

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VII — Vol. XI

Domenica 22 Agosto 1880

N. 329

LA QUESTIONE DEL DAZIO DI CONSUMO

Noi non ne abbiamo parlato fino oggi, perchè non ci sembrava e non ci sembra neppure ora che esista una questione discutibile. Se si fosse trattato di una proposta di modificazione alla legge che governa il dazio di consumo, e che non è priva di difetti, noi avremmo detto in proposito la nostra opinione; se, seguendo l'esempio datoci parecchi anni fa dal Belgio, e permettendolo le finanze dello Stato, il nostro Governo avesse affacciata l'idea di abolire questa che non è certo la migliore fra le imposte, o anche di rilasciarla a beneficio dei Comuni che tanto si arrovellano per trovare una sorgente di nuove entrate, noi avremmo studiato il delicato argomento e avremmo anche discussa l'opinione di coloro (1) che vorrebbero rilasciato per intero ai Comuni i proventi dei dazi di consumo compensando lo Stato con la sovrainposta sulla fondiaria.

Ma tali discussioni sarebbero state vane e puramente teoriche una volta che, come abbiamo detto sopra, attualmente non esiste questione da discutere. È vero che nei giorni passati i giornali politici hanno discorso ripetutamente della questione del dazio consumo, sebbene in generale con poca cognizione di causa. I giornali d'opposizione hanno colto questa occasione per dare addosso al Governo e mettere in canzonatura un'idea giusta e felice del Ministro delle finanze; e parlando della perequazione, l'hanno spiegata in modo che desse loro agio di combatterla. D'altra parte i giornali ministeriali hanno molto lodato, senza spiegar troppo cosa lodavano nè perchè, ed hanno messa avanti un'idea, quella della riunione dei Sindaci a Roma, che non ci parve molto pratica nè molto adatta a risolvere la controversia.

Ma, poichè ci siamo, diciamo qualche parola sull'argomento.

I nostri lettori sanno quanto noi che sopra 69 milioni circa che il dazio di consumo procura all'erario nazionale, una piccola parte soltanto è riscossa direttamente dagli agenti del Governo ed il rimanente (circa 55 milioni) vien riscossa per mezzo di abbonamenti che si rinnovano di quinquennio in quinquennio. È noto anche che nei quattro anni ora decorsi i Comuni hanno lucrato in media su questi abbonamenti più di 12 milioni e mezzo di lire. Gli abbonamenti scadendo alla fine del 1880, il Ministro delle finanze avrebbe potuto far lucrare questi 12 milioni e mezzo alle finanze dello Stato, che non ne hanno da buttar via, e lo avrebbe fatto certamente

se non si fosse ripetutamente impegnato colla promessa, che era atto di giustizia, di fare qualcosa per migliorare le condizioni dei Comuni.

Non sarebbe certo stato un passo in questa via il toglier loro oltre 12 milioni; ed ora che le finanze dello Stato non sono più minacciate da quegli enormi disavanzi che hanno, fino a un certo punto, servito a giustificare il modo brusco di procedere dello Stato verso i Comuni, non solo non sarebbe savio di continuare a smungerli a pro dello Stato, ma bisogna che in un modo o in un altro si trovi il verso di venire in loro soccorso.

Quello però che doveva colpire il Governo si era questa circostanza: che i 12 milioni e mezzo che i Comuni lucrano, col sistema degli abbonamenti, sui dazi governativi e che stanno a rappresentare un compenso pei rischi che corrono, non vanno giustamente repartiti fra di essi. E pertanto in una circolare che leggemo nell'*Opinione* del 1° agosto, il Ministero dichiarò di voler repartire più equamente questo beneficio fra i Comuni abbonati. Se non siamo male informati, con le proposte di abbonamento fatte ai diversi Comuni, esso varierebbe dal 40 al 15 per cento, e questo non già per creare nuove sperequazioni, ma per ricompensare i Comuni bene amministrati e perchè il merito di avere una buona amministrazione non diventi nel fatto uno svantaggio. Non sarebbe egli ingiusto che il largo guadagno che lo Stato lascia ai Comuni appaltatori, ed al quale può rinunciare soltanto perchè si tratta di Comuni, andasse repartito in modo disuguale e nel prossimo quinquennio vi fossero, come vi sono in quello che sta per terminare, Comuni che lucrino oltre il 30 per cento, e Comuni che rimettano un tanto del loro? Se la passione politica e gli interessi di campanile non facessero troppo spesso velo alla ragione, la rinnovazione degli abbonamenti non avrebbe dovuto incontrare la minima difficoltà, nè si sarebbe mai dovuta fare la deplorabile confusione fra questo appalto e i diritti che un Comune possa avere verso il Governo per qualsivoglia titolo.

Fra gli altri ci ha meravigliato un giornale della Capitale che incoraggia la giunta municipale di Roma a resistere alle domande del governo ed a star ferma nel volere un aggio superiore agli altri comuni nella riscossione dei dazi governativi considerando un tal favore come una parte di quel concorso del governo a cui crede di aver diritto. — Strana confusione! Non è qui il momento nè il luogo di discutere i diritti che possa avere la capitale del regno di far concorrere il governo in certe spese da farsi, quasi diremmo, nell'interesse generale del paese. E certo che il Municipio di Roma ha molte buone ragioni in suo favore, e non sapremmo lodarlo abbastanza se finanziaria-

(1) Vedi *Economista* del 3 marzo 1878.

mente non vuol seguire l'esempio di Firenze — *Florentia doceat*, disse un onorevole Deputato.

Ma se è giusto che il Comune di Roma sia aiutato, questo aiuto glielo dia il Governo, cioè tutto il paese, non già quei soli Comuni che nel quinquennio che sta per finire hanno lucrato poco o nulla sul dazio governativo. — Questa sarebbe la massima delle ingiustizie.

Ed ecco che senza volerlo e contro la nostra abitudine la così detta questione del dazio consumo ci potrebbe condurre ad una discussione politica nella quale non vorremmo assolutamente entrare. Esponiamo soltanto un'idea che ci si affaccia spontanea alla mente. Quest'agitarsi più o meno legale dei grossi comuni, di una parte della rappresentanza nazionale e della stampa, che a dir vero ci sembra condannabile considerato spassionatamente, non è forse una nuova conferma di quello che non è un mistero per nessuno, che cioè il limite delle nostre tasse è al di sopra del sopportabile? — Il nostro povero paese è talmente affranto dalla gravità delle imposte, che anche quando il peso che opprime l'intero corpo non è accresciuto, solo che venga un poco spostato tutte le membra si dolgono, tutte le speranze di alleggerimenti si ridestano e si manifestano con tutti i mezzi possibili.

Noi non vogliamo già scusare i comuni che fanno opposizione, crediamo però che questa agitazione sebbene contraria al *summo jure*, debba dar da pensare agli uomini che ci governano, ai quali incombe il grave dovere di studiare se con una buona riforma tributaria non si potrebbe senza perdita dello Stato, venire in soccorso dei contribuenti. — In questa lotta non nuova fra Comuni e Stato esso ha l'obbligo di non seguire alla lettera il consiglio di Cicerone, e di indagare se *jure an iniuria sint inimici*.

Intanto noi facciamo punto, esprimendo la nostra fiducia che l'on. Magliani, nella circostanza attuale, sappia resistere alla tempesta che gli si è scatenata addosso. — Anche nel 1875, nella passata rinnovazione dei canoni, il ministro Minghetti non riuscì nel suo intento senza difficoltà. « Il Governo, diceva egli in una nota del luglio 1875 al Direttore generale delle gabelle, troverà certo opposizione presso quei comuni che finora nel contratto hanno guadagnato. — Sebbene un tal guadagno non derivasse da proventi loro proprii ma piuttosto da una speculazione che ha analogia con le industriali.... si comprende come possa tornar loro ingrato il vedersi venir meno un'entrata sulla quale si erano assuefatti a calcolare. »

L'on. Minghetti la spuntò, quantunque avesse promesso di venire in aiuto ai Comuni, e in quella rinnovazione, volesse toglier loro 15 milioni rappresentanti tutto il lucro annuo da essi ottenuto nel quinquennio precedente. Perchè dovrebbe essere avversata la proposta dell'on. Magliani che si appoggia sopra principii della più elementare giustizia? contro la sua *perequazione* ci sembra non possano prevalere ragioni di altro ordine — e noi abbiamo troppa fiducia nell'uomo egregio che regge le nostre finanze per esser certi che esse non prevarranno. — E per questo che reputiamo inutile di spender parole in favore della nostra città uscita appena a salvamento da un terribile naufragio. — Per Firenze esistono ragioni generali e speciali perchè le sia concesso un disgra-

vio nel futuro canone; l'esperienza ci ha dimostrate le une e le altre. — Esse d'altronde sono state raccolte e maestrevolmente sostenute da chi ha più competenza di noi e più di noi il dovere ed il diritto di difendere gli interessi della nostra città.

I PESCATORI ITALIANI

SULLE COSTE ORIENTALI DELL'ADRIATICO

Una vertenza che ha tenuto e tiene da qualche tempo desta l'attenzione della stampa italiana è quella dei pescatori chiozzotti stati molestati presso le coste dell'Istria nell'esercizio della loro industria. Essi patirono una vera aggressione per parte dei pescatori istriani; subirono degli atti di violenza ed ebbero involati gli attrezzi del loro mestiere. Fu falsa opinione di esercitare un diritto col reprimere un abuso, fu sfogo di odio e di rivalità industriale, fu mero scopo di rapina che produsse quegli atti? Ecco ciò che porrà in chiaro il procedimento giudiziario che sta per svolgersi fra qualche giorno a Trieste, ma giova frattanto tracciare in brevi tratti un poco di storia di questi deplorabili avvenimenti intorno ai quali un numero recente della *Rassegna Settimanale* contiene uno studio assai interessante che ci somministra alcune notizie di cui terremo conto.

Il diritto dei pescatori italiani di pescare nelle acque dell'Istria e della Dalmazia, purchè a distanza maggiore di un miglio dal litorale, è ad essi assicurato dal trattato di commercio italo austriaco del 27 dicembre 1878, il quale del resto non faceva che riconoscere e confermare tutte le concessioni ed agevolanze sancite ancor dal trattato di commercio anteriore del 23 aprile 1867, e praticate costantemente per antichissima consuetudine. Infatti fino dai tempi più floridi e remoti della repubblica veneta i pescatori chiozzotti hanno avuto l'abitudine di recarsi annualmente dalla fine di settembre fino alla fine di aprile lungo le coste orientali dell'Adriatico ove alcune qualità di pesce si riproducono e crescono in grande abbondanza, e quivi in mezzo a disagi, privazioni e pericoli indescrivibili che i pescatori indigeni non amano di affrontare, hanno esercitato un'industria che da ad essi non lauti profitti, ma somministra un alimento abbondante ed a buon mercato alle popolazioni litoranee ed anco a quelle dell'interno della monarchia austro-ungarica. I pescatori indigeni non si avventurano oltre il miglio dalla costa in quelle acque visitate da frequenti burrasche e che le sinuosità del lido e le accidentalità delle sirti e del folto arcipelago rendono eminentemente pericolose. Tuttavia questa divisione del lavoro non basta a quietare le loro gelosie di mestiere, e sebbene gli italiani coltivino un campo che essi per la maggior parte lascierebbero in abbandono, non cessano nondimeno di considerare con occhio invidioso la concorrenza che ne risentono, e di cercare contro di essi pretesti di accuse, allegando che i loro rivali infrangono la proibizione di pescare entro il miglio dalla costa, e che la pesca come è da essi praticata danneggia la riproduzione della specie e tende ad impoverire le ricchezze di quei mari e ad esaurirvi le fonti dei loro scarsi guadagni.

I chiozzotti si servono per la loro pesca di reti speciali chiamate *cocchie* o *cocie* e che, formate a guisa di grandi imbuto vengono assicurate con una lunga corda a due barche le quali camminando parallelamente e di conserva le trascinano verso il fondo del mare. Contro questo modo di pesca, che, usato da tempo immemorabile, non ha mai manifestato gli inconvenienti che adesso vorrebbero attribuirgli, e che non ha mai nè fatto notare una graduale diminuzione di pesce in quelle acque, nè impedito che si producessero di tratto in tratto annate di meravigliosa ed eccezionale abbondanza, si sono ripetutamente sollevati vivissimi reclami, che rinfocolati in questi ultimi tempi, giunsero a commuovere la dieta provinciale dalmata e perfino il parlamento austriaco, ove furono presentate domande al governo perchè proibisse la pesca con reti a *cocchia* e vietasse agli italiani di pescare entro certi seni e stretti della Dalmazia, nei quali si dice essere impossibile che le navi peschereccie si mantengano nelle loro manovre a distanza di un miglio dalla costa. La dieta dalmata votò nel 12 luglio p. p. alcune risoluzioni con le quali si chiedeva al governo nuovo sussidio di regolamenti e aumento di sorveglianza per impedire che dai pescatori chiozzotti si facesse entro il miglio dalla costa, si facesse uso di reti a *cocchia* e si prendesse il pesce novello.

Le relazioni pervenute al governo austriaco e che il rappresentante di esso fece manifeste alla dieta dalmata tendevano a far ritenere che in generale i chiozzotti rispettano il divieto di pescare entro il miglio e che nessuna contravvenzione ad esso era stata constatata nonostante la sorveglianza usata fin qui. Le barche italiane che recentemente avevano patito le ingiurie dei pescatori istriani trovavansi perfino alla distanza di 4 miglia dal lido. Quanto alla soppressione delle *cocchie*, i suoi sostenitori si appoggiano sopra un regolamento austriaco del 1833 il quale vieta, dicono essi, l'uso di questo o di altro simile apparecchio, disponendo che la pesca si debba esercitare in modo innocuo alla propagazione della specie. Che in alcune determinate località sia espressamente proibito l'uso della *cocchia* è un fatto incontrastabile, ma ciò a riguardo di tutto il restante mare territoriale tende invece a far ritenere che *inclusio unius* sia *exclusio alterius*, tanto più che come fece rilevare il rappresentante del governo alla dieta della Dalmazia una commissione di persone competenti, interpellata nel 1862 intorno alla pratica di questo mezzo di pesca, ebbe a dichiarare che le reti a *cocchia*, in quanto la pesca segua a distanza dalle coste e in mare profondo, non siano da ritenersi nocive alla propagazione della specie.

Ma anco indipendentemente da ciò a contrastare la legittimità della proibizione di queste reti sta il fatto che niun danno da esse prodotto è stato avvertito in tanti anni, dacchè vengono adoperate, e sta in diritto la consecrazione del loro uso fatta dal trattato di commercio fra l'Italia e l'Austria. Col quale trattato l'Italia acconsentì a parecchie concessioni, accordò facilitazioni notevoli al commercio austriaco, come la riduzione speciale di alcuni dazi su certe qualità di ferrami fabbricati in Austria, sulle carni di montone affumicate, sul formaggio pecorino, sulle coperte di lana della Dalmazia, oltre all'abolizione del dazio sulle carni salate, pur di conservare intatto il diritto dei suoi pescatori, di esercitare la

loro industria nel modo consueto lungo il litorale della monarchia austro-ungarica. E questo diritto, a prezzo delle concessioni che altrimenti l'Italia non avrebbe fatte, le fu concesso con le sole restrizioni relative alla pesca del corallo e delle spugne ed a quella dentro un miglio dalla costa, riservate esclusivamente agli abitanti del litorale. Come potrebbe adunque il governo austriaco, senza il consenso esplicito dell'Italia e senza esservi spinto da urgente, palese ed incontrastabile necessità, porre adesso nuove restrizioni intorno al modo di pesca che, praticato da tempo immemorabile, non dette luogo all'epoca della stipulazione del trattato a nessuna riserva, ed intorno al quale si tacque, perchè non apparve nemmeno supponibile che potesse dar luogo ad inconvenienti per l'avvenire. Sarebbe una violazione flagrante della fede internazionale di cui il gabinetto di Vienna non può sospettarsi capace ed a cui si ricuserebbe recisamente, ancorchè l'opinione pubblica tendesse a costringervelo.

Ma la generalità dei cittadini istriani o dalmati non partecipa alle querele contro i pescatori chiozzotti; tutto dimostra che trattasi di un'agitazione restrittiva che ha per movente gli interessi di una classe di produttori, i quali si credono offesi quando non veggano posti limiti angustissimi al campo della altrui concorrenza. Trattasi dei pescatori indigeni a cui fa afa l'industria che i chiozzotti esercitano al loro fianco; ed allorchando una classe di persone solleva lagnanze di questo genere, è sempre sicura di trovare, come han trovato i pescatori istriani o dalmati nella dieta di Zara o nel Parlamento austriaco, chi si faccia paladino delle pretese tendenti ad assicurare un monopolio. Siffatto monopolio per altro non sarebbe visto punto di buon occhio dalla massa della popolazione, la quale ama di mangiare il pesce a buon mercato e di averne in abbondanza per farne commercio con le località interne della monarchia, ricava lucro col fornire ai chiozzotti alcuni dei mezzi di cui essi fanno uso per pescare e desidera di continuare a servirsi di loro per il piccolo cabottaggio che essi fanno a buon mercato e con grande utilità degli abitanti di quei paesi. Ciò serve a spiegare le rimostranze e le proteste vivissime che inviarono al governo austriaco per mezzo di un gran numero di Camere di commercio e di altre corporazioni, quando durante le negoziazioni pel trattato commerciale con l'Italia fu questione di sopprimere il diritto accordato agli italiani di pescare lungo le coste orientali dell'Adriatico.

Per rimediare al ripetersi degli inconvenienti recentemente successi ed il cui rinnovarsi non è disgraziatamente infrequente, la prima idea che balenò al Governo italiano e che fu espressa al nostro Parlamento dall'onorevole Cairoli ed anco dall'onorevole Luzzatti, fu quella di stipulare un regolamento internazionale, una specie di cartello doganale che definisse nettamente i diritti, le prescrizioni di carattere proibitivo e le loro contravvenzioni, dando facoltà alle parti contraenti di vegliare alla loro esecuzione e d'impedire ogni disordine. Più tardi sembra che il Governo abbia receduto da questo pensiero ed abbia invece accolte le dichiarazioni del Governo austriaco con cui esso s'impegnava al mantenimento dello *statu quo* ed assicurava che i diritti dei chiozzotti sarebbero stati debitamente riconosciuti. Ed a noi sembra che il Governo abbia fatto cosa sava, perchè le dichiarazioni del gabinetto

di Vienna danno affidamento che i chiozzotti continueranno a godere e ad esercitare il diritto di pesca come per lo passato, e che, se nuovi inconvenienti si verificassero, nonostante la maggior sorveglianza delle autorità austriache, sarebbero passeggeri e facilmente risarcibili.

Ma quell'idea del regolamento internazionale non sappiamo a dir vero renderci conto che cosa stesse a significare. Comprendemmo l'idea di un trattato che stipulasse parità di trattamento tanto in Austria quanto in Italia ai pescatori dell'una e dell'altra nazione con l'obbligo ben inteso di uniformarsi ai regolamenti del luogo nel quale esercitassero la loro industria; i quali regolamenti ispirati a norme di incontestabile utilità si applicassero indistintamente ai pescatori nazionali come agli esteri. Ma da questo concetto pur troppo siamo ben lontani e l'idea di un regolamento internazionale con parità di trattamento ci sembra un non senso; i provvedimenti regolamentari che son buoni per la costa orientale dell'Adriatico non son buoni per quella italiana ed ogni Stato purchè non faccia distinzione fra i nazionali e gli stranieri è solo competente a conoscere e stabilire le norme che meglio gli convengono. Ancor più strano poi è il paragonare questo progetto di regolamento ad un cartello doganale, il che implicherebbe l'idea che i due Stati dovessero ugualmente vegliare a reprimere le infrazioni che riguardo ad esso si verificassero. Evidentemente sarebbe assurdo che l'Italia s'incaricasse di impedire le trasgressioni al regolamento che avvenissero nelle acque austriache; essa non potrebbe intervenire con i suoi piroscafi se non che per tutelare i diritti dei propri connazionali, ma anco questo incarico, trattandosi di un paese amico e civile deve esser rilasciato alle sue autorità. Nella formazione di un regolamento di questa natura si corre molto frequentemente il pericolo, che sopra le idee delle persone pratiche, istruite dalla lunga esperienza, prevalgano quelle degli uomini di scienza non sempre schivi da pregiudizi, ma dotati di maggiore influenza e di maggiori mezzi per far trionfare il proprio avviso. Se alla redazione di un nuovo regolamento per la pesca nelle acque austriache dovesse intervenire anco l'Italia questo intervento equivarrebbe in pratica ad un tentativo per imporre col suo assenso altre restrizioni su quella pesca che adesso non esistono e che non si addimostrano necessarie. Perciò facciamo voti che la questione dei pescatori chiozzotti sia presto sopita col rigoroso mantenimento dell'attuale stato di cose.

LE CONFERENZE DIDATTICHE DI FIRENZE

e l'insegnamento dell'Economia Politica

Fino dal 1875 noi abbiamo sostenuta la necessità di estendere lo insegnamento della economia politica, massime nella coltura primaria. Nel trascorso anno 1879 siamo tornati sull'argomento e in un seguito di articoli abbiamo insistito su quella necessità.

Ora siamo lieti che il nostro amico e collaboratore prof. Fontanelli abbia portata la questione dinanzi ad un pubblico numeroso e composto in gran

parte di insegnanti di ambo i sessi, in occasione delle conferenze didattiche che si tengono a Firenze.

Alla proposta da lui fatta si associarono l'avvocato Arnolfo Zei, che aveva presentata una proposta analoga, e il prof. Filippo Ajroli direttore della Scuola Normale femminile. Il prof. Zanobi Bicchierai direttore della Scuola Normale maschile dichiarò che per ben due volte aveva presentato al Ministero della pubblica istruzione un progetto nello stesso senso. E noi, a cui sta tanto a cuore questa causa, noi che ad ogni occasione opportuna abbiamo spezzata una lancia, in ossequio alle nostre convinzioni non nuove, come abbiamo ricordato, noi crediamo di sommo interesse il riferire brevemente ciò che si disse a questo proposito nelle conferenze fiorentine.

E prima diremo che la proposta consisteva in ciò, che si avesse ad ammettere come obbligatorio, o almeno come facoltativo, nelle scuole normali maschili e femminili l'insegnamento elementare della economia politica.

Aperta la discussione su questa proposta, l'avvocato Zei si fece a dimostrare i benefici che deriverebbero dalla diffusione delle principali nozioni della scienza economica, constatandone l'importanza nelle presenti condizioni della società, mostrando come sia urgente che non la ignorino del tutto i futuri educatori del popolo. Noi non ci indugiamo sul discorso dell'egregio avvocato, che coltiva con amore le discipline economiche, non già perchè non si ispirasse a principii sani e fecondi, ma perchè i nostri lettori sono anticipatamente convinti delle verità da lui sostenute con tanto calore.

Il professor Fontanelli, il quale fino dal 1874, nel suo lavoro intorno agli *Scioperi*, aveva caldeggiato l'idea, che si faceva a propugnare davanti all'assemblea fiorentina, dopo alcune osservazioni preliminari notò, come in Inghilterra l'insegnamento dell'economia politica si dia, e con frutto, fino nelle scuole elementari, e come se non del tutto, (poichè bisogna anche tener conto del carattere nazionale) almeno in parte quello insegnamento abbia valso ad illuminare le classi operaie intorno alle leggi naturali che regolano i rapporti fra capitale e lavoro, tantochè si sono veduti gli operai a migliaia in sciopero senza che l'ordine pubblico fosse turbato, senz'chè essi nulla chiedessero allo Stato, all'insuor dello esser messi sul terreno del diritto comune, esempio degno di uomini liberi. È chiaro che le condizioni dell'Inghilterra sono a questo proposito, eccezionali, e che altrove, e da noi specialmente, bisogna pensare prima a formare i maestri. Di qui la necessità di introdurre l'insegnamento elementare della economia politica nelle scuole normali. E così fece il Belgio fino dal 1868, nella quale epoca lo dichiarò obbligatorio nelle scuole medesime. E se ne trova contento. In Francia, fino dal 1874 il signor Federico Passy, membro dell'Istituto, fu autorizzato dal Ministero della pubblica istruzione a dare un corso elementare di economia politica nella scuola normale di Versailles. Il Consiglio generale approfittando del diritto che gli conferisce la legge del 10 agosto 1871, aveva emesso un voto in questo senso, e nel 1875 aprì a questo scopo nel bilancio un credito speciale. Questo corso dette utili risultati e nella sessione del 1876 ben tredici Consigli generali formularono un voto consimile. Dipoi altri Consigli si sono pronunziati favorevolmente; anzi

qualcuno vorrebbe estendere l'insegnamento della economia politica a tutte le scuole primarie.

Il corso fatto a Versailles e a Parigi dal signor F. Passy non comprende che dieci conferenze; poco, troppo poco come si vede. Più, il professore, dapprima non volendo sovraccaricare gli allievi in prossimità degli esami, non aveva chiesto i ristretti in iscritto. Ma poi è invalsa la felice abitudine di costesti suntu, ed essi figurarono con onore nella esposizione scolastica di Versailles nel 1877, e nella esposizione universale di Parigi nel 1878. Alla scuola normale libera femminile di Neuilly si è seguito lo stesso programma.

Il professor Fontanelli dopo avere esposti più largamente di quello che a noi sia permesso di fare questi esempi stranieri, osservava che era un non-senso insegnare ai ragazzi mille cose riguardanti società tanto diverse dalla nostra, e non insegnare loro nulla del mondo in cui dovranno vivere. Non insistiamo su questo punto e rimandiamo i nostri lettori agli articoli citati in principio.

Rimanevano da combattere le difficoltà che altri avrebbe potuto affacciare contro la proposta. Queste difficoltà secondo l'amico nostro, e anche secondo noi, potevano ridursi principalmente a tre: 1° difficoltà della materia da insegnarsi: 2° difficoltà di trovare insegnanti adatti: 3° difficoltà finanziarie.

Sul primo punto si può osservare che certo non si può pretendere di dare agli allievi delle scuole normali un insegnamento che li metta al caso di discutere i più alti e controversi problemi della scienza economica, che a ogni modo sarebbero troppo superiori alla intelligenza dei ragazzi a cui più tardi saranno chiamati ad insegnare. Ma c'è nell'economia politica una parte ormai acquisita alla scienza e che è più che sufficiente allo scopo che ci proponiamo, e questa può agevolmente essere appresa quando chi monta in cattedra miri più all'interesse dei discepoli che alla vanità degli applausi. Quante cose facili si rendono difficili, mentre tante cose difficili potrebbero rendersi facili! Aveva ragione Jules Simon, l'economia politica è in fondo la scienza del buon senso.

Vero è che per insegnare bene una scienza in modo elementare, bisogna conoscerla. Ed ecco la seconda difficoltà, quella del corpo insegnante. Ma è proprio una difficoltà seria? Se si trattasse di introdurre un insegnamento speciale nelle scuole elementari, sarebbe più che seria e tale anzi da non potere oggi essere superata. Ma si tratta delle sole scuole normali; che sono in tutto una quarantina e han sede in città abbastanza importanti. Ebbene, non sarà difficile trovare un professore di università, di istituto tecnico, di scuola commerciale, un magistrato, una persona colta che siano al caso di dare l'insegnamento da noi desiderato.

E la difficoltà finanziaria? A vero dire, di fronte a una riforma che potrebbe recare tanti benefici al paese e potrebbe contribuire a rimuovere tanti pericoli, non ci sembra che sarebbe il caso di lesinare su qualche migliaio di lire. Ma supponiamo che il Governo male a proposito opponga il *non possumus*. Perché le provincie non potrebbero supplire, come il dipartimento della Senna in Francia? E nella peggiore ipotesi, credete impossibile che persone come quelle che abbiamo indicate, per amore del civile progresso, fossero per prestare gratuitamente l'opera loro?

Eliminate le difficoltà che potevano opporsi alla invocata riforma od aggiunta che si voglia chiamare, il prof. Fontanelli si trattenne particolarmente a dimostrare quale dovrebbe essere l'indole dello insegnamento che si somministrerebbe nelle scuole normali. Esso, a suo avviso, dovrebbe esser tale da mettere il maestro al caso di spiegare ai suoi allievi i principali fenomeni della vita economica ad ogni occasione opportuna, e sempre partendo dal noto per arrivare all'ignoto. E le occasioni son mille, cominciando dall'aritmetica e andando fino alla storia. Il tema c'incalza e diciamo al lettore:

« Se savio, e intendi me'ch'io non ragiono »

La proposta che abbiamo riferita e brevemente illustrata fu combattuta in un eloquente discorso dal prof. Falorsi, il quale non negò già l'importanza dell'economia politica, ma espresse il timore che gli alunni e le alunne venissero soverchiamente gravati. Ma dopo alcune acute osservazioni del direttore Ajroli e del prof. Fontanelli, il quale insistè specialmente sulla necessità di diffondere la conoscenza delle principali nozioni economiche di fronte ai gravi problemi che agitano la società presente, ed aggiunse che si poteva trattare di una lezione alla settimana, la numerosa riunione votò la proposta alla quasi unanimità.

Noi siamo lieti che di qui sia partita una proposta, la quale ove fosse attuata, potrebbe col tempo esser feconda di vantaggi di cui non è dato ancora calcolare la portata.

La decisione spetta al governo. Speriamo bene. Intanto ci permettiamo di confidare che nei Consigli nella Corona quel valentissimo economista che è l'on. Magliani, vorrà appoggiare coll'autorità che gli viene non tanto dalla sua posizione ufficiale, quanto dal suo nome e da' suoi studi, una causa che non può non trovare nobile e degna.

Società di economia politica di Parigi

Riunione del 5 agosto

Dopo alcune parole di commemorazione dei signori Pereire e Victor Borie, morti dopo l'ultima riunione della società, il presidente sig. *Giuseppe Garnier* intrattiene gli adunati intorno al prossimo censimento quinquennale della Francia che avrà luogo alla fine del 1880.

Il sig. *Loua*, direttore dell'ufficio di Statistica della Francia, espone brevemente il modo nel quale si compie, in quel paese, il censimento della popolazione. È noto che in parecchi Stati d'Europa, fra i quali sono l'Inghilterra, la Germania, la Svizzera e l'Italia, l'intera popolazione è censita in un dato giorno; in Francia invece l'operazione dura in tempo maggiore, e riguarda non la popolazione *di fatto* ma la popolazione *abituale*. In altri termini gli abitanti censiti si compongono non solo di quelli che abitano nel comune ma anche di quelli che ne sono momentaneamente assenti per affari o per diporto. Questi ultimi, come pure i forestieri di passaggio che non possono giustificare la residenza da più di sei mesi, non figurano nello stato nomi-

nativo dei comuni dove si trovano all'epoca del censimento.

La durata dell'operazione potrebbe far temere dei doppi impieghi, i quali però sono quasi impossibili nel censimento dei matrimoni; essi non possono prodursi che in certe classi della popolazione di cui il carattere nomade è più o meno accentuato. Si è riusciti ad ovviare a questo inconveniente facendo il censimento di queste popolazioni in un giorno determinato.

Queste popolazioni nomadi non debbono esser confuse con quelle che vengono dette *popolazioni in massa*, e che si compongono dell'esercito, della popolazione degli ospedali, degli asili, dei collegi, delle comunità religiose ecc, e che come le precedenti sono egualmente censite in un giorno determinato.

Il censimento è confidato all'amministrazione municipale, la quale, soprattutto nelle campagne, conosce tutte le famiglie e non può lasciar passare notevoli errori. L'operazione è più complicata nelle grandi città, nelle quali la popolazione si sposta con tanta facilità e le indicazioni che dovrebbero esser fornite direttamente dagli abitanti sono invece date spessissimo dai vicini oppure dai portinai. Bisogna dire però che l'amministrazione controlla la maggior parte di quelle dichiarazioni con una controinchiesta, e in questo modo arriva a rettificare quelle che sono evidentemente erronee.

Il sig. Loua pensa che le cifre in tal modo ottenute non si allontanano sensibilmente dalla verità. Egli dubita che, in Francia almeno, un lavoro così vasto non si potrebbe fare senza il concorso immediato dell'amministrazione.

Il ministro dell'interno riceve in breve spazio di tempo gli stati più semplici del censimento, vale a dire quelli che concernono l'enumerazione delle persone, e sono queste tabelle che servono a stabilire quelle della popolazione ufficiale, che sono dichiarate esatte e autentiche per un periodo di cinque anni.

Il ministro del commercio riceve alla sua volta gli stati statistici propriamente detti, vale a dire quelli che fanno conoscere l'origine e la nazionalità degli abitanti, il loro sesso, la loro età, il loro stato civile e la loro professione.

Alcuni stati particolari contengono le informazioni apparenti; finalmente certe statistiche si sono dovute abbandonare recentemente, per esempio quella della popolazione secondo la cultura e della popolazione secondo il grado d'istruzione. Secondo il sig. Loua non si debbono rimpiangere quelle soppressioni, perchè, nel modo come è fatto il censimento, non si può sperare che un tal genere di dichiarazioni abbia un sufficiente grado di probabilità. Egli non avrebbe che un desiderio, cioè che la popolazione per professioni fosse data con maggiori dettagli. Senza andar troppo lontani si potrebbero moltiplicare certe categorie per giungere ad affermare certi gruppi con maggior certezza: crede che questa parte del censimento interessi specialmente gli economisti. Parlando poi del grado di verità dei dati statistici raccolti nell'occasione del censimento, il sig. Loua dice che uno studio comparativo, ora da lui compiuto sull'ultimo censimento, gli ha provato che si può arrivare ad un grado d'esattezza sufficiente in pratica, anche riguardo all'età delle donne che queste ultime hanno troppo spesso tendenza a

disimulare, soprattutto in quell'epoca che tocca la maturità.

Al sig. Gasté, deputato, dispiace che si aggiunga in ogni dipartimento la cifra della popolazione fluttuante che si trova già nella popolazione municipale dei comuni, nella quale si debbono portare con ragione 1.° I soldati che hanno tirato a sorte nel comune nel quale sono iscritti sulle liste elettorali, finchè restano sotto le bandiere. 2.° I minorenni che abitano durante le vacanze presso le loro famiglie e durante l'anno scolastico in collegio in una città vicina. In tal modo si giunge ad avere 5 o 600 mila abitanti più di quelli che la Francia abbia in realtà. Non vi è dubbio che per apprezzare i dazi di consumo che si debbono pagare, con ragione si deve tener conto della popolazione fluttuante, che in alcune città come Brest è la metà della popolazione municipale; ma per aver pienamente ragione bisogna non aggiunger mai alla cifra della popolazione dei dipartimenti la popolazione fluttuante della città. In altre parole, la popolazione totale del dipartimento non deve comprendere che la popolazione municipale di tutti i comuni in esso compresi.

Dopo parecchie osservazioni fatte sull'argomento da molti fra gli onorevoli invitati, il Presidente domanda al sig. Leon Chotteau come si potrebbe fare per intavolare negoziati ufficiali col governo americano.

Il sig. Chotteau espone quali sieno le difficoltà che si oppongono alla stipulazione di un trattato commerciale fra la Francia e gli Stati Uniti. Secondo quello che egli dice parrebbe che tutte le difficoltà non venissero dall'America. Egli non crede che il trattato franco-americano sia impossibile, o che se fosse stipulato, esso sarebbe concluso con danno della Francia.

Anche il trattato fra gli Stati Uniti e le isole Hawai era considerato come una cosa impossibile.... prima di esser votato dalle due Camere del Congresso. Questo trattato ha stabilito una tariffa convenzionale fra gli Stati Uniti e l'Hawai, e fu un progresso che il trattato franco-americano non farà che continuare. Quanto alla Francia essa può sperare un successo solo che i suoi negoziatori sieno uomini competenti.

LA QUESTIONE DEL RISCATTO DELLE STRADE FERRATE

INNANZI ALLE CAMERE DI COMMERCIO FRANCESI

Noi abbiamo già inserito in questo giornale le diverse deliberazioni, lettere e relazioni emanate da assemblee che rappresentano direttamente il commercio e l'industria, e che sono d'accordo nel chiedere ai poteri pubblici di rinunciare ai progetti di riscatto e specialmente d'esercizio delle strade ferrate per parte dello Stato. Tre mesi fa, era la camera di commercio di Bordeaux che indirizzava in questo senso al ministero dei lavori pubblici una lunga lettera che abbiamo pubblicata nei nostri numeri del 29 maggio e del 5 giugno. Più recentemente, era la camera di commercio di Nancy che supplicava il governo e le Camere a rinunciare a

questo pericoloso sistema. Dipoi, diverse altre camere di commercio hanno a lor volta fatte nel medesimo senso delle rimostanze appoggiate su ragioni decisive. Noi crediamo che questo movimento sia destinato ad estendersi e ad accentuarsi di più in più, e vogliamo sperare ch'esso eserciterà una salutare pressione sulle decisioni di coloro che hanno il compito di servire i veri interessi del paese e di dirigere i suoi affari.

Abbiamo sotto gli occhi diversi documenti che testimoniano l'energica disapprovazione che i progetti di riscatto incontrano in molti dei nostri grandi centri commerciali ed industriali. A Laval, è il signor Lodovico Louvard che, in esecuzione d'una deliberazione presa il 3 luglio dalla camera di commercio di quella città, ha redatto una estesa e molto notevole relazione, nella quale egli sviluppa con cura tutti i motivi di ordine economico che devono far rinunziare al riscatto delle strade ferrate, e soprattutto al loro esercizio per parte dello Stato. Rammenta che i consigli generali che, nella corta sessione di aprile, hanno potuto occuparsi di questa questione, hanno tutti emessi voti contrari al riscatto e all'esercizio governativo. Cita quelli dell'Aveyron, della Charente, della Charente Inferiore, del Cher, dell'Alta-Garonna, del Lot, del Maine-et-Loire, del Morbihan, della Nièvre, del Passo di Calais, della Senna e Marna, del Tarn.

Il voto del consiglio generale della Maine-et-Loire, che *gode* già dei benefici dell'esercizio governativo merita di essere riprodotto: « Considerando, dice questo consiglio, che la funzione dello Stato consiste nell'incoraggiare gli sforzi dell'iniziativa privata e non nel dedicare se stesso alle imprese industriali, e che d'altra parte esso non saprebbe esercitare tanto economicamente quanto le compagnie, emette il voto, ecc. » Il sig. L. Louvard mostra che, con il riscatto e l'esercizio governativo, si avrebbe: diminuzione degli incassi; — aumento di spese; — riduzione del prodotto netto; — *deficit* pagato dal Tesoro col denaro dei contribuenti; — soppressione della responsabilità di fronte al pubblico; — rovina dell'industria dei trasporti e di tutte quelle che vi si connettono. Conclude col rifiuto assoluto del riscatto e dell'esercizio governativo delle strade ferrate. »

A Roubaix, la camera di commercio ha dichiarato all'unanimità, nella sua seduta del 2 luglio, di associarsi alle proteste formulate dalle camere di Nancy, Bordeaux, Orleans, Saint-Omer, Albi, ecc., contro il riscatto delle strade ferrate, e di aderire assolutamente a tutte le considerazioni formulate dalla camera di commercio di Nancy. Essa aggiunge:

« Che lo Stato intervenga dove vi sono degli interessi da proteggere e degli abusi da reprimere, ch'egli eserciti il suo diritto di controllo e di sorveglianza sulle strade ferrate, ch'egli faciliti lo sviluppo delle reti, ch'egli susciti la concorrenza dei trasporti con la creazione ed il miglioramento delle vie di navigazione, ch'egli provochi con questi mezzi riduzioni di tariffe, è il compito che gli conviene, ma che sostituisca la sua azione all'iniziativa privata, che divenga così il padrone assoluto delle strade ferrate e del loro personale, al coperto di ogni controllo, giudice e parte nella sua propria causa, in caso di litigio, ciò costituisce una minaccia ed un pericolo. Contro un simile monopolio che prepara

apertamente la decisione della commissione delle strade ferrate, anche la camera di commercio di Roubaix crede dovere insorgere energicamente in nome degli interessi pubblici, come in nome della sicurezza sociale. »

La Camera di commercio di Saint-Quentin, in una lettera al Ministro dei lavori pubblici, in data del 6 luglio, non si esprime con minore chiarezza.

« Il riscatto di una parte della rete dell'Orleans, dice essa, è un avviamento al riscatto di tutte le linee di strade ferrate e al loro esercizio per parte dello Stato, divide le preoccupazioni del commercio e dell'industria, quanto alla sostituzione di un modo d'esercizio, ancora indeterminato, a un organismo, che ha fatte le sue prove e che funziona sempre meglio; crede che sarebbe pericoloso ed inopportuno rinunziare al regime attuale che ha sì largamente contribuito al magnifico sviluppo della nostra rete di strade ferrate, per lanciarsi in una via poco conosciuta e la cui esperienza, tanto in Francia che all'estero, non ne ha ancora dimostrata l'eccellenza.

« Quanto ai miglioramenti reclamati dal pubblico, non pare che sia necessario, per ottenerli, di fare tavola rasa di tutto ciò che esiste. In ciò che concerne le tariffe specialmente, non si deve dimenticare, da una parte, che l'autorità dello Stato è assicurata dall'esercizio del diritto di omologazione, e dall'altra che una parte importante delle somme riscosse dalle compagnie, rappresenta le differenti imposte prelevate dallo Stato sui trasporti, e che non è ricevuta che a carico di essere versata nelle casse del Tesoro.

« La soppressione o la diminuzione di queste imposte procurerebbe immediatamente al pubblico il beneficio del ribasso delle tariffe senza che vi sia, per ciò, bisogno di disorganizzare tutta l'amministrazione delle strade ferrate.

« In quanto allo Stato che, evidentemente, non eserciterà più economicamente delle compagnie, sia che acconsenta oggi alla diminuzione delle imposte che riceve sui trasporti, sia che divenuto trasportatore generale, abbassi le tariffe; in ambedue i casi, il risultato per lui sarà il medesimo: si tradurrà in una diminuzione di incassi per il Tesoro.

« La Camera è convinta che l'esercizio governativo delle strade ferrate non può avere che conseguenze moleste, tanto dal punto di vista economico, quanto da quello finanziario; teme, d'altra parte, che questo esercizio non soddisfi il pubblico, il commercio e l'industria, i cui bisogni saranno meno bene intesi e serviti da una amministrazione non commerciale che dalle compagnie attuali, alle quali il loro interesse comanda di cercare tutti i miglioramenti che possano facilitare e aumentare i trasporti; pensa che l'accordo tra compagnie e compagnie per la semplificazione dei loro rapporti, è, a prima vista, la soluzione che produrrà gli effetti i più certi ed i più immediati; questo comune accordo, dando al pubblico le legittime soddisfazioni che reclama, e alle compagnie la sicurezza che loro è indispensabile, assicurerà su tutte le reti la regolare funzione di tutti i servizi, sotto la salvaguardia effettiva della sorveglianza e del controllo dello Stato. »

Finalmente, la Camera di commercio di Lione, *alla unanimità*, approvava, nella sua seduta dell'8 luglio, le conclusioni di un rapporto che le era presentato dal suo vice-presidente, il signor Parisot, in nome della Commissione degli interessi pubblici,

e che in ragione della sua importanza, crediamo dover riprodurre quasi per intero.

« Il primo sentimento che si prova, davanti a queste proposte di riscatto, dice la relazione, è quello di una profonda meraviglia; poichè se il riscatto delle linee dalle compagnie concessionarie è giudicato necessario, ed anche urgente, per causa d'utilità pubblica, bisogna da una parte, che l'organismo delle strade ferrate, in Francia, presenti vizi, abusi, insufficienze che non si riscontrano altrove; e d'altra parte, bisogna che l'esercizio diretto dello Stato abbia tutte le virtù e tutti i vantaggi di cui è sprovvisto l'esercizio fatto dalle compagnie...

In faccia all'alta ed indipendente posizione che lo Stato tiene in ogni congiuntura, riguardo alle compagnie e per controbilanciare i vantaggi ed i benefici sì considerevoli che ritira, si evoca il pericolo delle garanzie di interessi che potrebbero un giorno essere un grave carico per le nostre finanze: pericolo illusorio, immaginario, poichè lo stato riscuote un interesse del 4 0/0 su queste anticipazioni che hanno per garanzia il materiale delle compagnie. Queste anticipazioni che non sono che dei prestiti, sono state, nel 1878, di 35 milioni, e nel 1879, di franchi 41,728,744; e meno che ogni altro, d'altronde, i partigiani del riscatto, possono ricorrere all'argomento delle garanzie dell'interesse, la progressione graduale degli incassi lordi o netti, essendo, nelle loro previsioni, una certezza. Se è così, quali rischi corre il credito dello Stato? Qui, si fa intervenire strepitosamente la statistica dei trasporti, sia delle persone, sia delle cose; ed è dal paragone delle tariffe in vigore, in Francia e all'estero, che si intende fare uscire espressamente la condanna del sistema francese.

Ebbene! desideriamo dichiararlo subito, il paragone ci è piuttosto favorevole, sia che si riferisca a tutte le grandi rete esistenti in Francia e all'estero, sia che si applichi unicamente alle reti libere e alle reti di Stato nei paesi dove si riscontrano questi due modi di esercizio.

« Si tratta della tariffa dei viaggiatori? Ma la tariffa per i viaggiatori da noi è ribassata, secondo il signor conte Daru, a L. 0,0522 per chilometro percorso, e secondo il signor De Foville a L. 0,052, non compresa l'imposta. Sull'antica rete della compagnia dell'Orleans la tariffa dei viaggiatori è di L. 0,0529, e di L. 0,0479 sulla nuova. Eccetto nel Belgio, dove lo Stato, per abbassare le tariffe dei viaggiatori sulle reti che gli appartenevano, si è risoluto a fare grandi sacrifici, da per tutto le nostre tariffe per i viaggiatori non temono alcun paragone; ed anche nel Belgio le tariffe sono state già rialzate e non si saprebbe considerarle come definitive. Taluno stabilisce qualche volta la statistica dei viaggiatori avuto riguardo alla cifra della popolazione e vuol vedere in ciò una prova della prosperità per il paese nel quale i viaggiatori sono in più gran numero. Ma, in queste materie, bisognerebbe tener conto della lunghezza delle distanze percorse, delle cause di rimozione e delle abitudini più o meno sedentarie di ogni popolazione. Vi sono dei paesi in cui la tendenza al risparmio predomina, ed altri in cui il bisogno di consumare la vince sul risparmio. Da ciò alcune differenze che bisogna limitarsi a constatare senza volere dedurne altre conseguenze. Viaggiare per viaggiare senza utile scopo, senza ragionevole motivo, non è che una perdita di tempo e di denaro.

« Se, passando adesso dai viaggiatori alle mercanzie, noi confrontiamo le tariffe vigenti in Francia con le tariffe vigenti sulle strade ferrate straniere, non abbiamo maggior motivo di sentirci troppo umiliati.

« Certamente, non è cosa facile il formare medie esatte di migliaia di tariffe senza concordanza fra loro; tuttavia tutti gli ingegneri che hanno fatto uno studio speciale di queste questioni son d'accordo nel riconoscere che la tariffa media per tonnellata chilometro, praticata sulle grandi reti francesi, è oggi appena di 6 centesimi. La media, dovendo credere al signor presidente della commissione di inchiesta del Senato, sarebbe anche di L. 0,057; è stata secondo il rapporto della Compagnia del Nord di L. 0,0561 su questa rete, nel 1879. Negli altri paesi di Europa, essa varia da L. 0,0679 a L. 0,0792. Il signor Kopp, direttore delle strade ferrate austro-ungheresi riconosceva, allorchè deponeva davanti la commissione del Senato, che la media sulle strade austro-ungheresi era di 7 centesimi.

« Già nella seduta del 20 marzo 1877, il signor Cristophle, ministro dei lavori pubblici, affermava i ribassi più considerevoli delle nostre tariffe comparativamente alle tariffe straniere, per i cereali, i cottoni, i gessi, i ferri in sbarre, i carboni minerali; e questi ribassi sono ancora più sensibili oggi, poichè la tendenza costante delle nostre tariffe è stata sempre una riduzione graduale e continua, che non è stata minore del 30 0/0 dal 1855 in qua. I nostri industriali, i nostri commercianti non sono dunque così mal trattati come si vuol far credere.

È perciò che tutti i benefici che devono derivare dal riscatto li lasciano sfiduciosi e freddi. La verità è che, sulle reti francesi, la media della piccola velocità, che interessa soprattutto il commercio e l'industria, è più bassa che ovunque altrove.

« Se proseguiamo questi paragoni, non più solamente fra nazione e nazione, ma fra reti libere e reti dello Stato, nei paesi in cui sono adottati questi due modi di esercizio, otterremo i medesimi risultati. La dimostrazione è stata fatta dal signor Jacquemin, ingegnere in capo dei ponti e strade, con tutta l'autorità che si annette al suo nome. Le differenze ch'egli ha fatto apparire in favore delle reti libere sono più schiette e vere. Dopo avere passato in rivista la Baviera, l'Olanda, la Sassonia, la Prussia, egli formula in questi termini la sua rigorosa conclusione, come un principio: « In una medesima regione, le tariffe chilometriche medie sono più alte « sulle strade dello Stato che sulle strade ferrate « concesse. » Come potrebbe essere altrimenti, quando è dimostrato che in tutti i paesi lo Stato costruisce, edifica, amministra, esercita a più caro prezzo dell'industria privata. La prova ne è fatta e rifatta in tutti gli ordini di lavori, soprattutto in materia di strade ferrate. Così, secondo le informazioni pubblicate dal signor Baum, ingegnere dei ponti e strade, i coefficienti di esercizio in Germania ed in Ungheria sarebbero stati, per l'esercizio 1875, i seguenti:

Strade ferrate dello Stato Germanico 64.68 0/0

» « private Germaniche . . 54.90

» « dello Stato Ungherese 68.88

» « private austro-ungherese 52.45

« In Svezia, la proporzione è del 70 0/0 per lo Stato, contro 60 0/0 per le compagnie.

« In Germania, lo Stato esercita a 65 0/0, le compagnie a 52 0/0.

« I medesimi sbalzi esistono nel Belgio,

« Secondo il sig. Lebaudy, il coefficiente di esercizio della rete dello Stato è di. . . . 65.39 0/0

« Quello delle Compagnie diverse di. 59.93 0/0

« Quello del Nord-Belgio di. . . . 55.99 0/0

« Se lo Stato Belga ha ribassato sulle sue reti le tariffe per il trasporto delle mercanzie come per il trasporto dei viaggiatori, non lo ha fatto che colmando il *deficit* degli incassi con risorse prelevate sui contribuenti. E ciò che il signor Le Hardy de Beaulieu, deputato alla camera dei rappresentanti del Belgio, ha constatato con franchezza allorchè, riassumendo il suo parere sull'insieme dei servizi della rete dello Stato, egli ha dichiarato, in termini chiari, che tutti questi servizi erano in perdita, anche non comprendendo che per memoria l'interesse dei capitali impiegati. E il resoconto ufficiale, presentato alle camere Belge il 30 luglio 1879, mette in più grande evidenza ancora tutto ciò che vi è di fittizio e di pericoloso in queste riduzioni di tariffa.

L'eccedenza delle spese sugli incassi per le strade ferrate dello Stato presenta infatti gli sbalzi seguenti:

1873	Fr. 8,223,709
1874	» 6,047,734
1875	» 5,272,256
1876	» 2,962,148
1877	» 5,521,918
1878	» 5,542,402

« L'esempio del Belgio, di cui si è fatto un sì gran rumore, è dunque da scartare. Diremo lo stesso di quello dell'Alsazia-Lorena al quale la camera di commercio di Nancy, così ben posta per giudicarlo, *de visu* per così dire, si è poco fermata, poichè essa si è energicamente pronunziata contro il riscatto.

« Ma, agli occhi dei partigiani del riscatto, tutto sarà cambiato appena che lo Stato sarà proprietario delle reti. Le eccedenze degli incassi che, per essi, sono certe, aumenteranno sempre, e lo Stato che ne disporrà potrà allora fare delle grandi cose, e soprattutto ridurre le tariffe. Si accetta come una legge che governerà nell'avvenire le previsioni del signor di Franqueville che stimava, qualche anno fa, a 2 0/0 per anno il maggior valore del prodotto netto della nostra rete.

« Senza negare il progresso eventuale degli incassi lordi a mano a mano ed a misura che si costruiranno delle piccole linee e che il traffico generale si allargherà, noi crediamo, per altro, che sarebbe molto imprudente di lasciarsi sedurre troppo da questo miraggio delle eccedenze accumulate; l'edificio, che gentilmente si fa, di miliardi per incoraggiare lo Stato ed impadronirsene, rischia di rovinare. Infatti, l'incasso chilometrico lordo sull'insieme delle reti francesi, la di cui media era nel 1874 di 42,577 franchi, e nel 1878, anno dell'esposizione, di 41,852 franchi, non è stato nel 1879 che di 40,837 franchi: diminuzione che si spiega in gran parte, con l'aggiunta alle grandi reti di piccole linee che non rendono quello che costano.

« Ma, gl'incassi lordi non sono tanto da considerarsi quanto gl'incassi netti. Ora, gli incassi di questa natura sono sottomessi a probabilità di diminuzione che interessa non dimenticare. Le spese d'amministrazione, d'esercizio, di trazione, di manutenzione e di rinnovamento della via sono piuttosto

in aumento, come ne testimoniano le relazioni pubblicate ogni anno dalle compagnie; e molte cause possono ancora agire per aumentare queste spese: il regolare aumento dei salari, il rincaro costante delle cose necessarie alla vita, il deprezzamento dei metalli preziosi, lo sviluppo competitivo delle vie di navigazione, conseguenza dei lavori intrapresi e da intraprendersi, ecc. La legge di progressione degli eccedenti degli incassi nelle condizioni in cui l'ha posta il signor di Franqueville, non è dunque ancora praticamente dimostrata; le oscillazioni sono possibili, ed anche dei regressi.

« Si può, senza timore d'ingannarsi, prevedere che il margine degli avanzi si restringerà ancora, quando lo Stato amministrerà; poichè amministrare, non è esercitare nel senso commerciale della parola, cioè sapere attirare prodotti sulle linee, combinare delle tariffe per estendere il traffico, ecc. Lo Stato ha tendenza ad esigere meno lavoro dai suoi impiegati; è più dolce per essi; ma all'opposto, è inflessibile col pubblico; applica delle regole fisse, non ha quella flessibilità di andamento che facilita i rapporti. Già sulle strade dello stato nel Belgio, le cose accadono così. Il signor Le Hardy de Beaulieu, nella relazione che abbiamo citata, lo riconosce formalmente. Che sarà dunque quando lo Stato non avrà più, come adesso, la concorrenza e nel medesimo tempo l'esempio continuo delle Compagnie, quando sarà abbandonato a se stesso senza possibile contrappeso? Se le Compagnie sono già delle potenze contro la quali la lotta è difficile, quanto questa lotta sarà più impossibile quando il commercio non avrà affare che con una potenza unica e formidabile che, di tutte le Compagnie ne farà una sola, obbediente soltanto a se stessa, senza mai incorrere responsabilità. Le garanzie che esistono ancora con le Compagnie per indennizzare le avarie, i ritardi nella consegna dei colli, ecc., saranno quasi annullate. Il commercio resterà, infaccia dello Stato esercente le strade ferrate, nella situazione in cui si trova oggi di fronte a tutti i servizi pubblici, cioè forzato a subire una legge che egli non avrà fatta; senza aver ricorso a un potere superiore.

« Fin qui, i maestri della scienza ci avevano insegnato che il progresso economico consiste nel ridurre le attribuzioni dello Stato per ingrandire quelle dell'iniziativa privata, che questa diventa più feconda in proporzione della libertà che le si lascia. Questa dottrina resta sempre vera per noi; ed è essa che noi invochiamo per respingere progetti che non tendono a nient'altro che a fare dello Stato l'intraprenditore generale dei trasporti del paese. Lo Stato, padrone delle strade ferrate, non sarà logicamente condotto a sopprimere la concorrenza delle vie navigabili che porterebbero pregiudizio alle sue reti? Non sarà tentato un giorno, sotto l'influenza di certe correnti dell'opinione pubblica, così mobile nel nostro paese, di volere, con il maneggio delle tariffe di trasporto combinato con quello delle tariffe delle dogane, equilibrare, dirigere, governare la produzione? Non sarà egli, sotto la pressione d'altre tendenze, costretto a spingere l'aumento dei salari con l'intenzione di alzare il livello del benessere delle popolazioni?

« Lo Stato, padrone delle strade ferrate, per ridurre le sue spese generali, non resisterà al desiderio di possedere degli alti-forni, delle miniere, delle officine di costruzione, dei magazzini di abiti,

come ne ha già qualche grande Compagnia. Egli si farà assicuratore, banchiere anche, se lo vuole, con i fondi disponibili depositati nella cassa delle Strade ferrate. Egli avrà infine delle centinaia di migliaia di funzionari di più a sua disposizione, come se egli non ne avesse già un numero abbastanza grande, come se da noi la burocrazia non traboccasse. Saremmo ben presto, seguendo questa via, sulla soglia di un mondo nuovo di cui non abbiamo alcuna idea.

« Se almeno l'esperienza del riscatto fosse fatta completamente in qualche paese; se i risultati fossero decisivi! Ma no; non abbiamo sotto gli occhi che delle prove parziali e isolate compiute in condizioni che non sono quelle di un grande paese come la Francia, e che sono piuttosto contro che in favore della tesi che si sostiene. Questa tesi è nata da idee teoriche; essa è l'espressione di un sistema, e non il risultato medesimo dei fatti; e dietro la sua applicazione, complicata dalla rifusione intiera delle reti e dell'intervento delle Compagnie affittuarie, possono nascondersi delle preoccupazioni di speculazione, d'aggiotaggio che è impossibile il non sospettare. Al nostro commercio ripugna di correre questa ventura. Disfare ciò che esiste, non in nome del libero lavoro, ma in nome dello Stato che vi si sostituirrebbe, pare incomprensibile in una società democratica come la nostra; e nessuno, qualche anno fa, avrebbe potuto supporre che un così strano tentativo potesse prodursi.

« E si può dire che perciò l'organizzazione attuale delle Strade ferrate, in Francia, sia al coperto di ogni rimprovero? Il nostro ottimismo non arriva fin là. Noi respingiamo soltanto ciò che sarebbe una rivoluzione, per attenerci alle riforme che arreca ogni giorno. Già, molti miglioramenti sono stati realizzati; le tariffe condizionali, così abusive sui primi tempi, che le Compagnie imposero ai loro clienti, sono scomparse; con esse egualmente ciò che vi era d'iniquo nell'applicazione di certe tariffe differenziali, secondo le quali, p. e., una tonnellata di mercanzie pagava meno per andare da Marsiglia a Châlons, che per andare da Marsiglia a Lione. Delle regole più razionali sono state adottate senza che per ciò la tariffa differenziale abbia cessato di adempiere la sua funzione essenziale che è di scancellare le distanze, di rompere le fatalità topografiche nell'interesse superiore della produzione e del consumo.

« Ciò che il commercio oggi reclama, è soprattutto la semplificazione delle classi e serie e più chiarezza nelle regole che presiedono all'applicazione delle tariffe generali. Già, sappiamo che le compagnie si occupano di questo studio, e non dubitiamo che, messe in mora dall'opinione pubblica, non pervengano ad intendersi su questo soggetto.

« In quanto alle riduzioni di tariffa, noi pure le desideriamo; aspettiamo, per non citare che un esempio, la diminuzione della tariffa dei carboni minerali sulla linea da Lione a Saint-Etienne; ma pensiamo che, nell'economia generale delle tariffe, queste riduzioni, per essere feconde e durevoli, devono essere l'opera del tempo e delle circostanze, piuttosto che imposte dall'Amministrazione. La cura di conservare ed accrescere il loro traffico, come pure la concorrenza dei battelli chiamati a divenire più potenti, opererà molto più efficacemente sulle compagnie che non tutti gli sforzi dell'Amministrazione che abbia in vista di dominarle. È lo Stato

che deve, come si è detto, affermare il suo potere meno dell'iniziativa privata che deve affermare il suo.

In materia economica la potenza di questa non ha eguale. Rispettiamola, lasciamole il suo libero slancio, invece d'impastoiarla; in una parola abbiamo fede in lei; la nostra produzione, il nostro commercio, e infine i nostri costumi politici, se ne avvantaggeranno. Le strade ferrate sono la sua opera; essa ha avuto, per la prima, il presentimento della loro grandezza. Avremmo compreso, a rigore, senza bramare dei cambiamenti nell'organizzazione della nostra rete di strade ferrate, che delle aspirazioni verso un regime avvicinantesi di più a quello dell'Inghilterra e degli Stati Uniti si fossero fatto giorno. Ma vagheggiare di costituire un monopolio che non esiste in nessun luogo, incitare lo Stato ad uscire dalla sua funzione naturale, che è di governare o di amministrare, per farsi commerciante ed industriale, in verità, è il progresso a ritroso; e non è la nostra Camera che vorrà associarsi a tali tendenze. Le sue tradizioni, come gli interessi che rappresenta glielo proibiscono. (Dall'*Economiste Français*)

IL BILANCIO 1879

DELLA CASSA DI RISPARMIO IN MILANO

Togliamo dal *Sole* i seguenti importantissimi dati sopra la Cassa di Risparmio lombarda.

Rimanenze al 31 dicembre 1878.

Attive	L. 293,784,196	79
Passive	» 266,080,955	98
Depurate attive	L. 27,703,240	81
		27,703,240 81

Sopravvenienze verificatesi nel 1879.

Attive (per rialzo di fondi, ecc.)	L. 2,139,492	70
Passive (per erogazioni in benef., ec.) »	755,430	51
Depurate attive.	L. 1,384,062	19
		1,384,062 19

Attività liquidata al 31 dicem. 1878 L. 29,087,303 —

Esercizio dell'anno 1879.

Rendite (come av.) L.	13,505,381	17
Spese (come avan.) »	11,870,772	03

Avanzo, od utile dell'esercizio.	L. 1,634,609	14
		1,634,609 14

Attività depurata ossia patrimonio dell'Istituto al 31 dicembre 1879. L. 30,721,912 14

Le rendite del 1879 sono così costituite:

Interessi sui mutui ipotecari a sistema di ordinaria restituzione	L. 1,670,617	—
Id. sui mutui ipotecari a sistema di ammortizzazione	840,593	63
Id. sui mutui contro pegno di effetti pubb. e di obbl. ind. e commerciali	695,109	45
Id. sui mutui contro deposito di sete	138,550	46
Id. sui mutui a corpi morali	2,453,017	—
Id. sui fondi pubblici	1,467,388	24
Id. sulle obbl. indust. e commerciali	2,065,097	63
Id. sui Buoni del Tesoro	3,389,667	50

Id. sul deposito presso la Banca nazionale nel regno	456,724 54
Id. sui conti correnti	8,563 99
Sconto cambiali	145,251 90
Rendite di beni stabili	27,239 99
Id. del magazzino generale delle sete	87,384 07
Id. sui depositi in custodia	52,053 83
Sconto sui pagamenti anticipati dei lib.	8,121 94
L.	13,505,381 17

I pesi e le spese si possono così ripartire:

Interessi maturati a favore dei depositanti	9,498,340 86
Id. sui conti correnti	47,720 74
Id. sui debiti diversi	9,150 26
Onorari agl'impiegati	492,641 15
Imposte e tasse diverse	1,523,806 29
Spese per riparazioni e manutenzioni	21,588 —
Id. del magazzino generale delle sete	55,726 13
Id. d'amministrazione, per oggetti di cancelleria	51,949,06
Id. per combustibili	25,758 63
Id. per trasporto del denaro	9,733 35
Id. per servizio postale	8,795 99
Id. per retribuzioni, person. provvisorio, patr. legali, pignoni, ecc.	125,566 57
L.	11,870,772 03

Lo stato patrimoniale, al 31 dicembre 1879, di questo gigantesco Istituto di credito e di previdenza era così formato:

Rimanenze attive

Capitali mutui ipotecari a sistema ordinario di restituzione	L. 32,411,352 65
Id. ipotecari a sistema di graduale ammortamento	13,746,679 93
Id. con pegno di effetti pubblici e di obbligazioni industrie commerciali	21,447,464 96
Id. contro deposito di sete	1,562,702 43
Id. a Corpi morali	54,433,798 22
Fondi pubblici	27,618,393 75
Obbligazioni industriali e commerciali	49,180,083 —
Buoni del Tesoro	68,800,000 —
Cambiali	3,331,657 62
Conti correnti diversi	267,156 86
Deposito presso la Banca nazionale nel regno	24,159,720 08
Beni stabili	1,816,606 81
Mobiliare d'ufficio	202,882 29
Magazzino generale delle sete	6,988 15
Credito verso l'Istituto fondiario	185,387 25
Crediti diversi	617,923 21
Residui inesatti d'inter. e di rendite	4,293,869 16
Contanti nelle casse	15,003,150 67
Titoli diversi, provenienti dagli avanzi del Credito fondiario	547,900 —
L.	321,666,667 04

Rimanenze passive

Debito verso i depositanti per capitale ed interessi	L. 287,319,340 41
Debiti diversi	1,481,655 60
Conti correnti diversi	2,143,758 89
L.	290,944,754 90

Al 1° gennaio 1879, il patrimonio proprio della Cassa di Risp. saliva a L.	27,703,240 81
Avanzo del 1879	3,018,671 33
Patrimonio al 31 dicembre 1879	L. 30,721,912 14

Nei mutui ipotecari ordinari e con ammortamento, non si verificò un grande movimento. Si fecero

soltanto 3 mutui per complessive L. 124,750 e vennero restituite circa L. 4,030,000.

In principio del 1879, erano sovvenute con pegno di effetti pubblici, sopra 1178 polizze L. 20,868,519 46

Si conclusero nell'anno nuove sovvenzioni e riporti, per 61,495,146 25

L. 82,363,665 71

Si incass. con estinz. di 813 polizze 60,916,200 75

Rimasero 1219 sovv. su polizze per L. 21,447,464 96

Sovvenzioni contro deposito di sete. — Il beneficio della istituzione del Magazzino sete, annesso alla Cassa di Risparmio, è sentimento grandemente dall'industria serica del nostro paese. Eseguito il deposito di seta o bozzoli nel Magazzino, possono i deponenti ottenere dalla Cassa di Risparmio sovvenzioni, vincolandolo a pegno. Nel decorso anno, poco si valesse i commercianti di tale facoltà e preferirono di ritirare *fedi di deposito o warrants*. Infatti:

I mut. rim. al 1879 erano 471 per L. 5,002,318 42

I nuovi stip. nell'anno fur. 221 per 2,644,810 —

692 L. 7,647,128 42

Le somme restit. compr. i mutui 551 est. asc. 6,084,425 99

Rimasero infine mutui 141 per L. 1,562,702 43

La Cassa di Risparmio non può, per le sue discipline, accogliere i warrants che fino al limite di due terzi del valore: e con ciò si spiega, come per la miglior accoglienza fatta ai medesimi da altri, si vedesse la Cassa venir meno un modo d'impiego de' suoi fondi.

Le sete depositate e vincolate a garanzia di sovvenzioni furono:

Greggie	Chil. 42,683 70
Lavorate	27,068 40
Bozzoli e cascami	30,515 60

Le sete ritirate con contemporanea restituzione delle sovvenzioni furono:

Greggie	Chil. 90,556 40
Lavorate	55,005 30
Bozzoli e cascami	95,115 10

Al principio di gestione, la somma mutuata ai Corpi morali era ripartita come segue:

A 5 provincie e 28 comuni dell'Italia settentrionale	L. 4,796,557 20
A 3 provincie dell'Italia centrale	228,000 —
A 7 provincie e un comune dell'Italia meridionale	3,679,719 31

Al tesoro dello Stato, compresa la sovvenzione già assunta dalla Società ferroviaria dell'Alta Italia, nei cui obblighi successe lo Stato 32,600,000 —

L. 41,304,276 61

Nel decorso dell'anno, si stipularono 4 mutui a favore di 2 provincie e di 2 corpi morali dell'Italia settentrionale. Inoltre si versarono delle somme alla Cassa depositi e prestiti. La somma complessiva fu di 17,404,093 58

L. 55,708,370 19

Le restituzioni per rate d'ammortamento ammontar. in compl. a 4,274,571 97

Rimanenza al 31 dicembre 1879 L. 54,433,798 22

Durante lo scorso anno, si comperarono: Rendita Italiana 5 per cento per L. 6,479,753. 61.

Cartelle fondiarie, emesse da diversi Istituti per	L. 6,066,878 85
Boni Meridionali, obbligazioni Regia Tabacchi e Prestito di Milano	5,980,413 64
Obbligazioni ferrovie sussidiate dallo Stato	4,548,061 19
	L. 16,595,353 68

Lo sconto nelle cambiali non fu molto attivo nel decorso anno. Mentre nel 1878 si scontarono 3285 effetti per L. 24,240,535. 51; nel 1879 ne furono ammessi soli 2750 per L. 17,030,327. 04. Ciò deve attribuire in parte alla situazione del mercato, e in parte allo stanziamento più limitato dei fondi.

Il saggio dello sconto variò durante l'anno, nel modo seguente:

Nel 1° trimestre il saggio medio fu			
	di L.	3.79 % per L.	5,711,916 29
» 2°	»	» 3.84 % per .	4,233,139 82
» 3°	»	» 3.88 % per .	3,140,828 04
» 4°	»	» 3.82 % per .	3,940,442 79
	L.		17,030,327 04

I depositi su libretti, nel 1879, ammontarono a circa 89 milioni, i rimborsi a circa 75 milioni. In confronto al 1878, aumentarono i primi e decrebbero i secondi.

Durante il 1879, si verificò il seguente movimento delle sete:

	COLLI	SETE	BOZZOLI	VALORE
	N.	Chilog.	Chilog.	Lire
Rim. in prin Carico . .	3,580	176,072.40	95,682.—	11,599,000
	12,486	682,512.50	198,084 10	42,110,000
Scarico . .	16,066	858,584.90	293,766.10	53,669,000
	11,608	618,500.20	209,507.60	37,383,000
Rim. fine 79	4,458	240,084.70	84,258.50	16,286,000

Le sete a garanzia di sovvenzione sono così distinte:

Rimanenza al 31 dicembre 1879.

Colli	Num.	684
Greggie	Chil.	23,249 40
Organzini	»	6,896 10
Trame	»	10,709 80
Cucirine	»	262 30
Bozzoli	»	3,532 50
Cascami	»	12,965 50

Chil. 57,665 60

Le sete in semplice deposito avevano le seguenti qualità:

Rimanenza al 31 dicembre 1879.

Colli	Num.	3,774
Greggie	Chil.	138,934 40
Organzini	»	41,142 70
Trame	»	17,155 40
Cucirine	»	1,734 60
Bozzoli	»	53,578 70
Cascami	»	14,131 80

Chil. 266,677 60

Istituendo il confronto del movimento delle sete con quello dell'anno precedente, risulta un maggiore sviluppo nei depositi a semplice custodia, e una diminuzione nei depositi contro sovvenzioni.

La Commissione amministrativa, se per prudente cautela trovò opportuno di limitare il fido delle sovvenzioni, non volle d'altra parte che il commercio serico ne soffrisse, e così, valendosi delle facoltà accordate dal decreto reale 12 maggio 1872, emise, come già si disse, sulle sete depositate, *warrants* o fedi di deposito. Con queste fedi, il commercio trovò facilmente l'anticipazione delle somme, senza vedersi obbligato o a una precipitata vendita, o ad un deposito all'estero con danno evidente.

Nuove pubblicazioni pervenute all'*Economista*

Annali dell'Industria e del Commercio 1880, n. 19.

Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Direzione dell'Industria e del Commercio. Notizie e documenti sulle scuole industriali e commerciali popolari in Italia. Roma, tipografia Eredi Botta, 1880.

Annali dell'Industria e del Commercio 1880, n. 20.

Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, direzione dell'Industria e del Commercio. Documenti legislativi Italiani e Stranieri sul lavoro dei fanciulli e delle Donne. Roma, tipografia Eredi Botta, 1880.

Annali di Statistica del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio. Direzione di Statistica serie seconda, vol. 13-16. Roma, tip. Eredi Botta, 1880.

Elementi per una bibliografia italiana intorno all'idrofauna agli allevamenti degli animali acquatici e alla pesca raccolti da *Guelfo Cavanna* sotto gli auspici del R. Ministero di Agricoltura Industria e Commercio per la esposizione internazionale della pesca in Berlino. In Firenze, coi tipi dell'Arte della Stampa, 1880.

La famiglia educatrice, studi e desideri intorno ai principii direttivi dell'educazione domestica, di *Cesare Rosa*. Ancona, Ernesto Aureli editore, 1880.

Sull'olio di cotone e Miscele e relativo progetto di legge presentato alla Camera dei Deputati il giorno 29 giugno 1880. Lettera diretta a S. E. il Ministero delle Finanze da *G. Millo*. Genova, tipografia e litografia Pietro Pellas, 1880.

Il lavoro dei condannati all'aperto, l'esperimento alle Tre Fontane e la questione dell'Agro romano, di *Martino Beltrami Scalia*, reggente direttore generale delle carceri, Civitavecchia, tipografia del Bagno penale, 1880.

Le obbligazioni in solido secondo il diritto romano, del prof. avv. *Lando Landucci*, libro I, parte generale, Drucker e Tedeschi librai-editori, Verona, Padova, 1880.

L'istruzione agraria in Italia, di *Cesare Pozzani*, Torino, stab. artistico-letterario, 1880.

Delle Conferenze didattiche in Firenze, (Agosto 1880). Bologna, Niccola Zanichelli libraio-editore tipografo, 1880.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 21 agosto 1880.

L'atonía la più profonda continua a dominare sul mercato dei fondi pubblici, e ciò avviene malgrado che le liquidazioni quindicinali di Londra e di Parigi abbiano richiamato nel movimento un buon numero di speculatori che si trovavano lontani fino dalla fine del mese scorso. Ma nonostante questo rinforzo le transazioni si mantengono generalmente senza significato, e sarebbe proprio ozioso il cercare di commentare le oscillazioni di pochi centesimi av-

venute durante questi ultimi giorni. Tale è la situazione odierna del mercato finanziario, e se nel complesso si presenta con qualche miglioramento su quella dell'ottava precedente, si deve soprattutto ai molti acquisti di valori specialmente di rendite fatte dal risparmio, e da piccoli capitalisti. Del resto in questo momento tutto tende a favorire il commercio dei fondi pubblici. Da una parte abbiamo abbondanza di denaro e di prodotti agricoli; dall'altra nessuna questione politica irritante che possa far temere subitanei conflitti.

A Parigi la liquidazione quindicinale si fece nella più grande indifferenza, e i corsi di compensazione furono stabiliti senza una discussione seria, al livello raggiunto, e conservato da otto a dieci giorni a questa parte. Quanto ai riporti le condizioni imposte ai compratori furono delle più moderate, e per alcuni titoli si trattarono alla pari. Circa all'andamento del mercato la tendenza è sempre al rialzo quantunque varie sieno state le oscillazioni avvenute durante l'ottava. Il 5 0/0 da 119.17 saliva a 119.40 per ricadere ieri sera a 119.27; il 3 0/0 rimane allo stesso prezzo di 85.50; il 3 0/0 ammortizzabile da 87.40 è andato a 87.55 e la rendita italiana da 84.55 saliva a 85.15 per rimanere oggi a 85.

A Londra i consolidati inglesi da 98.48 sono caduti a 97.15 1/16, la rendita italiana da 83 3/8 è salita a 84; la rendita turca è rimasta a 9 1/2, e l'argento fino da 52 5/8 è salito a 52 5/8. Sul mercato dello sconto libero malgrado una certa ristrettezza di denaro le primarie firme non si scontarono che al 2 1/4 0/0.

A Berlino la rendita italiana da 84.40 saliva a 84.70.

Le Borse italiane favorite dal buon andamento della nostra rendita sul mercato estero, quantunque generalmente senza slancio, proseguirono a guadagnare terreno.

La rendita 5 0/0 da 95.25 andava fino a 95.70.

Il 3 0/0 si mantenne nominale a 56.60.

Nei prestiti cattolici affari quasi nulli e prezzi deboli. Il Rothschild da 100.50 cadeva a 100; il Blount e il Catolico 1860-64 da 98.30 a 98.20.

La rendita turca è stata negoziata da 10.40 a 10.60.

Le azioni della Banca Nazionale italiana furono negoziate fra 2410 a 2420; quelle della Banca Nazionale Toscana ricercate a 840 senza offerenti: il Credito Mobiliare resta allo stesso prezzo di 956; la Banca Romana nominale a 1510; la Banca generale a 650, e il Banco di Roma a 610.

Le azioni della Regia dei Tabacchi ebbero qualche operazione fra 926 e 932, e le obbligazioni in oro nominali a 374.

Le Rubattino si tennero fra 1040 e 1045.

La Fondiaria (incendi) nominale a 674.

Il credito fondiario in aumento. Notiamo 488 per Roma; 497.50 per Napoli; 514.35 per Milano e 514 per Torino.

Le obbligazioni 3 per 100 del nuovo prestito fiorentino da 54.70 salivano a 55.10.

Nei valori ferroviarij operazioni affatto insignificanti e prezzi generalmente nominali.

L'oro, e i cambi deboli. I napoleoni restano a 22.08; il Francia a vista a 110.40, e il Londra a 3 mesi a 27.79.

Chiudiamo con la consueta rassegna del movimento bancario.

La Banca d'Inghilterra alla fine della settimana scorsa in confronto della precedente dava le seguenti variazioni: in *aumento* il numerario di sterl. 68,469; i conti del tesoro di 242,749; i conti particolari di 919,146; il portafoglio di 1,089 e la riserva biglietti di 354,230, e in *diminuzione* la circolazione di 531,685.

La Banca di Francia alla stessa epoca dava: *aumento* nei conti correnti particolari di fr. 5,554,000; *diminuzione* negli incassi di fr. 6,605,000; nel portafoglio di 5,574,000; nelle anticipazioni di 5,978,000 nella circolazione di 4,072,000, e nei conti correnti del Tesoro di 3,671,000.

La Banca romana al 31 luglio chiudeva con la seguente situazione: *Numerario* L. 17,127,890.50; *Portafoglio* L. 32,445,108.44; *Anticipazioni* Lire 3,732,472.06; *Circolazione* L. 43,616,580; *Mossa di rispetto* L. 2,283,422.95; *Conti correnti a vista* Lire 1,142,214.56; *Conti correnti a scadenza* L. 10,727,116.

Il Banco di Sicilia alla stessa epoca: *Numerario* L. 23,616,615.58; *Portafoglio* L. 18,905,933.48; *Anticipazioni* L. 6,811,984.04; *Circolazione* Lire 29,524,289; *Mossa di rispetto* L. 1,495,542.51; *Conti correnti a vista* L. 29,176,430.94.

La Banca Nazionale Toscana alla stessa epoca: *Numerario* Lire 18,075,158.71; *Portafoglio* Lire 23,615,929.58; *Anticipazioni* L. 453,925; *Mossa di rispetto* L. 3,613,841.61; *Circolazione* 47,229,950; *Conti correnti a vista* L. 162,286.84; *Conti correnti a scadenza* L. 5,645,532.44.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — La situazione commerciale dei grani è rimasta generalmente invariata cioè con pochi affari e con prezzi deboli, ma senza notevoli variazioni. In alcune piazze peraltro, e specialmente nel Nord, e nel centro della Penisola, è stato notato un certo sostegno, che in alcuni casi si è convertito in aumento, il quale sarebbe dovuto ai molti acquisti fatti dal consumo, e dalla speculazione in vista di possibili rialzi, che potrebbero verificarsi a motivo degli scarsi raccolti che vanno verificandosi in Inghilterra, ed in alcune parti del nord d'Europa. Sui granturchi al contrario la posizione è al ribasso, e sui risi i prezzi si mantengono sostenuti per le qualità fini, e deboli per le andanti. I prezzi praticati durante l'ottava furono i seguenti: — A *Roma* i grani della provincia realizzarono da L. 24.80 a 26.50 al quint. — A *Livorno* i grani di Toscana e di Romagna furono venduti da L. 25 a 27 al quint., e i fagioli bianchi da L. 19 a 20 al sacco di 3 staia. — A *Firenze* i grani gentili bianchi ottennero da L. 17 a 18 al sacco di chil. 59 a 60 con tela, e i mazzocchi da L. 15 a 16.50 per chil. 36 1/2. — A *Prato* i grani variarono da L. 15 a 17.50 per la stessa misura secondo merito. — A *Bologna* i grani da seme si vendevano da L. 28 a 28.50 al quint., e le qualità più andanti una lira meno. — A *Ferrara* stante le molte richieste dal Piemonte si ebbe nei grani un certo sostegno essendosi venduti i disponibili da L. 27 a 28 al quint., e per novembre e dicembre da L. 28.50 fino verso 29. — A *Rovigo* pure sostegno. I grani si vendevano da L. 25 a 27 al quint., i granturchi da L. 20 a 21.50, e l'avena da L. 17.50 a 18. — A *Verona* frumenti ben tenuti specialmente nelle qualità fini, invariati gli altri articoli. — A *Milano* i grani in rialzo di 50 cent., si contrattarono da L. 26.50 a 29.50; i granturchi deboli da

L. 22 a 25; e il riso nostrale fuori dazio fu venduto da L. 33 a 43, il tutto al quint. — A *Vercelli* i risi mercantili ribassarono di 50 cent. — A *Novara* i risi si venderono da L. 28.90 a 32.20 all'ettolitro. — A *Torino* i grani sostenuti da L. 27.50 a 31.25; il granturco debole da L. 19 a 25, e il riso bianco fuori dazio invariato da L. 36 a 44. — A *Genova* mercato sostenuto. I grani nostrali realizzarono da L. 27.50 a 30 al quint.; i *Berdianska* L. 27.50 all'ettol., e i *Nicola-jeff* da L. 26 a 27. — In *Ancona* i grani abruzzesi furono venduti sulle L. 24 al quint., e le avene da L. 21 a 22. — A *Napoli* mercato sostenuto. — A *Bari* con aumento. I grani rossi si venderono da Lire 25.50 a 26, e i bianchi da L. 26.50 a 27, e a *Barletta* puro rialzo stante le molte richieste dalla Francia. Le *Majoriche* rosse fecero L. 26.25 e le bianche Lire 27.

Oli d'oliva. — Il commercio degli oli d'oliva è sempre paralizzato dalle previsioni del futuro raccolto per le qualità fini, e per le qualità comuni dalle notizie poco soddisfacenti che pervengono dal Plata. Nonostante questo non è improbabile che l'esistente riluttanza dei consumatori a non volere fare acquisti, farà sì, che essi si trovino in urgenti bisogni, prima che il nuovo raccolto cominci a fare concorrenza sui mercati. — A *Diano Marina* si venderono durante l'ottava 300 quintali di oli fini biancardi da L. 147 a 150 al quint. — A *Genova* i sopraffini biancardi realizzarono L. 165 al deposito; i pagliarini da L. 150 a 155; i mezzofini da L. 140 a 145; i mangiabili da L. 115 a 120; e i lavati da L. 87 a 92. — A *Livorno* i prezzi praticati per gli oli toscani furono venduti da L. 115 a 155 al quint. secondo merito. — A *Lucca* si praticò per ogni quint. alla fattoria da L. 190 a 192 per i sopraffini bianchi di primo merito; da L. 160 a 170 per i biancardi, da L. 148 a 152 per i fini pagliati, e da L. 118 a 125 per i mangiabili. — A *Firenze* gli oli acerbi realizzarono L. 97 per ogni soma di 180 libbre; gli oli di prima qualità L. 82, e i lavati L. 60. — A *Bari* i prezzi variarono da L. 93 a 133.60 al quint.

Sete. — Le transazioni proseguirono stentate anche in questa settimana a motivo dei bassi prezzi offerti dalla fabbrica, prezzi che in generale ad eccezione di alcuni articoli lavorati di difficile collocamento, vennero rifiutati da produttori. — A *Milano* le greggie di marca 14½ si venderono a L. 63 al chilogr. dette 9½ di primo e secondo ordine da L. 61 a 59; le greggie corpetti di secondo e terzo ordine da L. 45 a 42 e gli organzini buoni e belli correnti da 18½ da L. 65 a 60. — A *Como* i prezzi praticati furono di L. 72 a 74 per gli organzini strafilati sublimi 16½; di L. 69 a 71 per i belli correnti 18½; di L. 65 per le trame belle correnti 20½; di L. 68 per le trame sublimi a 3 capi e di L. 51 a 53 per trame mezzane 28½. — A *Lione* la settimana trascorse con maggior calma e con prezzi più deboli dell'ottava scorsa, fra gli affari conclusi abbiamo notato greggie toscane di primo ordine a capi annodati da fr. 58 a 59; dette a capi non annodati da fr. 56 a 57; organzini toscani 19½ di secondo ordine a fr. 65, e detti di Piemonte di primo ordine a fr. 70.

Metalli. — Si annunzia un aumento generale sul piombo motivato dalla scarsità dei depositi sulle principali piazze di produzione. Lo stagno è salito a prezzi che si considerano elevatissimi, e sul rame pure la tendenza è all'aumento. Nel ferro e nella ghisa al contrario i compratori ottengono prezzi sempre più favorevoli. — *Genova* i prezzi praticati furono di Lire 68 a 70 al quint. per l'acciaio di Trieste; di L. 23 a 24 per il ferro nazionale Prà; di L. 27 per l'inglese in verghe; di L. 28 per detto in fasci per chiodi di L. 36 per le lamiere inglesi; di L. 8 a 10 per il ferro vecchio dolce; di 46,50 per il piombo marca Genova; di L. 160 a 165 per il rame vecchio; di Lire 200 a 205 per il rame inglese in pani; di L. 225 a 230 per detto in fogli; di L. 255 per lo stagno; di L. 60 a 70 per lo zinco, e di L. 10 per la ghisa Egliaton. — A *Marsiglia* si praticò da fr. 64 a 68 ogni 100 chil. per l'acciaio di Trieste; da fr. 150 a 195 per il rame; da fr. 245 a 255 per lo stagno; da fr. 39 a 41 per il piombo; da fr. 41 a 61 per lo zinco, e da fr. 8,50 a 9 al chil. per il nickel puro.

AVV. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

EUGENIO BILLI *gerente responsabile*

STRADE FERRATE ROMANE

A V V I S O

Incanto per la formazione del piazzale esterno, strada d'accesso, ampliamento del piazzale interno e costruzione della nuova stazione di Albegna.

La Società delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere alla formazione del piazzale esterno ed all'ampliamento del piazzale interno, non che alla costruzione della strada d'accesso e del fabbricato Viaggiatori per la nuova Stazione di Albegna, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il capitolato, il progetto e le perizie saranno ostensibili, a partire dal 15 agosto 1880, nell'Ufficio dell'Ingegnere Capo della 1.^a Sezione del Man-tenimento, situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, una cauzione provvisoria di Lire 1000 in

danaro, ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Le offerte, redatte in carta da bollo da una lira, secondo la modula che fa parte del Capitolato, cioè senza limitazione o riserva, dovranno pervenire suggellate alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 31 agosto 1880. La busta contenente l'Offerta dovrà portare, oltre la firma del concorrente, l'indicazione:

Offerta per lavori da costruirsi alla Stazione di Albegna

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un certificato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile o di un Ingegnere Capo-Servizio di una Società ferroviaria, di data non più lontana di sei mesi, che giustifichi la idoneità del concorrente ad eseguire opere edilizie.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi della perizia, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del R. Governo.

Firenze, 12 agosto 1880.

(C. 3251)

LA DIREZIONE GENERALE

STRADE FERRATE ROMANE

(Direzione Generale)

PRODOTTI SETTIMANALI

26^a Settimana dell' Anno 1880 — Dal dì 24 al dì 30 Giugno 1880

(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				
Prodotto della settimana	283,319.77	11,574.20	46,113.62	191,288.93	6,257.02	1,798.68	909.98	541,262.20	1,681	16,835.38
Settimana cor. 1879	292,946.04	14,155.99	50,505.40	193,086.50	4,183.14	1,817.26	2,011.16	558,705.49	1,681	17,330.45
Differenza { in più	> >	> >	> >	> >	2,073.88	> >	> >	> >	> >	> >
{ > meno	9,626.27	2,581.79	4,391.78	1,797.57	> >	18.58	1,101.18	17,443.29	>	495.07
Ammontare dell'Esercizio dal 1° Gennaio al 30 giugno 1880	7,162,294.91	379,874.46	1,328,608.58	5,225,957.48	193,867.71	43,851.04	57,742.53	14,392,196.71	1,681	17,217.45
Periodo cor. 1879.	6,866,367.54	385,098.64	1,288,781.43	4,677,792.62	179,811.93	42,519.63	57,187.88	13,497,559.67	1,669	16,218.86
Aumento	295,927.37	> >	39,827.15	548,164.86	14,055.78	1,331.41	554.65	894,637.04	12	998.59
Diminuzione	> >	5,224.18	> >	> >	> >	> >	> >	> >	> >	> >

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

(C. 3251)

BIBLIOTECA DELLE SCIENZE LEGALI

(COLLEZIONE PELLAS)

OPERE PUBBLICATE

ANNOTAZIONI AL CODICE DI PROCEDURA CIVILE dell'avv. E. FOIS tratte dalle relazioni del ministro Vacca 25 giugno 1865, e del ministro Pisanelli al Senato nella tornata 26 novembre 1863, dalle decisioni delle Corti supreme, e dagli scrittori di diritto, corredate degli articoli relativi del Codice civile, di commercio, dell'ordinamento giudiziario e regolamento generale, di alcune altre leggi speciali, e degli articoli corrispondenti del Codice del 1859. — Tre volumi. È pubblicato il 1° vol. L. 10

CODICE CIVILE ITALIANO. Edizione contenente la correlazione degli articoli fra loro, e con quelli degli altri Codici e delle Leggi vigenti; la corrispondenza coi singoli articoli dei Codici abrogati, con una tavola finale comparativa di tutti gli articoli dei vari Codici. Compilazione dell'Avv. Prof. SAREDO. — Un volume di pagine 800 L. 10

COMMENTARI AL CODICE CIVILE ed Elementi dei medesimi dell'avv. PAOLO MARCHI. Vol. due L. 16 — L'autore sta lavorando al 3° volume.

CODICE PENALE PER L'ESERCITO DEL REGNO D'ITALIA (29 novembre 1869). Edizione contenente: La conferenza degli articoli del Codice fra loro, e fra quelli degli altri Codici e Leggi vigenti. — Il testo delle leggi e degli articoli del Codice penale comune che lo completano e a cui il Codice penale militare si riferisce. — La corrispondenza degli articoli del Codice con quelli del Codice militare del 1859 abrogato. — con un copiosissimo indice analitico. — Compilazione dell'avv. prof. G. SAREDO . . . L. 3 — CODICE PENALE, Ediz. tascabile . . . L. 2 50

CORSO DI DIRITTO COSTITUZIONALE, di LUIGI PALMA, prof. di Diritto Costituzionale nella Regia Università di Roma. — Tre volumi. È pubblicato il vol. 1° L. 6 —
» 2° » 8 —
Il terzo vol. è in corso di stampa.

DIRITTO CAMBIARIO INTERNAZIONALE, del Cav. PIETRO ESPERSON, professore di Diritto Internazionale e Amministrativo nell'Università di Pavia. Un volume L. 2 50

DELLA RECIDIVA NEI REATI, lavoro stato premiato dal Consiglio Superiore di Pubblica Istruzione nel Concorso al posto di Perfezionamento negli Studi di Diritto Penale per l'anno 1870, dell'Avvocato prof. ANTONIO VISMARA, Membro dell'Accademia fisio-medico-statistica, ec. — Un volume L. 3 50

GIURISPRUDENZA TEATRALE Studj dell'Avv. PROSPERO ASCOLI. — Un volume in-8 L. 4 —

IL DIRITTO MARITTIMO DELLA GERMANIA SETTENTRIONALE comparato col Libro II del Codice di commercio del Regno d'Italia. — Studj per l'avv. G. B. RIDOLFI. — Un volume in-8 di pag. Cxxx-272 L. 5 — contenente:

- I, il Libro V. del Codice di Commercio generale germanico per la prima volta tradotto in italiano;
- II, le Condizioni generali per le assicurazioni marittime pubblicate dalla Camera di Commercio di Amburgo;
- III, un copioso indice analitico delle materie contenute nel Libro V. del Codice germanico colla terminologia del diritto marittimo italiano tedesco.

ISTRUZIONI DI DIRITTO ROMANO COMPARATO AL DIRITTO CIVILE PATRIO, dell'Avv. FILIPPO SERAFINI, Professore nella R. Università di Pisa. Seconda edizione — Vol. 2 L. 8 —

ISTITUZIONI DI PROCEDURA CIVILE. — Preceduta dall'Esposizione dell'Ordinamento giudiziario italiano, dell'Avv. GIUSEPPE SAREDO, Prof. di Legge nell'Università di Roma. Due volumi di 700 pag. L. 20 —

LA LETTERA DI CAMBIO per l'avvocato LERCOLE VIDARI, Prof. di Diritto Commerciale nella R. Università di Pavia. — Un volume di pag. 700 L. 10 —

LEZIONI DI AMMINISTRAZIONE COMUNALE dettate dal cav. L. TORRIGIANI, Notaro regio e Segretario del Comune di Bagno a Ripoli in Provincia di Firenze, per comode dei sindaci segretari ed impiegati comunali e più specialmente degli abilitanti all'ufficio di segretario comunali sul programma ufficiale per l'esame scritto e orale contenuto nelle Istruzioni del regio ministero degli interni del 12 marzo 1870.

È pubblicato il primo volume . . . L. 8 —
È in corso di stampa il 2° volume.

PENSIERI SUL PROGETTO DI CODICE PENALE ITALIANO DEL 1874 del professore FRANC. CARRARA. Senatore del Regno, ediz. riveduta e ampliata dall'autore, vol. unico L. 3 —

SAGGIO DELLA STORIA DEL DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO di GIUS. SAREDO. Vol. unico L. 2 —

TRATTATO DI DIRITTO INTERNAZIONALE MODERNO, cui formano appendice le Istruzioni degli Stati Uniti d'America ai loro eserciti in tempo di guerra, tradotte per la prima volta dall'Avv. GIUSEPPE SANDONA, prof. di diritto Internazionale nella R. Università di Siena. — Volumi 2 di pagine 826 L. 10 —

TRATTATO DELLE LEGGI, dei loro conflitti di tempo e di luogo, della loro interpretazione e applicazione. — Commentario teorico-pratico del Titolo preliminare del Codice Civile e delle Leggi transitorie per l'attuazione dei Codici vigenti, per l'Avvocato GIUS. SAREDO Prof. di Leggi nella R. Università di Roma. Vol. I di pagine 548 L. 8 — L'autore sta preparando il II Volume.

Traduzioni

PRINCIPJ DEL DIRITTO DI PROPRIETÀ REALE di JOSHUA WILLIAMS, di Lincoln's Inn avv. di S. M., prima traduzione con note, (dalla edizione inglese 1871) degli avvocati G. FRANCO e G. CANEGALLO. — Un volume in-8 di pag. 400 L. 9 —

OPERE VARIE PUBBLICATE

CATALOGO POLIGLOTO DELLE PIANTE compilato dalla Contea di S. Giorgio nata HARLEY d'OXFORD. Un vol in-8 L. 15 —

FIRENZE IN TASCA. Guida illustrativa e descrittiva della città e dei suoi contorni. Un elegante volume in-16. con tavole litografiche 4.a edizione L. 1 50

GRAMMATICA ARABA VULGARE del prof. GIUS. SAREDO. Un vol. in-8 L. 8 —

LEZIONI DI ARITMETICA, ALGEBRA GEOMETRIA E TRIGONOMETRIA compilata secondo i Programmi ministeriali per le scuole speciali e per l'ammissione alla scuola superiore di Guerra dal prof. ARMANDO GUARNIERI. Un vol. in-8. di 600 pag. con 11 tavole litografiche L. 10 —

N. B. — Le dette lezioni si vendono anche separatamente, cioè:

LEZIONI DI ARITMETICA. — Un volume in-8 L. 2 —

LEZIONI DI GEOMETRIA. — Un volume in-8. con tavole L. 5 —

LEZIONI DI ALGEBRA E TRIGONOMETRIA. Un vol. in-8. con tavola L. 3 —

RICERCHE INTORNO A LEONARDO DA VINCI per GUSTAVO UZIELLI. — Un volume in-8 di pag. 200. stampato su carta a mano in sole 200 copie L. 10 —

SCRITTI PER LE GIOVINETTE della Contessa LEONTINA FANTONI. — L'AMICIZIA Un bel vol. in-16. leg. alla bodoniana . . . L. 2 —

STORIA DELLA RIVOLUZIONE DI ROMA E DELLA RESTAUZIONE DEL GOVERNO PONTIFICIO dal 1 giugno 1846 al 15 luglio 1849 del Comm. GIUSEPPE SPADA. — Prezzo dei 2 vol. L. 15 —

VITE DI ARTISTI CELEBRI scritte ad ammaestramento del popolo da O. BRUNI — Luca della Robbia, Fra Filippo Lippi; Andrea del Castagno; Polidoro da Caravaggio e Maturino da Firenze, B. Cellini; M. Buonarroti; Gio. Battista Lulli; Salv. Rosa; Leonardo da Vinci, Niccolò Grosso detto il Caparra; Gio. Flaxman; Raffaello Sanzio da Urbino; Giosia Wedgwood, Niccolò Poussin; Gio. Battista Pergolesi; Bernardo Palissy; Gio. Paisiello; Riccardo Arnwright; N. A. Zingarelli; Francesco di Quesnoy; Antonio Canova. — Un volume in-16 L. 2 —

Dirigersi all'Amministrazione dell'Economista
Firenze, Via Cavour, N. 10 primo piano