanti elementari e dalla rammentata petizione, e crediamo che si provvederebbe egregiamente a tutto, quando la istruzione elementare passasse sotto la dipendenza assoluta delle amministrazioni provinciali. È evidente che i deliberati delle Rappresentanze delle provincie non possono essere mai influenzati da quel misero sentimento di personalità che tanto spesso regna nei consessi dei piccoli Municipi, ed il personale insegnante troverebbe migliorata la sua posizione, non solo per la sicurezza dei suoi stipendi nei limiti legali, quanto anche perchè, ove si manifestasse qualche conflitto fra i maestri e le autorità municipali, non mancherebbe modo di dar soddisfazione agli uni e alle altre, cambiando sede ai maestri entro la circoscrizione abbastanza vasta del territorio provinciale.

Perchè però cotesta idea potesse attuarsi con vantaggio, bisognerebbe attendere che prima si ricostituissero le Rappresentanze provinciali, dandosi loro un capo elettivo e stabile che possa occuparsi degli affari della provincia e dirigere i servizi a questa affidati nel modo stesso con cui un buon sindaco si occupa degli affari del suo Comune. Oggi le amministrazioni provinciali possono quasi dirsi acefale, perchè i prefetti che ne sono nominalmente i capi ed i rappresentanti, sia per il cumulo degli affari governativi che assorbe la loro attività, sia perchè per la loro nomina non si sentono abbastanza autorevoli di fronte all'elemento elettivo, sono generalmente alieni dal prendere una soverchia ingerenza negli affari provinciali, i quali rimangono abbandonati all'azione slegata e intermittente dei singoli deputati che non possono dirigerli come si dovrebbe, o perchè non vogliono arrogarsi una autorità sui propri colleghi, o perchè sono già carichi di altre ingerenze per conto di altre pubbliche amministrazioni. Pensiamo che quando le Rappresentanze provinciali fossero organizzate seriamente, potrebbero esse stesse farsi arditamente iniziatrici di importanti riforme amministrative nel senso di un largo decentramento, chiedendo addirittura che fossero ceduti loro quei pubblici servizi che, essendo

pure di carattere locale non possono lasciarsi ai Municipi; fra i quali può senza dubbio contarsi anche quello della istruzione primaria. Tutto considerato, noi ci azzardiamo a dire che la falsa organizzazione attuale delle Rappresentanze delle provincie, ha reso difficilissima in Italia l'attuazione del decentramento amministrativo, dacehè, tali, quali sono, è quasi impossibile che pensino a sobbarcarsi ad alti pesi, parendo loro anzi anco troppo gravose le scarse ingerenze attualmente loro affidate. E quindi non è da meravigliarsi se da una Rappresentanza provinciale si emettono voti sul genere di quelli contenuti della petizione della deputazione della provincia di Rovigo.

Della diffusione del credito nelle campagne

(Lettera al Direttore dell'ECONOMISTA)

Colla concordia di tutti gli italiani, tanto delle città che delle campagne, con sacrifici di denaro e di sangue s'è riusciti a comporre ad unità le sparse membra della patria ed a renderla indipendente, ora con pari concordia bisogna mirare al miglioramento del suo stato economico, col far sì che essa non debba essere tributaria verso le altre nazioni, di una infinità di prodotti, dei quali in gran parte potrebbe aver sopravanzo, a far sì, insomma, che le nostre esportazioni non solo uguagliino, ma superino le importazioni, e rendere ben presto la nostra penisola ricca e potente.

Per ottenere tutto questo, però, è necessario poter reggere non solo, ma anco vincere la concorrenza con le altre nazioni, e per reggere e vincere nelle incruente lotte della concorrenza fa d'uopo armarsi, come nelle guerre, dei migliori e più perfezionati mezzi di produzione invece che di distruzione, e di utilizzare tutte le forze del paese: quindi bisogna estendere più che sia possibile tanto all'agricoltura che all'industrie l'applicazione delle macchine, cercare di sostituire alla forza motrice dell'uomo o della bestia l'altra meno costosa, più produttiva ed instancabile del vapore o dell'acqua, rivolgere quest'ultimo elemento all'irrigazione e così quadruplicare i prodotti del suolo, trar partito da una infinità di piante, di minerali e di residui, che ora si trascurano, mettere in grado i proprietari di potere aumentare il bestiame, intraprendere miglioramenti agricoli, provvedersi, senza bisogno di intermediari, ai luoghi d'origine, di zolli, semi, concimi, ecc., e procurare ai lavoratori delle terre nel verno ed alle donne occupazione e guadagno. Per far tutto questo e più ancora, non mancherebbero in Italia uomini intraprendenti e forniti di tutte le cognizioni opportune, come non mancherebbero le persone e gli istituti di credito provvisti di forti capitali; il male soltanto sta in ciò, che i capitalisti e gli istituti di credito di maggiore importanza, trovandosi solo in poche città principali, non possono venire in aiuto che a limitato numero di clienti e rivolgono perciò i loro capitali, invece che al lavoro, a titoli dello Stato ed a favorire la speculazione di borsa.

Fare quindi in modo che questi capitali, che ora esistono centralizzati nelle città ed assorbiti dal Pubblico Debito, si applichino al lavoro, estendendo anco ai piccoli centri e alle campagne i benefici del cre-

dito e del risparmio, sarebbe opera eminentemente vantaggiosa e patriottica.

Tale intento, reputa il sottoscritto, che possa facilmente conseguirsi col creare un nuovo e speciale istituto di credito, il quale, nella solidità e prudenza delle persone da cui venga promosso e diretto, nelle moralità della sua costituzione e funzionamento, nonché nella sicurezza, facilitazione e molteplicità delle proprie operazioni, sappia acquistarsi la fiducia del pubblico e degli istituti maggiori per venire principalmente in aiuto delle banche minori, delle associazioni ed imprese già esistenti, in special modo nelle campagne, sia coll' aumentare il loro sviluppo, sia coll' agevolare e promuoverne la costituzione di nuove, e tutto questo colle seguenti operazioni:

1. Col risconto del portafoglio ad altri istituti e collo sconto di cambiali, biglietti all' ordine, ecc. a società in nome collettivo o ad azionisti;

2. Coll' apertura di conti correnti con o senza (Cash Credit) garanzia reale;

3. Coll' anticipazione su deposito di valori, opignorazione di merci o di derrate;

4. Coll' apertura di succursali o di agenzie proprie o colla costituzione di nuovi istituti di credito od imprese autonome;

5. Coll' acquisto e vendita di valori per conto terzi;

6. Con depositi a custodia od a cauzione;

7. Con riscossioni e pagamenti per conto terzi, assumendo anco il servizio di tesoreria, di comuni, provincie, società, corpi morali, ecc.;

8. Con partecipazione in affari di altre società, investimenti diretti in mutui ipotecari, in buoni del Tesoro e valori pubblici;

9. Con l' emissione di buoni agrari, di biglietti all' ordine pagabili a vista, di buoni del Tesoro, dell' agricoltura, di azioni ed obbligazioni di comuni, di consorzi o società;

10. Col collocamento di cartelle fondiarie e dei titoli del precedente comma presso i privati, le altre banche, le casse di risparmio, le società operaie, ecc.;

11. Coll' apertura di conti correnti per depositi e risparmi.

Colle operazioni indicate ai N. 1, 2 e 3 i piccoli istituti vengono messi in grado di allargare la sfera dei propri affari, di tenere una riserva più limitata per far fronte alla restituzione dei depositi, di avere minore urgenza di essi, di potere accordare sui medesimi un frutto minore con vantaggio proprio e dei ricorrenti al credito, e nei momenti in cui il denaro sia giacente in cassa per mancanza di richieste, non sono costretti come per lo innanzi a tenerlo infruttifero, ma possono investirlo in cartelle fondiarie, buoni del Tesoro od in altri solidi titoli, avendo la certezza di potersi rifornire di contanti ad ogni occorrenza col deposito dei medesimi presso l' istituto principale.

Per l' attuazione di quanto è detto al N. 4 l' istituto si propone di creare una succursale dovunque si collochino per 30 mila lire di azioni nominative ed una agenzia dovunque se ne collochino per L. 5000 e si abbia uno che solo o come rappresentante di più individui formanti una società in nome collettivo dia sufficiente cauzione e si assuma l' incarico di munire della propria firma in qualità di giratario o di avvallante tutti gli effetti che reputasse meritevoli di sconto, col diritto ad una determinata partecipazione sugli utili di tutte le operazioni da esso

garantite. Con tali facilitazioni e semplicità di sistema ogni più remota borgata può godere i vantaggi del risparmio e del credito e ciò senza spese e rischi per la sede madre, spese e rischi che sarebbero quasi nulli anco per la persona che desse *lo star del credere* perchè del luogo ed in grado di conoscere minutamente la probità e la solvibilità di ogni richiedente. Siccome inoltre l' Istituto funzionerebbe principalmente nelle campagne dove il credito agrario ha la prevalenza sugli altri crediti, e col N. 4 è facoltizzato a creare nuovi Istituti ed imprese, così appena costituito verrebbe in una cassa autonoma un fondo speciale per essere autorizzato ad esercitare il credito agrario con tutti i privilegi concessi dalla legge 21 giugno 1869 N. 5160, di cui il più importante si è quello di emettere in corrispettivo delle proprie operazioni, titoli speciali di credito al portatore, detti Boni agrari pagabili a vista.

Coi N. 5 e 6 renderebbe un servizio alla propria clientela ed avrebbe in pari tempo nuove sorgenti di lucro ed altrettanto non solo si riprometterebbe dal N. 7, ma di più di avere il modo di meglio diffondere e tenere in circolazione la propria carta.

Quando l' Istituto avesse capitali superiori alle domande di sconto od abbia formata una certa riserva potrà tanto quelli che questi investirli in cartelle Fondiarie, in Buoni del Tesoro tanto dello Stato che dell' Agricoltura (di invenzione Luzzatti) in mutui ipotecari, nella partecipazione a qualche industria come ad una cartiera, ad una filanda, all' estrazione dell' olio dalle sanse, o dello spirito dalle vinacce, due residui presso noi abbondantissimi e fin qui quasi del tutto negletti e ad infinite altre imprese in modo però da immobilizzare la minor parte di capitali possibili e di poterli realizzare all' occorrenza con una certa facilità e prontezza. Per favorire le operazioni fondiarie dovrebbe l' Istituto far pratiche per ottenerne l' esercizio o direttamente dal Governo o come rappresentante di un Istituto fondiario.

Colle Banche consociate e le proprie agenzie l' Istituto si apre un più largo campo all' emissione della propria carta senza aver l' obbligo di tenere in tutti quei punti le riserve per la convertibilità dei biglietti emessi. Colle molteplici relazioni coi privati colle altre Banche, e colle Casse di risparmio gli è reso agevole il collocamento tanto dei Buoni del Tesoro dell' Agricoltura, che di qualunque altro titolo ed il rifornimento di capitali.

Tale Istituto assumerebbe il titolo di

Banco per l' Agricoltura, l' Industria ed il Commercio

ed il suo capitale sociale dovrebbe esser formato da azioni al portatore di L. 250 e da azioni nominative di L. 25 per far partecipare a quest' impresa tanto il grosso risparmio, che ama gli investimenti facilmente trasmissibili e negoziabili, quanto i molti piccoli risparmi di quelli che hanno necessità di ricorrere al credito. Questo sistema misto mirerebbe al duplice scopo di rendere cioè più facile la riunione di un forte capitale, e di mettere in grado i ricorrenti al credito alla pari dei capitalisti di far valere i propri diritti contemperando le reciproche esigenze.

All' oggetto di allettare i capitalisti a prender parte ad una tale impresa verrebbe stabilito che quelli

che sottoscrivessero per 20 mila lire d'azioni, fossero considerati Soci fondatori e come tali avessero diritto oltre al frutto comune ad una speciale partecipazione sugli utili e ciò per la durata di 30 anni e nonostante la cessione di parte o della totalità delle azioni assunte.

Così a larghi tratti, senza diffondersi in minuti particolari sembra al sottoscritto di avere tuttavia data una sufficiente idea dell'organizzazione e scopo di questo nuovo Banco, della sua facile attuazione e dei vantaggi che arrecherebbe alle banche minori ed alle campagne, ma per sempre meglio convincere del bene che gli istituti di credito possono fare ed han fatto preme il riferire alcune parole del Macleod intorno alla Scozia. Esso dice « che all'epoca della rivoluzione del 1688 e della costituzione della *Bank of Scotland* questo paese era il più barbaro, il più selvaggio, il più disorganizzato regno d'Europa. Ed egli è ugualmente innegabile che le due grandi cause del suo rapido alzarsi in ricchezza e civiltà furono il suo sistema di banche e di educazione nazionale: il suo sistema bancario fu di assai maggior vantaggio che miniere d'oro e d'argento. La Scozia al 1873 contava già più di 800 stabilimenti bancari, cioè uno per ogni 4250 abitanti, e quindi non vi era villaggio che non potesse fruire dei benefici del credito, di cui non vi ha ramo alcuno dell'industria e del commercio che non ne abbia profittato; ma soprattutto è tornato di grande vantaggio all'agricoltura. In Scozia esistevano una volta larghi tratti di terreno incolto e buon numero di popolo senza lavoro, oggi tutte le braccia trovano da occuparsi con profitto, ed il suo arido suolo e le nude rocce si son trasformate nel terreno più ubertoso del mondo.

Anco in Italia abbiamo immense estensioni di terreno incolto e migliaia di braccia tra le più vigorose che vanno in cerca di lavoro in paesi lontani, e per difetto di capitale circolante vediamo tuttora in molti luoghi signoreggiare l'usura che logora i contadini e distrugge la piccola proprietà aumentando così sempre più il numero degli spostati e dei malcontenti.

Perchè non possiamo e dobbiamo anco presso noi fare quanto fecero in Scozia, in questo momento in special modo che la nostra agricoltura e l'industria in causa dell'abolizione del corso forzoso e per sfavorevoli tariffe doganali han maggior bisogno di aiuto per poter reggere la concorrenza colle altre nazioni?

Perchè non lo tentiamo appunto ora che colla abolizione del corso forzoso vien tolta una grande barriera ai capitali, e che questi trovando nei fondi pubblici minor lucro, più facilmente si rivolgeranno ad altre imprese?

Il momento è adunque opportuno tanto per i bisogni del paese, che per le condizioni del mercato; fa duopo soltanto che tutti quelli che amano davvero la patria a fatti e non a parole, prendano un po' in esame questo scritto, e diano la loro adesione e contributo all'attuazione del progettato Banco.

FERRUCCIO STEFANI.

Adunanza Generale delle ferrovie Romane

(27 giugno 1881)

I signori Notari constataano che gli intervenuti sono N. 154 Azionisti rappresentanti

Az. Rom. N. 91,175 per un Capit. di L.	45,537,500
» Liv. » 29,458 » »	12,363,970
Totale N. 120,613	L. 57,951,470

aventi diritto a Voti 10,462.

L'Assemblea è regolarmente costituita e l'Adunanza è dichiarata aperta dal Presidente.

Dopo di che il Presidente senator *Fenzi* ai termini dello Statuto legge il consueto rapporto sopra le cose da trattare nell'Adunanza attuale e col quale si spiegano le ragioni per le quali il Consiglio crede di rimettere ad una Adunanza generale straordinaria da convocarsi non più tardi del 15 novembre prossimo la nomina della Commissione liquidatrice e la determinazione delle norme per la liquidazione.

Il socio *Lemmi*, che aveva presentata una proposta perchè la nomina della Commissione liquidatrice si facesse in questa Adunanza, spiega le ragioni per le quali aveva fatta quella proposta.

Il signor Presidente corregge un errore di fatto nel quale è caduto il sig. *Lemmi* cioè che la rendita debba essere consegnata dal Governo al 31 dicembre prossimo, mentre a quel giorno la Società entra in liquidazione e secondo la convenzione la rendita deve esser consegnata dopo sei mesi, se non sono sorte delle opposizioni. E fa inoltre osservare come gli argomenti del socio *Lemmi* son fondati sopra dati di fatto o erronei o sbagliati.

Il socio *Motta* propone di passare all'ordine del giorno.

Il signor *Borghini* crede che non si possa deliberare sulla proposta *Lemmi* perchè non messa all'ordine del giorno.

L'avv. *Morghen* fa osservare che ai termini dello Statuto si dovrebbe domandare se la proposta *Lemmi* è presa in considerazione e nel caso affermativo potremo deliberare quando si voglia tenere un'Assemblea generale.

Il signor Presidente spiega l'intendimento del Consiglio e come il concetto del socio *Morghen* concordi con quello del Consiglio.

Il socio *Borghini* insiste nella sua opinione che non si possa legalmente trattare della proposta *Lemmi*.

L'avv. *Morghen* combatte l'opinione *Borghini* appoggiandosi al chiaro disposto dell'art. 37 dello Statuto, per il quale delle proposte dei soci non portate all'ordine del giorno si deve domandare se sono appoggiate, e nel caso affermativo se son prese in considerazione. Nè il prenderle in considerazione vuol dire discuterle, ma si deve fissare quando si vorrà discutere.

Il Presidente domanda se la proposta *Lemmi* è appoggiata, ed essendo appoggiata a nome del Consiglio propone che si rimandi ad un'adunanza straordinaria da convocarsi e riunirsi non più tardi del 15 novembre prossimo.

L'avv. *Morghen* propone come emendamento « entro il 15 di ottobre. »

Il Presidente spiega le ragioni che hanno mosso il Consiglio; e poichè l'avv. *Morghen* modifica la

sua proposta fissando il termine più lontano al 31 di ottobre il presidente a nome del Consiglio aderisce, e si pone in conseguenza ai voti la proposta di riunire l'assemblea straordinaria per nominare la Commissione liquidatrice e fissare le norme per la liquidazione. È approvata all'unanimità.

Il *Presidente* invita i signori Sindaci a leggere il loro rapporto.

Il socio *Lemmi* propone che essendo il rapporto dei Sindaci e quello del Consiglio già stampati e circolati se ne ometta la lettura. La proposta è approvata. Aperta la discussione del Bilancio il socio *Lemmi* chiede schiarimenti sul lento andamento dei lavori per la stazione di Livorno.

Il comm. *Bertina* reggente la Direzione Generale dice come egli comprenda l'impazienza del Socio *Lemmi*, ma anche il socio *Lemmi* deve comprendere le difficoltà di condurre celere i lavori della Stazione, che debbon compiersi senza interrompere l'esercizio, mentre la Stazione si costruisce sul medesimo luogo dove si deve proseguire ad esercitare la linea. Tuttavia il contratto fissa il termine di un biennio a compiere la Stazione, e tutto fa ritenere che in questo termine i lavori comunque difficili saranno compiti.

Il socio *Lemmi* fa altre osservazioni sul bilancio, alle quali rispondono i signori Sindaci e il Presidente.

Posta ai voti l'approvazione del bilancio dichiarano di astenersi il socio *Lemmi*, il Consiglio e il Direttore. Il Bilancio è approvato all'unanimità.

Si fa dai Notari l'appello nominale per la nomina di un consigliere definitivo in surroga del signor comm. marchese Gioacchino Pepoli, defunto, da rimanere in ufficio fino al 31 dicembre 1881 (Art. 44 dello statuto); e per la nomina di tre sindaci e di due supplenti ad essi per la revisione del bilancio sociale dell'anno 1881.

Fatto lo spoglio dei voti, rimangono eletti a *Consigliere*, il sig. cav. Enea Bignami

a *Sindaci* i sig. Brunicardi ing. Adolfo

» Campioni Pompeo

» Franco avv. Giulio

a *Supplenti Sindaci* Sciamà Leone

» Pereire De Leon

Dopo di che l'Adunanza è dichiarata sciolta.

FERROVIE MERIDIONALI

CONVENZIONE per modificazioni ed aggiunte alle *Convenzioni colla Società delle Ferrovie Meridionali approvate con le leggi del 21 agosto 1862, N. 763, e del 14 maggio, 1865 N. 2279.*

Fra S. E. il comm. Agostino Magliani ministro delle finanze, *interim* del tesoro, e S. E. il commendatore Alfredo Baccarini ministro dei lavori pubblici, contraenti in nome dello Stato; ed il signor comm. Secondo Borgnini Direttore generale della Società delle Ferrovie Meridionali, in rappresentanza della Società medesima, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1. È accordata alla Società italiana per le Strade ferrate Meridionali la concessione della costruzione e dell'esercizio del tronco di ferrovie dalla

Stazione di Rieti a quella di Terni, alle condizioni infra determinate.

La concessione cesserà con la scadenza di quella delle altre ferrovie della rete Meridionale, fatta alla Società con la legge 21 agosto 1862, N. 763, con le modificazioni di cui nella legge 14 maggio 1865, N. 2279.

Art. 2. Saranno costruiti a scartamento ordinario, con trattamento di cui al tipo N. 1 della Relazione del 28 novembre 1879 della Commissione istituita col Decreto ministeriale del 25 agosto dello stesso anno sull'esecuzione della legge 29 luglio 1879:

1° Il tronco da Rieti a Terni di nuova concessione;

2° Il tronco da Aquila a Rieti ed il tronco da Benevento a Campobasso, compresi nella concessione fatta alla Società con la indicata legge del 14 maggio 1865.

Art. 3. Il tronco da Termoli a Campobasso, che fa parte della vigente concessione, sarà costruito a scartamento ordinario, con trattamento di cui al tipo N. 2 della Relazione suaccennata.

Art. 4. I termini per dare compiti i detti tronchi di strada, in modo da poter essere aperti con sicurezza all'esercizio, sono stabiliti come appresso con decorrenza dal 1° gennaio 1881.

Tronco Benevento-Campobasso.

Sezione 1 ^a Benevento-Morcone	mesi 25
» 2 ^a Morcone-Vinchiaturò	» 40
» 3 ^a Vinchiaturò-Campobasso	» 50

Tronco Termoli-Campobasso.

Sezione 1 ^a Termoli-Larino	mesi 25
» 2 ^a Larino-Casacalenda	» 35
» 3 ^a Casacalenda-Campobasso	» 50

Tronco Aquila-Rieti-Terni.

Sezione 1 ^a Terni-Rieti	mesi 50
» 2 ^a Rieti-Antrodoco	» 40
» 3 ^a Antrodoco-Aquila	» 50

Art. 5. Alle nuove linee, che saranno costruite dalla Società, verranno applicate, per tutta la durata della costruzione, le disposizioni dell'art. 41 del Capitolato annesso alla convenzione approvata con la legge 21 agosto 1862, in forza delle quali resta accordata alla Società la introduzione nel Regno in franchigia di dazio del materiale di armamento, del materiale fisso e dei meccanismi di ogni specie, delle travate metalliche ed opere simili, nonché del materiale mobile, che siano per occorrere per la costruzione e l'esercizio delle linee stesse; semprechè sia provato che gli stessi materiali non si possano avere ad eque condizioni nell'interno.

S'intenderà inoltre stabilito che, per favorire l'industria nazionale, saranno introdotte in franchigia le materie prime occorrenti importate dall'estero.

Art. 6. Le disposizioni dell'art. 16 della Convenzione approvata con la legge 14 maggio 1865 saranno estese al capitale occorrente per la costruzione della linea Rieti-Terni, che per effetto della presente Convenzione, dovrà far parte della rete sociale.

Art. 7. La Società costruirà, secondo i progetti approvati dal Governo, la nuova Stazione di Taranto, la nuova Stazione di Pescara, rimanendo il servizio generale nella Stazione attuale di Pescara-Castellammare, da completarsi anche con la sostituzione dei fabbricati definitivi agli attuali provvisori; le

fermate al Vomano ed a Montenero, rimanendo convenuto che per queste ultime saranno devoluti alla Società i concorsi rispettivamente votati dai Comuni interessati nello impianto delle fermate medesime.

Sarà altresì eseguito il prolungamento della diramazione già esistente dalla Stazione al Lazzeretto nel porto di Ancona, tostochè dal Municipio di quella città sia stata assegnata e messa a disposizione delle Amministrazioni ferroviarie, le cui linee fanno capo ad Ancona, una banchina comoda e sufficiente per farvi coi propri mezzi lo sbarco dei loro carboni e del materiale mobile e fisso ed attrezzi d'esercizio.

Art. 8. Sul tronco da Termoli a Campobasso l'esercizio potrà farsi anche con sistemi economici, ed il traffico interno della linea Bologna-Foggia-Benevento-Napoli, e viceversa, potrà continuare ad esser fatto per la linea attuale di Foggia.

La Società delle Ferrovie Meridionali godrà dell'esercizio gratuito della Stazione di Terni, a condizione però di provvedere a proprie spese agli ingrandimenti di fabbricati, piazzali e binari occorrenti alla immissione della linea Pescara-Terni in detta Stazione.

Art. 9. Al tronco da Rieti a Terni è assegnata, come per le linee della vigente concessione, la sovvenzione annua di L. 20,500 per chilometro in esercizio.

La stessa sovvenzione di L. 20 500 per chilometro in esercizio è mantenuta ai due tronchi da Aquila a Rieti e da Benevento a Campobasso.

Al tronco da Termoli a Campobasso è invece assegnata una sovvenzione di L. 18,500 per chilometro in esercizio.

La ripartizione fra il Governo e la Società degli introiti dell'esercizio, sarà fatta per questi nuovi tronchi come per tutte le altre linee della rete Meridionale, di cui s'intendono formare parte integrante.

Art. 10. Rimane ferma ed invariabile tra il Governo e la Società la ripartizione degli introiti dello esercizio fino a L. 15,000 per chilometro, conforme a quanto è stabilito dall'articolo 17 della Convenzione approvata con la legge del 14 maggio 1865.

Gli introiti eccedenti la somma di L. 15,000 per chilometro saranno per l'avvenire ripartiti in ragione del 40 per cento al Governo e del 60 per cento alla Società.

La sovvenzione sarà applicata alle nuove sezioni o tratti di sezione, a decorrere dal giorno in cui, con l'autorizzazione del Governo, saranno aperti al pubblico esercizio.

Per gli effetti della tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali, le somme destinate annualmente dalla Società alla estinzione dei titoli saranno computate fra le spese di esercizio, e deducibili dal reddito lordo, di cui all'art. 32 del testo unico della legge 24 agosto 1867.

Art. 11. L'esercizio sarà fatto in base alle tariffe vigenti sulle Ferrovie Meridionali; e qualora fossero adottati ribassi di tariffa sopra alcuni cespiti di trasporto, la Società concorderà col Governo quei rialzi di tariffa sopra altri cespiti di trasporto, che valgano a compensare le conseguenze dei ribassi che fossero stati adottati.

I rialzi di tariffa saranno, in ogni caso, contenuti nei limiti massimi delle tariffe attuali dell'Alta Italia o di quelle altre maggiori che dal Governo, fossero

approvate per le linee di detta rete, non tenuto conto della tassa speciale dell'Appennino, vigente sulla linea Foggia-Napoli.

Art. 12. Ai prodotti di quei treni viaggiatori che la Società organizzasse, coll'annuezza del Governo, per servizi suburbani delle grandi città, o per servizi locali, o in occasione di mercati di importanza, con macchine di peso non eccedenti 20 tonnellate e con veicoli speciali, sarà in sostituzione della tassa erariale del 15 per cento sul prezzo di trasporto, applicata quella per trasporti a piccola velocità.

Art. 13. Qualora l'Amministrazione delle Ferrovie Romane eseguisca il binario di diramazione dalla Stazione centrale di Napoli al porto, la Società delle Ferrovie Meridionali avrà facoltà di eseguirvi, con materiale e personale suo proprio, il servizio dei treni viaggiatori e merci da e per le proprie linee.

In corrispettivo del diritto di pedaggio sulla nuova diramazione, per le spese di manutenzione e vigilanza che saranno a carico dell'Amministrazione delle Ferrovie Romane, e per quelle tutte di esercizio la Società delle Ferrovie Meridionali dividerà in parti eguali coll'Amministrazione predetta il prodotto lordo del traffico da essa fatto sulla diramazione in base alle tariffe approvate dal Governo, rimanendo convenuto che per trasporti di carbone e materiali destinati al servizio sociale, sarà applicata una tariffa speciale da convenirsi.

L'altra metà del prodotto lordo sarà compresa negli introiti generali dell'esercizio, agli effetti della ripartizione col Governo pattuita all'art. 10.

Art. 14. La Società prende impegno di provvedere e di mettere in circolazione, entro un anno dall'approvazione della presente Convenzione, n. 20 locomotive e n. 500 carri assortiti, e di fare in seguito provviste di materiale mobile di ogni specie, che, d'accordo col Governo, fossero riconosciute necessarie per corrispondere in ogni tempo alle esigenze del servizio.

Art. 15. La lunghezza della rete, per l'applicazione della sovvenzione chilometrica, resta determinata comprendendo nel chilometraggio generale:

a) Il tratto della linea dalla Stazione al porto di Brindisi;

b) I tratti comuni a due linee ed armati a due binari.

I tratti comuni armati ad un solo binario saranno computati una sola volta.

Per le Stazioni capo-linee, la misura si estenderà sino al limite dell'area della Stazione nella direzione del binario di corsa.

Per le Stazioni comuni a due linee della rete, e per quelle comuni con altre Amministrazioni, la misura sarà estesa fino al termine dei binari di servizio della linea a cui si riferisce la misura.

Art. 16. I prodotti che, ai termini della sentenza in data 9 luglio 1875 della Corte d'appello di Firenze, furono dichiarati di pertinenza esclusiva della Società, non saranno compresi fra gli introiti generali dell'esercizio.

Art. 17. Le norme per le liquidazioni delle sovvenzioni chilometriche, di cui ai precedenti articoli, si intenderanno applicabili a tutte le liquidazioni delle sovvenzioni relative agli esercizi anteriori, fatte finora in via provvisoria.

Art. 18. L'ammontare delle multe incorse dalla Società per ritardi nella costruzione delle linee sarà

da essa pagato nella somma di L. 52,092. 60, liquidata dalla sentenza in data 3 giugno 1875 della Corte d'appello di Roma.

Art. 19. I pagamenti delle sovvenzioni saranno fatti in rate semestrali, nella misura dei quattro quinti della somma approssimativamente dovuta al 20 giugno ed al 20 dicembre di ciascun anno, sopra conti provvisori presentati dalla Società ed accettati dal Governo.

Il pagamento a saldo delle somme non contestate sarà fatto nella prima quindicina di marzo successivo.

Art. 20. La Convenzione pel trasporto della Valigia Indiana, scaduta col 31 dicembre 1879, si intende, per quanto riguarda il servizio postale, rinnovata per sei anni, a partire dal 1° gennaio 1880, ed alle stesse condizioni.

La Valigia supplementare per trasporti di messaggerie avviate attraverso l'Italia, a partire dallo stesso giorno 1° gennaio 1880 sarà tassata in base alla tariffa dei bagagli, ed il relativo introito sarà versato nei profitti dell'esercizio.

Il trasporto in ferrovia dei piccoli colli, tanto in servizio interno, quanto in servizio internazionale, da farsi dall'Amministrazione delle Regie Poste a senso della Convenzione di Parigi del 3 novembre 1880, sarà dalla Società delle Ferrovie Meridionali, eseguito alle condizioni intese con le Ferrovie Romane e dell'Alta Italia, ed al prezzo di L. 0,18 per ogni collo (centesimi diciotto).

L'importare di tali trasporti sarà compreso negli introiti generali dell'esercizio.

La Società sarà inoltre obbligata a partecipare ai necessari accordi con le altre Amministrazioni ferroviarie e con le Compagnie di navigazione per trasporti in servizio cumulativo, tanto allo interno, quanto per l'estero, in base alle tariffe che saranno approvate dal Governo.

Art. 21. Qualora sia deciso, per parte del Governo, il riscatto degli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, ivi comprese le macchine, gli attrezzi, le provviste e i lavori in corso, la Società anticiperà le somme che a tale scopo le saranno richieste dal Governo stesso, mediante il pagamento di un annuo interesse, commisurato al saggio medio in Italia dalla rendita nel trimestre precedente a quello in cui sarà fatta l'anticipazione, e senza che l'interesse stesso possa mai eccedere il 6 per cento lordo.

Gli stabilimenti predetti saranno dal Governo consegnati alla Società franchi e liberi da ogni ipoteca od altro peso qualsiasi, con inventario e perizia, d'accordo compilati, del loro contenuto; e la Società sarà obbligata ad esercitarli, ripartendo col Governo i profitti o le perdite nell'istesso modo e proporzione con cui si ripartiscono le spese generali comuni allo esercizio delle due reti Meridionale e Calabro-Sicula, a norma della Convenzione 28 ottobre 1871.

Qualora le macchine, provviste ed attrezzi provenienti dal riscatto e consegnati alla Società non fossero sufficienti alla gestione dei due stabilimenti, e fossero necessari lavori di adattamento o trasformazione di officine, stabili, piazzali, acquisti di nuove macchine ed attrezzi, aumenti di provviste od altro, la Società anticiperà, a misura del bisogno, il capitale necessario, ed il relativo interesse al 5 per cento sarà portato nei conti semestrali delle spese.

Cessando la Società dall'esercizio delle ferrovie

Calabro-Sicule, gli stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa saranno riconsegnati allo Stato, unitamente alle macchine, provviste, attrezzi e lavori in corso, contro restituzione, tanto delle somme da essa anticipate per il loro riscatto, quanto per il maggior capitale circolante versato per la loro regolare gestione, di cui la Società dimostrerà la consistenza in opere, macchine e provviste eseguite negli Stabilimenti od esistenti sui cantieri.

Art. 22. Dal giorno in cui avrà effetto la presente Convenzione fino a tutto il 31 dicembre 1882, il Governo avrà diritto di riscattare la rete delle ferrovie Meridionali, alle condizioni seguenti:

Questo termine potrà essere prorogato di 6 mesi, sopra domanda del Governo o della Società.

Si prenderà per base del riscatto delle Azioni il prezzo di L. 25 di rendita per ognuna, pattuito colla Convenzione 15 febbraio 1876, se si tratta di riscatto puro e semplice della rete suddetta; si prenderà invece per base il prezzo di L. 21 di rendita per Azione, fissato dalla Convenzione 20 novembre 1877, se contemporaneamente alla Convenzione di riscatto ne sarà stipulata colla Società una nuova per l'esercizio di una delle reti che fossero affidate all'industria privata.

Le azioni 60,000 a matrice sono considerate di niun valore, e saranno perciò annullate.

Per le nuove Azioni, che alla Società occorresse di emettere in corrispondenza agli impegni assunti colla presente Convenzione, il riscatto si opererà sulla base del prezzo di emissione, calcolato in una somma non superiore a L. 450.

Art. 23. La Società delle Strade Ferrate Meridionali è direttamente responsabile, per l'operato dei propri agenti verso il Governo, delle penalità prescritte agli art. 58 e 59 del Regolamento sulla pulizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle Strade ferrate, approvato con R. Decreto 31 ottobre 1873.

Art. 24. Le disposizioni della Convenzione e Capitolo approvate colla legge del 21 agosto 1862, e della Convenzione approvata colla legge del 14 maggio 1863, sono mantenute in tutto il loro vigore, ed applicabili anche al tronco Rieti-Terni, in quanto non sono contrarie alla presente Convenzione.

Art. 25. La presente Convenzione avrà effetto dal 1° luglio 1881, ma non s'intenderà definitiva, nè valida, se non dopo che sarà stata accettata dall'assemblea generale degli azionisti della Società ed approvata per legge.

Fatto a Roma, quest'oggi 28 del mese di aprile 1881.

Il Ministro delle Finanze A. MAGLIANI.

Il Ministro dei Lavori pubblici A. BACCARINI.

Il Dir. gen. delle Strade Ferr. Merid. S. BORGNI.

La presente Convenzione fu sottoposta alle deliberazioni dell'Assemblea generale straordinaria del 31 maggio p. p., alla quale intervennero:

Azionisti n. 58, rappresentanti Azioni n. 57,147, con voti 452.

La Convenzione stessa fu approvata ad unanimità, meno 9 voti.

Il Presidente, in seguito all'approvazione della Convenzione, sottopose alle deliberazioni dell'Assemblea le seguenti proposte del Consiglio di Amministrazione:

• *Art. 1.* È data facoltà al Consiglio di amministrazione di aumentare il capitale sociale, emettendo fino a 100,000 Azioni nuove di L. 500 ciascuna, al portatore.

• *Art. 2.* Le nuove Azioni saranno emesse a L. 450 ciascuna, prezzo al quale saranno rimborsate dal Governo qualora avvenga il riscatto. Fino a quel giorno, le nuove Azioni avranno diritto agli stessi reparti di utili che saranno fatti alle vecchie Azioni, in proporzione però dei versamenti e del tempo decorso sui medesimi.

• *Art. 3.* Quando il Governo non usi della facoltà del riscatto, le nuove Azioni liberate di L. 450 saranno in tutto equiparate a quelle già in circolazione, costituenti il capitale primitivo della Società, e saranno rimborsate al prezzo nominale di L. 500 l'una, entro il termine in cui e nei modi coi quali si opera l'estinzione di quelle costituenti il primitivo capitale sociale (art. 6 degli statuti).

• *Art. 4.* Le nuove Azioni sono riservate ai portatori di quelle in circolazione, in proporzione delle une e delle altre; ma coloro che, dentro 50 giorni da quello pubblicamente annunziato per la emissione delle medesime, non ne avranno fatta la domanda, il primo versamento, e presentato le Azioni vecchie, si riterranno come renunzianti alla facoltà riservata ad essi, e perderanno il diritto all'acquisto delle nuove.

Art. 5. Le nuove Azioni, che per avventura rimanesse disponibili, per non avere i possessori delle vecchie fatto uso della preferenza accordata dall'articolo precedente, rimarranno di proprietà della Società, ed il Consiglio d'amministrazione è autorizzato ad alienarle nei modi che crede, ed a prezzo non inferiore alle L. 450.

• *Art. 6.* È data facoltà al Consiglio di amministrazione di determinare i giorni e la somma dei parziali versamenti, e qualsiasi altro modo per la emissione.

• *Art. 7.* Il Consiglio di amministrazione è autorizzato a portare negli Statuti sociali quelle modificazioni, che reputerà necessarie per attuare le odierne deliberazioni; ed è inoltre autorizzato ad accettare quelle aggiunte o variazioni che, nel decreto di approvazione delle proposte modificazioni agli Statuti, fossero prescritte dal Governo.

Le proposte precedenti furono approvate dall'Assemblea con voti unanimi, meno 9.

NUOVE PUBBLICAZIONI (1)

Istanze pel passaggio del porto di Savona dalla 3^a alla 1^a categoria. Camera di Commercio ed Arti e Municipio di Savona. — Savona, Francesco Bertolotto, 1881.

Pompei. Rivista illustrata di Archeologia popolare e industriale e d'Arte. Anno I, Num. 1 e 2. — Napoli, 1881.

(1) L'*Economista* rende conto con bibliografie, o per lo meno annuncia sotto questa rubrica, ogni pubblicazione di cui gli venga inviato un esemplare dai signori editori.

Senatore Conte Giovanni Arrivabene. Commemorazione letta dal *Comm. Prof. G. Bruno* all'Accademia palermitana di Scienze Lettere ed Asti. — Palermo, B. Lioma, 1881.

Manuale di Metrologia ossia Misure, Pesi e Monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli, di *Angelo Martini*. Fascicolo I. — Torino Ermanno Loescher, 1881.

I terreni di Vittorio affrancabili d'ogni prestazione e la Costruzione di un molo in Scoglitti col potere di un 1 centesimo ovvero *Chi s'aiuta Iddio l'aiuta*. — Tip. B. Velordi, 1881.

Relazione del Consiglio d'Amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Assemblea generale ordinaria del 14 giugno 1881 — Firenze, Stabilimento Civelli, 1881.

Sulla libera concorrenza. Un contributo alla propagazione delle Teoriche della Nuova Scuola Giuridico-Sociale pel *Dott. G. Ducati*, professore nel R. Istituto Tecnico di Parma. — Parma, F. Ferrari e figli, 1881.

Receptoría de contribucion directa del departamento de la Capital Junta Económico-Administrativa. Relacion nominal de contribuyentes en orden alfabetico segun lo prescribe el decreto de 12 de diciembre de 1877 preceda de cuadros estadísticos que compendian el capital por nacionalidades y categoria de propietarios. Diciembre, 31 de 1881. Montevideo, Tipografía de « La Espana. »

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 2 luglio.

Uno dei caratteri più spiccati della settimana che termina oggi è stato il continuo accrescersi dei riporti, e da questo è facile argomentare che la liquidazione della fine di giugno è stata una delle più imbarazzanti dell'annata. E ciò è avvenuto non solo in Italia, ma anche all'estero, specialmente a Londra e a Parigi, ove il denaro a brevissima scadenza è stato carissimo, e lo si è dovuto pagare l'1 per cento più delle scadenze a tre mesi. Da che sia derivata l'attuale restrizione del denaro non è facile determinarlo, ma non si è lontani dal vero attribuendolo in gran parte ai forti acquisti di bozzoli avvenuti appunto nel corso del mese, e alle migliorate condizioni economiche generali, le quali da qualche tempo attraggono più i capitali di quello che lo faccia il commercio dei fondi pubblici. Infatti oggi i valori pubblici se presentano una certa maggior sicurezza del capitale sono per gli alti prezzi a cui furono spinti, così modestamente remuneratori, che non allettano più i capitalisti, specialmente i piccoli, i quali giusto appunto perchè meno provvisti, sono spinti ad impiegare i loro denari in operazioni che, come le commerciali, sono più proficue e presentano guadagni più solleciti. Ritornando pertanto al movimento della settimana aggiungeremo che se non fosse stata la liquidazione mensile da regolare, si sarebbe potuto deci-

samente asserire di essere già entrati in piena serie estiva tanta è attualmente la svogliatezza nell'intraprendere nuove e mantenere vecchie operazioni, e tanta è l'apatia generale che regna negli affari. L'unica cosa che tiene ancora legati gli operatori al centro degli affari, specialmente gl'italiani, è il prossimo prestito per l'abolizione del corso forzato.

A Parigi, col timore che i riporti per la liquidazione che andava a scadere nel corso della settimana potessero essere elevati, si fecero molte realizzazioni, le quali naturalmente produssero dei deprezzamenti in tutti i valori. E così il 5 0/0 da 119.65 indietreggiava a 119.30; il 3 0/0 da 86.30 a 85.70; il 3 0/0 ammortizzabile da 88.30 a 88.10 e la rendita italiana da 94.40 a 93.75.

A Londra il denaro ebbe domanda molto attiva specialmente per le scadenze a breve termine che si pagarono fino al 2 0/0. Anche in borsa il tasso del denaro fu elevato essendo stato il minimum il 4 0/0. Sul mercato dei valori pubblici non si ebbero variazioni d'importanza. I consolidati inglesi si aggirarono fra 100 1/4 e 100 3/4; la rendita italiana resta a 93 1/4 e la turca a 16 3/4.

A Berlino la rendita italiana da 93.40 discendeva a 92.

In Italia la scarsità di denaro e le formalità richieste per il concambio dei titoli di rendita posero i mercati in situazione gravissima di fronte alla liquidazione. Basti il dire che in talune piazze, come Milano, per esempio, i riporti salirono fino a due punti.

La rendita italiana 5 0/0 dopo varie oscillazioni di piccoli rialzi e ribassi resta a 93.70 in contanti e a 94.82 1/2 per fine luglio.

Il 3 0/0 da 56.30 declinava a 55.70.

La rendita turca da 17.30 discendeva a 16.80 circa.

I prestiti pontifici non ebbero variazioni d'importanza rimanendo il Blount a 93.35, e il Rothschild e il cattolico 1860-64 a 95.

I valori bancari rimasero generalmente negletti, ma mantennero abbastanza bene la loro posizione. La Banca nazionale italiana da 2365 saliva a 3385; la Banca nazionale toscana da 905 indietreggiava a 880 per ritornare più tardi intorno a 900; la Banca romana invariata a 1110; il Banco di Roma da 636 a 630; il credito mobiliare fu contrattato da 948 a 952 e la Banca toscana di credito da 515 a 518.

Le azioni della Regia tabacchi invariate fra 926 e 928, e le obbligazioni in oro a 526.

Le obbligazioni ecclesiastiche nuove ebbero qualche operazione fra 91 e 93.

Nei valori ferroviari non si fecero che pochissime operazioni. Le azioni meridionali si contrattarono a 478.25 circa ex-coupon; le azioni livornesi fra 415 e 417 parimente ex-coupon; le azioni romane da 153 a 154; le obbligazioni livornesi C D da 287 a 287.75; le obbligazioni meridionali da 280 a 281.50; le nuove sarde da 280 a 281; le maremmane da 468 a 469, e le centrali toscane da 465 a 467.

Le obbligazioni fondiarie del Monte dei Paschi si quotarono da 485 a 487.

Nei prestiti municipali ebbero operazioni il 3 0/0 fiorentino da 59 a 58.80; Livorno 1871 da 410 a 411; Napoli 1868 da 123.75 a 124 e Napoli 1871 da 198.50 a 199.

L'oro e i cambi in ribasso.

I napoleoni restano a 20.11; il Francia a vista a 100 e il Londra a 3 mesi a 25.08.

Al primo maggio 1881 la circolazione dei biglietti del Consorzio e degli Istituti italiani di emissione ammontava in complesso a L. 1,634,000,918, delle quali L. 940,000,000 rappresentavano il valore dei biglietti del Consorzio e L. 694,000,918 quello dei biglietti degli Istituti d'Emissione.

La circolazione dei biglietti degli Istituti si ripartiva nel modo seguente al 1° maggio scorso, che poniamo in confronto con la circolazione al 1° aprile.

Istituti	Circolazione	
	1° maggio	1° aprile
Banca nazionale ital. L.	417,918,988	425,266,803
Banco di Napoli	139,856,459	139,309,546
Banca nazionale tosc.	50,461,200	50,768,400
Banca Romana	42,549,252	42,448,800
Banco di Sicilia	50,591,179	30,988,232
Banca toscana cred.	12,645,890	11,974,040

Totale L. 694,000,918 700,845,920

Durante il mese di aprile scorso si verificò adunque una diminuzione di 6 milioni e 800 mila lire nella circolazione complessiva dei biglietti degli Istituti d'Emissione. Esaminando le cifre sopraportate vediamo che la diminuzione spetta principalmente alla Banca nazionale italiana, poichè le diminuzioni che si verificano nei biglietti della Banca nazionale toscana e del Banco di Sicilia non hanno una grande importanza. Presenta invece un aumento la circolazione dei biglietti dei seguenti Istituti: Banca toscana di credito (L. 670 mila) Banco di Napoli (L. 430 mila) e Banca Romana (L. 100 mila).

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Nella seconda quindicina di giugno la stagione non poteva essere più favorevole ai seminati a grano e agli altri prodotti agricoli e il caldo e il tempo asciutto che hanno senza interruzione dominato in questo periodo rimarginarono molti danni recati alle campagne dalle precedenti intemperie. E la prima conseguenza di ciò fu che da pertutto i prezzi dei grani furono meno sostenuti e vennero a ristabilirsi a favore dei consumatori. A determinare questa nuova corrente vi contribuirono anche la certezza che le rimanenze del vecchio raccolto sono più che esuberanti a raggiungere il nuovo, e le notizie se non di abbondanti, di discreti raccolti anche all'estero. I prezzi praticati durante l'ottava furono i seguenti: A *Roma* i grani della provincia si contrattarono da L. 25,50 a 27,50 al quint. — A *Livorno* i grani gentili bianchi toscani realizzarono da L. 27,50 a 28,75 al quint., i rossi e i maremmani da L. 26,75 a 28,25 e i granturchi da L. 17,50 a 19. — A *Firenze* i grani gentili bianchi fecero da L. 16,75 a 17,50 al sacco di tre staja, i gentili rossi da L. 16 a 17. — A *Bologna* i grani bolognesi si contrattarono da L. 26 a 28,50 al quint. e i granturchi da L. 17 a 18,50. — A *Ferrara* i grani pronti realizzarono da L. 25,50 e 27 al quintale, e i grani nuovi a pronta cassa a L. 25. — A *Padova* i prezzi praticati furono di L. 24,50 a 25 al quint. per i grani e di L. 16,50 a 17 per i granturchi. — A *Verona* i frumenti nuovi furono venduti da L. 24,50 a 25,50 al quint., i vecchi da L. 24,50 a 26,50 e la segale nuova da L. 21 a 22.

— A *Cremona* i grani variarono da L. 19 a 20 all'ettol., il granturco da L. 11 a 12 e il riso nostrale da L. 37 a 39 al sacco. — A *Milano* i grani con leggiero ribasso si cedono da L. 25,50 a 27 al quint., i granturchi da L. 16,50 a 18,75 e il riso indigeno fuori dazio da L. 27 a 37. — A *Novara* il riso nostrale fu contrattato da L. 22,40 a 25,30 all'ettol. — A *Pavia* i grani nuovi furono venduti da L. 25,75 a 27 al quint. — A *Torino* il listino segna da lire 27,25 a 30 al quint. per i grani, da L. 18 a 19,50 per il granturco e da L. 29 a 39,50 per il riso fuori dazio. — A *Genova* affari difficili con prezzi fermi. I grani nostrali si contrattarono da L. 27 a 29,25 al quint. e i grani provenienti dal Mar Nero, dal Danubio e dalla Polonia da L. 22,25 a 24 all'ett. — In *Ancona* i grani marchigiani fecero da L. 23,50 a 24,50 al quint. e le fave da L. 20 a 21. — A *Napoli* in borsa i grani per luglio si quotarono a D. 2,70 al tomo. — A *Bari* si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa e a *Messina* i grani dell'Isola si contrattarono da L. 26,28 a 28,75 al quintale e le fave per consegna nell'agosto a L. 20,15.

Caffè. — Dopo gli ultimi incanti olandesi in cui tutte le qualità ottennero prezzi maggiori delle tassazioni, la tendenza si mantenne sempre buona, quantunque predomini ovunque la calma. — A *Genova* si venderono da circa 8300 sacchi al prezzo di L. 68 ogni 50 chilogr. per il S. Domingo e per il Rio, e di L. 59 per il Bahia. — In *Ancona* si praticò da L. 260 a 235 al quint. per il Rio; da L. 240 a 230 per il Bahia e da L. 250 a 260 per il S. Domingo. — A *Trieste* il Rio da ordinario a fino fu venduto da fior. 50,75 a 71 al quint. — A *Marsiglia* i prezzi del Rio variano da fr. 45,50 a 69 ogni 50 chilogr. secondo merito. — A *Londra* mercato calmo e in *Amsterdam* il Giava buono ordinario fu quotato a cents 38.

Zuccheri. — In buona vista tanto i raffinati che le qualità greggie. A *Genova* i raffinati della Liguria Lombarda pronti si contrattarono da L. 145,50 a 146 al quint., e per consegna da novembre a marzo da L. 135,50 a 136 in oro. — In *Ancona* i prezzi dei raffinati nazionali e olandesi furono di L. 144 a 146 al quint. — A *Trieste* si venderono 18 mila sacchi di pesti austriaci al prezzo di fior. 34,75 a 38,25 al quint. per i disponibili, e di fior. 31,50 a 33 per futura consegna. — A *Parigi* i raffinati si quotarono a fr. 115 e i bianchi N. 3 pronti a fr. 73,75. — A *Londra* i raffinati furono in ribasso di 3 *penes* e in *Amsterdam* il Giava N. 12 fu quotato a fior. 32,50 al quintale.

Sete. — In attesa di conoscere con maggiore esattezza il risultato finale della presente campagna baccologica, gli affari in sete furono generalmente molto ristretti e si limitarono ovunque a qualche bisogno urgente di lavorazione. Si crede però generalmente che si avrà un prossimo risveglio perchè la fabbrica avendo il lavoro assicurato per più mesi ha bisogno di rifornire le proprie scorte. — A *Milano* i prezzi praticati furono di L. 70 a 71 per gli organzini classici 18|20; di L. 67 a 68 per detti di primo ord.; di L. 60 a 61 per le greggie classiche 9|10; di L. 58 a 54 per dette di primo e secondo ord., e di L. 64 a 65 per le trame a 2 capi 20|22 di primo ord. — A *Torino* le transazioni si limitarono a qualche lotto di organzini classici venduti da L. 70 a 73. — A *Lione* l'ottava trascorse con movimento soddisfacente in tutti gli articoli ed anche con qualche rialzo specialmente per le sete europee. Fra gli affari fatti abbiamo notato organzini italiani 16|18 di primo ord. venduti a fr. 71; trame 20|22 merce primaria a fraochi 72, e greggie 9|10 di primo ord. a fr. 64.

Spiriti. — Meno sostenuti a motivo della stagione poco favorevole al consumo dell'articolo. — A *Milano* i tripli di gr. 94|95 si contrattarono da L. 150 a 152; gli americani di gr. 92|93 da L. 153 a 154; i ger-

manici di gr. 93|94 da L. 158 a 160, e l'acquavite in grappa da L. 73 a 76. — A *Parigi* le prime qualità di 90 gr. disponibili si quotarono a fr. 64,75.

Olii d'oliva. — Il commercio oleario non accenna a migliorare trovando ostacolo nei forti depositi tuttora esistenti di olii vecchi, nella quasi cessata esportazione per l'America meridionale e per la Francia, e infine nel futuro raccolto che meno alcune eccezioni, si presenta in Italia abbastanza soddisfacente. — A *Messina* gli olii pronti si contrattarono da L. 80,25 a 81,55 al quint. e i futuri ebbero qualche lira di più. — A *Bari* i sopraffini si contrattarono da L. 128 a 134 al quint. e le altre qualità mangiabili da L. 85 a 126. — A *Napoli* le scadenze per agosto furono quotate a D. 39,85 per salma per il Gallipoli e a D. 76 6|8 per botte per il Gioia, e le successive ebbero prezzi maggiori. — A *Siena* i prezzi praticati furono di L. 110 a 130 al quint. — A *Firenze* il listino segna i soliti prezzi di L. 76 a 84 per soma di chil. 61,200 per gli olii acerbi e di Lire 65 a 75 per le altre qualità. — A *Livorno* gli olii di Lucca fini si contrattarono da L. 125 a 130 al quint. — A *Genova* i Sardegni si venderono da Lire 125 a 165 al quint. e a *Porto Maurizio* i prezzi estremi furono di L. 105 a 180 secondo merito.

Lane. — La posizione dell'articolo non è molto variata dall'ultima nostra rivista.

Alla fiera di *Grosseto*, come prevedevamo, hanno finito per aver ragione i due soli compratori che ormai dominano quel mercato, e comprarono le migliori partite a L. 3,30 il chilog. e le più andanti a 3,25, abbuono 3 per cento; l'agnellino per un terzo meno.

A *Roma* ancora non hanno avuto luogo affari di molto rilievo. Le maggioline bistose si quotano a L. 2,80 il chilog. le pugliese bistose a 3 id., le visanelle a 3,35 id.; le vissane a 3,75; le sopravissane a 3,90, abbono 8 per cento, l'agnellino per la metà del prezzo della matricina.

A *Livorno* continuano gli arrivi della Sardegna, e man mano che giungono sono applicati al consumo locale.

Per buone partite di Cagliari è stato praticato L. 126 i cento chilog. Per roba di Portotorres si vuole L. 116 a 118 per le bianche a 79 a 80 per le nere, secondo il merito.

Le belle lane di Catania sono offerte a L. 150, sconto 3 per cento; ma per ora non si troverebbero applicati fra i nostri consumatori a più di L. 140.

Petrolio. — Senza variazioni tanto all'interno che all'origine. — A *Genova* gli ultimi prezzi praticati furono fuori dazio di L. 24 al quintale per i barili, e di L. 24 a 24,50 per le casse; e con dazio di L. 67 a 67,50 per i barili, e di L. 63 per le casse. — In *Anversa* fu quotato a fr. 19,25 al quintale al deposito e a *Nuova York* e a *Filadelfia* il cents 8 1|4 a 8 1|8 per gallone.

ESTRAZIONI

Prestiti 5 p. c. città di Penne 1872 e 1879 (obbligazioni da L. 500). — Estrazioni 1° giugno 1881.

Prestito 1872: 10.^a estrazione N. 192 208

Prestito 1879: 3.^a estrazione N. 47.

Rimborso in L. 500 per obbligazione, dal 1° Luglio 1881, a Milano, Francesco Compagnoni; Penne, Cassa comunale (per le altre città vedi Torre Annunziata).

Prestito 5 p. c. municipale di S. Vito Chietino 1876 (obbligaz. L. 250). 10.^a estrazione semestrale, 1° giugno 1881.

N. 193.

Rimborso in L. 250 dal 1° luglio 1881, a Milano. Vittorio Finzi; San Vito Chietino, Cassa Municipale; Brescia, Angelo Carrara; Verona, Figli di Laudadio Grego; Bologna, Stefano Poppi; Modena, Banca Popolare; Venezia, Fratelli Pasqualy; Genova, Kelly Ba-lestrino e C.; Bergamo, B. Ceresa; Torino Bernardi e Malvano.

Prestiti 5 p. c. città di Pescara 1875 e 1880 (obblig. da L. 250). 11.^a estrazione semestrale, 1° Giugno 1881

Prestito 1875 N. 88 223 427 651 1162.

Prestito 1880 1.^a estrazione N. 207.

Rimborso in L. 250 per obbligazione dal 1° luglio 1881, a Milano, da Vittorio Finzi; Pescara Cassa municipale (per le altre città vedi S. Vito Chietino).

Prestito 5 p. c. Cong egazione consorziale di Argenta e Filo 1873, 1876, 1877 e 1881 (obblig. da L. 500).

— 11.^a estrazione semestrale, 1° giugno 1881.

Prestito 1873 N. 226 323 884 960.

» 1876 » 758 1201 1227 1232 1255.

» 1877 » 679 911 1323 1404.

» 1881 » 322 380 653.

Rimborso in L. 500 per obbligazione, dal 1° luglio 1881 a Milano, da Vittorio Finzi; Argenta, Cassa del Consorzio (per le altre città vedi S. Vito Chietino).

Prestito 5 p. c. città di Teramo 1875 (obbligazioni da L. 250). — 13.^a estrazione semestrale, 1° Giugno 1881. N. 161 285 332 406 650 685 701 754 795.

Rimborso in L. 250 per obbligazione dal 1° luglio 1881, a Milano, da Vittorio Finzi; Teramo Cassa municipale (per le altre città vedi S. Vito Chietino).

Prestito 5 p. c. della Città di San Benedetto del Tronto 1872 (obbligazioni di L. 250). estrazione semestrale, 1° giugno 1881.

N. 112 717

Pagamento in L. 250, dal 1° luglio 1881, Milano. Vittorio Finzi; San Benedetto del Tronto, Cassa municipale (per le altre città vedi S. Vito Chietino).

Prestito 4,50 p. c. città di Finale-Emilia, 1880 (obblig. di L. 300) — 2.^a estrazione semestrale, 1° giugno 1881.

N. 1 108 219 403 465 498 540 718 781 897 1187 1293 1440

Rimborso in L. 300, dal 1° 1881, a Milano Vittorio Finzi; Finale Emilia, Cassa Comunale (per le altre città vedi San Vito Chietino).

Prestito 5. p. c. del cessato comune dei Corpi Santi di Milano 1860. — Il 1° giugno ebbe luogo la 16.^a estrazione del prestito di L. 600,000, e sorti la

Serie 2.^a

Il 1° ottobre 1881 verranno estratte le 30 obbligazioni appartenenti a questa serie, le quali verranno rimborsate in L. 500 cadauna, dal 2 gennaio 1882

Prestito-Delegazioni 5. p. c. della Provincia di Reggio-Calabria 1876 (delegazioni da L. 500). — 9.^a estrazione semestrale, 1° giugno 1881.

N. 24 134 373 822 832 841 924 933 1861 2165 2342 3699 3807 4335 4355 4608 4930 5420 5551.

Rimborso in L. 500 carta dal 1° luglio 1881 a Milano, Cassa del Monte di Pietà; Napoli Emilio Weiss; Roma, C. Wedekinde e C.; Firenze, Faustino Bosio; Bologna, L. Gavaruzzi e C.; Genova, De Sandoz e C.; Torino, Banco Sconto e Sete; Venezia, banca Veneta di Depositi e Conti Correnti.

Prestito della città di Milano 1866 (obbligazioni da L. 10). — 59.^a estrazione, 16 giugno 1881.

Serie estratte: 127 1598 2195 2447 5316

Serie	N.º	Premio L.	Serie	N.º	Premio L.
127	28	100000	127	91	20
2195	67	1000	1598	58	20
127	34	500	2447	21	20
2195	17	100	2447	31	20
1598	12	100	5316	29	20
127	43	100	127	26	20
2447	14	100	2195	13	20
5316	86	100	127	30	20
2447	60	50	1598	88	20
5316	96	50	2447	78	20
127	84	50	2447	7	20
2447	41	50	1598	93	20
1598	80	50	5316	3	20
1598	30	50	5316	13	20
2447	68	50	5316	94	20
1598	64	50	2195	23	20
127	24	50	5316	47	20
127	63	50	5316	34	20

Tutte le altre obbligazioni, appartenenti alle serie estratte e non premiate, hanno diritto al rimborso di L. 10.

Pagamenti dal 15 dicembre 1881, a Milano, Cassa municipale.

Serie estratte precedentemente alle quali appartengono obbligazioni tuttora in circolazione:

14 56 75 79 85 86 159 161 165 189 228 237
265 340 366 454 470 496 497 504 532 562 591 619
647 649 683 717 724 733 784 788 789 796 826 870
914 925 997 1005 1040 1049 1072 1114 1121 1154
1245 1267 1277 1385 1311 1378 1458 1505 1558 1582
1635 1672 1706 1712 1723 1743 1787 1801 1859 1875
1889 1895 1953 2047 2092 2131 2196 2244 2250 2272
2354 2396 2462 2517 2530 2632 2665 2724 2741 2787
2805 2907 2925 2930 2933 2977 3008 3010 3012 3023
3036 3051 3080 3092 3130 3134 3171 3187 3200 3227
3257 3301 3318 3505 3608 3627 3710 3713 3730 3789
3819 3826 3863 3868 3906 3931 3960 3975 4019 4022
4027 4034 4163 4168 4202 4296 4301 4371 4380 4611
4656 4669 4676 4822 4880 4904 4909 4916 4940 4971
5033 5036 5053 5125 5126 5132 5135 5184 5193 5200
5218 5222 5230 5236 5251 5253 5257 5267 5288 5300
5348 5523 5544 5599 5604 5737 5746 5812 5835 5853
5878 5922 5958 5971 5993 6059 6067 6071 6073 6088
6157 6162 6311 6342 6423 6511 6520 6576 6604 6705
6726 6736 6744 6791 6861 6968 6978 6984 6999 7001
7035 7064 7079 7091 7102 7110 7111 7136 7170 7208
7237 7322 7378 7434 7447.

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

13ª Settimana dell' Anno 1881 — Dal dì 26 Marzo al dì 1 Aprile 1881.
(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 2222)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del Prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotti della settimana	307,990.94	20,153.56	57,033.64	252,013.49	6,620.21	604.36	2,571.82	646,084.02	1,081	20,068.84
Settimana cor. 1880	334,585.13	17,722.15	51,023.30	174,555.22	7,481.48	152.42	2,550.24	588,078.94	1,081	18,24'.58
Differenza										
In più	26,594.19	2,431.41	6,010.34	77,458.27	861.27	451.94	12.58	58,909.08		1,827.25
In meno										
Ammontare dell'Esercizio dal 1º gen. al 1 aprile 1881	3,588,660.35	190,971.62	686,028.42	3,060,245.94	141,526.87	26,406.13	33,053.66	7,729,983.59	1,681	18,444.30
Periodo cor. 1880	3,277,463.31	183,403.37	096,169.97	2,467,416.66	106,695.00	19,544.05	32,569.17	6,783,962.19	1,681	16,185.33
Aumento	311,197.04	7,568.25		592,829.28	37,831.21	6,862.08	484.49	946,021.40		2,258.95
Diminuzione			10,141.55							

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

14ª Settimana dell' Anno 1881 — Dal dì 2 al dì 8 Aprile 1881.
(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 2222)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	306,894.86	19,024.89	57,136.67	252,584.67	6,170.12	896.73	2,845.63	647,223.57	1,681	20,076.14
Settimana cor. 1880	364,430.14	19,597.90	42,897.93	216,058.55	7,524.43	314.34	4,118.74	591,920.03	1,681	18,360.73
Differenza										
In più	5,464.72	326.99	15,038.74	36,526.12		582.39		55,903.52		1,715.41
In meno					1,332.33		1,303.11			
Ammontare dell'Esercizio dal 1º gen. al 8 aprile 1881	3,895,555.81	210,896.51	743,965.09	3,312,830.61	150,696.99	27,302.86	35,869.29	8,377,207.16	1,681	18,560.87
Periodo cor. 1880	3,578,893.45	203,001.27	739,067.90	2,683,475.21	114,199.11	19,858.30	36,687.91	7,375,182.24	1,681	16,340.74
Aumento	316,662.36	7,895.24	4,897.19	629,355.40	36,498.88	7,534.47		1,002,024.92		2,220.13
Diminuzione							818.62			

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

15^a Settimana dell'Anno 1881 — Dal dì 9 al dì 15 Aprile 1881.
(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 9222)

	VIAGGIATORI	BAGNOI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli o Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto Chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana	351,298.89	19,761.12	79,545.74	244,069.80	6,182.00	431.63	2,905.64	698,194.84	1,681	21,657.27
Settimana cor. 1880	299,460.13	18,494.15	49,134.24	228,236.24	8,619.58	1,141.28	1,420.95	608,506.57	1,681	18,813.19
Differenza { in più { meno	51,838.76	1,266.97	24,411.50	15,833.56	• •	• •	1,484.69	91,688.27	•	12,844.08
	• •	• •	• •	• •	2,437.58	709.63	• •	• •	• •	• •
Ammontare dell'Esercizio dal 1 Gennaio al di 15 Aprile 1881	4,243,851.70	230,657.63	817,510.83	3,556,900.41	156,878.99	27,821.51	38,774.93	9,075,402.0	1,631	18,767.49
Periodo cor. 1880.	3,978,353.58	221,495.42	788,202.14	2,911,711.45	122,817.69	20,994.67	38,108.86	7,981,688.81	1,631	16,505.57
Aumento	368,501.12	9,162.21	29,308.69	645,188.96	34,061.30	6,824.84	666.07	1,093,713.19	•	2,261.72
Diminuzione	• •	• •	• •	• •	• •	• •	• •	• •	•	• •

SOCIETÀ GENERALE

DEL

Credito Mobiliare Italiano

Il Consiglio di Amministrazione, in conformità dell'Articolo 48 degli Statuti Sociali, ha deciso di distribuire alle Azioni liberate di L. 400 l'interesse del primo Semestre 1881 in L. 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della Cedola N° 32 a cominciare dal 5 Luglio prossimo,

in FIRENZE

» TORINO

» ROMA

» GENOVA

»

»

» MILANO

» PARIGI

presso la Sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano

presso la Cassa Generale.

» Cassa di Sconto.

» Banca di Credito Italiano.

» Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

N. B. Il pagamento a Parigi delle suddette Lire 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 23 Giugno 1881.