

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno X — Vol. XIV

Domenica 16 Dicembre 1883

N. 502

LA LEGGE SUL RIORDINAMENTO DELLE BANCHE DI EMISSIONE

Abbiamo atteso inutilmente durante le due settimane ultime che si pubblicasse il progetto di legge e la relazione ministeriale sul riordinamento delle Banche di emissione; poichè, in un giornale settimanale, riteniamo intempestiva la discussione sopra le disposizioni di un progetto senza conoscere anche i motivi che le consigliano.

Ci duole quindi di non potere neanche in questo numero dare maggiori particolari o prendere in esame quella proposta di legge. Ma non vogliamo omettere di ringraziare la stampa quotidiana in genere, la quale, riportando le notizie da noi date nel numero del 2 dicembre, ebbe parole molto cortesi per l'*Economista*, mostrando di apprezzare gli sforzi che noi facciamo per renderlo meritevole della fiducia del pubblico e per mantenerci in quella linea di condotta che ci permette di studiare le grandi questioni economiche con animo alieno da ogni parte politica.

Dei nostri lettori molti ci hanno domandato se veramente potevamo garantire le notizie date intorno a quel progetto, e qualcuno non esitò a chiederci da quai fonte le avessimo attinte. Nè parleremo in queste colonne di ciò se non avessimo letto in qualche giornale posta in dubbio, sebbene nella forma per noi più cortese, la autenticità delle nostre informazioni. Ora siccome qui trattasi d'un importantissimo argomento, il quale invero sarebbe ben maltrattato se avesse servito a solo scopo di provare la precedenza delle nostre informazioni, ci piace parlare in proposito con molta chiarezza.

La fonte, dalla quale abbiamo ricevute le notizie pubblicate sul progetto di legge per il riordinamento delle Banche, è assolutamente attendibilissima, e possiamo assicurare che il progetto, quale era stato presentato il 26 corrente, conteneva le disposizioni che abbiamo pubblicate. Il dire che quel progetto fosse lavoro del solo Ministero della Agricoltura Industria e Commercio e che il Ministro delle Finanze non lo avesse ancora veduto o non lo avesse accettato, evidentemente non è cosa che possa esser vera, poichè è noto che un progetto di legge non può essere presentato alla Camera se non sia discusso dal Consiglio dei Ministri. D'altronde in una materia nella quale il Ministro delle Finanze ha parte essenziale e non accessoria, non è presumibile che un progetto sia stato elaborato, presentato e stampato, sino al punto che si sia anche dettata la relazione, senza che il Ministro stesso delle Finanze non siasi trovato concorde, almeno nei punti principali e nei criteri massimi che informano il progetto stesso. Tanto più che

avendo separato il progetto per la proroga del Corso legge da quello per il riordinamento delle Banche, nessuno obbligava il Ministro ad affrettare tale presentazione se fosse esistita divergenza di vedute e di criteri sull'argomento.

Abbiamo quindi tutte le ragioni per ritenere che le notizie da noi date — sulla esistenza delle quali non va posto alcun dubbio — sieno il risultato di precedenti accordi tra i due Ministri della Agricoltura e delle Finanze, e tra questi ed il Consiglio dei Ministri.

Le quali cose noi abbiamo rilevate non già per vano desiderio di parere e di essere più o meno bene, più o meno sollecitamente informati degli altri periodici (e si comprenderà che un giornale settimanale non può aspirare che in rari casi al vantaggio di dar notizie pronte), ma perchè vorremmo che la stampa quotidiana non esitasse ad esprimere la sua opinione sopra i punti principali del progetto, nel timore che le notizie non sieno esatte. Giacchè il disegno di legge non fu ancora distribuito, e quindi i Ministri possono sempre portarvi qualche modificazione, sarebbe bene che la prima impressione della pubblica opinione si manifestasse vivamente per dar argomento agli autori della legge o ad insistere nei loro criteri od a modificarli. Si sa, gli uomini sono tutti simili e nelle qualità e nei difetti; e crediamo torni più facile, se il progetto contiene qualche punto ritenuto assolutamente contrario agli interessi del pubblico, che venga modificata o lenita una disposizione prima che sia distribuita ufficialmente, anzichè quando la disposizione abbia ricevuto questo primo atto di ufficiale pubblicità.

E siccome siamo contrari per nostra abitudine al principio del *video meliora proboque ecc.*, nel prossimo numero cominceremo anche noi a dir qualche cosa in merito del progetto stesso, ben contenti se vedremo i nostri confratelli seguirci nella discussione tranquilla e spassionata di un progetto di legge, che ha tanta importanza per i più vitali interessi del paese.

LA QUESTIONE FERROVIARIA

I nostri lettori sanno con quanto interessamento ci siamo sempre occupati della questione dell'esercizio e delle costruzioni delle ferrovie. Non si meravigliano però se abbiamo lasciato passare qualche settimana senza discorrere sull'argomento, la nostra opinione l'abbiamo parecchie volte espressa nel modo più

esplicito, e crediamo che quella discussione, che è possibile alla stampa periodica, possa dirsi pressochè esaurita, e quindi ci pare conveniente attendere che il frutto, già quasi maturo, cada dall'albero per poterlo analizzare con tutta cura. Attendiamo cioè che l'on. Ministro dei Lavori Pubblici termini i suoi studi e presenti il suo progetto di legge alle Camere. — Poichè, a dirla francamente, non dividiamo niente affatto la fretta da cui sembra pressata una parte della stampa, la quale ogni giorno si prende la pena di annunciare che l'on. Genala presenterà *domani* il progetto di legge sulle ferrovie. E siccome è vario tempo che il preannunciato *domani* intente di divenire *oggi*, così interpretiamo queste inesatte notizie, come una specie di pressione — sia pur cortese — che vien fatta al Ministro, affinché affretti le sue conclusioni. E tanto più siamo spinti a questa interpretazione inquantochè leggiamo in altri giornali fatte e ripetute le alte meraviglie perchè l'on. Genala studia, mentre parrebbe loro che dovrebbe « aver già studiato ». Lo ripetiamo; non dividiamo questa opinione, nè questa fretta dei nostri confratelli.

A sentire alcuni di loro, un deputato che abbia anche la più lontana probabilità di essere chiamato al Ministero, dovrebbe non solamente aver ben chiaro un indirizzo di governo per la parte che può spettargli, ma avere anche un portafoglio pieno di progetti di legge già belli ed apparecchiati, per presentarli dinanzi alla Camera il giorno stesso in cui fosse chiamato al potere. Infatti si dice: come?, l'on. Genala che fu tanta parte della Commissione per l'inchiesta ferroviaria, l'on. Genala che ha dettata le Relazione, che ha discusso tante volte sulle ferrovie, che salì al potere quasi indicato come tra i pochi capaci di sciogliere il problema, l'on. Genala non ha ancora presentato un progetto, non ha ancora stipulato preliminarmente delle convenzioni per l'esercizio? — E qui commenti e meraviglie che si fecero in questi giorni più vivaci perchè il Ministro dei lavori pubblici ha presentato un progetto di legge con cui si domanda la proroga *per sei mesi* dall'esercizio governativo.

Ma vogliamo osservare soltanto questo, che se può essere concepibile un Ministro il quale, appena assunto alla carica, presenti una nuova legge e magari un nuovo codice che teneva *in pectore*, nel caso concreto, questo zelo e questa attività *nella speranza di diventar ministro*, sarebbero stati oltre ogni dire ridicoli, inquantochè se l'on. Genala ha per convincimento suo, e a tutti noto, il compito di effettuare l'esercizio privato, non può raggiungere il suo scopo se non trova a cui appaltare tale esercizio, e non si intende con chi voglia assumerlo. Ora il presumere che prima di esser ministro un deputato vada stipulando contratti preliminari, per il caso in cui nascesse una crisi e gli fosse offerto il portafoglio.... via! è cosa da ridere.

D'altronde si tratta di argomento molto grave, molto importante; si tratta di una questione che fu in qualche parte pregiudicata da un indirizzo di cose che mirava forse ad una soluzione opposta; si tratta di un affare nel quale molti interessi dello Stato sono implicati, e l'on. Genala non è ministro che da 6 mesi. Non saremo noi quindi che gli faremo fretta; pur desiderando che sollecita sia la conclusione, pur desiderando che presto le Camere sieno chiamate ad una definitiva soluzione del problema, non saremo noi certamente che rimproveremo

il ministro per non aver ancora terminati i suoi studi. Ci penetriamo da una parte delle difficoltà che presenta la questione, dall'altra della severa prudenza che è necessaria in chi vuol rettamente procedere in un argomento simile. E perchè le nostre parole non sieno interpretate in un senso diverso da quello che vogliamo dar loro, aggiungeremo che abbiamo motivo di credere che non solo gli studi intrapresi dall'on. Genala, ma anche le pratiche iniziate per una soluzione della questione, sieno vicine a dare un risultato concreto; ma dall'altra parte, riflettendo alle difficoltà che per sua natura presenta la cosa, crediamo che se anche l'on. Genala avrà bisogno ancora di qualche settimana o di qualche mese, non per questo meriterà censura, quando si pensi che in tre anni nulla seppe concludere il suo predecessore.

Intorno alla questione delle ferrovie ci piace invece segnalare ai lettori due articoli comparsi nella *Rassegna Nazionale* che si pubblica in Firenze, dovuti al nostro egregio collaboratore prof. De Johannis, ed alcuni articoli pubblicati dal sig. C. Martello nella *Gazzetta Piemontese*. Dei primi crediamo conveniente non intrattenerci su queste colonne non volendo parere di ammannire ai lettori dei taglierini fatti in casa; — qualche cosa diremo invece degli articoli del sig. C. Martello.

E prima di tutto noi nasconderemo un senso doloroso provato nel vedere il tentativo tenace dello scrittore ad amalgamare la piccola politica dei partiti colla questione ferroviaria. Eppure se vi è argomento, a parer nostro, che si debba per natura sua sottrarre alle lotte partigiane dovrebbe esser questo delle ferrovie; tanto più che le condizioni stesse dei partiti nel nostro Parlamento sembrano tali da non permettere che se ne faccia una questione semplicemente politica. Il partito che difendeva l'esercizio governativo ora sembra abbia accettato l'esercizio privato; sarebbe doloroso, se non strano, che appunto per questo i fautori dell'esercizio privato si mutassero in difensori di quello governativo. — Del resto la politica ne fa tante; e gli articoli del sig. C. Martello lasciano quasi intravedere possibile anche questo spettacolo.

Ma per entrare nel merito di questo scritto, che l'Autore ha intitolato *Trasformismo e Ferrovie*, e dove incontriamo le più ardite e più inattese affermazioni sopra tutti i punti del problema ferroviario — affermazioni che, giova notarlo, il più delle volte mancano di ogni prova — oggi ci limiteremo a notare un punto che crediamo importante e tale da dare forse una idea di tutto il contesto di questa pubblicazione.

L'autore si propone di cercare a chi debba attribuirsi « la responsabilità nei difetti dell'esercizio » e per giungervi fa il seguente ragionamento.

Una parte della stampa accusa l'on. Baccarini del disordine in cui trovasi la rete dell'Alta Italia, ma se dobbiamo stare alle riforme che furono fatte dietro iniziativa del direttore generale delle ferrovie « non si ha certo motivo — riportiamo le parole dell'autore — di ammirare l'alta capacità e la previdenza del direttore generale delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici; anzi lasciano credere che in fatto di capacità, di oculatezza, di previdenza e di spirito di iniziativa, l'egregio direttore generale delle ferrovie dello Stato sia presso a poco allo stesso livello del suo dipendente, il direttore dell'esercizio

della rete dell'Alta Italia. Infatti il caos che si lamenta nei diversi servizi di quella rete non proviene forse anche in parte dalla mancanza dei necessari requisiti nella persona del direttore generale delle ferrovie a coprire tale eminente posto presso il Ministero? »

Ora omettiamo — chè qui non importa discuterlo — di rilevare se i due funzionari indicati dal Sig. C. Martello meritino la patente di incapacità che egli loro rilascia, ma ci pare che nulli più possa condannare l'onorevole ministro Baccarini quanto questa difesa che intraprende l'articolista della *Gazzetta Piemontese*. — Siamo in presenza di una questione, quasi si direbbe costituzionale. Davanti il paese e davanti il Parlamento le persone che sono responsabili dell'andamento delle amministrazioni sono solamente i Ministri; e tanto più sono responsabili quanto più importanti sono gli affari, quanto più a lungo dura un cattivo servizio, od un qualunque inconveniente. Può esser tenuto come una imperfezione del regime costituzionale il chiamare responsabile un Ministro di un ponte che crolla, di un treno che devia; ma è certo responsabile un Ministro che, durante in carica molti anni, mantenesse a capi di un servizio, quale è quello di direttore delle ferrovie e direttore dell'esercizio di una grande rete, uomini che fossero meritevoli delle accuse di cui l'articolista fa cenno. — Come! l'on. Baccarini non si sarebbe in tanti anni mai avveduto della incapacità di quei due alti funzionari; od avendola avvertita avrebbe lasciato correre il cattivo servizio fino a diventare « caos? »

E più strano assai troviamo il ragionamento del signor C. Martello laddove, parlando dell'Alta Italia e della esuberanza di linee costose — e dalle statistiche gli resulterebbero essere trentanove su cinquanta quelle che domandarono per spesa di esercizio più del cinquanta per cento del prodotto lordo — dice: questa « enorme proporzione raggiunta dalle spese di esercizio a fronte del prodotto lordo di molte linee della rete, non è dessa una prova sintetica della mancanza di sufficiente capacità tanto presso il direttore dell'esercizio come presso il direttore generale, che rappresenta il Ministro per ben dirigere la gestione di sì vasta azienda? » Ma poi conclude: « si può ragionevolmente rendere il Ministro responsabile di ciò che non hanno fatto i suoi due immediati dipendenti, ai quali incombe lo studio di tutti i particolari tecnici, amministrativi ed economici relativi al servizio, per farne poscia oggetto di proposta al Ministro? »

Come si vede qui la logica e quel senso ordinario che pur mai dovrebbero mancare in chi tratta così ardue questioni, sono addirittura capovolti. Chi può immaginarsi l'on. Baccarini Ministro che non getta mai l'occhio sui prodotti delle ferrovie dell'Alta Italia e non avverte mai quella sproporzione che così presto ha trovato il signor C. Martello, e non ne chiede conto ai suoi due dipendenti, e non domanda loro perchè non facciano gli studi « tecnici, amministrativi ed economici » necessari per eliminare l'inconveniente? — Chi non sa che la improduttività o l'alto costo di molte linee, è spesso dovuto alla viva pressione che sul *Ministro* fanno deputati, sindaci ecc. perchè si facciano treni e fermate inutili, perchè si accordino agevolanze e privilegi che aumentano le spese di esercizio? — E chi non sa quante rimostranze e quante osservazioni fanno giornalmente

i direttori al Ministro per dimostrargli che tutte queste concessioni, fatte per ragioni politiche, non si conciliano con le economie di esercizio?

Siamo i primi noi a credere esagerato il riversare tutta la responsabilità del disordine attuale sull'on. Baccarini, perchè sappiamo benissimo quanta parte vi hanno avuto e vi hanno e — finchè duri l'esercizio governativo — vi avranno le esigenze politiche e finanziarie del governo, ma pare a noi che se mai l'on. Baccarini poteva trovare un accusatore feroce, questi sia il Sig. C. Martello, il quale spinge il suo entusiasmo sino a raccogliere la voce che l'esercizio si facesse più costoso « affinché le future società concessionarie avessero a pagare minor canone. » — E di questa trama l'on. Baccarini non si è mai accorto?

Non ci maraviglieremo che la passione politica possa fino a questo punto spingere alla esagerazione, ma ci duole invece assai che questa fatale passione politica si voglia dominatrice e sovrana anche in quelle questioni nelle quali i più alti problemi sono implicati, e gli interessi del paese sono in giuoco.

IL BILANCIO DEL COMUNE DI ROMA

In un precedente articolo non trovammo che parole di lode per l'operato della Giunta municipale di Roma in occasione del bilancio; essa con una giudiziosa ripartizione, e con benintese economie nella parte ordinaria, intendeva dare uno sviluppo maggiore alla parte straordinaria, che è appunto quella destinata a dare alla capitale del Regno d'Italia, il lustro che questa sua posizione richiede. Disgraziatamente il procedere del Consiglio non pare per ora accordarsi con le buone intenzioni della Giunta, e la discussione del bilancio non procede secondo i desideri dei cittadini di Roma, e degli italiani in genere, che, in una corrente politica decisamente contraria all'ordine attuale delle cose, e che è in numero assai grande rappresentata nel Consiglio comunale di Roma, vedono un ostacolo allo sviluppo della capitale dello Stato, un arrestarsi della espansione che dovrebbe esser naturale ad una principalissima delle nostre città, un ristagno nell'attività dei privati, che non vedendosi secondati dalle autorità che avrebbero obbligo di incoraggiarli, sospendono la iniziativa loro.

Un ordine del giorno presentato da varj consiglieri, tra i quali spiace vedere dei vecchi liberali che in buona fede si prestano alle mire della parte clericale del consiglio, domandava in forma quasi di questione pregiudiziale al bilancio, che i lavori principali del piano regolatore, quelli stessi per cui intervenne una convenzione speciale col governo, e che sono di una utilità politica allo stesso grado che municipale, fossero, ottenendone l'acquiescenza del governo, eseguiti in 15 anni in luogo dei 40 che la convenzione stessa imponeva. Ci spiace constatarlo ma quest'ordine del giorno, che fortunatamente non fu accettato, rivela che, malgrado la buona volontà del Parlamento, che facilmente accordò al municipio di Roma una sovvenzione di 50 milioni; malgrado la garanzia governativa da esso accordata all'imprestito di 150 milioni, e della quale non fu nep-

pur fatto, come abbiamo constatato in queste colonne quell'uso giudizioso che se ne poteva attendere, col procurare migliori condizioni d'interesse e di ammortamento all'operazione; malgrado infine la moderazione usata dal governo, coll'aumento di soli due milioni del canone del dazio consumo, mentre l'accrescimento seguito e prevedibile della popolazione dava ad esso dritto a esigenze maggiori, non s'intendeva corrispondere per parte del municipio di Roma in modo condegno. Si cerca di continuare cioè quel vieto sistema di soprassedere a tutte quante le migliorie della città; di profittare dei minimi pretesti per frustrare la città di Roma delle necessarie innovazioni, che ormai sono attuate anche nelle città di secondo ordine; di più si vorrebbe negare al Governo l'edificazione pronta di quei locali a cui la sua generosità verso il municipio e le contrattazioni con esso fatte gli danno diritto, e che possono riguardarsi come debiti verso la nazione italiana piuttosto che vantaggi da accordarsi alla città di Roma. E a chi abbia presente le condizioni finanziarie del Comune di Roma, da noi esposte in un precedente articolo; chiaro apparisce che il momento non poteva esser peggio scelto dal Municipio di Roma, per mostrarsi esageratamente timido nelle spese da farsi per l'attuazione del nuovo piano regolatore della città; spese del resto da più anni in discussione maturata con lunghissimi studi e approvate dal Consiglio di Stato e dal Governo per l'organo del Ministero dei Lavori Pubblici. Infatti il bilancio preventivo del 1884 è arrivato al pareggio; 405 milioni del prestito contrattato sono ancora da riscuotersi e pronti a entrare nelle casse municipali a condizioni anche migliori dei 45 già avuti, quando il comune si risolveva a domandarli; una rata di due milioni già scaduta e dieci rate da scadere durante il tempo assegnato ai più urgenti lavori, il che fa in complesso 22 milioni; in totale 127 milioni che non aspettano che un ordine del giorno del Comune di Roma per entrare nelle sue casse, e di là spargersi in rugiada benefica a vivificare l'attività e l'espansione di una città, il cui sterile sviluppo, date le sue condizioni di capitale di un grande Stato, colpisce dolorosamente italiani e stranieri che ne sono spettatori. Con una sì egregia somma a sua disposizione, con un bilancio municipale attualmente in pareggio e che promette un avanzo notevole se la prosperità della città riceverà un qualche impulso, la timidezza di un Consiglio comunale, sarebbe addirittura inconcepibile, se non apparisse chiaro per altre circostanze ch'essa non è che una parvenza, colla quale vuolsi nascondere una cattiva volontà di osteggiare ogni progresso, per mire politiche, contrarie alle vigenti istituzioni, in favore di un ordine di cose già caduto nell'oblio, e del quale il ritorno, se pure fosse fra le cose possibili, non dovrebbe in modo alcuno entrare in calcolo, ed esser la mira della principale magistratura cittadina della capitale d'Italia. La paura di una parte del Consiglio comunale di ingolfarsi in spese già da molto tempo prevedute e convenute, con una scorta attiva di 127 milioni, non può essere seria, e sarebbe a desiderarsi che la segreta mira che essa nasconde si facesse palese, onde ci fossero risparmiati almeno i motteggi degli stranieri che non la conoscono, e trovano queste paure esagerate e degne solo di gente dappoco; e più ancora perchè la grossa parte del corpo elettorale ne fosse edotta, onde es-

sere al caso di fare una scelta migliore, quando si tratterà di eleggere i suoi rappresentanti.

E non si dica che questa corrente retriiva non è temibile, perchè l'ordine del giorno su citato non fu accettato; al contrario; battuta in questo tentativo essa si rigetta con maggiore energia su altre questioni ed ottiene parziali vantaggi che fanno temere una sua vittoria un giorno vicino, quando per malattia o altro impedimento per parte di alcuni dei membri liberali del Consiglio, i retrivi possano per avventura essere in maggioranza. Infatti fu dato di frego alla spesa pel nuovo passeggio pubblico alla porta del Popolo, lavoro altamente reclamato dall'igiene pubblica, essendo Roma quasi affatto sprovvista di questi luoghi che giudiziosamente gl'inglesi chiamano i polmoni delle città; fu rifiutato una leggera correzione al piano di allargamento del Corso, che avrebbe dotato la parte più popolosa di una piazza che puossi ora ottenere con lieve spesa, e che molto probabilmente si dovrà far poi con costosi espropri, quando su quell'area saranno edificate case e magazzini di gran valore; e come ciò non bastasse, si sospende qualunque decisione sul complemento del prestito per 105 milioni, asserendo che non intende farsi per ora, fino a che le decisioni sui lavori da farsi non sieno più mature, e fino a che il governo non si risolverà a far maggiori sacrifici onde avvantaggiare la città. Malgrado che alcune fra le decisioni del Consiglio comunale di Roma, ci abbiano abituati a creder possibili molte cose, questa non la possiamo ammettere; basta l'enunciarla, per farne vedere l'assurdità, e far comprendere come non possa entrare nelle viste di uomini stimati; si pretende che il municipio per risolversi a incominciare i lavori per i quali ha in cassa, o presso a poco, 127 milioni esiga la promessa di altri 50 milioni dal governo, oltre gli accordati già, in numero uguale, e oltre la garanzia al prestito di 150 milioni che già dette.

Ognun vede come questa non può essere che una maligna voce, sparsa ad arte onde screditare il Comune di Roma; si potrebbe comprendere che dopo spesi i 200 milioni fra prestito e sussidio governativo, che il municipio ha a disposizione per i lavori del piano regolatore, trovandosi essi non compiuti, ed essendo la città nell'impossibilità di provvedere con le sue forze a compierli, domandasse al governo un nuovo sussidio — ma il domandarlo ora quando la somma è stata appena incominciata a spendere, quando i lavori sono solo in piccola parte incompiuti, quando per di più si mostra dal Consiglio non troppa buona volontà di portarli a fine, sarebbe una aperta dichiarazione della volontà di esso, di non mantenere gl'impegni presi col governo e col pubblico, e il governo non avrebbe che una sola risposta a fare ad una simile domanda, e sarebbe quella di provocare lo scioglimento del Consiglio comunale di Roma.

Ma fino a luminosa prova in contrario noi vogliamo persistere a credere, che sieno queste, voci infondate; vogliamo sperare che, compiendo a migliori condizioni, come lo raccomandò il Parlamento, il prestito in corso, il Comune di Roma vorrà procurarsi le risorse necessarie alla continuazione dei lavori incominciati, e all'incominciamento di quelli a cui si è impegnato, e che quella parte del Consiglio Comunale che vagheggia uno stato di cose politico ormai morto, saprà rassegnarsi alla sola

cosa che sia assolutamente inesorabile, la logica dei fatti compiuti, e non vorrà privare Roma dei reali vantaggi da essa richiesti, sotto pena di essere qualora si ostinasse a ciò fare, eliminata interamente dalle magistrature cittadine, per il buon senso degli elettori, o per la energia che l'opinione pubblica richiederebbe al governo, se si continuasse ad abusare della sua pazienza, richiedendogli sacrifici, ai quali si negano i dovuti compensi.

L'AVVENIRE DEL PORTO DI GENOVA

Sotto questo titolo il sig. G. B. Beccari, infaticabile studioso e promotore dei provvedimenti atti a procurare lo svolgimento del commercio nazionale, pubblicava mesi sono il testo di una conferenza da lui tenuta il 16 luglio alla Società di Letture e Conversazioni Scientifiche di Genova. In questi giorni poi è stata pubblicata un'altra conferenza del medesimo tenuta nello stesso luogo il 27 novembre.

Nella prima egli dimostrava l'importanza del porto di Genova, già notevole ed assai maggiore in avvenire, prendendo argomento dalla sua felice posizione in confronto di Marsiglia di fronte ai centri industriali e di consumo dell'Europa centrale e settentrionale, massime dopo l'attivazione della ferrovia del Gottardo; e inoltre porgendo statistiche sulla sempre maggiore importazione europea di prodotti naturali delle Indie e il crescente passaggio di navi d'ogni nazione dal Canale di Suez. In secondo luogo dimostrava l'assoluta necessità di trasformare le condizioni materiali del porto di Genova, secondo i più moderni perfezionamenti, per porlo in grado di lottare contro i porti rivali. E descriveva i lavori eseguiti e le istituzioni commerciali che ne sono il complemento, create nei porti di Londra, Liverpool, Glasgow, Newcastle e Anversa.

Col suo nuovo opuscolo il Beccari completa quello precedente e svolge con maggior larghezza i propri concetti.

E prima di tutto, trattando della ferrovia del Gottardo e deplorando, come altri hanno fatto più volte, l'attuale altezza delle tariffe, difende il sistema delle tariffe differenziali. Tornando poi a parlare del futuro aumento di scambi tra l'oriente e l'occidente, tra le Indie e l'Australia da una parte e l'Europa dall'altra, porge nuovi e copiosi dati statistici, così sulla attuale importazione di prodotti naturali di quei lontani paesi, come sulla esportazione di prodotti manufatti dai centri industriali dell'Alto Reno. Fra tutti cotesti prodotti primeggia il cotone per entità di consumo che se ne fa e quindi di trasporto, di lavoro industriale e di transazioni commerciali cui dà luogo. « Il commercio dei cotoni, dice l'Autore, è tanto lucroso, che non dispiace agli industriali il pagare maggiori spese di trasporto, pure di provvedersi ad un deposito che offra loro la scelta del genere desiderato. Oltre di ciò essi riescono di tal guisa a mobilitare un capitale considerevole, corrispondente allo *stock*, quale sarebbe necessario per il loro consumo. Si è appunto ad una tal causa che le fabbriche di Manchester debbono la propria floridezza; non facendo ad esse bisogno l'impiegar grandi capitali nelle provviste della materia prima, che tro-

vano volta per volta alla portata loro nei ricchi depositi di Liverpool, pagando solo la meschina mediazione del 1/2 per cento. Gli americani chiamano *Re* il cotone e tale è difatto: poichè questa è una merce che mai si deteriora e può conservarsi per anni ed anni alla speculazione, offrendo tuttavia all'industria un consumo settimanale di 170 mila balle; che è quanto dire circa 4 milioni di chili di cotone netto per ciascun giorno. Qual'è l'articolo, all'infuori del pane, che dia luogo a transazioni tanto colossali? Liverpool infatti, Havre, Brema, Amburgo si sono arricchiti in gran parte col cotone. Perchè non potrà o non dovrà giovarsene Genova nostra, così favorita com'è per le provenienze dall'India, e come potrebbe, se si volesse, addivenirlo per l'approvvigionamento del territorio Svizzero-Germanico? »

I provvedimenti per conseguire il primato nei rapporti commerciali tra l'estremo Oriente e l'Europa centrale sembrano al Beccari dover consistere:

1° Nel sollecitare la sistemazione esterna ed interna del porto di Genova, introducendovi tutte quelle disposizioni che le urgenze dell'odierno commercio e dell'arte nautica reclamano, come: bacini d'acqua profonda e tranquilla; ampio sviluppo di banchine; calate e ponti sporgenti cui poter accostar con le navi in ogni tempo; tettoie, magazzini ordinari, tetti per depositi; argani, cavalletti, grue, elevatori e macchinario per il carico e scarico; binari di circolazione per il pronto collegamento alle arterie ferroviarie; infine non meno di due grandi bacini di carenaggio.

2° Nel tener fronte in modo deciso alla rovinosa concorrenza delle tariffe ferroviarie, battendosi ad armi eguali con gli Stati vicini, nè rifuggendo dal sottostare a tutti quei sacrifici che gli altri pure sostennero nell'interesse nazionale.

3° Nel promuovere la creazione di nuove linee regolari di Piroscafi tra Genova e l'estremo Oriente, cominciando da quelle all'incontro dell'India inglese.

4° Nell'affrettare la costruzione della nuova succursale al passo dei Giovi.

Questa enumerazione — dal punto di vista dello scrittore — a noi sembra completa e perfettamente esatta, sebbene qualche riserva si debba fare sul secondo punto. Ed invero se si vuole che il porto di Genova attiri a sè gran parte delle merci in transitto fra l'Oriente e l'Europa, occorre prima di tutto che esse arrivino e partano principalmente su navi italiane, le quali preferiscano ai porti esteri un porto nazionale; senza dire che in tal modo si viene a dare impulso a un'altra industria importantissima pel nostro paese, quella della marina mercantile. Dunque linee regolari di piroscafi che facciano capo a Genova. Occorre poi che quel porto si trasformi secondo le nuove esigenze dei tempi; giacchè poco gli varrebbe essere situato in una felice posizione geografica, quando, non potendovisi compiere le operazioni commerciali marittime con facilità, comodità o prontezza, i porti rivali venissero ad essergli tuttavia preferiti. Ma l'essere il porto di Genova ottimamente preparato a ricevere merci per via di mare, e per via di mare a spedirne altrettante in senso inverso, non basterebbe, quando non potesse riceverne in misura corrispondente per via di terra da oltr'Alpe e per via di terra inoltrare quelle che le navi gli portano. E non lo potrà finchè le ferrovie dell'Alta Italia non sieno in grado

di destinare dalla linea Genova al confine svizzero un sufficiente numero di carri; o meglio, giacchè sopra una sola linea il numero necessario è dimostrato non poter funzionare, finchè non venga attivata un'altra linea parallela, ossia la succursale dei Giovi.

E finalmente, a conseguire lo scopo di un transito considerevole, non basta che tutta intera la linea da percorrere sia nelle migliori condizioni materiali e tecniche, quando le tariffe su una parte almeno di esso (Gottardo) sieno tanto alte da indurre i commercianti ad avviare le loro merci su una strada meno breve, ma però meno costosa.

Tutto dunque è collegato. Mitì tariffe, per sostenere e vincere la concorrenza; linee ferroviarie dirette e ben provviste di materiale mobile; porti ampli, sicuri e forniti di ogni necessaria costruzione e de la più perfezionata suppellettile; comunicazioni marittime celeri, frequenti e regolari. A questi punti noi vorremmo fare una sola osservazione relativamente alle tariffe; e la restringiamo in una domanda: è possibile per noi una lotta di ribasso di tariffe a tutta oltranza colla Paris-Lyon-Mediterranée quale sarebbe appoggiata in questa lotta dal governo francese? — Possiamo economicamente arrivarci sino al trasporto gratuito? — E poi daremo anche un premio per ogni tonnellata? Vi è almeno da meditare; poichè a parole le lotte si possono prolungare senza limite; ma la cassa dello Stato e quelle dei contribuenti — a parte anche ogni altra ragione di giustizia distributiva — hanno un fondo.

Parlando poi del ceto commerciale genovese e lodandone il tatto, la pratica e l'avveduta circospezione, dichiara per altro di avervi riscontrato (salvo splendide eccezioni) scarsa tendenza al progresso e quasi nullo il senso di quella solidarietà che sola può generare e condurre le forti imprese. « Individualmente, ei dice, ravvisai in ciascuno, persone serie, positive, intraprendenti, e di una incontestabile intelligenza in mercatura. Ma dal complesso dei tipi presi in esame, mi sembrò trasparire come una tinta uniforme di astensionismo diffidente; un assorbimento, più che un concentramento, nelle cure del proprio scagno, nella singola specialità del traffico esercitato, da escludere altra qualsiasi iniziativa o tendenza. Di tal guisa credei intravedere il perchè si preferisse in generale la tenebrosa dimora del meschino e misterioso stambugio, all'ampio ufficio battuto dalla gran luce del sole; il far da sè e tutto per sè, all'azione simultanea o comune per molti individui; il commercio strettamente personale, o (per la maggiore) genovese, al gran commercio, in specie poi a quello italiano. »

Questa franchezza ci piace, e quantunque l'autore si affretti a soggiungere che la sua è un'impressione personale forse fallace, crediamo che le cose da lui dette sieno in gran parte giuste e vere. Ma che cosa non si dovrà dire della cittadinanza commerciale degli altri porti del Regno, mentre ad ogni modo è indubitabile che quella di Genova tiene per ogni rispetto il primato?

Pur desiderando nei cittadini una maggiore iniziativa e un maggiore spirito di solidarietà per gli interessi comuni, l'autore rammenta chè è necessaria e doverosa una efficace cooperazione della Camera di Commercio, del Municipio e del Governo.

Del Governo in quanto il perfezionamento del porto di Genova non è un semplice interesse municipale. Un apposito prospetto statistico dimostra come sul

totale dei proventi doganali dell'Erario un terzo si ottenga dalla sola dogana di Genova.

— Circa la linea del Gottardo, l'A. presenta un quadro delle annualità pagate dall'Italia in ordine alle convenzioni del 1868 e 1879 ed alle leggi 3 Luglio 1871 e 20 Luglio 1879; il cui ammontare complessivo è di ben 58 milioni.

Nella costosissima impresa che solo potrà attingere l'alimento occorrente dalla futura animazione di rapporti tra Genova e la zona Italo-Svizzera-Germanica, l'Italia deve poter trovare un compenso se non corrispondente alle anticipazioni eseguite, tale da attenuare il sacrificio e giustificare la prestazione.

L'A. vede chiaramente quanto aspra e laboriosa sia la lotta colla linea rivale, che è la Paris-Lyon-Mediterranée, linea appartenente, ad una Società potentissima, che dispone di circa 5000 chilometri di strade ferrate e che ha un incasso lordo di 180 milioni di lire; mentre la Compagnia del Gottardo possiede un unico tronco di ferrovia lungo circa 300 chilometri, di un esercizio e mantenimento così oneroso da non aver lasciato agli azionisti, sull'ultimo bilancio, fuorchè il magro compenso del 2 1/2 0/0. Pur tuttavia lo conforta il sapere che la detta Compagnia abbia già stabilita una notevole diminuzione di prezzi nella nuova tariffa che andrà in vigore il 1° Gennaio prossimo; e mentre riconosce gli ostacoli derivanti dal non essere quella linea nazionale fuorchè in parte, confida non sia impossibile alla diplomazia e ai comitati amministrativi internazionali l'intendersi sulle riduzioni da stabilire ulteriormente.

Tralasciamo di riferire la parte che concerne l'insufficienza del materiale mobile impiegato dall'Alta Italia sulla linea tra Genova e il Gottardo, giacchè si tratta di cifre ben note, avendone tutta la stampa quotidiana fatto oggetto di studio mesi addietro.

Rimarrebbe la quarta proposta; quella dell'istituzione di nuove regolari linee marittime tra Genova e le Indie. Ma l'autore non fa che accennarla proponendosi di trattarla partitamente in altra prossima conferenza. Noi volentieri la esamineremo, desiderosi che la questione venga agitata e persuasi che sia una delle meno semplici, stante la lentezza con cui Governo e Parlamento si accingono a deliberare provvedimenti in favore della marina mercantile. Tuttavia anche su questo argomento ci pare di poter ripetere le cose dette più sopra rispetto alle tariffe. Vogliamo dar sovvenzioni alla marina mercantile per evitare le conseguenze di quelle votate dalla Francia per la sua marina? — Sta bene! — ma che cosa faremo se la Francia ci risponderà raddoppiando le sue? che cosa faremo se le triplicherà quando noi le aumentassimo? — Guai se ci illudiamo in fatue speranze di conseguire cogli artifizii ciò che deve essere frutto di lotta lunga e perseverante nel campo del lavoro.

Rivista Bibliografica

Pagani Cesare — *Manuale di Diritto Commerciale* secondo i programmi ministeriali per gli Istituti tecnici del regno giusta il nuovo Codice. — Ivrea — L. Garda, 1883.

Non ci si dica esigenti se in un libretto come questo, nel quale l'Autore si è proposto uno scopo apparentemente modestissimo, e dove si trovano non

poche cose veramente degne di lode, ripetiamo quello che giorni sono dicemmo a proposito di un altro libro scolastico. Ed è che i lavori che hanno per iscopo di dare, a coloro che intraprendono lo studio di una scienza o di un ramo di scienza, i principii elementari, sono i lavori più difficili a concepirsi, ad ordinarsi, a compiliarsi. Al professore può riuscire facile dare una definizione e farla accettare e comprendere benissimo dai suoi alunni, per mezzo di una o più lezioni, perchè egli può superare colle spiegazioni, colle illustrazioni, cogli esempi e colla larga discussione le difficoltà che si incontrano quasi sempre a definire una cosa, un concetto, una controversia, una scienza, un fenomeno. Ma quando lo stesso professore — pur così bene riuscito nello scopo per mezzo della sua lezione — si dispone a tradurre in quattro o dieci righe il suo pensiero, allora le difficoltà rinascono ed ingigantiscono, allora sorge la lotta tra la chiarezza e lo spazio. — Un Manuale per gli scolari non può essere un volume di gran mole, nè contenere la esposizione di tutte le questioni inerenti alla materia, lo vietano ragioni di opportunità e di economia; d'altra parte raggruppare in meno che duecento paginette, per esempio tutta la materia contenuta nel Codice di Commercio, così che quelle molteplici disposizioni riescano intelligibili a chi legge, è cosa immensamente difficile. — Alcuno risponde: ma si tratta solamente di guidare lo studioso, di dargli in mano un libro che contenga le cose principali, le quali gli richiamino l'insegnamento ricevuto. — E però una illusione, una grande illusione. La *guida*, come viene chiamata, per quanto si ammetta che debba contenere solamente i punti principali, deve però darli chiari in modo che chi la consulta non ne ricavi nè idee erronee, nè idee oscure od incomplete, specialmente se trattasi di scolari; essi tra il ricordo della lezione, pur splendida ed esatta del professore, e il libro che hanno realmente ed attualmente nelle mani, prestano — lo si comprende — più fede all'ultimo, ed a questo si attengono.

Ora il sottoporre in poche pagine tutto un corpo di dottrine è opera a cui non dovrebbero accingersi che quei pochissimi di elevato straordinario ingegno, di coltura vastissima e di attitudine speciale molto pronunciata.

Sono questi i motivi per i quali i Manuali, le Guide, i Sunti si contano a dozzine tutti gli anni, e tuttavia gli insegnanti lamentano di non aver buoni testi da consigliare ai loro scolari. — Ed è per questo che, quando ci capitano in mano di simili lavori, siamo disposti ad una certa severità di giudizio, specialmente se sono dettati da docenti, inquantochè presumiamo che gli autori siano edotti e compresi delle difficoltà a cui andavano incontro e quindi concedano diritto alla critica di bene analizzare se, per superare tali difficoltà, chi dettava il libro, avesse forze sufficienti e sapesse bene usarne.

E nel caso concreto del Manuale del prof. Paganì, riconosciamo invero che l'Autore possiede non poche delle qualità che si possono domandare a chi scrive un libro per le scuole, ma non possiamo anche tacere che di molte delle difficoltà che gli si presentavano l'Autore non tenne conto sufficiente.

E, come è nostro uso, citiamo alcuni esempi.

L'Autore definisce il diritto commerciale: « Come scienza è il complesso de' principii che debbono re-

golare le relazioni commerciali. Come legge positiva, è il complesso dei precetti emanati dall'autorità sociale e muniti di sanzioni penali che governano le relazioni del commercio, (pag. 14.) » Lasciando di osservare se sia proprio vero che « i precetti commerciali » abbiano per requisito *necessario* — come qui parrebbe — una sanzione penale — vi è luogo a notare che uno scolaro, il quale pensi colla propria testa e studi per davvero, non voglia domandarsi che differenza passa poi tra « principii » e « precetti », nelle due quali parole si basa tutta la distinzione delle due definizioni. E tanto più importante sembrerà questa curiosità se si riflette al senso largo e talvolta vago che assumono queste due parole nel linguaggio comune.

A pag. 12 troviamo questa frase con cui si chiude il primo capitolo: « il commercio, come interesse nazionale, è fenomeno soltanto dell'età moderna. » E non dubitiamo che l'Autore avrà mezzi più che bastanti a provare l'asserto; ma quella frase buttata là, senza alcuna spiegazione, ci fa domandare: e Venezia? e Firenze? e in tempi più remoti, Tiro, Cartagine? — Che cosa intende l'Autore per « interesse nazionale »? dà a questa parola un significato assoluto tolto dalla idea moderna, od un senso relativo? — Tutti dubbi che agli scolari, i quali studiano anche la storia, si deve o cercare di non affacciarli, o, una volta suscitati, scioglierli.

A pag. 49 l'Autore parla del *Dock* e ne parla come di stabilimenti « destinati a far passare le merci dai bastimenti nei magazzini e dai magazzini nei carri, col maggior comodo e col minor tempo e colla minor spesa ecc. » Anche qui non rileveremo l'inesattezza della definizione, in quanto sembrerebbe che i docks sieno stabilimenti speciali intermedi coi magazzini di custodia, anzichè i magazzini stessi, poichè l'Autore sembra dire che le merci passano dai bastimenti nei magazzini, per mezzo dei docks; ma noteremo piuttosto che nelle ventitre righe che consacra ai docks, appena nelle tre ultime accenna che « oltre i vantaggi di facile scarico e di maggior sicurezza, i docks, mercè l'uso dei *warrants*, agevolano ed aumentano la circolazione del capitale » — mentre, come è noto, le facilità di carico e scarico oggi si incontrano in quasi tutti i porti frequentati, anche sforniti di docks, e questi hanno precipuo ed importante, non accessorio, ufficio commerciale di permettere l'uso e la circolazione dei *warrants*.

E nello stesso capitolo terzo, ci ha fermata la definizione che l'Autore dà delle Borse di commercio: « sono — egli dice — le riunioni autorizzate dei negozianti, capitani di mare, agenti di cambio e sensali di una città, e che hanno per iscopo l'esercizio del commercio. » — Non comprendiamo affatto il senso della parola *autorizzate*; — e che cosa è allora la Borsa fuori Borsa? — Che cosa è la Borsa dove non è autorizzata?

Ci si dirà che siamo cavillosi e magari pedanti; ma non per questo ci ristaremo dal predicare ad uomini, che come il nostro Autore, mostrano di aver molto ingegno e fino ed ordinato criterio, di non sciupare la loro attività in lavori eccessivamente ardui, che danno risultati molto limitati, mentre indirizzata ad un campo più ristretto potrebbe riuscire veramente proficua agli studi, agli studiosi, ed agli stessi scrittori. — E siamo sicuri che l'Autore

tore non ci vorrà male per queste nostre osservazioni, anzi, prendendole in buona parte, ci fornirà presto motivo di tributargli quegli elogi che in questa occasione dovemmo circondare di qualche riserva.

Prof. A. J. DE JOHANNIS.

Notizia. — Si annuncia che le lettere di Léon Say sull' Italia, apparse nel *Journal des Débats*, usciranno nel dicembre tradotte in italiano e stampate in separato opuscolo per cura ed a spese dell'associazione delle Banche popolari. Della traduzione venne incaricato il chiarissimo Dott. Andrea Fiorini, a noi ben conosciuto per un suo scritto in difesa di Firenze.

L'opuscolo avrà una prefazione dell'on. Luzzatti cui faranno seguito nuovi e interessanti documenti.

LE BANCHE POPOLARI

I° Lombardia ¹⁾

Continuando nel nostro rapido studio, troviamo le tre Banche sorte nel 1881 e le cinque del 1883.

Nel 1881 colla data dell'otto maggio sono istituite due Banche in *Asola*, su quel di Mantova; la *Banca di mutuo credito popolare*, e la *Banca Agricola popolare*. Tutte e due hanno un capitale di L. 100 mila diviso in azioni da L. 50; per la *Banca di mutuo credito* non sono versate che Lire 96,381.

E nella stessa Banca troviamo L. 15,565 di riserva, cioè il 15 per cento del capitale. Non ha conti correnti, ma ha un risparmio di L. 112,186, cioè nel rapporto di 6 a 7 il capitale col risparmio.

Nel portafoglio di questa Banca vi sono Lire 384,9 quasi tutte in effetti a scadenza non maggiore di tre mesi; il che rappresenta già quasi il quadruplo del capitale. Appena un migliaio e mezzo di lire è consacrato al risparmio; non ci sono *riporti* nè sofferenze.

Le azioni valgono L. 58.

Nella *Banca agricola popolare di Asola* troviamo invece una cifra molto più alta di risparmio poichè ascende ad oltre L. 372 mila; ed anche il portafoglio è veramente considerevole, importando più di L. 476 mila tutto in effetti con scadenza superiore ai tre mesi.

Anche questa Banca non ha sofferenze e le sue azioni sono quotate a L. 53.

L'altra istituzione creata nel 1881 è la *Banca mutua popolare di Suzzara* che ha un capitale di L. 50 mila di cui L. 36,960 versate; il suo fondo di riserva sale già a poco meno del decimo del capitale; non ha depositi a risparmio, ma ha Lire 60 mila a conto corrente.

Nel *portafoglio* vi sono L. 68 mila di effetti a non più di tre mesi, e L. 20 mila di effetti con maggiore scadenza. Non troviamo *anticipazioni* nè *riporti*, e solo 50 lire di sofferenze. Le azioni sono alla pari.

¹⁾ Vedi l'*Economista*, N. 501.

Brevemente ed in modo riassuntivo diremo delle cinque Banche istituite nell'anno che sta per terminare.

La *Banca cooperativa per gli operai e la piccola industria*, sorta a *Brescia* nel 16 aprile, non aveva ancora incominciate le sue operazioni il 30 giugno; diremo solo che ha un capitale sottoscritto di L. 50 mila in azioni da L. 20.

La *Banca popolare agricola di Erbusco* (provincia di *Brescia*) sorta il 7 maggio, al 30 giugno aveva già sottoscritto L. 7,210 delle 50 mila del capitale nominale, diviso in azioni di L. 10. Il capitale versato si limitava a L. 5,697; e tuttavia aveva depositi a risparmio per più di lire duemila, ed un *portafoglio* di effetti a non più di tre mesi di scadenza per quasi seimila lire.

Nulla possiamo dire della *Banca popolare cooperativa di Pizzighettone* che non aveva ancora il 30 giugno cominciate le sue operazioni, e di cui nelle pubblicazioni ufficiali non è indicato nè il capitale nominale, nè quello sottoscritto, ma solo il valore delle azioni in L. 50.

Con vita molto promettente è sorta il 12 marzo la *Banca popolare di Bozzolo*, la quale ha un capitale quasi tutto versato di L. 49,650 in azioni da L. 50, ed il 30 giugno aveva già 10 mila lire di conti correnti, e 52 mila di depositi a risparmio, e 69 mila lire nel *portafoglio*, tutto in effetti a scadenza più lunga dei tre mesi.

Finalmente la terza Banca di *Milano*, quella che si intitola *Banca cooperativa milanese*, benchè eretta il 28 maggio ultimo, aveva già in un mese versato quasi tutto il suo capitale di L. 1,440 mila in azioni di L. 50. La sua riserva ascendeva già a L. 10,860; i suoi depositi erano di L. 90 mila a conto corrente e L. 12 mila a risparmio.

Nel *portafoglio* più che un milione di effetti tutti a scadenza maggiore dei tre mesi, e L. 9,000 alle *anticipazioni*.

Tutto questo in poco più di 23 giorni!

Giunti a questo punto della nostra rassegna rapidissima attraverso la numerosa e forte schiera delle Banche popolari lombarde, ci pare opportuno qualche cenno riassuntivo.

Nella Lombardia vi sono 45 istituti di credito in genere, che hanno un capitale nominale di oltre 62 milioni e mezzo, di questi 22 milioni spettano alle 35 *Banche popolari*; con questo che nel mentre il capitale sottoscritto complessivo è di 52 milioni e mezzo sopra i 62 e mezzo, le *Banche popolari* hanno sottoscritto un capitale di 21 e mezzo milione sopra i 22 milioni. In quanto al versato, nel complesso si trovano 43 1/2 milioni sopra 52 1/2 di sottoscritto, mentre le *Banche popolari* danno la cifra di 21,2 di versato sopra 21,6 di sottoscritto.

Il fondo di riserva di tutti gli istituti di credito rappresenta 9,45, cioè un quinto, del capitale versato, quello delle *Banche popolari* 7,21, cioè un terzo, del capitale versato. — In tutta la Lombardia nei 45 istituti di credito, i *conti correnti* ammontano a L. 55 1/2 milioni, di questi 33 1/2 ne hanno le *Banche popolari* cioè tre quinti; ed i depositi a risparmio che ammontano ad 89 milioni sono per 78 1/2 milioni, cioè l'88 per cento, nelle casse delle *Banche popolari*.

Il *portafoglio* complessivo di tutta la Lombardia

sale a 58 1/2 milioni di effetti a tre mesi al più, e di questi 45 1/2 spettano alle *Banche popolari*, cioè oltre il 75 per cento; mentre degli effetti a più lunga scadenza hanno 24 1/2 milioni sopra 23 complessivi, cioè l'87 per cento.

Scarso per tutti è lo sconto di *effetti sull'estero* che raggiunga appena il milione e per le *Banche popolari* sole le 5 mila lire. Invece degli otto milioni di anticipazioni sei e mezzo spettano pure alle *Banche popolari*.

Le *sofferenze* dei 45 istituti salgono a L. 765,543, cioè poco più dell'1,6 per cento del capitale versato, il 0,52 per cento dei depositi, ed il 0,91 per cento del portafoglio; le 55 *Banche popolari* hanno complessivamente L. 567,294 di sofferenze, il che rappresenta il 2,67 per cento del capitale versato, il 0,50 per cento dei depositi ed il 0,88 per cento del portafoglio.

Però abbiamo veduto che di queste cifre, che anche complessivamente meritano, a nostro credere, attenzione, sono specialmente alcune *Banche* che ne hanno la responsabilità.

Per vedere il post^o che occupano le 55 *Banche popolari* lombarde rispetto alle 225 consorelle del regno, daremo uno specchio delle principali cifre:

	Banche popolari della Lombardia	Banche popolari del Regno	
	(in milioni)	(in milioni)	proporz. ^o
Capitale nominale....	22,0	52,3	42 %
» sottoscritto ..	21,6	50,8	42 »
» versato.....	21,2	48,3	44 »
Riserva.....	7,4	13,9	54 »
Depositi a conto corr. .	32,6	66,2	50 »
» a risparmio... ..	78,5	133,5	59 »
Portafoglio a tre mesi.	42,6	111,2	38 »
» a più.....	21,7	48,7	57 »
Anticipazioni.....	6,6	10,4	63 »
Rinarti.....	15,	15,2	99 »
Sofferenze.....	0,56	1,9	29 »

Si mediti bene sopra questo quadro, e si rifletta che la Lombardia ha 55 delle 225 *Banche popolari*, cioè il 44 per cento; mentre, in media complessiva, assorbono esse sole quasi la metà di tutte le funzioni che compiono complessivamente in tutto il Regno queste istituzioni, meno le sofferenze, che non raggiungono la terza parte.

Certo che bisogna tener conto anche della età di questi istituti, ma anche riflettendo a ciò, apparisce chiara questa conclusione, che le *Banche popolari* lombarde occupano un posto onorevolissimo tra le loro consorelle.

In un prossimo numero esamineremo le situazioni delle *Banche popolari* dell'Umbria e delle Marche.

SOCIETÀ DI ECONOMIA POLITICA DI PARIGI

(Seduta del 5 novembre)

In questa seduta dopochè Leone Say ebbe dato alcuni ragguagli sulle banche popolari italiane da lui ispezionate nel suo ultimo viaggio in Italia, venne discusso il seguente quesito: *Le strade ferrate non*

costituiscono esse un monopolio naturale, e non vi è luogo a derogare a loro riguardo alla legge naturale dell'industria?

Limousin autore del quesito comincia col dichiarare che è stato commesso un errore, probabilmente da lui, nel porre la questione, inquanto che non ha inteso dire « legge naturale » ma « legge economica » legge cioè di esperienza. Infatti, egli dice, se vi è luogo a fare un'eccezione a profitto della industria delle strade ferrate, alla legge della libertà del lavoro, è evidentemente in virtù di una legge naturale, mentre che la legge economica si applica alla generalità delle industrie. L'eccezione proposta secondo l'oratore, è fondata su questo fatto: che l'industria delle strade ferrate fa eccezione al regime abituale delle industrie in questo senso, che essa costituisce un monopolio naturale, cioè a dire un monopolio che risulta dalla forza delle cose, e che non può essere soppresso, impedito dall'azione umana. E la constatazione di questo stato di cose risulta dapprima dall'esame logico; in seguito dalla osservazione dei fenomeni nei paesi ove l'industria delle strade ferrate è trattata come un'industria libera, e posta sotto il regime della libertà. Questi paesi sono gli Stati Uniti di America, e l'Inghilterra. Ma anche in essi, osserva *Limousin* l'industria delle strade ferrate non è assolutamente libera, inquantochè per creare delle ferrovie è necessario ottenere come altrove la concessione dal potere sovrano, che permetta di fruire del diritto di espropriazione per causa di utilità pubblica, e da cui talvolta anche in America, le società concessionarie ottengono delle sovvenzioni sotto forme diverse. Inoltre lo Stato ha loro imposto degli oneri a cui debbono uniformarsi per l'esercizio della loro industria. Ma in ambedue questi paesi si cominciò a credere che il regime del diritto comune fosse il migliore per le strade di ferro come per tutte le altre industrie e così tanto agli Stati Uniti, che in Inghilterra si produsse un movimento di reazione. In Inghilterra, le Camere di commercio iniziarono una vigorosa campagna che andò a terminare in una inchiesta parlamentare: di più il parlamento fece alcune leggi per obbligare le compagnie a stabilire dei treni per gli operaj a un penny al miglio. In America le proteste sono giornalieri: un'associazione che fu per un momento potente, quella dei *Grangers* o *Patroni dell'Agricoltura* ebbe un ordine massonico che mise per alcuni istanti le compagnie in pericolo. Cosa si rimprovera alle Società ferroviarie degli Stati Uniti e dell'Inghilterra domanda l'oratore? di possedere dei monopoli. In Inghilterra le compagnie si mettono d'accordo per mezzo del loro *Clearing House* per stabilire tariffe comuni, e ciò tende ad impedire la concorrenza e a stabilire il monopolio. Agli Stati Uniti non esiste un'intelligenza permanente, e la concorrenza qualche volta si manifesta; ma questa concorrenza ha per iscopo la perdita dell'avversario, la sua rovina, e il ribasso delle sue azioni alla borsa di *Wall Street*. Quando uno dei due avversari ha rovinato l'altro, il primo ne compra le sue azioni a basso prezzo, poi prendendo le due imprese, ne fa un monopolio, e ne rialza il prezzo. Altre volte gli avversari si riconciliano e formando un *ring* o coalizione, rialzano i loro prezzi di comune accordo a un tasso che permetta loro di riparare le perdite subite durante la lotta. In sostanza l'oratore rileva che le ferrovie in America si

comportano come per l'addietro le diligenze in Francia e i battelli, all'epoca in cui una compagnia di navigazione sulla Senna, per rispondere a una concorrente che trasportava da Lione a Chalons per 50 centesimi, faceva lo stesso servizio, gratuitamente offrendo di più un buon desinare ai passeggeri; sicchè lo scopo delle compagnie rivali era quello di impadronirsi del monopolio in guisa da potere in seguito trattare viaggiatori e merci nel modo che più avesse garbato. Questi, dice *Limousin*, sono i risultati dell'esperienza. Quanto alla logica, questa insegna che ogni volta, che i concorrenti sono poco numerosi debbonsi produrre dei due fenomeni l'uno: o uno dei concorrenti dovrà fare scomparire l'altro, o gli altri, meno potenti di lui, oppure i concorrenti si intenderanno fra loro: in ciascuno dei casi l'oratore opina che ne risulterà il monopolio. Ed è appunto, secondo esso per impedire questi inconvenienti che si è stabilito in Francia il sistema delle compagnie che esercitano l'industria delle ferrovie conformandosi alle clausole di un quaderuo d'onori che stabilisce specialmente il prezzo *massimo*, e non autorizza le diminuzioni, che a condizione dell'approvazione da parte dello Stato con una durata *minima* di un anno per le tariffe ridotte. Vi sarebbe per altro un mezzo più radicale per togliere gli inconvenienti della concorrenza e sarebbe quello di mettere il monopolio delle strade ferrate nelle mani stesse dello Stato. Per giudicare questo sistema *Limousin* opina che debbasi egualmente apprezzare la cosa dal punto di vista delle deduzioni logiche, e da quello dell'esperienza praticata negli altri paesi, e nella Francia stessa. La logica, secondo l'oratore, rivela che lo Stato è un cattivo industriale per due ragioni: 1° perchè nessuno è interessato alla buona ed economica amministrazione delle sue imprese: 2° perchè il personale non si recluta, come quello delle imprese private, in ragione del merito dei lavoratori ma in modo speciale, in ragione cioè delle raccomandazioni che può avere ciascun candidato. Le industrie monopolizzate dallo Stato costituiscono un sistema deplorabile di esercizio e *Limousin* porta ad esempio la regia dei tabacchi, che produce in Francia dei sigari esecrabili che essa vende a caro prezzo. L'oratore passa poi a dimostrare che non è sostenibile in economia politica l'opinione di coloro che invocano in appoggio delle ferrovie esercitate dallo Stato, il principio che l'industria ferroviaria è un servizio pubblico. Servigi pubblici sono per esso tutti quelli pagati col prodotto delle imposte, e di cui tutti i cittadini fruiscono finchè vogliono, in cambio del loro contributo alle spese generali. E così la polizia, la costruzione, il mantenimento delle strade, la loro illuminazione, la giustizia, ecc. sono altrettanti servigi pubblici; ma per l'oratore nè la industria dei tabacchi, nè quella della polvere, e neppure le poste sono servigi pubblici, ma soltanto industrie monopolizzate dallo stato per ragioni fiscali o politiche, che mancano affatto dei caratteri che costituiscono il servizio pubblico. *Limousin* non solo è persuaso che lo stato sia un cattivo industriale, ma crede che per le stesse ragioni non potrebbe essere un migliore esercitante di strade ferrate, e dimostra questa sua tesi coll'esempio della Francia, e del Belgio, in cui l'esercizio governativo è in *deficit*. L'oratore opina pertanto che l'esercizio da parte dello Stato debba essere condannato alla pari della libertà assoluta. Rimane il sistema delle com-

paglie concessionarie. Questo sistema racchiude due forme principali: le compagnie affittuarie e le compagnie temporaneamente proprietarie. Il sistema delle compagnie affittuarie è teoricamente il migliore e *Limousin* ritiene che esso dovrà applicarsi in Francia allorchè allo spirare delle concessioni, le linee ritorneranno allo Stato, senza che questi abbia a sborsare neppure un centesimo. Ma per il momento egli lo crede inapplicabile sia in fatto che in teoria. In fatto perchè occorrerebbe prima di tutto procedere al riscatto mercè pagamento; in teoria perchè se le linee non fossero costruite lo Stato sarebbe costretto a costruirle egli stesso, e lo stato non è meno cattivo costruttore, che esercente di ferrovie. L'oratore scende a trattare del sistema delle compagnie concessionarie che è il sistema francese, austriaco, e spagnolo, e che egli crede non il meno cattivo, ma il migliore che si possa concepire e applicare durante il periodo di creazione. Passa poi a ribattere i rimproveri che si fanno alle compagnie concessionarie francesi di tenere alti i prezzi dei trasporti e di percepire enormi benefici, e termina dicendo che il sistema applicato in Francia è il migliore, ma che tuttavia potrebbe essere suscettibile di alcune modificazioni. La prima dovrebbe consistere nel trasferire il servizio del controllo commerciale dal ministro dei lavori pubblici a quello del commercio che rappresenta un maggior numero di interessati coll'aggiunta di una commissione superiore composta di rappresentanti eletti dalle imprese dei trasporti, e dal commercio e che dovrebbe essere presieduta da un funzionario dello Stato; una specie di parlamento dei trasporti. La seconda modificazione dovrebbe avere per oggetto di fare intervenire lo Stato per proteggere il personale delle strade ferrate contro gli abusi possibili del monopolio.

Labry fa notare che le idee espresse da *Limousin* sono conformi alla dottrina amministrativa pura, e crede che Franqueville avrebbe certamente parlato nello stesso senso, salvo forse sull'ultimo punto relativo alla legge proposta per regolare i rapporti fra le società ferroviarie e i loro impiegati.

Fassy non è persuaso che vi sia luogo a creare una situazione speciale agli impiegati delle ferrovie, e non vede la necessità, l'utilità di stabilire per legge categorie speciali di lavoratori, anche quando si tratta di grandi amministrazioni, come le ferrovie.

Labry osserva in proposito che se si toglie alle compagnie una parte dei loro diritti superiori, e più o meno stretti che hanno sul loro personale, si può gravemente compromettere la salute pubblica. La più piccola irregolarità di condotta in un meccanico può avere le più gravi conseguenze ed è indispensabile che una disciplina severissima sia applicata in servizi di così grave responsabilità.

Limousin dice che l'intervento dello Stato a favore del personale ha lo stesso carattere dell'intervento a favore del commercio: l'uno e l'altro secondo l'oratore costituiscono un'applicazione ristretta, ma sufficiente del principio fondamentale del socialismo. Il sistema francese delle ferrovie è essenzialmente socialista. Perciò che concerne i vantaggi di questo intervento l'oratore fa osservare che scartando anche la clausola della ritenuta per la cassa di ritiro, vi è un contratto in virtù del quale l'impiegato consente a ricevere un salario minore che nell'industria ordinaria, quantunque eseguisca un lavoro spesso più faticoso, in cambio della promessa di una pensione

di ritiro per i suoi giorni di vecchiaja. *Linousin* vorrebbe che questa pensione non fosse tolta senza motivi giudicati legittimi.

Lunier osserva che sarebbe tempo di cercare pur mantenendo il principio di autorità, il modo di regolare in guisa più equa i principj da seguirsi in materia di pensioni.

Passy rammenta che alla Sorbona in occasione del congresso delle società di dotti, egli scandalizzò una parte degli intervenuti col dire che il miglior sistema in materia di pensioni era « nessuna pensione ». Egli aggiunge d'essere sempre dello stesso avviso, e che un giorno ne farà questione dinanzi alla Società di Economia politica.

Brelay rileva che lo stato di cose che esiste fra le strade di ferro, e il Governo non può essere qualificato per monopolio, che per un artificio di linguaggio, ma che ha piuttosto il carattere di una specie di regia interessata analoga fino a una certa misura alle convenzioni della città di Parigi con le Società delle acque, del gaz e degli omnibus. Egli crede frattanto che sia poco equo l'invocare sotto pretesto del socialismo, un regime eccezionale, e che il diritto comune debba essere sufficiente.

Lunier ripete che in simile materia basterebbe il diritto comune e che l'unica riforma utile ragionevole da ottenersi sarebbe una legge che obbligasse la società alla pari dello Stato e delle grandi amministrazioni, a restituire agli impiegati congedati l'ammontare delle ritenute da essi sofferte in vista della pensione.

La seduta è sciolta.

LA CONVENZIONE COLLA REGIA DEI TABACCHI

Pubblichiamo il seguente progetto di legge presentato alla Camera dall'on. Ministro delle Finanze.

Articolo unico. È approvata l'annessa convenzione stipulata in Roma il dì 13 novembre 1883 fra il Ministro delle finanze ed il presidente della Commissione liquidatrice della Società anonima per la Regia cointeressata dei tabacchi.

Ecco il testo della convenzione:

Premesso che, in conformità dell'articolo 54 dello statuto della società anonima italiana per la Regia cointeressata dei tabacchi, approvato con regio decreto 24 settembre 1868, n. 2054, l'assemblea generale della società medesima, legalmente adunata in Roma il dì 27 ottobre 1883, ha nominato gli stralecari liquidatori, conferendo loro tutti i maggiori poteri per la realizzazione dell'attivo sociale e per stabilire i modi pagamento;

Fra S. E. il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze *ad interim* del tesoro, ed il comm. Domenico Balduino, tanto nella sua qualità di presidente della Commissione di stralcio della Regia cointeressata dei tabacchi, che in quello di amministratore delegato della Società generale di Credito mobiliare italiano, si conviene quanto segue:

Art. 1° La somma di cui il Governo risulterà in debito verso della società anonima italiana per la Regia cointeressata dei tabacchi, per la consegna e valutazione dei depositi (*stock*) in ordine agli articoli 9 e 10 della convenzione 25 luglio 1868, approvata con legge 24 agosto successivo, n. 4544, per la consegna e valutazione dell'articolo 7 della convenzione stessa per i tabacchi greggi esotici acqui-

stati nel corrente anno per conto del Governo, per quelli indigeni della corrente campagna, pur da riceverli nelle provincie continentali e della Sardegna per conto di esso, e per qualunque altro titolo, sarà pagata per intero dal Tesoro non più tardi del 1° gennaio 1886.

Art. 2° Il pagamento della somma suddetta potrà essere fatto anche prima del termine prefisso con l'articolo precedente, purchè dal Governo ne sia dato avviso alla Commissione liquidatrice della Società prementovata od a chi per essa, sei mesi avanti il pagamento stesso.

Art. 3° Sulla somma, il cui pagamento viene, come sopra prorogato, il Tesoro pagherà alle scadenze semestrali del 1° luglio e 1° gennaio, un interesse che, depurato della imposta di ricchezza mobile e della tassa di circolazione a carico della Società, corrisponda per essa al 5 per cento netto all'anno.

L'interesse sul prezzo dei depositi (*stock*) decorrerà dai termini stabiliti dai citati articoli 9, 10 e 11 della convenzione 25 luglio 1868; e così dal 1° aprile 1884 l'interesse decorrerà soltanto sulla quarta parte della somma che sarà liquidata a debito del Tesoro. dal 1° luglio successivo sulla metà; dal 1° ottobre su tre quarte parti, e dal 1° gennaio 1885 in poi sulla intiera somma suddetta.

Per le somme risultanti dalle consegne e valutazione dei fabbricati, macchine e mobili in esecuzione dell'articolo 7 della convenzione predetta, dal prezzo degli acquisti dei tabacchi greggi esotici fatti nel corrente anno per conto del governo e di quelli indigeni della corrente campagna e spese accessorie, che sono pure da riceverli per conto di esso, l'interesse decorrerà dal 1° gennaio 1884.

Art. 4° Della somma di cui agli articoli precedenti, dopo regolare liquidazione, il Tesoro rilascerà dichiarazione di debito verso la Commissione liquidatrice nominata dalla società cessante, e la Commissione stessa avrà facoltà di rappresentare il proprio credito, nella sua totalità od in parte, con appositi titoli, ai quali sarà apposto il visto di un delegato del Ministero del Tesoro, per accertare che nella loro emissione si rimanga nei limiti del debito del Tesoro.

Le spese necessarie per l'allestimento dei titoli staranno a carico del Tesoro.

Art. 5° Al servizio del pagamento dell'interesse ed al rimborso del capitale, di cui all'articolo precedente, sarà provveduto dalla Società generale di credito mobiliare italiano, che riceverà dal Tesoro la provvigione di 1/8 per cento su tutti i relativi pagamenti, invece di 1/4 per cento già stipulato con l'articolo 9 della convenzione speciale 26 luglio 1868 per il servizio delle obbligazioni dei tabacchi.

Le somme dovute dal Tesoro, ai termini di questa convenzione, per interesse ed estinzione del suo debito sopraindicato, saranno versate dal Tesoro stesso alla detta Società generale di credito mobiliare italiano, che se ne varrà pel servizio, come sopra assunto del pagamento degli interessi e del capitale.

Fatto a Roma nel palazzo del Ministero delle finanze, in due originali, il 13 novembre 1883.

Agostino Magliani, ministro delle finanze
ad interim del Tesoro — D. Balduino,
nelle qualità che sopra — Carlo Cantoni,
testimonio — Ernesto Taranto, testimonio.

BULLETTINO DELLE BANCHE POPOLARI

(Situazioni al 31 ottobre)

Banca popolare di credito in Bologna. — Capitale versato L. 986,540; Riserva L. 381,936; Conti correnti L. 1,367,376; Portafoglio L. 9,273,721; Fondi

pubblici L. 1,786,610,77; Crediti L. 1,151,395; Sofferenze L. 3,341; Rendite L. 332,620; Spese L. 257,556.

Banca popolare di Faenza. — Capitale versato L. 396,200; Riserva L. 171,077; Conti correnti L. 269,529; Depositi a risparmio liberi L. 3,071,826; Portafoglio L. 3,382,494; Anticipazioni L. 39,052; Rendita 5 0/0 L. 216,325; Rendite L. 196,046; Spese L. 139,554.

Banca del Popolo Anese e Cassa di Risparmio in Napoli. — Capitale versato L. 69,157; Riserva L. 5,550; Depositi a risparmio L. 1,154; operazioni commerciali con Assab. L. 23,000; Portafoglio L. 31,846; Rendite L. 1000; Spese 840. Questa Banca funziona dal 10 ottobre dell'anno in corso.

(Situazioni al 30 novembre)

Società cooperativa Popolare di mutuo credito in Cremona. — Capitale versato L. 2,086,897; Riserva L. 746,251; Conti correnti L. 15,083,702; Portafoglio L. 2,945,970; Anticipazioni sopra fondi pubblici L. 690,429; Impiego in fondi pubblici L. 9,812,603; Sofferenze L. 52,504; Entrata L. 737,477; Spese L. 595,627.

Banca di Verona. — Capitale versato L. 700,000; Riserva L. 100,000; Conti correnti L. 3,167,966; Portafoglio L. 2,609,378; Anticipazioni sopra fondi pubblici L. 18,268; Sofferenze L. 7,360; Rendita L. 250,532; Spese L. 163,954.

Banca Popolare d'Acqui e Cassa di Risparmio. — Capitale versato L. 200,000; Riserva L. 40,000; Conti correnti L. 1,056,150; Risparmio L. 829,627; Portafoglio L. 1,554,259; Anticipazioni L. 30,499; Sofferenze L. 8,341; Entrate L. 128,368; Spese L. 95,215.

Banca Popolare di Oderzo. — Capitale versato Lire 78,700; Riserva Lire 23,211; Conti correnti L. 503,688; Portafoglio L. 476,663; Sovvenzioni con buoni agrari L. 20,030; Sofferenze L. 236; Entrate L. 40,435; Spese L. 34,349.

Banca mutua Popolare di Valdagno. — Capitale versato L. 71,310; Riserva L. 15,000; Conti correnti L. 15,260; Depositi a risparmio L. 156,440; Buoni fruttiferi; L. 134,162; Portafoglio L. 337,749; Entrate L. 22,843; Spese L. 14,968.

Banca Popolare di Valdobbiadene. — Capitale versato L. 47,623; Riserva L. 8,235; Conti correnti e depositi L. 168,088; Portafoglio L. 250,240; Sofferenze L. 3,500; Rendita L. 23,013; Spese L. 10,751.

Banca Popolare di Vicenza. — Capitale versato Lire 1,019,190; Riserva Lire 561,073; Risparmio L. 3,770,602; Conti correnti L. 676,369; Buoni fruttiferi L. 1,120,604; Portafoglio L. 3,226,481; Anticipazioni su valori pubblici L. 84,715; Sofferenze L. 36,138; Entrate L. 326,140; Spese L. 179,029.

Banca agricola commerciale di Savignano di Romagna. — Capitale versato L. 100,000; Conti correnti L. 183,580; Risparmio L. 91,098; Fondo di riserva L. 32,967; Portafoglio L. 226,903; Sofferenze L. 12,917; Valori pubblici L. 45,675; Rendite L. 27,157; Spese L. 15,571.

Banca popolare di Motta di Livenza. — Capitale versato L. 73,705; Riserva L. 44,665; Conti correnti L. 285,557; Buoni fruttiferi L. 117,283; Portafoglio L. 688,297; Sofferenze L. 4,341; Entrate L. 47,152; Spese L. 30,889.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Torino. — Gli argomenti trattati e le deliberazioni prese nella riunione camerale del 3 dicembre furono i seguenti:

Sui — biglietti ferroviari a percorrenza chilometrica — *Auzilia* a nome di speciale commissione riferì che la Camera di Verona intenderebbe di fare, col concorso delle sue consorelle, istanza al Governo ed alle Società ferroviarie per ottenere che, mantenuti gli attuali biglietti circolari e festivi per viaggiatori, siano introdotti altri biglietti a percorrenza chilometrica differenziale senza indicazione di direzione, colla osservanza delle cautele opportune a disciplinare simile servizio.

La Camera, sul parere favorevole della speciale Commissione suindicata, deliberò ad unanimità di aderire alla progettata petizione della consorella Veronese.

Sulla — rettifica del nuovo repertorio della tariffa doganale pei bozzoli di scarto — la Camera deliberò di associarsi alla istanza della Camera di Verona la quale domandò al Ministero delle finanze che venisse rettificato il nuovo repertorio di dogana, nel quale per recente provvedimento governativo si considerano i bozzoli sfarfallati, tarlati e rugginosi come cascami di seta greggi, e perciò vengono assoggettati al dazio d'uscita di L. 8,80 al quintale da cui prima andavano esenti.

Sui quesiti — in ordine al lavoro dei fanciulli nelle fabbriche, proposti dal Ministero del commercio — la Camera deliberò le seguenti risposte:

1° Che si debba interdire assolutamente il lavoro sino ai dieci anni compiuti.

2° Che ammesso dopo quella età il fanciullo in un opificio industriale, non si abbia per lui a fissare con legge alcuna limitazione d'orario.

3° Che ai fanciulli al disotto dei 15 anni compiuti sia interdetto il lavoro di notte e nelle domeniche, eccettuati casi eccezionali.

Camera di Commercio ed Arti Pesaro. — Nella settima sua riunione prese le seguenti deliberazioni:

1° Nominò per l'anno 1884 la Commissione di sorveglianza all'ufficio di stagionatura delle sete.

2° Emise parere favorevole intorno alla modificazione da portarsi al 2° comma dell'articolo 22 del vigente Regolamento di pesca marittima.

3° Propose i valori delle merci per le Statistiche doganali richiesti dal Ministero di Agricoltura Industria e Commercio per l'anno 1885.

4° Non si associò alla petizione della Camera di Commercio di Siena per ottenere dei provvedimenti legislativi a tutela del raccolto della coccola di ginepro, per essere il raccolto stesso in questa Provincia di poca o niuna importanza.

5° Aderì pienamente alla domanda della Consorella di Napoli, perchè sia provveduto al ritiro dei biglietti di Stato di L. 5 e L. 10 per il loro cattivo tipo.

Notizie economiche e finanziarie

Situazione delle Banche di emissione italiane ed estero.

(in milioni)

Banca Nazionale del Regno

	20 nov.	30 nov.	differ.
Attivo	Cassa e riserva... L. 269,1	270,9	+ 1,8
	Portafoglio..... 217,3	220,1	+ 2,8
	Anticipazioni..... 28,3	28,6	+ 0,3
Passivo	Capitale..... L. 200,0	200,0	—
	Massa di rispetto.. 33,2	33,2	—
	Circolazione... 473,8	479,3	+ 5,5
	Altri debiti a vista.. 32,7	32,8	+ 0,1

Banca di Francia

	6 dec.	12 dec.	differenza
Attivo	Incasso metallico Fr. 1,971,9	1,965,3	— 6,6
	Portafoglio..... 1,059,0	1,052,7	— 6,3
	Anticipazioni..... 307,7	303,7	— 4,0
Passivo	Circolazione..... 2,925,8	2,933,7	+ 7,9
	Conti correnti..... 536,7	507,3	+ 29,4

Banca nazionale del Belgio

	29 nov.	6 dec.	differenza
Attivo	Incasso metallico Fr. 93,3	96,6	+ 3,3
	Portafoglio..... 290,6	284,5	— 6,1
	Anticipazioni..... 14,4	14,2	— 0,2
Passivo	Circolazione..... 344,5	331,1	+ 13,4
	Conti correnti..... 71,4	76,1	+ 4,7

Banca Imperiale di Germania

	23 nov.	30 nov.	differ.
Attivo	Incasso metallico... St. 28,3	28,3	—
	Portafoglio e anticipaz. 22,2	21,9	— 0,3
	Circolazione..... 37,1	37,3	+ 0,2
Passivo	Conti correnti..... 10,2	11,1	+ 0,9

Banca Austro-Ungerese

	30 nov.	7 dec.	differ.
Attivo	Incasso metallico Fior. 201,7	201,5	— 0,2
	Portafoglio..... 159,6	158,2	— 1,6
	Anticipazioni..... 26,5	26,9	+ 0,4
Passivo	Capitale..... Fior. 90,0	90,0	—
	Circolazione..... 369,7	366,8	— 2,9
	Conti correnti..... 84,6	83,2	— 1,4

Banche associate di Nuova York.

	21 nov.	1 dec.	differenza
Attivo	Incasso metallico... St. 11,3	11,6	+ 0,3
	Portafoglio e anticipaz. 64,9	65,1	+ 0,2
	Circolazione..... 3,0	3,0	—
Passivo	Conti correnti..... 63,1	63,4	+ 0,3

Banca del Messico

	30 sett.	31 ott.	differenza
Attivo	Incasso metallico St. 335	351	+ 16
	Portafoglio e anticip. 600	609	+ 9
Passivo	Circolazione..... 434	502	+ 68
	Conti correnti..... 469	391	— 78

Banche associate Svizzere

	17 nov.	24 nov.	differ.
Attivo	Incasso metallico Sterl. 2,4	2,4	—
	Circolazione..... 4,6	4,4	— 0,2

Banca dei Paesi Bassi

	1 dic.	8 dic.	differenza
Attivo	Incasso metallico Fior. 119,2	119,2	—
	Portafoglio..... 49,3	50,4	+ 1,1
	Anticipazioni..... 41,8	42,0	+ 0,2
Passivo	Capitale..... 16,0	16,0	—
	Circolazione..... 188,9	187,0	— 1,9
	Conti correnti..... 2,4	5,7	+ 3,3

Banca d'Inghilterra (5 dicembre.)

Aumentarono: la *circolazione* di st. 386,830; i *conti correnti del Tesoro* di sterline 828,472 e i *fondi pubblici* di st. 204,505.

Diminuirono: i *conti correnti particolari* di sterline 1,458,351; il *portafoglio* e le *anticipazioni* di st. 302,674; l'*incasso metallico* di st. 152,404; e la *Riserva biglietti* di st. 539,234.

Clearing House. — Il movimento nella settimana che terminò col 5 dicembre ascese a st. 436,331,000 cioè a dire st. 45,493,000 *più* che nella settimana scorsa e sterline 8,998,000 *più* che nell'ottava corrispondente del 1882.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 15 dicembre 1883.

L'ottimismo che prevalse in gran parte della settimana scorsa alla borsa di Parigi non si è mantenuto, e malgrado gli sforzi fatti per sostenere quel mercato, il ribasso ha dominato anche in questi ultimi otto giorni. Dapprima il voto restrittivo dato dalla Camera francese al Ministero Ferry sulla questione dei crediti pel Tonchino, e più di tutto le dichiarazioni fatte dal governo sul conflitto franco-chinese giudicate gravi e pericolose, misero di malumore quella borsa e con essa quella di tutti i mercati europei, producendo malessere nelle disposizioni e debolezza nei corsi. Ad accrescere la cattiva tendenza della borsa parigina influi pure la pubblicazione del prospetto delle rendite governative dal primo gennaio 1883 a tutto novembre scorso, secondo il quale lo Stato avrebbe introitato 55 milioni di franchi meno del bilancio di previsione. Anche il forte ribasso subito dai valori orientali specialmente dai fondi egiziani in seguito alle vittorie riportate dal Madhi sulle truppe vicereali contribuirono a spingere al ribasso non solo le rendite, ma anche i valori di banca e gli industriali. E fra le prime neppure la rendita italiana venne risparmiata. Si dice in proposito che le molte realizzazioni avvenute sul nostro consolidato 5 0/0 si verificassero perchè molte case italiane abituate a tener posizione all'estero per le molte facilitazioni che godono sui rapporti si sieno decise a liquidare per non portare affari vecchi nel nuovo esercizio. Il mercato monetario fu un poco più teso della settimana scorsa, ma questa tensione non ha nulla di straordinario, perchè nell'ultimo mese dell'anno i bisogni di denaro furono e sono sempre più incessanti che nei mesi precedenti. A Londra lo sconto fuori banca per le cambiali a tre mesi salì al 2 1/4 per cento e per i prestiti da giorno a giorno all'1 3/4 per cento. A Berlino lo sconto privato si aggirò sul 3 per cento, e in Francia intorno al 2 0/0. Notizie telegrafiche da Nuova York recano che la riserva

delle Banche associate si accrebbe nella settimana scorsa di 1,200,000 di dollari, sorpassando così di 6,250,000 di doll. il *minimum* legale, che è, come già sappiamo il 25 0/0 dei depositi liberi.

Ecco adesso il movimento della settimana:

Rendite francesi. — Il 3 0/0 da 106,30 scendeva a 105,42 il 3 0/0 da 77,40 a 76,15, e il 3 0/0 ammortizzabile da 78,70 a 77,75.

Consolidati inglesi. — Da 101 13/16 declinavano a 100 5/6.

Rendita turca. — A Londra da 9 1/4 scendeva a 8 7/16 e a Napoli venne trattata a 9,25 circa.

Valori egiziani. — L'egiziano nuovo da 321 ribassava a 309 e poi risaliva a 317 e il Canale di Suez da 2083 cadeva a 1985.

Valori spagnoli. — La nuova rendita esteriore invariata fra 56 3/16 e 56 7/16.

Rendita italiana 5 0/0 — Sulle varie borse italiane da 91 in contanti scendeva a 90,75 e da 91,20 per fine mese a 90,95. A Parigi da 91,40 declinava a 90,85 e oggi resta a 91 a Londra da 89 3/4 saliva a 90 1/16 e a Berlino da 90,40 ribassava a 90.

Rendita 3 0/0. — Nominale fra 54,35 e 54,45.

Prestiti pontifici. — Il Blount da 89,90 indietreggiava a 89,70; il Rothschild da 95,05 a 93; e il cattolico 1860 64 da 94,50 a 92,20.

Valori bancari. — Ebbero movimento assai limitato, e quasi tutti prezzi in ribasso. La Banca Nazionale italiana da 2185 cadeva a 2168; la Banca Naz. Toscana da 945 a 935 e poi risaliva a 958; il Credito Mobiliare da 805 a 798; la Banca di Milano invariata fra 502 e 503; la Banca Romana nominale a 990; la Banca Generale negoziata da 522 a 519; il Banco di Roma da 516 a 519 e la Banca di Torino da 672 saliva a 686.

Regia Tabacchi. — Le azioni sostenute fra 584 e 586 con rari venditori. Col primo gennaio p. v. verranno pagati gl'interessi anche sull'ultimo versamento di L. 150, e così sull'intero capitale di L. 500.

Valori ferroviari. — Il movimento su questi titoli continua assai limitato, e senza notevoli variazioni nei corsi. Le azioni meridionali si tennero fra 508 e 510; le romane comuni fra 150 e 150,50 le Gottardo intorno a 470; le obbligazioni meridionali a 270; le Livornesi C D fra 289,50 e 289,75; le centrali toscane invariate a 466 e le Palermo Marsala fra 284,50 e 285,50.

Credito fondiario. — Roma sostenuto fra 444 e 444,50; Milano negoziato a 503; Napoli a 474,75 e Cagliari a 423.

Prestiti Municipali. — Le azioni 3 0/0 di Firenze si negoziarono fra 58,60 e 58,70; l'Unificato napoletano a 83,20 e il prestito di Roma a 430,5.

Valori diversi. — L'acqua Marcia negoziata a 845,25; le condotte d'acqua a 490,25; il gaz di Roma a 1038,25; il Lanificio a 1110; le Rubattino a 519 e il cotonificio a 331.

Cambj. — Il Londra a 3 mesi resta a 24,97 e il Francia a vista a 99,85.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — La situazione all'estero è sempre incerta prevalendo ora il ribasso, ora il rialzo senza che si possa additare con precisione la causa vera e precisa di

queste alternative. A Nuova York i frumenti rossi caddero da doll. 1,12 a 1,11 allo stajo, i granturchi oscillarono sostenuti da cents 63 a 64, e le farine in rialzo da doll. 3,90 a 4,05 per misura di chil. 88. A Calcutta e a Smirne nessuna variazione. A Odessa calma nei frumenti e granturchi, e sostegno nella segale, e nell'avena. A Londra prezzi deboli nei grani e nelle farine, e a Liverpool ribasso nel granturco. A Pest i frumenti si quotarono in ribasso a fior. 10,04 al quintale, e a Vienna a fior. 10,40. In Francia prevalse il sostegno nella maggior parte dei mercati senza che gli affari avessero preso un estensione molto pronunziata. A Parigi i grani per dicembre si quotarono a fr. 25,40, e per i primi 4 mesi del venturo anno a fr. 25,75 al quintale. In Italia i grani mantennero meno qualche eccezione la loro corrente rialzista; i granturchi ottennero qualche aumento, e i risi rimasero nella precedente posizione. Ecco adesso i prezzi della settimana. — A Firenze i grani gentili bianchi si venderono da Lire 14,50 a L. 15,50 al sacco di tre staia, e i gentili rossi da L. 14,25 a 14,75. — A Bologna i grani per la fine di dicembre si contrattarono a L. 24 al quintale, i granturchi sulle L. 17, e i risoni da L. 21 a 23,50. — A Ferrara i grani fecero da L. 22 a 23,50 al quintale, e i granturchi da L. 16 a 17. — A Padova i grani si contrattarono da L. 21 a 22. — A Milano il listino segna da L. 21,75 a 24,75 al quintale per i grani, da L. 15 a 17,50 per i granturchi; da L. 18 a 19 per la segale, e da L. 31 a 40 per il riso fuori dazio. — A Novara i risi nostrali si venderono da L. 24,15 a 27,50 all'ettolitro. — A Torino i grani realizzarono da L. 22,50 a 25,50 al quintale, il granturco da L. 16,75 a 18,50, e il riso bianco fuori dazio da L. 35 a 36,25. — A Genova i grani teneri nostrali si contrattarono da L. 23 a 25 al quintale, e gli esteri da L. 21 a 24,25. — In Ancona i grani delle Marche ottennero da L. 23,50 a 24,50 al quintale, i grani degli Abruzzi da L. 22,50 a 23,50, e il granturco da L. 13,75 a 16,25 — e a Bari i grani bianchi si negoziarono da L. 23,50 a 24,50 al quintale, e i rossi da L. 22,50 a 23,50.

Vini. — In generale le vendite sono meno importanti dell'anno scorso alla stessa epoca, ma da alcuni giorni il movimento è stato un po' più attivo che nella settimana precedente, specialmente per la Francia. — A Torino si venderono da oltre 500 ettoltri di vini al prezzo di L. 41 a 48 all'ettol. sdaizato per le prime qualità, e di L. 33 a 40 per le secondarie. — A Ovada si fecero varie vendite al prezzo di L. 35 a 40 all'ettol. secondo merito. — A Genova i Scoglietti nuovi si venderono da L. 32 a 33, i Pachino da L. 28 a 29, i Castellamare rossi da L. 29 a 30; detti bianchi da L. 22 a 23; i Sardegna da L. 15 a 25, i Napoli da L. 12 a 20, e i Calabria (S. Eufemia) da L. 34 a 38. — A Udine i vini del Mantovano si venderono da L. 18 a 20 all'ettol. — A Modena i vini comuni da pasto si venderono da L. 25 a 35 all'ettol., i scelti da Lire 45 a 50, e i Lambruschi del Sorbarese da L. 56 a 75. — A Livorno i vini di Maremma sostenuti da L. 12 a 13,50 al quint. sul posto, gli Empoli da L. 14 a 15, i Pisa da L. 12 a 12,50, e i Firenze da L. 15 a 18. — A Napoli si fecero molti affari ma senza aumento. I Gragnano si venderono a D. 58 carro sopra luogo, i Carbonara a D. 53, i Palma a D. 62, i Somma da 45 a 51, i Moscarella a 76, e i Lambiccati della Torre a D. 77. — A Gioja i prezzi variarono da L. 28 a 30 per i vini nuovi, e da L. 12 a 18 per i vecchi. — A Gallipoli si fecero alcune vendite sulle L. 24; a Riposto fra le L. 23 a 24, e a Vittoria sulle L. 21,50 il tutto all'ettolitro franco bordo.

Spiriti. — Ecco il movimento della settimana. — A Milano continuò la fermezza sull'alcool delle fabbriche locali con affari limitati al solo consumo. I tripli da gr. 94,95 senza fusto si venderono da

L. 175 a 176 al quintale, e i Napoli fusto gratis da L. 178 a 180; i Germania da L. 186 a 188, e l'acquavite di grappa da L. 84 a 87. — A *Genova* con affari quasi nulli, gli Americani si quotarono da lire 178 a 179; i Germania da L. 181 a 182, e i Napoli da L. 170 a 172. — A *Parigi* le prime qualità disponibili di 90 gradi furono quotate a fr. 46,75; per gennaio a fr. 47,50, e per i primi 4 mesi del 1884 a fr. 48,50 il tutto al deposito.

Oli d'oltva. — Sempre in aumento stante le notizie poco favorevoli sul raccolto in corso. — A *Diano Marina* mercato animatissimo, pagandosi le olive da L. 3,70 a 4,25 al doppio decalitre, e gli oli nuovi mosti da L. 138 a 150 al quintale. — A *Genova* i Riviera nuovi si venderono da L. 135 a 150 al quint. i Romagna da L. 135 a 145 e i Tunisi da L. 98 a 105. — A *Livorno* vendite attive al prezzo di Lire 125 a 155 al quint. per oli mangiabili del lucchese e del fiorentino. — A *Firenze* l'olio acerbo fu venduto da L. 90 a 105 per soma di chil. 61,200, e le altre qualità mangiabili da L. 80 a 90. — A *Bari* i sopraffini si venderono da L. 165 a 175 al quint. i fini da L. 125 a 160 e i mangiabili da Lire 100 a 120. — A *Messina* l'olio pronto da ardere realizzò da L. 88 a 89 al quintale, e a *Trieste* gli oli fini e sopraffini Italia uso tavola si contrattarono da fior. 80 a 88 al quintale.

Bestiami. — Il bestiame bovino da macello tanto buoi che vacche continua ricercato, e lo stesso dobbiamo costatare tanto per il vitellame maturo che immaturo. I maiali al contrario meno poche eccezioni proseguirono con prezzi deboli. — A *Firenze* i maiali a peso vivo per ogni 100 libbre toscane si venderono da L. 24 a 34. — A *Casalmaggiore* i maiali grassi da L. 105 a 115 al quintale. — A *Milano* i bovi grassi fecero da L. 135 a 155 al quint. morto ecc; i magri da L. 90 a 110; i vitelli maturi da L. 150 a 155; gl' immaturi da L. 60 a 70 a peso vivo; i maiali grassi a peso morto da L. 120 a 125 e i magri da L. 60 a 80 al quintale vivo. — A *Bologna* i manzi da macello fecero da L. 133 a 148. — A *Moncalieri* i majali si venderono da L. 10 a 11,25 al miriagrammo; i vitelli da L. 7 a 9,25; i bovi da L. 6,75 a 8,25, e gli agnelli da L. 9,25 a 10,50. — A *Rimini* i bovi a peso vivo si contrattarono da L. 70 a 75 al quint. le vacche da L. 60 a 66; i vitelli da L. 90 a 95, e i castrati da L. 70 a 80 e a *Parigi* i bovi da fr. 132 a 136; i vitelli da fr. 160 a 230; i maiali grassi da fr. 114 a 136 e i

montoni da franchi 165 a 210 il tutto al quintale morto.

Cotoni. — In questi ultimi giorni le transazioni sui mercati regolatori di Liverpool e dell'Havre furono assai limitate, e vennero praticate col ribasso di 1/16 a 3/32 di denaro per libbra inglese; così pure su quelli di origine agli Stati Uniti e nelle Indie. Questa tendenza naturalmente influì sfavorevolmente sugli altri mercati europei. — A *Genova* i cotoni nostrali si contrattarono da L. 54 a 70 ogni 50 chilogr. gli americani da L. 65 a 85; i cotoni del Levante da L. 57 a 77 e i cotoni delle Indie da L. 50 a 88. All'*Havre* mercato fermo dapprima e poi debole. — A *Liverpool* gli ultimi prezzi praticati furono di den. 6 per il Middling Orleans; di 5 7/8 per il Middling Upland, e di 1 1/16 per il Fair Oomra e a Nuova York di cents. 10 9/16 per Middling Upland. Alla fine della settimana scorsa la provvista visibile dei cotoni in Europa, agli Stati Uniti, e alle Indie era di balle 2,768,000 contro 2,532,000 l'anno scorso alla stessa epoca, e contro 2,556,000 nell' 1882.

Sete. — Anche questa settimana trascorse in generale con disposizioni alquanto favorevoli agli affari. È un fatto che la domanda tende ad allargarsi, e se anche le piazze estere partecipassero al movimento che si riscontra nelle nostre, è certo che si avrebbe una base solida, sulla quale si potrebbe lavorare senza esitazioni. — A *Milano* le greggie classiche 9/10 si venderono a L. 53; dette di 1° e 2° ord. da L. 52 e 49; dette corpetti di 1° e 2° ord. da L. 42 a 39; gli organzini di marca 17/19 a Lire 66; detti classici da L. 61 a 62; detti di 1° e 2° ord. da L. 59 a 57; e le trame a 2 capi classiche da L. 59 a 60. — A *Udine* si ebbe un aumento di L. 1,50 a 2 al chil. per tutti gli articoli. — A *Lione* il miglioramento trova molte difficoltà a svilupparsi, e malgrado le notizie di rialzo venute dall'estero, il mercato meno un po' di fermezza, rimase quasi indifferente. Fra gli affari fatti abbiamo notato greggie italiane extra a capi annodati vendute a fr. 57; organzini 26/30 di 2° ord. a fr. 61 e trame di 1° ord. 24/26 da fr. 58 a 59. — A *Marsiglia* in sete di ogni specie si fecero affari più abbondanti che per il passato. Al contrario nei bozzoli si operò poco, e i prezzi praticati furono di fr. 11 a 11,50 per i gialli di Francia, e di 10,75 a 11,25 per i verdi del Levante.

AVV. GIULIO FRANCO Direttore-proprietario.

BILLI CESARE gerente responsabile.



STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per fornitura d'Olio d'oliva

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all'acquisto di chilogrammi 140,000 Olio di Oliva di cui:

Chilogrammi 80000 pel Magazzino di Firenze

» 60000 » Roma

apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, in data 5 Novembre 1882, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze (Piazza dell'Unità Italiana N. 7) e nelle stazioni di **Firenze, Livorno, Pisa, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni e Ancona.**

Le offerte dovranno pervenire con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 12 merid. del di 26 Dicembre corr. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la fornitura d'Olio d'oliva

L'apertura delle offerte sarà fatta il giorno 27 successivo alle ore 2 pom. dal Comitato di Sorveglianza dell'Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti, e ciò senz'obbligo di indicarne il motivo.

Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano, per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere. E previa esibizione della ricevuta di deposito, ogni concorrente od un suo delegato potrà assistere all'apertura delle offerte stesse.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nell'offerta, e questa dovrà pure indicare le stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedir l'Olio a forma dell'art. 3.º del Capitolato.

Firenze, 12 Dicembre 1883.

(C. 4758)

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ GENERALE
DI
CREDITO MOBILIARE ITALIANO

FIRENZE — GENOVA — ROMA — TORINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale nominale **L. 50,000,000** — versato **L. 40,000,000**

Il Consiglio di Amministrazione ha l'onore di rammentare ai Signori Azionisti che, conformemente agli Statuti Sociali l'assemblea generale ordinaria dovendo aver luogo nella prima quindicina del mese di Febbraio prossimo, i possessori di almeno Cinquanta azioni che desiderano intervenire, ne devono fare il deposito dal 15 Dicembre corrente al 5 Gennaio 1884.

Per conseguenza i Signori Azionisti sono invitati a depositare le loro azioni all'epoca predetta dalle ore 10 della mattina alle ore 3 pomeridiane:

in Firenze	} presso le sedi della Società Gener. di Credito Mobiliare Italiano
» Torino	
» Roma	
» Genova	
» »	
» »	» la Cassa Generale.
» »	» la Cassa di Sconto.
» Milano	» la Banca di Credito Italiano.
» Parigi	» la Banca di Parigi e dei Paesi-Bassi

Con apposito annunzio verrà ulteriormente dato avviso del giorno pel quale sarà convocata l'assemblea a Firenze.

Firenze, 3 dicembre 1883.

Firenze, Tipografia dei Fratelli Bencini, Via del Castellaccio 6