

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VI — Vol. X

Domenica 28 Dicembre 1879

N. 295

IL FONDO PER IL CULTO E IL BILANCIO DELLO STATO

Uno dei più curiosi esempi del modo in cui per mezzo di artificiosi meccanismi si giunge in Italia ad intorbidare la situazione reale delle finanze dello Stato e ad oscurarne quella semplice e chiara intelligenza che in un paese atto a forme costituzionali ogni cittadino dovrebbe facilmente poter conseguire, del modo cioè come alla verità vera degli oneri e delle risorse su cui anno per anno lo Stato deve contare si sostituisca una verità contabile, intrighatissima e assai difforme da quella, ce l'offre il conto dell'Amministrazione del Fondo per il Culto in relazione con le finanze dello Stato.

Il Fondo per il Culto fu creato con la legge di soppressione delle corporazioni religiose del 7 luglio 1866 e succedette alle antiche casse ecclesiastiche di Torino e di Napoli coll'obbligo, oltre a quelli che gli derivavano da questa successione, di curare il trapasso nel Demanio dei beni tolti al clero e di distribuire gli assegnamenti stanziati dalla legge a favore dei membri appartenenti alle corporazioni disciolte od agli altri enti ecclesiastici che furono soppressi o i cui beni furono convertiti ai termini della successiva legge del 15 agosto 1867.

Fu in sostanza un'amministrazione incaricata con l'intera liquidazione del patrimonio ecclesiastico con l'obbligo di provvedere ai pagamenti che le leggi eversive di quel patrimonio ponevano a carico dello Stato e di restituire le sostanze che da quella liquidazione sarebbero avanzate, di mano in mano che gli oneri dello Stato si estinguevano, a coloro che venivano dalla legge designati come definitivi ed ultimi successori del patrimonio medesimo, cioè lo Stato per i tre quarti del suo ammontare, ed i Comuni, in cui erano posti i beni convertiti, per il quarto rimanente.

In un altro Stato qualunque dove non fossero in onore le tradizioni autocratiche che sono radicate fra noi si sarebbe aggiunto un nuovo ramo all'Amministrazione dello Stato coll'incarico di tenere in modo netto e distinto la contabilità relativa a questi beni affinché il giorno della liquidazione potesse stabilirsi in modo esatto il rispettivo ammontare dei diritti spettanti a ciascuna delle parti fra cui se ne devono dividere i residui; ma frattanto fino al giorno di questa liquidazione l'amministrazione finanziaria dello Stato avrebbe considerato come a se devoluti tanto gli emolumenti derivanti dai beni incorporati, quanto il carico delle pensioni e delle altre passività che accompagnavano tale incorporazione.

Da noi invece si è voluto fare di più e seguendo il sistema che aveva ispirato la creazione della Cassa

ecclesiastica di Torino all'epoca della prima legge di soppressione di alcune corporazioni religiose del 29 maggio 1855 si è voluto fare dell'amministrazione incaricata di questa liquidazione un ente completamente autonomo, completamente separato ed indipendente dalla compagine delle amministrazioni governative, qualche cosa di simile alla Regia cointeressata dei tabacchi od ai Banchi di Napoli e di Sicilia, il bilancio dei quali non veniva nemmeno prima d'ora sottoposto all'esame del Parlamento.

Per tal modo si conseguiva il comodo intento di offrire allo Stato un nuovo subbietto atto a fornirgli ricca materia da colpire di prelevazioni e di imposte e sul quale egli avesse agio di riversare i suoi oneri più pesanti. Quando la nuova amministrazione non potesse sopperire da sé ai pesi addossatigli ed invocasse l'aiuto dello Stato, questo aiuto non avrebbe avuto il carattere di una spesa a carico dell'erario, ma di una mera anticipazione della quale il Tesoro avrebbe dovuto esser rimborsato appunto con più gl'interessi. Si è visto così lo Stato accampare continuamente diritti e pretese di fronte a questo ente di cui si era istituito per tre quarti l'erede, e si è udito ministri delle finanze parlare dello Stato e del fondo per il culto come di due istituzioni in antagonismo e dichiarare in Parlamento che se giovava porre in chiaro la condizione finanziaria e i diritti del fondo per il culto era pur mestieri porre in chiaro ed affermare i diritti dello Stato di fronte ad esso. E questi diritti e queste pretese si sono trascinate per anni ed anni dinanzi alle autorità amministrative ed alle giudiziarie e si è visto il Demanio, che è lo Stato, litigare in tutti i gradi di giurisdizione col fondo per il culto che pure rappresenta lo Stato. La cosa è così enorme da sembrare incredibile a chi non abbia il buon senso otturato dalla pratica pedantesca dei nostri sistemi amministrativi.

Sarebbe lungo entrare minutamente nei dettagli di tutte le quistioni che si sono sollevate fra il fondo per il culto e lo Stato; sono milioni e milioni di crediti che l'uno affaccia verso l'altro al solo effetto ben inteso della contabilità e della liquidazione che dovrà avvenire in capo a molti anni, quando gli oneri derivanti alla nazione dalle leggi d'incameramento dei beni ecclesiastici saranno estinti, poiché allo Stato attuale delle cose il risultato pratico solo ed indeclinabile si è che il tesoro deve supplire alle somme che difettano al fondo per il culto. Tutte queste quistioni sono state lungamente agitate nella recente discussione che ha avuto luogo alla Camera dei Deputati nelle tornate del 16 e del 17 corrente a proposito del bilancio di quell'Amministrazione; noi rinviando ai resoconti di quelle sedute chi voglia farsi un'idea di queste controversie e delle sotti-

gliezzes forensi con cui i deputati desiderosi d'ingrossare le cifre del bilancio dell'entrata dello Stato appoggiavano la legittimità di tutte le rivendicazioni da questo affacciate di fronte al fondo per il culto ed escludevano la legittimità dei diritti che questa amministrazione contrappone a quelli dello Stato.

L'on. Presidente della Commissione del bilancio ha detto che bisognava elevare la bandiera dell'interesse dei contribuenti di fronte alla bandiera di commiserazione che da altri oratori era stata elevata per la situazione del Fondo per il Culto e si è voluto dal Parlamento che gli interessi delle somme anticipate dal Tesoro a questa amministrazione, le quali finora, in ragione di una vecchia consuetudine e della eventuale compensazione che poteva nascere con gli interessi di altre ragioni di credito vantate dal Fondo per il Culto di fronte allo Stato e che sono in contestazione non s'iscrivevano nel bilancio, vi fossero invece da ora innanzi iscritte a suo debito. La Camera ha applaudito sentendo proclamare che a nome delle leggi dello Stato e dei diritti dei contribuenti il Fondo per il Culto dovrà pagare allo Stato gli interessi delle somme che questo gli ha anticipate, come se fosse veramente da temersi che il Fondo per il Culto si arricchisse a spese dei contribuenti e come se questa amministrazione non avesse per legge degli oneri fissi e intangibili a cui i contribuenti sono costretti a sovvenire quando, come avviene, non bastino le sue rendite proprie.

L'interesse dei contribuenti naturalmente si fa consistere in ciò che quando saranno estinti gli oneri attuali del Fondo per il Culto non tutte le sue sostanze ricadranno in proprietà dello Stato, ma un quarto sarà devoluto ai Comuni ove erano situati i beni espropriati, laonde, lasciando che il patrimonio del Fondo per il Culto si accresca indebitamente alle spalle dello Stato, i contribuenti di questo si troverebbero taglieggiati a profitto di quei Comuni medesimi. Per altro anco ammesso che una gran parte dei contribuenti dello Stato non siano quelli stessi contribuenti dei Comuni che conseguirebbero un compenso nel trovare avvantaggiate le loro finanze comunali è lecito domandarsi se tutti i contribuenti dello Stato non preferirebbero di vedere, al tempo della ancor lontana liquidazione definitiva del patrimonio ecclesiastico, erogare qualche centinaio di migliaia di lire di più in favore dei Comuni ove si trovavano i beni del clero, piuttostochè vedere adesso dissipato un ingente capitale in contestazioni inutili ed in lungaggini amministrative che richiedono maggiori formalità burocratiche e quindi maggior copia d'impiegati e maggior perdita di tempo nel disbrigo degli affari.

Ma lasciamo da parte le frasi altisonanti e gli espedienti suggeriti dalle gare di partito, ed atteniamoci ai risultati di fatto del sistema tenuto fin qui, d'ingrossare le entrate dello Stato a carico del bilancio del Fondo per il Culto. In conseguenza di questa politica il patrimonio del fondo per il Culto è andato continuamente assottigliandosi; dal 1867 al 1875 ci fu un depauperamento di 58 milioni, dal 1875 al 1878 di 44 milioni; cosicchè dal 1867 al 1878 il depauperamento del patrimonio ascende a non meno di 82 milioni, e se si va di questo passo, tutti gli sforzi fatti per separare l'amministrazione dello Stato da quella del Fondo per il Culto riesciranno quasi completamente inutili poichè all'epoca in cui cesseranno gli oneri a favore del clero non vi rimar-

rà più un centesimo nè per lo Stato nè per i Comuni. Come avviene questo depauperamento? L'amministrazione del Fondo per il Culto ha un disavanzo annuo rilevante, il quale varia in questi ultimi esercizi dai 4 ai 5 milioni. Il Tesoro dello Stato gli impresta annualmente le somme che gli sono necessarie per far fronte ai suoi impegni, ma poichè anco il Tesoro non guazza nell'abbondanza viene ben presto il momento in cui richiede il rimborso di una parte almeno delle sue anticipazioni; così nel 1872 il credito del Tesoro ammontava circa a 45 milioni di lire ed allora il Fondo per il Culto dovette alienare un milione e mezzo della rendita ad esso spettante, e per effetto di questa vendita il Tesoro incassò 22 milioni in conto corrente. Quattro anni dopo, nel 1876, le nuove anticipazioni fatte dal Tesoro al Fondo per il Culto avevano ricondotto il credito di quello a 51 milioni ed una seconda alienazione di un milione di rendita lo ridusse a poco più di 15 milioni. Le sovvenzioni ricevute ulteriormente dal 1876 alla fine del 1879, lo hanno fatto di nuovo salire a 25 milioni ed il deficit cui il Tesoro dovrà far fronte nel 1880 lo porterà a più di 26 milioni. Se a queste somme si aggiungono le perdite che il patrimonio del Fondo per il Culto ha dovuto subire per essersi riscontrati fra i suoi residui attivi alcuni crediti affatto inesigibili, si ha la cifra totale del suo depauperamento che come abbiain detto di sopra, nel 1878 era di 82 milioni ed ora è indubbiamente alquanto aumentata.

Ogni qualvolta lo Stato si troverà di nuovo in bisogno di esser rimborsato del credito che ha verso il Fondo per il Culto con cui riesce ad ingrossare la cifra delle sue entrate lo potrà facilmente, seguendo il sistema adottato per l'addietro. Ma non è chi non veda che questo sistema equivale a togliere a questa amministrazione i beni con cui essa deve sopportare il carico di pubblici servizi e soddisfare gli impegni della nazione e ad aumentare quindi il bisogno di nuove sovvenzioni per parte dello Stato; e per di più quest'alienazione di rendita non differisce in nulla da quella che lo Stato per provvedere ai bisogni della propria cassa, emette direttamente, senza invocare il pretesto di rimborsarsi di un credito verso un'amministrazione indipendente da esso. Strano assurdo è questo per cui l'erario impone oneri sopra oneri al Fondo per il Culto, tasse sopra tasse, e d'altra parte è costretto tutti gli anni a fargli sovvenzioni perchè tiri avanti; assurdo per altro comodissimo allo scopo d'ingrossare le cifre del bilancio dell'entrata.

Adunque in conclusione l'Amministrazione del fondo per il culto, è un'amministrazione viziata fino dalla sua origine, primo, perchè altera e falsifica la situazione reale delle finanze nazionali, crea a favore dello Stato dei crediti che in sostanza non sono altro, per la quasi totalità che crediti verso sè stesso e per la piccola parte rimanente, sono crediti verso un patrimonio che apparterrà forse un giorno ai Comuni, ma che per ora non sussiste affatto; e si nasconde così l'onere di una spesa che è un carico dell'intera nazione sotto le mentite apparenze di un credito del bilancio dello Stato; secondo, perchè è una ruota non solo inutile, ma dannosissima nell'organismo della pubblica amministrazione, causa continua di attriti e di conflitti che gravano senza alcun profitto i contribuenti di enormi spese amministrative e giu-

diziarie e che non fanno che ritardare il corso regolare dei pubblici affari.

Perciò noi non possiamo che accogliere con plauso l'ordine del giorno proposto dalla Commissione del bilancio ed approvato dalla Camera, con cui s'invita il Governo a studiare il modo di sopprimere l'amministrazione del fondo per il culto, ed a presentare un disegno di legge con cui si provveda all'ordinamento dei servizi, affidabile, ed agli scopi contemplati nelle leggi che la costituirono. Ci sembra che dovrebbe esser facile trovare un sistema, il quale, facendo incombera ed apparire attualmente come oneri delle finanze dello Stato ciò che è l'adempimento di un impegno nazionale, riserbi, mercè una contabilità esattamente tenuta, che non dovrebbe avere nessuna influenza sull'andamento attuale degli affari, riserbi, diciamo, all'epoca dell'estinzione di questi oneri, lo stabilire i criteri che dovranno presiedere alla distribuzione dei beni che sopravanzaranno secondo il voto della legge del 1866 e del 1867.

LA QUESTIONE MARITTIMA ED IL SENATORE ROSSI

(Continuaz. e fine vedi num. 293).

VII

L'esame critico dello scritto del senatore Rossi sull'odierna crisi della marina mercantile, richiese più lavoro di quello che non avrei da principio supposto, assumendo proporzioni forse troppo ampie, quali appena sarebbero giustificate da un'opera di capitale importanza. Non volendo poi abusare della condiscendenza del lettore e di chi dirige il giornale, riassumerò i tratti più importanti di quella parte dell'articolo Rossi, che ancor mi resta ad esaminare, ne accennerò i pregi ed i difetti, e chiuderò in seguito questa troppo prolungata polemica.

Nel § VI mescolando cose vere, con altre incomplete ed inesatte, il senatore Rossi tenta dimostrare, che l'unica causa della decadenza della nostra marina mercantile, quella sì è della mancanza di produzione e di centri industriali in paese. Già ho chiarito altrove, quanto sien numerose le cagioni, che contribuirono a far decadere la nostra marina, e non è il caso di tornarvi su. Una copiosa ed attiva produzione in paese, è certo elemento importante di prosperità marittima; ma questo fatto poco o nulla influisce sulla navigazione indiretta, la quale ricava lucri dal trasporto di prodotti esteri, fra porti esteri, levando carichi ogni dove trovi un nolo remuneratore. Talvolta anzi la marina guadagna maggiormente quando in qualche paese vi ha *mancanza di produzione*, perchè questo fatto lascia campo agli approvvigionamenti. Quindi quasi sempre, la mancanza di raccolto in paese, od una produzione copiosissima, accompagnata da una scarsezza all'estero, suole arrecare un aumento dei noli, cioè, un guadagno per la marina.

Volendo dimostrare che il commercio non può prosperare quando nel paese non vi ha produzione industriale, il senatore Rossi cita alcune cifre riassuntive del commercio italiano coll'estero e ne deduce che il *nostro commercio decresce*. Ora io trovo che nel 1862 si aveva un traffico di L. 1,568,635,994

con tonnellate di peso 5,026,225, mentre nel 1878, questo ascese a L. 2,277,853,888 (Movimento Commerciale 1878, pag. 169-170). Questo mi pare un lieve, ma progressivo aumento, e non una diminuzione. Aver centri manifatturieri alle spalle, è, per una piazza di commercio, cosa di molto rilievo. Pure tenuto conto che la nostra vera vita economica, come la politica data da jeri, malgrado la scarsità dei capitali, il difetto di istruzione, i forti aggravi che furono conseguenza della seguita unità ed indipendenza, si sono in questo ventennio compiuti progressi di molta importanza, anco nelle industrie manifatturiere, come lo prova ad evidenza il chiaro scrittore ed ottimo mio amico Vittorio Ellena, nella sua lodatissima memoria, intitolata: *La statistica di alcune industrie italiane*, pubblicata testè nell'Archivio di statistica. Se, come non vi è dubbio, la causa prima della nostra inferiorità industriale, si è la scarsità di capitale e di cognizioni tecnologiche, è evidente che solo il tempo ed un savio indirizzo politico ed economico, mantenuto con fermezza costante, potrà assicurarci un progressivo sviluppo manifatturiero ed agricolo.

Ciò, si comprende benissimo, non entra punto nelle idee del senatore Rossi, pel quale l'unica cagione della nostra inferiorità economica, si è la tariffa doganale, che a suo avviso è troppo poco protezionista!

Nel § VII, venendo ad esaminare le condizioni meschinissime, per non dire primitive, dei nostri porti, il Rossi rimprovera il Governo per aver disperso inutilmente forti somme in una folla di piccoli ricoveri, o porti di importanza secondaria, mentre compiendo una serie di lavori ben coordinati fra di loro, solamente in quei porti che avevano avuto dalla natura una posizione geografica economicamente migliore, più ragguardevoli sarebbero i risultati conseguiti. In questo io sono perfettamente dell'opinione del senatore Rossi, e faccio voti, perchè nel programma dei lavori portuari che si va attualmente compilando dal Ministro dei lavori pubblici, non si ricada nel deplorato sbaglio, cercando di favorire maggiormente interessi locali, anzichè quelli veramente nazionali.

Venendo poi, dopo quelli del Governo, a rilevare i torti dei cittadini, il senatore Rossi, tira una frecciata ai Genovesi, perchè facendo prevalere pregiudizi e piccoli interessi, e mancando di iniziativa, non costrussero sin dal 1851 vasti Doks a somiglianza di quanto hanno fatto tutte le civili Nazioni.

Il Rossi confronta il commercio di Marsiglia con quello di Genova, quello di Venezia, con il traffico di Trieste, e ne deduce la dolorosa inferiorità nostra. Giustamente osserva il Rossi, che in gran parte la floridezza di Marsiglia è dovuta alla ricchezza della Nazione, di cui essa è emporio commerciale ed anco industriale. Pur troppo scienza ed esperienza non offrono modo, per poter *d'un tratto*, mutare le condizioni economiche d'un paese. Genova e Venezia non hanno un commercio ricco quale è quello delle loro rivali, perchè come già ho detto, la Nazione italiana è povera.

Il difetto assoluto di appropriate comodità nei due porti, sia per sbarco, imbarco, magazzinaggio e movimento ferroviario, contribuisce a deprimerne le meschine condizioni. Se Genova avesse ampi ed adatti magazzini franchi, situati in opportuna località, per poter compiere col minimo dispendio di

tempo, denaro e fatica e quindi con rapidi mezzi meccanici i vari movimenti che la merce esige; se questi depositi fossero nella dipendenza di una istituzione che sapesse organare convenientemente i *warrants*, questa città potrebbe indubbiamente divenire piazza di deposito per molti prodotti sia nazionali che esteri. — Il ricantare come da taluni si fa, il solito ritornello, che le piazze di deposito tendono a scomparire, è un voler chiuder gli occhi a ciò che avviene a Londra, Liverpool, Havre, Anversa, Amburgo e Marsiglia.

Se Genova avesse un porto con acque tranquille, una stazione ferroviaria marittima, un buon ordinamento di tariffe, materiale ferroviario sufficiente, una ferrovia di esercizio men difficile di quella dei Giovi, vedrebbe il suo commercio, sia per l'interno come per l'estero, prosperare di molto, con grande vantaggio della finanza.

Il Rossi invece sembra attribuire l'azione limitata della piazza di Genova, così inferiore a quella di Marsiglia, alla superiorità dello spirito commerciale speculativo dei Marsigliesi su quello dei Genovesi, contentandosi, dice il Senatore, questi ultimi, piuttosto del guadagno sicuro della mediazione, anziché di quello più intraprendente del vero commercio.

Accenna ancora il Rossi che altra causa di deficienza pel porto di Genova si è il ritardo e la mancanza di energia che si ha nel trasformare il materiale navale dalla vela al vapore. *Perché*, egli chiede, *i Genovesi non mutano la caratura del naviglio a vela in carature del naviglio a vapore? Dove sono gli ardimentosi costruttori di Camogli? Cose queste invero più facili a dirsi che a compiersi; più atte ad una declamazione rettorica che tali da sopportare un accurato esame analitico*

A pag. 362 il Senatore Rossi fa una enumerazione di tutte le cose che Genova chiese ed ottenne, senza che il suo commercio siasene gran fatto vantaggiato. Si vede che il Senatore ritiene, essersi forse concesso troppo a Genova con pressochè nessun risultato, se non pure con danno. Questo periodo esigerebbe da chi conosce gli esatti particolari delle questioni cui sommariamente si accenna, una analica risposta. — Ma oramai spazio, tempo e voglia mi mancano. — Una sol cosa credo utile dichiarare ed è, che le istanti domande di Genova priva di un vero porto, di adatti scali, di magazzini, di mezzi ferroviari, provano senza contrasto che sino ad ora troppo poco si è provveduto ai bisogni del commercio italiano, del quale, come lo provano i proventi doganali, questa piazza è principalissimo emporio.

Anche nel Congresso marittimo di Napoli si fece un completo programma dei più urgenti bisogni della marina mercantile, comprendendolo in 32 istanze delle quali soltanto una menoma parte si è soddisfatta. Anche allora si disse, che si chiedeva troppe cose, non avvertendo che se molto si chiedeva, ciò proveniva dachè da lungo tempo essendosi fatto presso che nulla per la Marina, era ovvio che vi fosse pressochè tutto da fare.

O come? Non sa il Senatore Rossi, che i provvedimenti a favore del commercio, che è il generale agevolatore d'ogni cambio di materie prime e manufatte, devono essere incessanti e direi quasi quotidiani?

Non vede che ciò è inparticolar modo necessario, di fronte ad una piazza così attenta e solerte qual è

quella di Marsiglia, la quale suole veder pressochè tutte le sue domande prontamente esaudite dal Governo? Io non dirò che dei voti dei Congressi delle Camere di commercio siasi tenuto poco o nessun conto, ne ripeterò ciò che la Camera di commercio di Genova afferma, che cioè la maggior parte delle sue istanze fatte nell'interesse generale del commercio, non sogliono avere alcun risultato, solo accennerò a due fatti i quali potranno dimostrare all'on. senatore, quanto *prontamente* sieno soddisfatte le più giuste domande di Genova fatte nell'interesse del traffico.

È noto come nel 1864, mentre si abolivano in tutte le città italiane le varie corporazioni privilegiate, dalle autorità locali e centrali si consentì in Genova la ricostituzione delle corporazioni privilegiate dei facchini; fatto questo che costò tanti danni al commercio italiano. Genova reclamò, protestò, supplicò dimostrando gli svantaggi che da tale fatto provenivano a tutto il commercio nazionale, svantaggio dai quali gli industriali piemontesi e Lombardi come tutti i consumatori dell'Alta Italia venivano ad essere danneggiati quasi più che gli stessi genovesi. Ebbene gioverà rammentare come ci volessero ben *quindici anni* prima che si provvedesse a riparare ad una così strana anomalia, a sopprimere un esoso monopolio che danneggiava tutto il commercio italiano. Eppure il senatore Rossi parla del provvedimento di cui è caso come di un favore profumato fatto ai Genovesi. È questo un esatto criterio ed un giusto giudizio?

L'altro fatto è quello che concerne la stazione marittima. Il Governo che tollerò rassegnato negli anni decorsi tutte le avanie ed angherie di una Società francese, che regolava le sue tariffe col beneplacito di Marsiglia, cui si offerse in olocausto il commercio genovese ed italiano, obbligava sin dal 1870 questa Società a costruire la stazione ferroviaria marittima nelle località *Zingari, Giardino Doria, Magazzini generali*. Invero si può immaginare un emporio commerciale marittimo, senza stazione ferroviaria marittima? Tanto varrebbe dire un uomo senza capo, un bastimento privo di alberi, di vele, di macchine e di remi. Marsiglia ha questa stazione da 10 e più anni; a Venezia essa è pressochè finita; a Genova ne parla benissimo da dieci anni, la si studia con maggior attività da due anni, cionondimeno malgrado il buon volere messo in questa faccenda dall'energico e valentissimo Baccarini, è bene si sappia, che LA STAZIONE MARITTIMA DI GENOVA NON È ANCORA COMINCIATA!!

Di tutto questo non mi occuperei se si trattasse di cose che riguardassero puramente interessi locali; ma qui si tratta di tutto il traffico dell'Alta Italia, e di quello che per questa regione può aver luogo con la Svizzera e la Germania; sarebbe dunque colpa tacere.

Taccio della mancanza dei grandi bacini di carenaggio, taccio dell'assoluta mancanza delle macchine per aspirare, ventilare e ricaricare i grani; nulla dico del difetto di grue idrauliche od a vapore; non parlo della mancanza di locali per uffici e magazzini doganali, ove almeno la merce possa avere una mediocre custodia e gli affari possano spedirsi senza pericolo di vita, come per amore di brevità passo sotto silenzio una folla di altri cosimili dolorosi fatti, che contrastano lo sviluppo del commercio italiano. Pur mi dica il senatore Rossi, che cosa ne pensa dei due soli fatti da me più sopra accennati? Il Freycinet a

nome del Governo francese, dopo i quattro nuovi porti e tutte le possibili comodità largite a Marsiglia, alle istanze di questa risponde con la proposta di una nuova spesa di urgenza di una cinquantina di milioni. Invece il senatore Rossi trova che per i genovesi si è di già fatto anche troppo, che essi sono i beniamini e gli incontentabili, che non ci stanchiamo mai di chiedere e di voler che sia fatto per noi... Ed io che avevo la dabbenaggine di credere, che i proventi portuari e doganali, a comporre i quali Genova entra per un buon quinto, andassero a vantaggio di tutto lo Stato! Che supposevo l'aumento del movimento sulle ferrovie governative vantaggiasse le finanze; che ritenevo, le comodità commerciali di un porto, fossero comodità vantaggiose a tutti i produttori, a tutti i consumatori che si giovano dall'opera di questo porto.... Ben si vede, che non bastano gli anni a conferire esperienza e che anche verità più evidenti, non son quelle che fanno fortuna.

Pur nondimeno, sino a tanto che a veci di frasi e di affermazioni, non mi si daranno positive ragioni, dichiaro che morrò impenitente, credendo più ai fatti, che non alle parole eleganti, tanto più quando esse sono manifestamente contrarie al vero.

Il senatore Rossi passa quindi a dimostrare che una delle cagioni della limitazione del nostro commercio, si è la mancanza di stabilimenti commerciali o colonie all'estero, sebbene non indichi abbastanza il modo più adatto per instituirne. È questo un punto, in ordine al quale io sono pienamente d'accordo coll'on. Rossi e del quale già mi occupai e spero occuparmi ancora. Il Rossi dice a questo proposito dure verità e scrive alcune pagine, che dimostrano quanto sia grande il suo sincero desiderio di veder la nostra patria prospera e grande, sebbene non sempre sia felice nell'additare i mezzi più adatti a conseguire tale intento.

Chiude in ultimo il senatore Rossi il suo notevole scritto, con trattare degli studi nautici e commerciali, dei rapporti fra la marina mercantile e quella da guerra, e dei maggiori servigi che potrebbero rendere i nostri consoli all'estero.

Peccato che in uno scritto così pieno di nobili intendimenti, si trovino tratto tratto, errori, esagerazioni e fatti non veri qual è quello ad esempio racchiuso nella frase con la quale l'A. termina questo articolo!

Ad ogni modo il senatore Alessandro Rossi preoccupandosi delle dolorose condizioni della marina mercantile ha fatto opera buona ed altamente patriottica, che può tanto più riuscir utile quando porga occasione a far risuonare la tranquilla aula senatoria, a prò di questa industria di parole quali più non si ascoltarono da dopo che il prode e sventurato concittadino Nino Bixio, con una memorabile interpellanza che durò tre giorni, chiamava sulla marina, l'attenzione dei Senatori e del Governo.

Un corpo che come il Senato, vanta fra i suoi membri persone tanto illustri e così competenti quali sono in ordine a cotesto argomento, Gerolamo Boccardo, Luigi Torelli, Marcello Cerruti e Fedele Lampertico, non dovrebbe più oltre dilazionare a muovere al Governo una formale interpellanza, come già fece nella Camera elettiva, l'operoso e competentissimo mio amico Paolo Boselli, sulle condizioni della marina mercantile italiana e sui provvedimenti che si intendono adottare di fronte alla sua accerata decadenza.

Ho fiducia che questo scritto del Rossi, contribuisca a ridestare la questione marittima nelle aule parlamentari e siccome non dubito che si adotteranno provvedimenti pronti ed efficaci, sebbene, in molti punti sostanzialmente differisca dalle opinioni del senatore Rossi, ripeto aver egli coll' accennata pubblicazione, fatto cosa utilissima e reso un vero servizio alla causa per cui — invero con poco frutto sino ad ora — ma pur con ferma convinzione e fiducia — ho da molti anni combattuto.

Genova, dicembre 1879.

JACOPO VIRGILIO

Le Cartelle-Cessioni del Comune di Firenze

A corredo di quanto accennammo nel num. 295 del nostro periodico riguardo il metodo di valutazione delle *Cartelle-Cessioni* nel piano generale di assestamento delle finanze comunali, pubblichiamo alcuni computi che ci vengono trasmessi su questo argomento. Come si vedrà, la base del ragionamento è la stessa, in quanto la persona che scrive, fatta riserva di ogni maggiore diritto, si colloca dal punto di vista della semplice cessione d'usufrutto per 40 anni, sancita dal contratto 25 settembre 1874, e dalle recenti sentenze passate in giudicato. Soltanto, in omaggio ai criterj che la voce pubblica attribuisce alla Commissione liquidatrice, il nostro amico si induce ad ammettere per base di valutazione delle annualità municipali, l'oneroso saggio del 6 0/0, e le aggrava inoltre della perdita del 50 0/0, che si asserisce sarà quella cui dovranno presso a poco sottoporsi tutti i creditori chirografari.

Da tali computi, che ci sembrano rigorosi e ispirati a un concetto molto pratico e transigente, risulterebbe per le *Cartelle-Cessioni* un prezzo di riscatto di L. 454 50 effettive. Noi siamo persuasi che la Commissione liquidatrice nella sua alta equità, il Municipio per quanto gli compete, e per i vitalissimi interessi locali implicati nella pendenza, ed infine la Banca Toscana come curatore e rappresentante naturale dei portatori di quei titoli, e per gli impegni morali che ha verso i medesimi (impegni che sul terreno in cui è posta la questione, non sono punto in conflitto con i di lei particolari interessi) concorreranno a formulare una soluzione accettabile da tutte le parti.

Al prezzo attuale della rendita 5 0/0, la sistemazione proposta lascierebbe al Comune un margine disponibile di L. 752,000 circa, oltre l'estinzione di ogni suo obbligo per questo cespite, e il risparmio della tassa di circolazione.

Ecco ora gli appunti trasmessici.

Riserbato ogni maggiore diritto che possa derivare ai portatori di *Cartelle-Cessioni*, dal contratto 25 settembre 1874, e dalle diverse sentenze passate in giudicato, consideriamo, se così vuolsi, quel contratto come una semplice cessione di usufrutto, e vediamo quale sia in tale ipotesi la posizione dei titoli medesimi nella sistemazione finanziaria del Comune.

Secondo questo punto di vista, l'attivo di quei titoli, dopo lo stacco della cedola 1° gennaio 1880,

si dividerà in due parti: la prima costituita dal godimento di 33 annualità sul Gran Libro di L. 1,036,556 ciascuna, nette d'imposta; la seconda, da un credito sul Municipio, di 33 annualità di L. 336,652, rappresentanti il rimborso della tassa di ricchezza mobile, e il fondo necessario a completare l'ammortamento. Ammesso dunque debba fissarsi un prezzo di riscatto, lo si otterrà sommando il valore delle annualità sul Gran Libro, col valore delle annualità municipali, ma diminuendo quest'ultimo della tangente di perdita che gli spetta come credito chirografario. Inoltre bisognerà tener conto della liquidazione degli arretrati a tutto il 1° gennaio 1880, come ora verremo esponendo.

Le 33 annualità sul Gran Libro dovranno naturalmente essere scontate ad interesse composto, al saggio rappresentato dall'odierno corso della rendita, cioè, $4\frac{7}{8}\%$. Il loro valore attuale, così calcolato, risulterà di L. 17,164,195, che divise per 46,485,*) numero delle cartelle esistenti, forniscono un'aliquota di L. 369.25 per ognuna.

A queste debbono aggiungersi L. 2.05 per cartella, come prorata sopra L. 93,263, le quali al 1° gennaio 1880, si troveranno disponibili presso la Banca Toscana, o in sua vece, presso la Cassa di Depositi e Prestiti, a credito della massa dei portatori di Cartelle-Cessioni. Detta somma proviene dagli avanzi che dal 1° luglio 1878 in poi, in virtù dei rimborsi effettuati sino a quel giorno, restano semestralmente inoperosi, compiuto il servizio delle cedole, astrazione fatta, beninteso, dalla tassa di ricchezza mobile. Quegli avanzi a cose normali, sarebbero stati imputabili agli ammortamenti, in unione colla quota complementare dovuta per tale oggetto dal Comune.

Cumulando le suddette L. 2.05 con le L. 369.25 già trovate, otteniamo un totale di

L. 571.50. che rappresenta la parte *intangibile* delle Cartelle-Cessioni.

Le 33 annualità municipali decorribili dopo il 1° gennaio 1880, si suddividono in 66 semestralità di L. 178,516 ciascuna. Dato e non concesso, si debbano pure scontare al saggio esorbitante del 6%, il loro valore attuale risulta di L. 5,098,953, che ripartite sopra 46,485 cartelle, darebbero L. 109.70 per ognuna. Calcoliamole al 70%: avremo L. 76.80 da aggiungere alle L. 571.50 summenzionate, e così insieme L. 448.10.

Ma il Comune al 1° gennaio 1880 sarà altresì debitore di 4 semestralità di L. 178,516, rimaste in sofferenza negli anni 1878 e 1879. Diffalchiamo dalle medesime tutto ciò che rappresenta il rimborso della tassa di ricchezza mobile, riducendole in tal guisa al puro debito capitale: si avrà sempre un credito verso il Municipio di L. 425,757. Calcoliamolo al 70%: otterremo un'aliquota suppletiva di L. 6.40 per cartella.

E così il prezzo di riscatto delle Cartelle-Cessioni, anche valutandole per la parte che le riguarda, alla stregua che si dice adottata per gli altri crediti chirografari, e nei limiti più rigorosi, ascenderebbe a

L. 454.50, cedola 1° gennaio 1880, staccata.

*) Questa cifra comprende naturalmente anche le cartelle estratte dopo la sospensione municipale.

Rivista Bibliografica

Les institutions administratives en France et à l'étranger, par M. Ferrand, ancien Prefet. Paris, Cotillon, Guillaumin, 1879.

Per l'autore una delle cagioni più potenti delle rivoluzioni continue dal 1814 in poi, è la coesistenza in Francia e l'assoluta incompatibilità dell'accenramento amministrativo e del sistema parlamentare. Il libro è una rigorosa e splendida, persuadente dimostrazione di cotesta proposizione. Oltre lo scopo scientifico, ne ha uno pratico molto prossimo, tenuto conto della dichiarazione fatta dal Ministero Dufaure nel gennaio 1879, di presentare un progetto di legge sull'organizzazione comunale. Chiunque vada al potere in Francia, anche colà, la riforma generale ed organica della legge comunale e provinciale, dovrà rimanere fra le questioni che più urgentemente attendono una soluzione.

L'autore dimostra la influenza delle istituzioni locali sull'attitudine di un popolo alla vita politica, e come le istituzioni locali dal 1814 in poi, non permettessero né di praticare realmente, né di sopportare il regime costituzionale. Passa ad esaminare come i popoli principali di Europa, praticano il regime costituzionale e vi si rendono atti; e la rassegna che egli fa delle legislazioni straniere, è delle più complete per parte di un francese.

Esamina il carattere delle istituzioni locali francesi, e passa poi a indagare per mezzo di quali riforme si potrebbe far cessare l'antinomia esistente fra il sistema amministrativo e il politico, praticare effettivamente il governo della nazione per mezzo della nazione.

Si sente che il libro è scritto da un uomo, a cui più che le splendide frasi, piace la verità netta, chiaramente intesa e chiaramente espressa. Ci si vede un uomo bene informato per teoria e per pratica, di quanto espone; un uomo insomma che ha visto le istituzioni alla prova. Ammirabile è il modo con cui delle varie istituzioni francesi ed estere sa cogliere la sintesi ed afferrar la legge storica. Se la lettura del libro può essere utile ai francesi, lo studio di esso può esserlo anche, e non meno per noi, che siamo in gran parte travagliati dagli stessi problemi e con l'imminenza — almeno è tanto che si predica — di una riforma nella legislazione provinciale e comunale, che a quest'ora avrebbe già dovuto essere deliberata dal Parlamento.

Le Riscossioni e i Pagamenti al 30 Novembre 1879

La Direzione generale del Tesoro ha pubblicato il prospetto degli incassi e dei pagamenti verificatisi presso le tesorerie del regno durante il mese di novembre 1879 in confronto con quelli dello stesso mese 1878.

Gli incassi nel mese di novembre 1879 ascesero a L. 65,144,438.51. Nel novembre 1878 erano stati di L. 71,485,047.90. Si ebbe dunque nel novembre 1879 una diminuzione di L. 8,340,609.39.

Presentano aumento:

Imp. fond. (arretrati)	L. 44,669 17
Imp. ricch. mob. (arretrati)	» 85,513 35
Tassa sulle ferrovie	» 31,238 35
Rendita patrimoniale dello Stato	» 846,448 38
Entrate diverse	» 1,224,244 23
Rimborsi e concorsi	» 2,051,966 46

L' aumento di L. 1,224,244. 23 nelle entrate diverse, deriva per la maggior parte dall' avere la Cassa dei depositi e prestiti versato un milione per quota devoluta al Tesoro dello Stato su profitti netti da essa ottenuti nel corrente anno. Siffatto versamento del 1878 ebbe invece luogo nel mese di dicembre. A produrre l' aumento di L. 2,051,966. 46 nei rimborsi e concorsi, ha contribuito l' incasso verificatosi nella maggior somma di L. 2,475,068. 71 per interessi semestrali delle obbligazioni sui beni ecclesiastici, emesse e non alienate. La relativa riscossione nel 1878 ebbe a verificarsi invece nel mese di ottobre.

Presentano diminuzione:

L' imposta fond. (esercizio corr.)	L. 136,051 56
La ricchezza mobile (eserc. corr.)	» 169,583 09
Tassa di macinazione	» 2,292,743 39
Imposta sugli affari	» 26,064 55
La tassa sulla fabbricazione	» 702,894 47
I dazi di confine	» 1,116,261 98
Dazi interni di consumo	» 4,187,895 07
Le privative	» 75,421 64
Lotto	» 106,323 35
Proventi dei servizi pubblici	» 388,562 21
Entrate straordinarie	» 2,779,749 94
Entrate Asse ecclesiastico	» 343,138 03

La diminuzione di L. 4,187,895. 07 dei dazi interni di consumo, deriva quasi totalmente dall' essere stata versata in novembre 1878 dal comune di Napoli la somma di L. 3,942,754. 64 a saldo delle rate di canone di dazio consumo, di cui era rimasto in debito a tutto il precedente mese di ottobre, mentre nel novembre 1879 nessun versamento fu fatto dal detto comune. Il meno di L. 2,779,749. 94 nelle entrate straordinarie, è stato cagionato totalmente dall' introito avutosi nei mesi di novembre 1878 delle seguenti somme, e cioè: a) di L. 1,551,527. 51 per alienazione di obbligazioni sui beni ecclesiastici; b) di L. 1,161,405. 40 per prodotto di alienazione di rendita consolidata per la costruzione di ferrovie. Nel mese di novembre 1879 nessun congenero incasso si ottenne.

I pagamenti fatti per conto dei vari ministeri nel novembre 1879 furono di lire 69 milioni, 745,052 51. Nel novembre 1878 erano stati di L. 51,958,903 70. Vi fu pertanto un aumento nel 1879 di L. 17 milioni 784, 128 61.

Presentano aumento:

Finanze	L. 8,013,835 74
Tesoro	» 5,736,939 47
Estero	» 65,177 14
Istruzione pubblica	» 411,726 29
Interno	» 1,264,268 40
Lavori pubblici	» 1,157,543 52
Guerra	» 1,332,593 34
Marina	» 287,012 25

Presentano diminuzione:

Grazia e giustizia	L. 226,852 25
Agricoltura, industria e commercio	» 258,095 09

Nel novembre 1879 i pagamenti superarono gli incassi di L. 6,598,595 80. Nel novembre 1878 gli incassi avevano superato i pagamenti L. 19,526,144 20.

Ecco il prospetto degli incassi dal 1° gennaio a tutto novembre 1879 in confronto con quelli dello stesso periodo 1878:

	1879	1878
Imposta fondiaria		
esercizio corr. L.	156,059,482 86	152,756,267 07
Idem arretrati »	331,712 59	700,660 48
Imposta ricch. mob.		
esercizio corr. »	133,688,486 84	132,302,360 93
Idem arretrati »	219,915 24	207,701 16
Macinazione »	70,548,181 09	76,179,194 55
Imposta sul trapasso propr. e sugli affari. In amministrazione della Direzione generale del Demanio »	118,067,177 24	122,432,509 31
Tassa sul prodotto del movimento a grande e piccola velocità sulle ferrovie »	11,455,523 68	11,738,652 17
Tassa fabbricaz. »	10,254,983 04	7,389,077 73
Dazi di confine »	125,514,422 56	97,232,147 93
Dazi di consumo »	64,098,553 06	62,805,121 50
Privative »	151,401,183 50	137,710,267 30
Lotto »	56,279,380 02	61,007,317 36
Servizi pubblici »	80,896,423 06	99,103,422 07
Patrim. dello Stato »	63,584,338 69	62,829,502 68
Entrate diverse »	13,242,617 85	9,813,494 24
Rimborsi »	67,436,882 10	67,875,667 26
Entrate straordin. »	78,977,972 65	105,677,904 04
Asse ecclesiastico »	32,269,146 18	31,216,949 74

Totale L. 1,234,326,382 25 1,238,978,217 52

Nel 1879 si è avuta una diminuzione di Lire 4,651,855 27.

Presentano aumento

Imposta fondiaria (eserc. corr.)	L. 3,303,215 79
Ricchezza mobile (eserc. corr.)	» 1,386,125 91
Imposta ricch. mob. (arretrati)	» 12,214 08
Tassa di fabbricazione	» 2,865,905 31
Dazi di confine	» 28,282,274 63
Dazi interni di consumo	» 1,293,431 56
Privative	» 13,690,916 20
Patrimonio dello Stato	» 754,836 01
Entrate diverse	» 3,429,123 61
Asse ecclesiastico	» 1,052,196 44

Presentano diminuzione:

Imposta fondiaria (arretrati)	L. 368,947 89
Macinato	» 5,631,013 46
Imposta sugli affari	» 4,365,332 07
La tassa sulle ferrovie	» 283,128 49
Lotto	» 4,727,937 34
I servizi pubblici	» 18,206,999 01
Rimborsi e concorsi	» 438,785 16
Entrate straordinarie	» 26,699,931 39

La diminuzione di lire 5,631,013 46 nel macinato è la conseguenza della esenzione della tassa del macinato sul secondo palmento, portata dalla legge 23 luglio 1879.

La diminuzione di lire 18,206,999 01 nei proventi dei servizi pubblici rappresenta pressochè la differenza che corre tra i versamenti verificatisi nel 1879 in lire 52 milioni per proventi delle strade ferrate dell'Alta Italia esercitate per conto dello Stato ed i congeneri versamenti ottenutisi in lire 20 milioni nei mesi dal luglio a tutto novembre 1878, aggiuntovi il pagamento fatto in L. 51,500,000 pure nel 1878 dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia per due rate semestrali del canone stabilito dall'articolo 2 del Compromesso di Parigi, 11 giugno 1876.

Il meno di lire 26,699,951 59 nelle entrate straordinarie è costituito pressochè totalmente da minor prodotto avutosi nel 1879, in confronto del 1878, di alienazione di rendita consolidata, sia per la costruzione di ferrovie, che in dipendenza della liquidazione dei conti pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, di cui all'articolo 11 della Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875.

Diamo ora il prospetto dei pagamenti nel medesimo periodo.

	1879	1878
Finanze L.	156,533,307 58	164,215,132 06
Tesoro »	490,561,368 32	489,707,782 58
Grazia e giustizia »	25,376,714 61	25,248,482 55
Esteri »	5,830,682 22	5,620,703 29
Istruz. pubblica »	25,179,832 40	21,187,027 41
Interno »	52,214,429 54	49,303,850 01
Lavori pubblici »	101,843,175 47	146,792,880 74
Guerra »	190,070,207 33	189,345,353 54
Marina »	41,441,357 68	42,195,527 53
Agricoltura industria e commercio »	7,634,024 61	10,086,810 10

Totale L. 1,096,705,099 76 1,143,703,549 81

Nel 1879 si ebbe una diminuz. di L. 46,998,450 05.

Presentano aumento:

Tesoro L.	853,585 74
Grazia e giustizia »	128,232 06
Esteri »	209,978 93
Istruzione pubblica »	3,992,804 99
Interno »	2,910,579 53
Guerra »	724,853 79

Presentano diminuzione:

Finanze L.	7,661,824 48
Lavori pubblici »	44,949,705 27
Marina »	754,169 85
Agricoltura, industria e commercio »	2,452,785 49

A produrre la minore spesa di Lire 44 milioni 949,705 27 per conto del Ministero dei lavori pubblici concorsero:

a) il pagamento verificatosi nel mese di gennaio 1878 in lire 11 milioni a favore dell'impresa Vitali, Charles e Picard, in seguito alla transazione 17 agosto 1877, stata approvata colla legge 31 dicembre 1877;

b) il pagamento avvenuto nell'aprile 1878 di lire 9 450,000 costituenti l'abbuonconto sulle spese imputabili al conto capitale, sostenute nel secondo semestre 1877 dalla Società ferroviaria del Sud dell'Austria, giusta l'art. 5 dell'Atto addizionale 17 giugno 1876.

Nel 1879 gl'incassi superarono i pagamenti di lire 157,621,282 48. Nel 1878 li avevano superati di lire 95,274,667 71.

Ecco i risultamenti del conto del Tesoro al 30 novembre 1879:

Attivo

Fondo di cassa fine 1878 L.	180,440,044 43
Crediti di Tesor. Id. »	147,500,086 88
Riscossioni a tutto novembre 1879 »	1,234,326,382 25
Debiti di Tesor. Idem. »	389,672,853 13

Passivo

Debiti di Tesor. fine 1878 L.	489,161,922 62
Pagamenti a tutto novembre 1879 »	1,096,705,099 76
Fondo di cassa Idem. »	177,949,173 04
Crediti di Tesoreria. Idem. »	188,123,171 27

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Firenze. (*Relazione al Ministero*). — La Camera di commercio di Firenze crede anzitutto conveniente di fornire alcuni brevi cenni sulle vicende di industrie, e di far menzione di quelle che sono sorte dopo la pubblicazione dell'ultima relazione annuale.

« Le industrie nostre hanno, in generale, conseguito un progresso nello svolgimento dei loro processi, nella bontà dei prodotti e nella concorrenza che fanno alle industrie forestiere; si verifica però il fatto che, mentre non fa difetto l'operosità nei cultori delle industrie, il loro stato economico non è florido, a causa della crisi commerciale che si lamenta universalmente.

« L'industria agraria, che può dirsi una delle più importanti della provincia, è (specialmente per la parte che riflette l'enologia) in continuo progresso, giacchè la gara introdottasi nei vinicultori fa sì che i nostri vini, già conosciuti dapprima, siano ora ricercatissimi in tutta l'Italia ed anche in quelle altre nazioni, ove i recenti trattati hanno dischiuso ai vini italiani un mercato abbondante, come nella Svizzera, nella Germania e nell'Austria. E se potesse ottenersi un modo più perfetto nella spedizione dei vini e si potessero avere tipi più uniformi nella produzione, il commercio dei nostri vini diverrebbe certo di gran lunga maggiore.

« L'unico ostacolo ad ottenere siffatto risultato è la troppa varietà di prodotti, di fronte alla quantità loro, per cui un vino che incontra il gusto dei consumatori non può di sovente essere fornito nella misura richiesta. E per altro sperabile che a questo inconveniente (il quale ha radice nelle abitudini locali) pongasi termine una volta che lo stesso interesse dei produttori mostrerà ai medesimi la via che dovranno seguire.

« Fra le industrie chimiche è da notarsi quella che, impiantata da vari anni, fu riattivata da poco nel comune del Galluzzo per la fabbricazione del solfuro di carbonio e l'estrazione su vasta scala, mediante questo, dell'olio dalle sanse e dalle buccette delle olive. L'olio così prodotto serve come materia prima alla fabbricazione dei saponi che può dirsi avere oggi acquistata tra noi una importanza non lieve perchè, oltre al più esteso numero degli opifici, si è aumentata molto la quantità e la bontà dei prodotti. Tra le fabbriche di questo genere meritano lode quella situata presso Firenze fuori della barriera aretina, ed in particolare quella presso Sesto Fiorentino, che da 5 a 8 operai che occupava tempo addietro, ne impiega adesso più di 50. Quest'ultima fabbrica produce oltre i saponi comuni anche i saponi profumati, i quali vengono smerciati in tutta l'Italia e per la loro qualità ed il loro prezzo sostengono favorevolmente la concorrenza dei saponi inglesi e francesi.

« Miglioramenti notevoli conseguirono le fabbriche di colla per uso industriale; in alcune di queste anzi fu introdotto il vapore.

« L'arte tintoria che potrebbe servire con profitto in particolare all'industria della seta trovasi in decadenza; lo stesso può dirsi della concia delle pelli che, esercitata un tempo con tanto decoro e profitto del nostro paese, ora, usando soltanto di

metodi empirici, è in decadenza in alcune località della provincia.

« Nei prodotti chimici propriamente detti può segnalarsi come nuova industria la preparazione del *magistero di zolfo* che serve come medicinale e su larga scala è altresì impiegato nella fabbricazione dei cappelli di paglia. Questo preparato si comperava sinora in Inghilterra a prezzi molto elevati.

« L'industria ceramica artistica ha fatto progressi notevoli; oltre alla nostra primaria fabbrica Ginori, ormai conosciuta dappertutto, altre fabbriche vi hanno, che lavorano colla massima soddisfazione dei comperatori.

« Anche l'industria dei materiali laterizi deve essere segnalata, dappoichè una grandiosa fabbrica di questi è sorta da qualche anno nel Borgo delle Sieci presso Pontassieve. I prodotti di questa fabbrica hanno largo smercio in tutta l'Italia e si adoperano in Roma nelle nuove costruzioni tanto come copertura dei tetti mediante embrici sagomati, come per le volte e cieli e per i palchi retti su travi di ferro.

« I prodotti della fabbrica delle Sieci vincono nella concorrenza e per la qualità e per il prezzo, i prodotti simili di Marsiglia. Questa fabbrica, ove sono motori a vapore, tiene impiegati circa cento operai.

« La fabbricazione della carta e l'industria del ferro si esercitano su larga scala nella nostra provincia particolarmente nel circondario di Pistoia, e meritano che di queste si faccia speciale menzione in un successivo rapporto.

« Oltre alla rinomata fonderia di bronzi di Firenze appartenente allo Stato, esistono nella provincia varie fonderie di ferro di seconda fusione. Tra queste sono da segnalarsi particolarmente quella del sig. Giuseppe Mazzoni in Prato, quelle dei signori Rafanelli e Lorenzetti in Pistoia e la fonderia del Pignone presso Firenze appartenente ad una Società anonima diretta dal cavalier Pietro Benini. Questa fonderia ha molto importanza massime perchè possiede un'officina speciale per fondere i tubi di ghisa destinati alla condotta delle acque e del gas,

« Essa ha fornito al comune di Firenze i tubi per condurre nella città le acque potabili ed ha pure rivolte le sue cure alla fabbricazione di macchine agrarie e specialmente di strettoli da olive e da vinaccie.

« Merita singolare menzione un'altra fonderia impiantata da poco tempo e situata pure al Pignone. In essa si fabbricano oggetti di zingo e bronzo tanto per usi comuni (come piedi da lumi, candelabri, vasi, ecc.), quanto per uso di chincaglierie come calamai, porta-fiammiferi, porta-penne, ecc. I prodotti di questa fonderia hanno già acquistato smercio abbondante in tutta Italia.

« Una fabbrica importante di recente impianto trovasi a *Scandicci* presso Firenze. In essa si producono i così detti articoli di chincaglierie comuni, cioè serrami per porte e per finestre, ed altri minuti oggetti di utilità e di consumo che prima si traevano dalle fabbriche straniere.

« Grandissima è l'importanza che ha da qualche tempo acquistata l'officina delle ferrovie romane, nella quale si fabbricano macchine e materiale mobile per le strade ferrate.

« In altri due stabili renti, pure situati in Firenze, si fabbricano specialmente macchine agrarie, ed an-

che nella Pia Casa di Lavoro in Firenze esiste una officina per la fabbricazione di macchine agrarie di qualunque specie, ma in particolare di strettoli, e di altri oggetti in ferro, come letti vuoti, ecc. Questo stabilimento conta circa 40 operai.

« Fra le applicazioni meccaniche è parimenti da parlare dell'officina *Galileo*, che ha grande importanza, ed in cui si eseguono con molta maestria gli strumenti di precisione, come galvanometri, oggetti ed apparecchi telegrafici, di geodesia, orologi da torre, ecc. Circa 70 sono gli operai impiegati in tali lavori.

« Una fabbrica di *piano-forti* si è recentemente impiantata presso Monticelli, nelle vicinanze di Firenze. In essa si costruiscono annualmente, coi migliori e più moderni metodi, fino a 150 pianoforti; tutti i pezzi poi che servono alla formazione di tali istrumenti, dal lavoro di ebanisteria al lavoro di meccanica, si eseguono nella fabbrica, ove si trovano vasti magazzini per la stagionatura dei legnami e per la conservazione di quanto occorra a quest'industria.

« L'industria della *paglia* da luogo ad un commercio di circa 20 milioni all'anno. Però sebbene essa abbia progredito nei metodi e processi adoperati, nell'economia dei prezzi e nella eleganza delle forme, pure vien fatta ai prodotti nostri una fortissima concorrenza nei principali centri di consumo da alcuni prodotti della Germania che imitano la paglia, e da altri prodotti del Giappone, ove si fabbricano oggetti di paglia a prezzi bassissimi.

« L'industria della lana è sempre una delle più riputate. Essa ha abbandonato quasi totalmente la città nostra, ma s'è andata a stabilire nella prossima città di Prato che conta al presente 50 fabbriche ad uso di lanificio per tessuti in lana cardata, le quali occupano circa 1500 uomini, 600 donne e 1000 ragazzi. I prodotti che vengono fabbricati consistono in articoli ordinari, flanelle di diverse specie, scialli e stoffe da uomo. L'ammontare della produzione di queste fabbriche si calcola, pei tessuti, di lire 4,500,000 e per le lane filate grezze e tinte, a circa lire 1,000,000 all'anno.

« Quanto all'industria della seta conviene distinguere: 1° la produzione e l'allevamento del filugello; 2° la trattura; 3° la tessitura della seta.

« a) Riguardo all'allevamento del filugello è da osservarsi che la concorrenza delle sete straniere, aggiunta alla malattia non hanno incoraggiato negli ultimi anni l'aumento della produzione la quale si mantiene stazionaria o poco meno, nonostante che la nostra provincia sia fra le meno colpite dalla malattia ed anzi abbia potuto continuare l'allevamento delle razze indigene;

« b) La concorrenza che le sete straniere e specialmente quelle del Giappone fanno alle sete nostrali, (per quanto queste ultime siano superiori di qualità) ha reso inoperose molte filande, e ciò si desume anche dalla quasi nessuna importanza delle anticipazioni che per lo innanzi su larga scala venivano fatte dalla Banca Nazionale Toscana, la quale sovveniva largamente i trattori di seta.

« c) Firenze nel 1863 contava ancora molti telai: la venuta della capitale privò quest'industria di molti locali anche pel prezzo elevato delle pigioni delle case, e molte donne che attendevano a tessere, si dettero a servire come operaie in altre industrie e specialmente nelle tipografie e nella manifattura dei tabacchi.

« Perciò la tessitura della seta diminuì notevolmente e fino ad ora si è riavuta di poco.

« Questa industria si serve per lo più di telai sparsi a domicilio, dei quali si annoverano 200 circa sul sistema antico e 30 sul sistema moderno. Per altro i signori Fossi e Bruscoli hanno impiantato una fabbrica con buon numero di telai meccanici, ed altra vera e propria fabbrica a telai riuniti fu recentemente fondata, quasi a titolo di prova, dai signori Azzurini, Borgognini e Cantini.

« Questa fabbrica occupa già 100 operaie, ed in essa si sono cominciate a fabbricare sete per ombrelli, e stoffe operate nelle quali concorre il gusto e l'eleganza dei disegni. I telai che sono adoperati in questa fabbrica sono in parte di vecchio modello ed in parte col sistema meccanico moderno.

« Ma il risveglio che va operandosi nell'industria della seta sarebbe anche maggiore se si aumentassero i capitali e se fosse più diffuso l'insegnamento pratico mediante apposite scuole industriali.

« Da qualche tempo è sorta in Firenze l'industria della fabbricazione dei tessuti in cotone, cioè: *bordatini, cotonine* ecc., che impiega circa 300 telai domestici, specialmente quelli del suburbio della città.

È pure sorta da poco tempo in Firenze una fabbrica di *guanti*, la quale imita felicemente le qualità più pregiate di Milano, Napoli e Genova. Essa distribuisce il lavoro ad operaie che vi attendono nelle proprie abitazioni.

« Una fabbrica di *ricami a macchina* venne recentemente fondata in Firenze. In essa si adoperano le migliori e più moderne macchine pel ricamo comune ed artistico, e si producono dei bellissimi saggi di stoffe ricamate sul sistema antico, oltre ai più minuti oggetti, di uso comune e specialmente di uso muliebre, come sottane, vesti da camera, ecc. A questa fabbrica è unita una scuola di ricamo ed una lavanderia a vapore.

« Esiste ancora in Firenze una fabbrica di *tele incerate* che prospera assai e può sostenere la concorrenza dei prodotti esteri.

« Nelle industrie che servono al lusso ed alla eleganza, la provincia è in continuo progresso. L'oreficeria, il mosaico, l'intaglio in legno ed avorio, l'ebanisteria di lusso e la tappezzeria hanno raggiunto una raffinatezza che rende maggiormente ricercati ed apprezzati i prodotti.

« L'oreficeria può dirsi risorta, e dalla campagna per la villana fino ai più artistici monili, essa rivela il buon gusto e l'eleganza, tanto che è giunta a respingere ogni concorrenza di tutti quei prodotti che per l'innanzi venivano dall'estero. Anzi è tanta la maestria dei prodotti nostrali, che essi hanno incominciato ad essere accolti con favore nelle principali città d'Europa.

« Il mosaico ha da pochi anni aumentato grandemente la sua produzione e l'ha estesa tanto da non trovar sempre lo smercio, per quanto nuove applicazioni di sistemi di cerniere ecc. si siano usate affine di accrescere il pregio artistico dei prodotti. Poichè è bene si sappia che l'industria del mosaico ha dato occasione ai nostri bronzisti di migliorare l'arte loro producendo un'infinità di lavori che prima si facevano venire dall'estero. Parlando del mosaico intendesi parlare specialmente di quello composto di pietre dure e calcari, prodotto delle 20 fabbriche private che attualmente esistono.

« I lavori d'ebanisteria, d'intaglio in legno ed in avorio che si producono in Firenze sono pel loro buon gusto ricercati in tutta l'Italia ed all'estero.

« Altre industrie di minore importanza potrebbero citarsi, nelle quali pure è sensibile il progresso; ma la Camera di Firenze riserba alle future relazioni bimestrali il far cenno anche di quelle tra le così dette piccole industrie che meritassero speciale menzione.

« Non può chiudersi questa rassegna senza accennare che per opera del signor Leopoldo Cecchi si sta costruendo in Firenze un grandioso stabilimento per la fabbricazione di vetrerie e cristallami comuni e di lusso, che potrà dar lavoro a più di 300 operai.

I PRODOTTI DELLE FERROVIE

nel Settembre 1879

Il prodotto generale del mese di settembre salì a L. 15,063,865 ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	7,040,448
Bagagli	»	301,574
Merci a grande velocità	»	1,379,478
Id. a piccola velocità	»	6,276,853
Prodotti diversi	»	65,512
Totale	L.	15,063,865

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

	1879	1878
Ferr. dello Stato	L. 8,844,025	L. 8,589,352
» di diverse Società esercitate dallo Stato »	1,581,155	» 1,545,746
» Romane	2,389,920	» 2,105,299
» Meridionali	1,929,254	» 1,866,514
» Venete	101,693	» 76,238
» Sarde	94,557	» 77,254
» Torino-Lanzo	50,749	» 45,851
» Torino-Rivoli	18,427	» 16,463
» Settimo-Rivarolo	14,122	» 13,399
» Milano-Saronno-Erba	30,131	» »
» Conegliano-Vittorio	9,832	» »
Totale	L. 15,063,865	L. 14,336,296

Si ebbe dunque nel settembre 1879 un aumento di L. 727,561, in confronto del 1878. Tutte le linee furono in aumento. L'aumento principale si nota sulle Romane, che ascese a L. 284,461; e sulle ferrovie dello Stato, che ascese a L. 254,493. L'aumento minimo si ebbe sulla linea Settimo-Rivarolo, che fu di sole L. 723. Non si ritiene poi conto delle linee Milano-Saronno-Erba e Conegliano-Vittorio, che nel 1878 non erano ancora aperte all'esercizio.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel 1878 era di chilometri 8266, nel settembre 1879 ascese a ch. 8396, essendosi nel detto mese aggiunti chilometri 4 (pel tronco Bovisio-S. Pietro Martire, della linea Milano-Saronno-Erba) ai chilometri 8392 che erano nell'agosto 1879, in confronto di chilometri 8258 nell'agosto 1878. Nel detto mese di agosto 1879 si erano poi aggiunti chilometri 3 (pel tronco Paderno-Bovisio, della linea medesima) ai chilometri 8387 che erano nel luglio, in confronto di chilometri 8258 nel luglio 1878; e nel detto mese di luglio 1879 si

erano aggiunti chilometri 21 (pei tronchi Chiusa-forte-Pontealba (15) e Bovisa-Paderno (8) della detta linea Milano-Erba) ai chilometri 8366, che erano nel luglio 1879 in confronto di chil. 8258 nel 1878.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto settembre 1879, confrontati con quelli dello stesso periodo 1878, presentano le cifre seguenti:

	1879	1878
Ferr. dello Stato	L. 68,467,554	L. 64,844,198
» di diverse Società esercitate dallo Stato	» 11,723,988	» 10,968,554
» Romane	» 20,817,926	» 19,654,301
» Meridionali	» 16,370,913	» 15,146,722
» Venete	» 715,099	» 532,119
» Sarde	» 801,479	» 701,320
» Torino-Lanzo	» 353,553	» 322,941
» Torino-Rivoli	» 119,176	» 114,111
» Settimo-Rivarolo	» 104,759	» 59,758
» Milano-Saronno-Erba	» 124,768	» »
» Conegliano-Vittorio	» 47,716	» »

Totale . L. 119,646,931 L. 112,344,024

L'aumento totale nel suddetta periodo fu dunque di L. 7,302,907 pel 1807. Tutte le linee furono in aumento; ma specialmente le ferrovie dello Stato, con L. 3,625,356; le Meridionali, con L. 1,224,191; e le Romane con L. 1,165,625. Il minore aumento si ebbe sulla linea Torino-Rivoli, con L. 5,065.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di settembre 1879, confrontato con quello del settembre 1878, presenta le medie seguenti:

	1879	1878
Ferr. dello Stato	L. 2,345	L. 2,294
» di diverse Società esercitate dallo Stato	» 1,694	» 1,653
» Romane	» 1,490	» 1,209
» Meridionali	» 1,330	» 1,287
» Venete	» 742	» 556
» Sarde	» 409	» 388
» Torino-Lanzo	» 1,585	» 1,432
» Torino-Rivoli	» 1,535	» 1,371
» Settimo-Rivarolo	» 614	» 582
» Milano-Saronno-Erba	» 860	» »
» Conegliano-Vittorio	» 893	» »

Media complessiva L. 1,810 L. 1,750

Si ebbe dunque nel settembre 1879 un aumento di L. 60. Tutte le linee aumentarono.

Finalmente i prodotti chilometrici pel periodo dal 1° gennaio a tutto settembre 1879, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1878, presentano le medie seguenti:

	1879	1878
Ferr. dello Stato	L. 18,209	L. 17,375
» di diverse Società esercitate dallo Stato	» 12,530	» 11,731
» Romane	» 12,436	» 11,875
» Meridionali	» 11,290	» 10,446
» Venete	» 5,219	» 3,884
» Sarde	» 3,469	» 3,524
» Torino-Lanzo	» 11,048	» 10,091
» Torino-Rivoli	» 9,931	» 9,500
» Settimo-Rivarolo	» 4,554	» 4,979
» Milano-Saronno-Erba	» 6,931	» »
» Conegliano-Vittorio	» 6,816	» »

Media complessiva L. 14,451 L. 13,767

Si ebbe pertanto nella media generale pel detto periodo del 1879 un aumento di prodotto chil.

metrico di L. 691, in confronto dell'eguale periodo del 1878.

Aumentarono quasi tutte le linee, ma specialmente le Venete con L. 1,553, e le Meridionali con L. 844; mentre il minore aumento si ebbe sulla Torino Rivoli con L. 422. Diminuirono poi le Sarde con L. 55, e la Settimo-Rivarolo con Lire 425.

Quanto alla navigazione lacuale (lago di Garda), il prodotto del mese di settembre 1879 fu di Lire 15,901, cioè con un aumento di L. 111 in confronto del settembre 1878; ed il prodotto complessivo del periodo dal 1° gennaio a tutto settembre 1879 ascese a L. 92,955, cioè con un aumento di L. 1,184, in confronto dell'eguale periodo del 1878.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 27 dicembre.

La settimana che chiude oggi è sempre una delle meno importanti dell'annata perchè la ricorrenza delle feste natalizie, e la sistemazione dei conti della fine d'anno, obbligano anche i più operosi a disertare momentaneamente il campo degli affari. Malgrado questo, le disposizioni dei mercati si mantennero abbastanza soddisfacenti, e se non si ebbero a segnare operazioni abbondanti, non vi furono neppure da lamentare oscillazioni, da provocare conseguenze deplorabili. Ciò dovesse attribuire più che altro alla notevole abbondanza di denaro, che vien segnalata dalle principali piazze d'Europa. I bilanci infatti delle due più grandi banche, quelle cioè d'Inghilterra e di Francia, da varii giorni a questa parte presentano un notevole miglioramento in tutti i capitoli, ma specialmente in quello degli incassi. E questo un sintomo molto rassicurante per l'avvenire, poichè la buona tendenza del mercato non basterebbe a mantenere l'attuale corrente al rialzo, se non fosse sorretta dal mite interesse del denaro.

A Parigi dopo le forti oscillazioni di rialzi e di ribassi avvenuta l'ottava scorsa in seguito alle dimissioni del Ministero Waddington, e alla voce corsa che a motivo dei forti bisogni di denaro per la fine dell'anno, potesse verificarsi qualche aumento nello sconto, la situazione del mercato, benchè leggermente, prendeva a migliorare, e se il miglioramento non raggiunse un limite più elevato, non è da attribuirsi ad altro che alla mancanza di operatori, provocata dalle ragioni che abbiamo più sopra notato. Il 5 0/0 francese con poca differenza dai corsi dell'ottava precedente resta a 115,10; il 3 0/0 a 81,45; il 3 0/0 ammortizzabile a 83,72 e la rendita italiana 5 0/0 da 81,30 saliva a 81,42.

A Londra la nostra rendita rimaneva intorno a 80 1/2 e a Berlino da 70,10 saliva a 70,75.

I mercati italiani trascorsero con affari quasi esclusivamente limitati ai valori di Stato, e non essendo impegnati, non risentirono che

in piccole proporzioni le oscillazioni segnalate dalla Borsa di Parigi.

La nostra rendita 5 0/0 infatti che sabato scorso rimaneva su questa borsa a 91, 92 1/2 dopo avere oscillato alcuni giorni fra 91, 85 e 91, 90, chiudeva ieri sera a 91, 95.

Il 3 0/0 fu contrattato da 54, 15 a 54, 25.

I prestiti cattolici ebbero a Roma qualche piccolo affare da 95, 40 a 95, 45 per il Blount; a 100, 50 per Rothschild e a 95, 60 per il Cattolico 1860-64.

La rendita turca fu trattata a Napoli intorno a 13, 25.

Nei valori bancari sulla nostra borsa dettero luogo a operazioni le azioni della Banca Nazionale Toscana intorno a 736 in denaro, e il Credito Mobiliare che salì fino a 938. Le azioni della Banca Nazionale rimasero nominali a 2320.

Sulle azioni Tabacchi fu segnalato qualche affare da 923 a 924, e le relative obbligazioni in oro furono quotate fino a 584.

Nei valori ferroviari si fecero varie operazioni tanto qui che sulle altre Borse.

Sulla nostra ebbero contrattazioni le azioni meridionali a 423 circa; e le obbligazioni 3 0/0 delle antiche SS. FF. Lucca-Pistoia da 229 a 231. A Milano sostenute le Alta Italia a 293, e deboli le romane da 140 a 139.

I Napoleoni oscillarono da 22, 50 a 22, 56, e il prestito di Firenze 1868 fu contrattato da 118 a 119.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Dal complesso delle notizie pervenute durante la settimana risulta che i prezzi proseguono a mantenersi sostenuti, e con tendenza all'aumento per tutti gli articoli, ma specialmente per il granturco, la cui ricerca in questo momento è attivissima da parte dei possidenti, onde far fronte al mantenimento dei contadini almeno fino a tutto marzo. Sul resto le operazioni furono generalmente limitate al consumo locale ed affari per speculazione non se ne fecero che pochissimi. Quanto alle campagne, quantunque il freddo continui tuttora molto intenso, le notizie sono da per tutto abbastanza soddisfacenti, e meno qualche piccola eccezione, favorevoli al futuro raccolto. Il movimento della settimana fu il seguente:

A Livorno i grani di Barletta furono venduti a L. 37,50 al quintale daziato; i toscani da L. 34 a 36,50; i Polesine L. 36; i maremmani da L. 33,50 a 37,50; i Ghirka Odessa L. 37,50; i Ghirka Azoff da L. 33 a 37; i granturchi nostrali L. 29; gli esteri da L. 23 a 25,50; i ceci toscani L. 39; detti di Sardegna da L. 30 a 36; i fagioli bianchi da L. 35 a 38,50 e le fave da L. 22,50 a 23.

A Firenze i prezzi dei grani variarono da L. 21 a 23 al sacco di 3 staia a seconda del merito. In Arezzo i prezzi furono da L. 26,80 a 30,50 all'ettol. per i grani; di L. 21,30 per il granturco; di L. 36,90 per i fagioli bianchi e di L. 28,70 per le castagne secche.

A Siena i grani fecero da L. 30 a 36,75 al quintale; il granturco da L. 28 a 30 e le fave da lire 21,50 a 24.

A Bologna e a Ferrara i prezzi dei grani furono di L. 35,00 a 37,50 al quint.; e quelli dei granturchi da L. 27,50 a 29,50.

A Padova mercato con pochi affari al prezzo di L. 34,50 a 37 al quint. per i grani; e di L. 25 a 29 per il granturco.

A Milano con affari limitatissimi i grani furono venduti da L. 35 a 38,50 al quint., il granturco da L. 26,50 a 30; la segale da L. 27,50 a 29 e il riso fuori dazio da L. 37,50 a 45.

A Vercelli i risi aumentarono di 25 a 50 centesimi.

A Torino mercato tendente al ribasso. I prezzi furono di L. 36 a 38,75 al quintale per i grani; di L. 25 a 30,50 per il granturco; di L. 28 a 31 per la segale, e di L. 37 a 45 per il riso bianco fuori dazio.

A Genova mercato sostenuto in tutti gli articoli. I grani teneri lombardi si venderono da L. 37 a 38,50 al quintale, gli Amber a L. 37; i Berdianska da L. 30,75 a 31 all'ettol. di chil. 83; i Marianopoli L. 30,50; gli Irka Tagaronk da L. 30,25 a 30,50; i Nicopoli da L. 30,50 a 30,75 e il granturco estero da L. 22 a 24,50.

In Ancona, a Napoli e a Bari si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa.

In Francia prosegue la tendenza all'aumento. Sopra 87 mercati tenuti ultimamente 30 segnarono aumento, 3 tendenza al rialzo, 8 fermezza, 33 nessuna variazione, 2 calma, 2 tendenza al ribasso, e 9 ribasso. I prezzi correnti sono da fr. 30 a 34,50 al quint. per i grani e di fr. 66 a 71 per le farine ogni 159 chilogrammi.

Olj d'oliva. — Corrispondenze particolari recano che a Porto Maurizio, a Oneglia, a Dianò, ad Alassio e in altre piazze delle due riviere, gli olj mangiabili ribassarono durante la settimana scorsa di circa il 7 0/0. Un tal ribasso fu prodotto da apprezzamenti meno sfavorevoli circa ai danni arrecati alle olive dal gelo, e dalla neve, non che dalla notizia che la Spagna dava un buon raccolto.

A Porto Maurizio gli olj nuovi di 1^a qualità si venderono da L. 158 a 160; detti di 2^a da L. 138 a 140; i mezzofini vecchi L. 165; i lavati L. 94 e le cime da L. 104 a 105 il tutto al quintale.

A Genova mercato sostenuto con tendenza all'aumento. Gli olj nuovi della Riviera di Ponente si contrattarono da L. 161 a 165 i 100 chilogrammi.

A Livorno pure i prezzi proseguono a crescere. Gli olj di Toscana si venderono da L. 165 fino a 185 al quintale; i Maremma da L. 125 a 130, e i Romagna da L. 160 a 165.

A Siena si fecero diverse vendite al prezzo di L. 110 a 165 al quintale secondo merito.

In Arezzo i prezzi estremi furono L. 128 a 138 all'ettolitro fuori dazio.

A Napoli e a Bari si fecero i medesimi prezzi dell'ottava precedente.

Side. — Anche in questa settimana, malgrado che l'ultima quindicina dell'anno ordinariamente trascorra senza slancio, i mercati serici si mantennero nelle buone disposizioni già accennate nelle precedenti rassegne.

Ad agevolare il buon andamento dei nostri mercati vi contribuirono soprattutto le molte richieste pervenute dalla Russia, dalla Germania, dalla Svizzera e dagli Stati Uniti.

A Milano si fecero discreti affari in tutti gli articoli. Le greggie classiche 9/10 si venderono da L. 75 a 77, dette di 1^a, 2^a e 3^a ordinarie da L. 72 a 68, gli organzini strafilati classici 17/19 a L. 90, detti classici da L. 87 a 89, detti di prima qualità da L. 84 a 86, le trame a due capi classiche 20/22 da L. 82 a 83, dette di 1^a qualità da L. 80 a 81, i doppi greggi da L. 23 a 31, le strazze da L. 13 a 16 e le struse da L. 12 50 a 16 50.

A Torino si conclusero parecchie operazioni, di cui alcune di considerevole entità. Gli strafilati

tiraggio e lavoro di Piemonte in titoli comuni si venderono da L. 84 a 84 50 per gli extra, da L. 81 a 82 per i classici, da L. 78 a 80 per i secondari e per le greggie i prezzi praticati furono da L. 68 a 72.

A Brescia i mozzami reali e vane ottennero da L. 47 a 53, i corpetti da L. 52 a 60, e i corpi spezzati da L. 57 a 59.

A Lione la domanda fu attiva in tutti i generi e gli acquisti vennero fatti per la maggior parte per conto delle fabbriche. Fra gli affari fatti abbiamo notato degli organzini italiani strafilati 19/21 di 1° ordine venduti a fr. 75 e detti 18/20 di 2° ordine a fr. 72.

A Marsiglia i bozzoli secchi dettero luogo a numerose operazioni. I gialli di Francia fecero da fr. 16 a 16 25 al chilogr., i giapponesi verdi da L. 15 50 a 15 75 e i Nuka da fr. 10 50 a 12 75.

Petrolio. — Le ultime quotazioni dei mercati di produzione e di quelli del Nord segnalano un notevole ribasso, che ebbe il suo effetto anche nella maggior parte dei nostri mercati.

A Genova infatti malgrado le molte richieste i prezzi declinarono da una lira. I barili fuori dazio chiusero da lire 31,50 a 32 al quint., e le casse da lire 27 a 27,50 e con dazio i primi fecero lire 72 e le casse lire 62,50.

Nelle altre piazze della Penisola i prezzi variano da lire 68 a 75 al quint. sdaziato.

A Trieste i barili pronti furono venduti da fiorini 11,60 a 12,50.

In Anversa per dicembre fu quotato a fr. 22,50 i 100 chilogrammi al deposito e per gennaio a franchi 21,75.

A Nuova York e a Filadelfia da cents 8 14 a 8 3/8 per gallone.

Caffè. — Durante la settimana la domanda essendo stata generalmente meno attiva, i prezzi furono meno sostenuti dell'ottava precedente.

A Genova le transazioni furono scarse anche perchè da qualche tempo i negozianti hanno preso l'abitudine di approvvigionarsi direttamente all'estero. I prezzi praticati furono di lire 131 ogni 50 chil. al deposito per il Portoricco nuovo, di lire 112 per detto vecchio, e di lire 107 a 110 per il Santos.

A Trieste si venderono soltanto 600 sacchi di Rio al prezzo di fior 68 a 88 i 100 chil.

A Marsiglia mercato inattivo tanto nei caffè di buon gusto che nei Brasiliani. Il Rio fece da franchi 75 a 115 ogni 50 chil., il Santos da 80 a 100, il San Domingo da 90 a 95, il Portoricco da 110 a 120 e il Moka Aden da 128 a 130.

A Londra mercato calmo con prezzi sostenuti.

In Amsterdam il Giava buono ordinario fu quotato a 48 1/2 centes.

Notizie telegrafiche dal Brasile recano affari nulli e prezzi nominali tanto al Rio che al Santos.

Zuccheri. — Man mano che progredisce la fabbricazione degli zuccheri di barbabietola, si conferma sempre più che le opinioni pessimiste sul risultato complessivo del raccolto erano al disotto della verità.

Cominciando dalla Francia, secondo il *Bullettin des Halles* la produzione di 277 fabbriche darebbe soltanto 1,559,167 sacchi contro 2,507,834 della precedente campagna. Ammettendo che le altre fabbriche non sieno meglio divise, si arriverebbe prendendo per base quel risultato, ad una totale produzione di tonnellate 269,000. E così deve essere poichè molte fabbriche hanno già finito il loro lavoro, e quelle che lavoreranno ancora per qualche settimana, non avranno molto da felicitarsi, perchè la stagione rigidissima di questi ultimi giorni

avendo danneggiato le barbabietole, la resa che lasciava già a desiderare, sarà viepiù cattiva.

Nel Belgio al 30 novembre la metà delle fabbriche era già chiusa e a quest'ora quasi tutte avranno cessato di lavorare.

In Austria la deficienza della produzione in confronto dell'anno scorso si valuta del 10 al 12 0/0, e in Germania l'eccedenza della barbabietola non giunge a colmare la differenza in meno della qualità. Da tutto questo il signor Licht ne deduce per la campagna 1879 80 una valutazione di 1365 milioni di tonnellate di zuccheri indigeni, ciò che costituirebbe una deficienza di 269,000 tonnellate.

I prezzi praticati a Genova per i raffinati della Ligure lombarda furono durante la settimana di L. 159 a 160 al quintale per vagone completo.

Metalli. — Si ebbe in questi ultimi giorni qualche aumento in molte qualità di metalli, ma specialmente sul piombo e sul ferro aumento provocato dai recenti rialzi avvenuti recentemente sui mercati d'origine. Le vendite per altro furono in generale molto limitate in tutte le qualità ad eccezione delle bande stagnatte, del ferro e del piombo. I prezzi in corso nei principali mercati italiani sono i seguenti: Acciaio di Trieste L. 75 al quintale, bronzo da L. 110 a 115; ferro nazionale L. 26, detto inglese L. 28, detto per cerchi L. 32, lamiere inglesi da L. 35 a 40; piombo da L. 53 a 54, rame in pani inglese da L. 200 a 205, detto vecchio L. 175, detto in fogli L. 230, stagno inglese in verghe L. 290, detto Banca da L. 300 a 310, detto stretto L. 290, zinco in fogli L. 68, detto in pani L. 60; ghisa di Scozia L. 11, e le bande stagnatte per ogni cassa da L. 35 a 36 per I G, e da L. 43 a 44 per I X.

Articoli diversi. — *Olio di cotone* — A Livorno le provenienze dall'America si spinsero fino a L. 114 al quintale per le migliori qualità e a Genova al deposito furono venduti da L. 104 a 105.

Olio di sesame. — I prezzi variano da L. 125 fino a 140 al quintale, le qualità di terza spremitura si venderono sulle L. 80.

Carbon fossile. — A Genova per ogni tonnellata vera al Passo Nuovo il Newcastle fu contrattato a L. 34,50; il Cardiff a L. 33,50, lo Scozia a L. 32,50, il Newpeltion da L. 29,50 a 30, l'Hull L. 30,50 e il Liverpool L. 30.

Zolfi. — In clima. A Messina le ultime quotazioni furono di L. 10,55 a 11,10 al quintale sopra Girgenti, di L. 10,60 a 11,30 sopra Licata, e di L. 10,39 a 10,98 sopra Catania.

Utilità - Economia - Precisione

Tutte le Case di Commercio devono provvedersi della nuova **Cassetta Autografica**, che offre il mezzo di fare da se in cinque minuti oltre ad 80 copie di una Circolare, prezzo corrente, fattura, disegno ecc.

Cassette del formato 0,17×0,25	Lire	6,50	} compreso una boccetta inchiostro.
» » 0,25×0,35	»	10,00	
» » 0,35×0,50	»	20,00	

Dirigere le domande con l'importo a **T. Vaudetto e Comp.** Via S. Francesco di Paola, 31 Torino.

STRADE FERRATE ROMANE

A V V I S O

Per la Fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di Chilog. **80,000** di Olio di Oliva, per il magazzino di **Roma**, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura da effettuarsi a norma del relativo Capitolato in data 25 Marzo u. s., il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. M. Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di **Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni, e Ancona.**

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per Lotti di almeno 10,000 chilog. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 5 Gennaio 1880. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per Fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà, fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'olio pei quali intende concorrere.

Il Prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'Art. 3° del Capitolato.

Firenze, 20 Dicembre 1879.

LA DIREZIONE GENERALE

(C. 5090)

STRADE FERRATE ROMANE

A V V I S O

per fornitura di Petrolio

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo della fornitura di Chilogrammi **100,000** di **Petrolio Raffinato d'America**, da consegnarsi:

Per Chilogrammi **17,000** nel Magazzino Sociale di **Napoli**

» **41,000** » » **Livorno**

» **22,000** » » **Ancona**

» **20,000** a **Civitavecchia**, reso quest'ultimo nei ma-

gazzini di deposito schiavo del dazio doganale d'entrata, apre un concorso a schede segrete fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d'oneri è visibile presso la Direzione Generale della Società in Firenze, Piazza Vecchia di S. Maria Novella N. 7 e nelle Stazioni di Firenze Centrale, Ancona, Roma, Civitavecchia, Napoli e Livorno.

Le offerte, potranno esser fatte, tanto per la quantità totale di Chil. 100,000 di Petrolio, quanto per quella necessaria ad uno o più dei magazzini suindicati, e dovranno pervenire in busta sigillata con lettera di accompagnamento, alla Direzione Generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 merid. del dì 5 Gennaio 1880: le medesime dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione del Cassiere Sociale constatante l'effettuato deposito. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura di Petrolio

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro a se stesso la facoltà di non accettarne veruna, qualora non le giudichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle prescritte nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali di consegna a forma dell'art. 7.º del Capitolato.

Firenze, 20 Dicembre 1879.

LA DIREZIONE GENERALE

(C. 5090)

STRADE FERRATE ROMANE (Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

43.ª Settimana dell'Anno 1879 — dal dì 22 al dì 28 Ottobre 1879.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(Dedotta l'Imposta Governativa)											
	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del Prodotto Chilometrico annuo	
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità					
Prodottidella setti- mana.	295,785.71	13,839.56	49,106.34	206,818.00	6,964.02	523.25	2,721.50	575,738.38	1,681	17,850.42	
Settimana cor. 1878.	275,110.15	14,212.73	41,604.57	159,810.81	6,030.51	1,553.30	2,310.30	500,632.37	1,657	15,754.01	
Differenza {	in più	20,675.56	» »	7,501.77	47,007.19	933.51	» »	411.20	75,126.01	24	2,105.41
	in meno	» »	373.17	» »	» »	» »	1,030.05	» »	» »	» »	» »
Ammontare dell'E- sercizio dal 1° gen. al 28 ottobre 1879	11,992,798.48	600,663.96	2,019,302.67	8,097,083.92	300,728.94	54,589.23	101,880.07	23,167,947.27	1,673	16,791.94	
Periodo corr. 1878.	12,096,323.24	580,408.97	1,800,189.33	6,813,491.76	226,380.21	35,683.06	88,909.88	21,641,386.45	1,657	15,837.58	
Aumento	» »	20,254.99	219,113.34	1,283,592.16	74,348.73	18,906.17	12,970.19	1,525,660.82	16	954.36	
Diminuzione . .	103,524.76	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	

La Linea Laura-Avellino della lunghezza di chilometri 24 è stata aperta all'esercizio il giorno 31 Marzo 1879.

(C. 5082)

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai Signori Portatori di **Buoni in oro** che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° Gennaio prossimo, il **pagamento** della **Cedola XX** di L. 15 in oro, per il semestre d'interessi scadenti il 31 Dicembre corrente, nonchè il **rimborso** in L. 500 oro dei **Buoni estratti al 19° sorteggio**, avvenuto il 1° Ottobre decorso:

- a FIRENZE, la Cassa Centrale della Società.
- » ANCONA, » Cassa dell'Esercizio id.
- » NAPOLI, » Cassa Succursale id.
- » MILANO, il Signor Giulio Belinzaghi
- » TORINO, la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
- » ROMA, » id. id.
- » GENOVA, » Cassa Generale.
- » LIVORNO, » Banca Nazionale nel Regno d'Italia
- » PARIGI, » Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
- » GINEVRA, » id. id.

Firenze, 17 Dicembre 1879

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai Signori Azionisti che, a partire dal 1° Gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola XIX (coupon)** di L. 12, 50 per il semestre d'interesse scadente il 31 Dicembre corrente:

- a **Firenze**, la Cassa Centrale della Società.
- » **Ancona**, » Cassa dell'Esercizio id.
- » **Napoli**, » Cassa Succursale id.
- » **Milano**, il Signor Giulio Belinzaghi
- » **Torino**, la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
- » **Roma**, » id. id.
- » **Livorno**, » Banca Nazionale nel Regno d'Italia
- » **Genova**, » Cassa Generale
- » **Venezia**, i Signori Jacob Levi e figli
- » **Parigi**, la Società Generale di Credito Industriale e Comm. } al cambio che
- » **Ginevra**, i Signori Bonna e C. } sarà ulterior-
- » **Londra**, i Signori Baring Brothers e C. } mente stabilito.

Parimenti al 1° Gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione Centrale della Società in Firenze, le **Azioni estratte al 10° sorteggio** del 15 volgente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni possessore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso la **Cartella** di godimento al Portatore, di cui all'Articolo 54 degli Statuti Sociali.

Firenze, 17 Dicembre 1879

LA DIREZIONE GENERALE.