

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno IX — Vol. XIV

Domenica 13 Agosto 1882

N. 432

NUOVI SISTEMI DI FERROVIE

All'esposizione di Berlino del 1879 si vide per la prima volta una specie di ferrovia sulla quale un convoglio pareva camminare miracolosamente, perchè non vedevasi nè locomotiva, nè verun congegno di trazione meccanica. Era una ferrovia liliputiana di 300 metri di lunghezza con 0,60 di larghezza del binario. In testa ad un treno di tre vetture contenenti ciascuna sei persone, eravene un'altra pel conduttore. Quale era la fune invisibile che faceva muover rapidamente il piccolo convoglio, sotto il comando generato da un lieve moto del conduttore? Era evidente che la forza esisteva a qualche distanza, ma non s'intendeva come fossevi una trasmissione occulta che agiva o si arrestava a piacimento. Questa fune era la corrente elettrica, scoperta da Volta e tanto utilizzata di poi, segnatamente nella telegrafia. Benchè fosse noto da lungo tempo che la combustione dello zinco nelle pile produce effetti meccanici, tanto che, molti anni avanti, il Iacobi aveva camminato in un battello con questo motore, pur si sapeva che, dal punto di vista economico, il consumo dello zinco era molto da posporre a quello del carbone. Si era a questo punto quando la scoperta dell'induzione elettrica, dovuta a Faraday, pose sulla via di produrre fortissime correnti elettriche con delle forze meccaniche. Di più si conobbe che la forza comunicata ad una macchina a induzione è reversibile mediante la corrente, ossia che il moto di rotazione impresso dalla forza meccanica ad una prima macchina elettrica, trasmesso mediante la corrente ad una seconda, la fa girare assieme all'altra; a condizione che un conduttore metallico ambo le congiunga con un circuito chiuso. Trovata così la trasmissione elettrica della forza, rimaneva ad applicarla al moto d'un convoglio; e qui nasceva una nuova difficoltà. Difatti la seconda macchina elettrica deve camminare assieme al convoglio per metterlo in moto, e deve ad un tempo essere sempre in contatto di circuito elettrico colla prima.

Nella piccola ferrovia di Berlino i fili conduttori di arrivo e di ritorno consistevano in tre rotaie di ferro; cioè le due solite ed una centrale. Quest'ultima portava la corrente alla macchina del convoglio, e le sue ruote, assieme alle due rotaie, la riconducevano al punto di partenza, cioè alla prima macchina. Tale piccola ferrovia piacque tanto a Berlino che, cessata l'esposizione, venne trasportata prima a quella di Bruxelles, poi a Düsseldorf, ed in seguito al palazzo di cristallo di Londra, ove con-

tinua ad agire con perfetta regolarità. Il sistema di far uso delle rotaie e dei cerchioni delle ruote, come fili conduttori della corrente elettrica, è stato riprodotto, in prossimità di Berlino, nella piccola ferrovia elettrica di Liebfeld, la quale ha 2600 metri di lunghezza. Anche all'esposizione di Milano dello scorso anno eravi una piccola ferrovia di questo genere, di cui facemmo menzione nel nostro resoconto di quell'esposizione.

Questi esempi sono stati cagione che, in parecchi luoghi, delle ferrovie elettriche siano state stabilite. Fino ad ora si annoverano 160 chilometri in esercizio od in costruzione; ma molte domande sono inoltrate per ottenere l'impianto di nuove linee; e ciò anche in Italia; vogliam dire a Milano e a Torino. Citiamo alcune fra le strade elettriche fatte od accordate. Oltre la ferrovia suindicata, un'altra è in attività fra Spandau e Charlottenbourg. In Irlanda, fra Pertrush e Bushmills una ferrovia elettrica trasporta, non solo viaggiatori, ma ancora merci. L'Olanda ha due chilometri di tramvia elettrica fra Zandvort e Kesterloren. Fra le concesse od in costruzione, notiamo quella di Medling, presso Vienna, di 2500 metri: di Wisbaden a Nervberg di 2000 metri: di Zankerode in Sassonia per le miniere dello Stato: a Londra, sottopassando il Tamigi, fra Charing-Cross e la stazione di Waterloo, per 1200 metri: nel paese di Galles per una estensione di 60 chilometri, utilizzando le cadute d'acqua che si rinvencono lungo il percorso: a S. Luigi del Missouri per 1800 metri. Presso a Nuova-York tratterebbero di surrogare la trazione a vapore sopra un tratto di 80 chilometri; esperienza che, ove riuscisse, potrebbe completamente innovare il servizio ferroviario ora praticato.

Abbiamo menzionata la piccola ferrovia di Milano; essa è scomparsa assieme all'esposizione. Una sorte simile è toccata alla tramvia elettrica installata a Parigi nello scorso anno, in occasione della esposizione di elettricità. Scriviamo espressamente *tramvia* e non ferrovia, perchè diverso è il caso secondo che le rotaie sono salienti, ovvero immerse nel suolo stradale. Nella prima disposizione esse possono difatti valere da conduttori della corrente elettrica, mentre, nella seconda, non possono esserlo che imperfettamente ed anche pericolosamente. Le rotaie salienti sono esenti invero, alla loro superficie, da ogni materia estranea, cosicchè il contatto coi cerchioni delle ruote esiste continuamente. All'opposto le rotaie incassate nelle strade sono spesso coperte di fango, polvere, neve, in modo che il contatto viene, assai sovente, a mancare, ed allora la corrente elettrica si sprigiona nell'aria, dando

luogo a delle scintille e a delle interruzioni della forza motrice. Di più, succede che, se si attraversa la strada toccando le due rotaie che formano il circuito, si riceve una scossa elettrica che può essere pericolosa, mentre poi si fa una derivazione della corrente a pregiudizio della forza necessaria al moto. È dunque possibile di adoprare tre od anche due rotaie, fra loro isolate, se sono salienti, ossia se trattasi di ferrovie propriamente dette, poichè in questo caso l'eventualità del contatto di derivazione non esiste che nei passaggi a livello; ma, se si tratta d'una tramvia, occorre formare il circuito metallico in altro modo.

Nella ferrovia elettrica dell'esposizione di Parigi, i due conduttori erano per aria, di fianco alla tramvia e consistevano in due tubi d'ottone sorretti da dei fili di sospensione, essi stessi fissati sopra dei pali simili a quelli del telegrafo. Dentro i tubi scorrevano dei cilindretti d'ottone, mantenuti in costante contatto coi tubi stessi. Questi cilindri portavano delle piccole aste e correvano assieme al convoglio, mediante un soleo praticato per di sotto in ciascun tubo. Dal tubo che recava il fluido elettrico, mediante il piccolo cilindro, le astine ed un canapo, si arrivava con contatto metallico alla macchina dinamo-elettrica posta orizzontalmente sotto la vettura. Da questa macchina, con un secondo canapo metallico, le seconde astine ed il secondo cilindro, si produceva egual contatto col tubo d'ottone che riportava la corrente al punto di partenza, cioè alla prima macchina dinamo-elettrica azionata dalla forza meccanica. Siccome la seconda macchina era costretta a girare assieme alla prima, è facile d'intendere come, con degli ingranaggi, si facesse rotare una sala e le sue ruote, cosicchè tutta la vettura col suo carico, che era normalmente di quaranta persone, dovesse perciò camminare.

La trazione elettrica sulle tramvie propriamente dette è dunque più difficile che sulle ferrovie. Fra queste ultime sono poi più acconcie al nuovo sistema di trazione quelle che stanno in aria. Ci si conceda quest'espressione per indicare le ferrovie poste sopra viadotti metallici che sonosi eseguite a Nuova-York e che, in Europa, la città di Vienna si prepara ad effettuare. Esse sono collocate a 4,50 o 5 metri sopra il piano delle strade e vengono sorrette da delle colonne metalliche. Se vi si applichi la trasmissione elettrica, le due rotaie possono formare il circuito, poichè è facile d'isolarle l'una dall'altra ed entrambe dalla strada. Di tali ferrovie però non esiste finora veruna in Europa, ove pare che la prima sarà quella di Vienna. A Londra difatti la strada ferrata, detta metropolitana, che congiunge il centro coi quartieri remoti e colle stazioni ferroviarie, è sotterranea. A Parigi due partiti, della ferrovia sotterranea cioè e dell'aerea, sono in presenza e la questione non è decisa. A Nuova-York la trazione non si fa però coll'elettricità, ma nel modo ordinario, benchè con grave disturbo degli abitanti delle case contermini. Quanto a Vienna, non pare che il transito colla forza elettrica sia adottato; perchè dei tre sistemi che si disputavano la preferenza, cioè le macchine ad acqua riscaldata con altissima temperatura, quelle ad aria compressa, e la trazione dinamo elettrica, pare che si preferisca il primo.

Dal punto di vista economico, le esperienze sulle ferrovie elettriche sono tuttora incomplete. Con

questa trasmissione si ottiene certamente un risparmio nella forza motrice. Se fosse essa difatti una caduta d'acqua, sarebbe, può dirsi, gratuita. Se la forza meccanica consiste nel vapore, vi sarà assai meno consumo di carbone nella macchina fissa che nella locomotiva. Inoltre si risparmia di far correre il peso di questa e del suo tender. Vero è che la trasmissione elettrica, come qualunque trasmissione, non si fa senza perdita di forza. Fra la macchina elettrica motrice e quella simile che è mossa, la perdita è del 50 per cento, se la seconda è ferma; e più se si muove. Per delle grandi distanze questo difalco è minore che con qualsiasi altro sistema di trasmissione. Paragonato poi il sistema elettrico al sistema di trazione con locomotiva, e stando alle asserzioni del signor Boistel, sarebbevi vantaggio sopra la trazione a vapore. Questa costa nelle tramvie di Parigi, 75 centesimi per vettura-kilom., mentre colla corrente elettrica non chiederebbe che 32 centesimi. Il personale di condotta della vettura costerebbe pochissimo. Nelle tramvie a cavalli ogni vettura-chilom. esige a Parigi, 52 a 55 centesimi; oltre a ciò il moto è assai lento. Sopra una ferrovia elettrica delle vetture possono seguirsi ogni due o tre minuti. Possono anche accoppiarsi, formando dei treni; in questo caso ogni vettura ha la sua macchina, che entra in azione quando occorre di salire delle pendenze un po' forti; quando invece si cammina orizzontalmente o si discende, basta far agire la macchina di una sola vettura, che vale a rimorchiare le altre.

Quanto abbiamo fin qui accennato dimostra che è probabile che una completa rivoluzione si operi nel sistema di trazione sulle ferrovie; ma prova altresì che molte e grandi difficoltà sono da superare, le quali è difficile di prevedere, al momento presente, se saranno o no sormontabili. È certamente lusinghiero di credere che si possa risparmiare lo spreco enorme che fa, nelle ferrovie, la forza motrice per trascinare sè stessa. Abbiamo difatti veduto, in un numero antecedente, che per salire i Giovi, con un carico di vagoni che pesano 300 tonnellate, occorrono 3 locomotive che equivalgono a 216 tonnellate. Esse verrebbero eliminate dalla trazione elettrica, bastando in loro vece delle macchine dinamo-elettriche poste sotto ai vagoni. D'altro lato la trazione elettrica in cui le rotaie facessero da conduttrici del fluido, sarebbe esposta al pericolo del contatto fra di esse, e potrebbe bastare la caduta della neve per arrestare la trazione, oltre agli altri inconvenienti pel personale ferroviario e pel pubblico nei passaggi a livello. Usando i conduttori sospesi in aria, si avrebbe maggior sicurezza, ma ciò ha pure i suoi inconvenienti, trattandosi di un apparecchio molto delicato, nel quale una interruzione di contatto potrebbe essere fatale, quando si ponessero in giuoco le forze colossali che occorrono sulle grandi ferrovie.

Bisogna dunque aspettare, per risolvere questo nuovo problema ferroviario, che delle esperienze decisive, e su grande scala, siano state fatte. La soluzione del quesito ci arriverà probabilmente dall'America, ove il celebre elettricista Edison si propone, come accennammo, di applicare la trazione elettrica su d'una estensione di 80 chilom., ovvero dall'Inghilterra, cioè dal paese di Galles, nei 60 chilometri che stanno per eseguirvisi.

Se questi tentativi riescono noi ce ne avvantag-

gieremo moltissimo, perchè sia le locomotive, che il carbon fossile che vi si abbrucia, dobbiamo, in massima parte, importarli, con grande nostro dispendio. Che se invece adoprassimo macchine fisse, ci gioveremmo, in molti luoghi del motore idraulico, il quale, mediante la corrente elettrica, è trasmissibile a distanze di moltissimi chilometri con iscapito mediocre.

Non possiamo tralasciare quest'argomento senza far menzione d'un'altra scoperta. Accenniamo alle pile secondarie del sig. Planté, modificate dal sig. Faure. Esse sono basate sull'effetto chimico della corrente elettrica e costituiscono i così detti accumulatori di forza. La società Belga detta *Force et Lumière*, aveva fatto concepire grandi speranze su quest'invenzione. Essa consiste nell'azione della corrente elettrica sopra delle lamine di piombo coperte di minio, avviluppate pascia nell'amianto e nel feltro ed immerse in una cassa di legno piena d'acqua acidulata. Due di queste lamine formano una coppia e molte coppie sono poste nel recipiente. Un motore qualsiasi fa agire la macchina elettro-dinamica, che manda la corrente dentro la cassa e produce la decomposizione del minio. Quando essa è compiuta, la forza totale è accumulata e può spedirsi ove si vuole, per adoprare quando torna comodo; e così anche a centinaia di chilometri per valersene dopo dei mesi. Per riavere allora la forza inviata nella cassa, si dispone un conduttore metallico che parte dai così detti elettrodi, si reca ad una macchina dinamo-elettrica, simile alla prima, e la fa girare. Si ottiene da quest'ultima il 72 per cento della forza data all'altra. Il peso dell'accumulatore è ora di 75 chilogrammi per 1 cavallo e per 1 ora; ma si conta di ridurlo a 45. Dato che vi si riuscisse, una locomotiva elettrica di 200 cavalli di forza effettiva, tenuta in azione durante un ora, peserebbe circa 12 tonnellate per la forza e circa 20 tonn. tutto compreso. Questo peso è molto minore di quello d'una locomotiva ordinaria d'egual forza assieme al suo tender. Il difetto d'aderenza non nuocerebbe, perchè ogni veicolo potrebbe munirsi della macchina elettro-dinamica e camminare colla propria forza. Potrebbe però esser difficile di ridurre il volume dell'apparecchio in proporzioni convenienti. Dopo un cammino di 50 chilom. in un'ora circa, si staccerebbe, ad una stazione, questo nuovo motore per attaccarne un'altro. Si può obbiettare la spesa di ritorno degli accumulatori scarichi di forza. Ma, in una ferrovia, si potrebbero impiantare le forze fisse nelle stazioni, a dati intervalli, e ricaricare, all'arrivo, gli accumulatori. Così non viaggierebbero che esercitando la loro azione. Il vantaggio precipuo consisterebbe nel fare uso di forze naturali benché tenui, poste anche a rilevante distanza, per farle agire senza interruzione a caricare gli accumulatori, che poi si adoprerebbero a tempo opportuno. Quanto a noi, nell'interesse dell'economico esercizio delle ferrovie, ci lusinghiamo che venga in breve il giorno in cui possa darsi il bando a quelle enormi locomotive a carbone che ci nuociono col loro costo, colla loro manutenzione e col loro consumo di combustibile.

RIORDINAMENTO DELLE CASSE ORDINARIE DI RISPARMIO

Come è noto, l'on. Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio nella seduta del 30 giugno 1881 presentava un progetto di legge intorno al riordinamento delle Casse ordinarie di risparmio, progetto che si ricollegava a quello sulla Cassa pensioni per la vecchiaia. Di ambedue noi abbiamo ripetutamente parlato, esprimendo la nostra opinione contraria all'attribuire i due decimi degli utili netti delle Casse di Risparmio alla Cassa pensioni.

Non potremmo oggi passare sotto silenzio la relazione della Commissione parlamentare presieduta dall'on. Minghetti e della quale è stato relatore l'on. Mantellini. Esso dichiara di non volere invadere la provincia altrui dal momento che l'on. Pellegrini riferirà intorno alle proposte di modificazione delle Casse postali e l'on. Luzzatti intorno al disegno di legge sulla Cassa pensioni; nondimeno osserva che mentre le Casse postali inglesi dopo cinque anni di vita avevano già dati 746,254 libretti per oltre 203 milioni, quelle italiane in eguale periodo non avevano in corso che 339,772 libretti per circa 45 milioni di lire. Accanto a questo fatto vuolsi notare che mentre in un quinquennio dalla origine della istituzione le Casse private inglesi scemarono di 210,714 libretti per oltre 129 milioni di lire, in Italia, come porta la relazione ministeriale e risulta dagli allegati, mentre i libretti delle Casse ordinarie erano 846,310 alla fine del 1875, alla fine dell'ottobre 1880 sono cresciuti a 1,126,797 libretti e per un capitale da 599,576,418 a 868,896,731. Per quanto i depositi presso le Casse postali di risparmio siano molto aumentati dall'epoca suaccennata, ci pare evidente che non solo il risparmio si è accresciuto, ma che la fiducia nelle Casse ordinarie non si è per nulla affievolita, ma è avvenuto anzi il contrario; il che, a nostro avviso, si spiega appunto con ciò che esse sorsero secondo i bisogni della località e se ne resero altamente benemerite. Nate per impulso di filantropia, or sono circa 60 anni, se ne hanno 556; 192 autonome e 164 succursali o affiliate con depositi per oltre 700 milioni. Alcune d'iniziativa privata presero forma di Società per azioni, altre furono istituite da Monti di pietà, da Congregazioni religiose o pie fondazioni, altre da Comuni e Province, o da privati ed enti morali insieme, e v'è anche qualche esempio di istituzione governativa.

Passando all'esame della proposta, l'on. Relatore osserva che quello che poteva parere meno naturale è che si facesse servire il riordinamento delle Casse di risparmio a esclusivo beneficio della Cassa pensioni per la vecchiaia. Invece è ciò che si è fatto e non si è fatto che questo. Riassunti i ragionamenti coi quali si è preteso giustificare simile proposta, il Relatore, di cui crediamo citare le precise parole prosegue:

« I quali e altrettali ragionamenti, oltre a deviare del tema della legge sul riordinamento delle Casse di risparmio se concludono che tutti quanti gli utili ricavati dai capitali formati dai risparmi raccolti debbono ritornare, detratte le spese, a utile dei deponenti, perchè la previdenza ecciti la previdenza, e alla finalità della istituzione corrisponda la pratica di essa; non corrono a fil di logica, o almeno

non pare che corrano, per arrivare a dove dal disegno si arriva col suo articolo 9, ad assegnare cioè due decimi degli utili netti annuali delle Casse di risparmio alla Cassa nazionale di pensioni della vecchiaia. Si lodano le Banche popolari, queste *Casse di risparmio perfezionate*, come le chiama Luzzatti, perchè per esse una somma di utili profitta agli associati, o alla classe di cui questi formano parte. E ragionando dei benefici del risparmio si vogliono in parte rivolti a vantaggio delle stesse persone che risparmiano; ma vi si aggiunge, *o della classe a cui queste persone appartengono*, con un sorriso, che *ab eviderter veris per brevissimas mutationes ad ea quae eviderter falsa sunt perducitur.* »

Poichè si consente di lasciare al beneplacito di ciascuna Cassa la designazione di un decimo, di uno solo vuolsi coattivo il concorso per istituire e accrescere la Cassa pensioni. Naturalmente si è nella relazione intorno alla proposta dalla Cassa pensioni che il tema deve essere trattato, o qui non potrebbe ricorrere che in quanto, come per le Casse postali, torna in campo la questione della concorrenza dello Stato. Si dice che si vuol profittare delle grandi cifre, ma « anche le Casse di risparmio possono assumersi questa maniera speciale di previdenza di assicurare una pensione al vecchio operaio che si faccia iscrivere il premio mensile o settimanale. E se non tutte avranno le grandi cifre alle quali applicare i calcoli delle probabilità, e se nessuna potrà coglierne tante di queste cifre quante ne raccoglierebbe la Cassa nazionale, potranno e vorranno queste Casse di risparmio esistenti, o che si andranno ad aprire, aggiungere al risparmio dei depositi il risparmio della pensione; e lo scapito eventuale per le minori applicazioni alle grandi cifre sarà compensato col prestarsi sul luogo il soccorso e l'utile della previdenza, col diffondersi la benedizione del risparmio sotto ogni sua forma in 356 località bene avviate, in quante sono fondate e in azione, Casse di risparmio ordinarie. A chi ne soggiungesse che la è *questione sociale*, e però da non essere risolta se non da una istituzione di Stato, o nazionale, dovrà ricordarsi quel d' Aristotile sulla Repubblica di Platone, che a sostituire lo Stato, la sociale all'affezione individuale, anzichè ingagliardire della virtù e del sentimento la efficacia, avviene come del sapore di un fabo di miele se tu lo gettassi nel mare: »

Le Casse di risparmio di qualche importanza hanno tutte protestato quali come di un oltraggio alla proprietà e al diritto comune, quali in modo più temperato, ammettendo che come per le opere pie il Governo possa intervenire per mettere in regola le sregolate amministrazioni e ricondurre ai loro fini le istituzioni che per avventura se ne allontanassero. E questo a noi sembra più che giusto. Ma conveniamo col Relatore che se molte ragioni possono addursi per legittimare l'intervento dell'autorità nel formare enti morali, nel riguardarli come persone giuridiche, per accertarne i mezzi ed i fini, bisogna andare assai più restii « a mutare le condizioni di esistenza, di vita, e però delle proposte finalità, di questi enti o di questi istituti che si trovano in legale esistenza ed esercizio. Si capirà facile, presto, e da tutti, che le dotazioni per monacarsi siano da mutare in dotazioni per pigliar marito. Si capirà male, tardi e da pochi, se non da nessuno, che Casse di risparmio istituite legalmente e nell'esercizio legittimo della loro vita legale ed economica,

abbiano da potersi violentare per legge a destinare due decimi dei loro profitti per una istituzione, sia pure nazionale, ma che nè prima nè dopo, nè allora nè ora, entrava e non entra nelle finalità spiegate dai primi fondatori, come non dagli attuali amministratori o rappresentanti. »

L'on. Relatore tocca del ricorso della Cassa di risparmio di Torino e della nota replica dell'onor. Berti, che egli confuta alla sua volta, dimostrando che gli avanzi si promessero ai depositanti, e che se le Casse non possono disporre del loro patrimonio fuori o contro la finalità, propria, la loro proprietà dev'essere rispettata ed è ingiusto pretendere che una parte degli avanzi debba andare alla *classe sociale*, alla quale i depositanti appartengono.

In conclusione, la Commissione unanime ha concluso per eliminare dal progetto l'articolo 9.

Dopo ciò l'onorevole relatore osserva che il più da studiare in un disegno diretto al riordinamento delle Casse di risparmio doveva essere lo stato della legislazione e la condizione della giurisprudenza amministrativa di questi istituti. Sulle Casse di risparmio non abbiamo che la legge piemontese del 31 dicembre 1851, n. 1312, che ne esime i libretti dal bollo, i crediti su di essi da qualunque imposta, e delle Casse di risparmio determina e facilita la corrispondenza colla Cassa dei depositi e prestiti.

La Cassa di risparmio è un istituto di previdenza, ma è o no soggetta alla legge sulle opere pie? E le attribuzioni del Governo rispetto ad essa sono quelle che gli competono sugli istituti di credito, ovvero quelle che gli vengono dalla legge sulle opere pie? E qual'è l'ingerenza legittima del Governo nell'istituzione e nella sorveglianza o ispezione delle Casse di risparmio? L'onorevole relatore trova che a risolvere questi gravi problemi non aiutano punto le leggi vigenti e non molto la giurisprudenza amministrativa. Secondo il Codice civile, i corpi morali per essere considerati come persone giuridiche devono essere legalmente riconosciuti, ma non si ha una legge che determini la procedura e nemmeno l'autorità di questo legale riconoscimento. È in una condizione di cose così incerta da creare inconvenienti, che il relatore dottamente espone e che per amore di brevità omettiamo, che viene in campo la proposta di cui è parola. Salvo che per l'articolo 9 la Commissione concorda col Ministro e l'opera sua non ha consistito che nel chiarire alcuni principii rimasti un po' nell'ombra e nel tradurre le disposizioni in formule più sintetiche e in stile più legislativo. I 15 articoli del disegno ministeriale sono portati a 18. Ci riserbiamo di parlare prossimamente di quelle modificazioni introdotte dalla Commissione parlamentare, e intanto crediamo opportuno riferire il testo del disegno della Commissione medesima:

« Art. 1. Le Casse di risparmio istituite da privati cittadini o da associazioni loro; da Comuni, da Monti di pietà, da Congregazioni di carità e da altri enti morali, o col loro concorso, secondo le disposizioni della presente legge, sono considerate come persone giuridiche.

Art. 2. Le Casse di risparmio fondate da Corpi morali, o col loro concorso, sono costituite non appena che la deliberazione, diventata esecutoria, sia esibita in copia al Ministero d'agricoltura, industria e commercio.

Le Casse fondate da privati e da associazioni si costituiscono per atto pubblico, da esibire in copia autentica al Ministero d'agricoltura, industria e commercio, per esservi registrati.

Art. 3. L'atto costitutivo o lo statuto: 1° determina il numero, l'ammissione, la sostituzione e i diritti degli associati, e della loro assemblea, il tempo delle adunanze generali, il numero richiesto per la validità delle deliberazioni, il modo con cui si può esercitare il diritto di suffragio; e per le Casse fondate da corpi morali, o col loro concorso, assegna le ingerenze di essi corpi nelle nomine degli amministratori e nella revisione dei conti; 2° organizza la amministrazione dell'istituto; 3° ne descrive e regola le operazioni, e ne disciplina il sindacato.

Art. 4. Le Casse istituite dai comuni o da altri enti morali, o col concorso loro, ne diventano indipendenti tanto pel patrimonio quanto per l'amministrazione; salve le ingerenze di che nell'articolo precedente.

I fondatori delle Casse, istituite da privati o da associazioni rimangono soci salvochè vi rinuncino anche dopo che sia stato loro restituito il contributo.

E incompatibile, e però vietata ogni partecipazione agli avanzi e qualunque compenso, ai fondatori, siano corpi morali o privati.

Art. 5. Le Casse di risparmio raccolgono risparmi, ed è loro consentito altresì di servire di depositi e conti correnti, ma con distinguere statutariamente, e con tener distinte nelle loro scritture, le due operazioni. I capitali formati dai risparmi, e i depositati, sono dalle Casse accomodati a impiego fruttifero a norma dei loro statuti.

Art. 6. I libretti dei risparmi sono rilasciati al depositante sul primo versamento, e possono essere nominali o al portatore. Anche quelli al portatore possono portare la iscrizione d'un nome.

I libretti anche nominativi non vincolati si pagano liberamente come all'articolo 11, e sono in-sequestrabili come all'articolo 12 della legge del 27 maggio 1875, n. 2779 sulle casse di risparmio postali.

Art. 7. Le Casse di risparmio rilasciano inoltre libretti di pensioni per la vecchiaia intestati al nome degli operai, che vi si ascrivono; alle condizioni da prestabilirsi e pubblicarsi dal Consiglio d'amministrazione, e col privilegio della in-sequestrabilità.

Art. 8. Dalle Casse di risparmio nessuna erogazione di avanzi netti può farsi, finchè dal loro cumulo non siasi formata una massa di rispetto sino ad un decimo dell'ammontare dei risparmi e dei depositi.

Art. 9. Formata la massa di rispetto, esse possono promuovere od amministrare altre istituzioni intese all'incremento del risparmio e della previdenza, o a favorire l'agricoltura; come casse pensioni, case operaie, credito agrario, monti frumentari, ecc.

Art. 10. Gli avanzi netti dopo formata la massa di rispetto sono erogati:

1. a premiare con assegni straordinari da determinarsi ogni anno, i depositi scritti nei libretti di risparmio e di pensioni;

2. a fondare le istituzioni di cui all'articolo precedente, o a favorirle con assegni speciali;

3. a soccorrere l'istruzione elementare, le istituzioni educative e la beneficenza locali.

Le Casse di risparmio non posseggono beni sta-

bili che per risiedervi coi loro uffici, o per adempiere ai fini loro e non mai oltre la metà della massa di rispetto.

Esse vendono nel termine non maggiore di 40 anni gli stabili che acquistino per esser pagate dei loro crediti, come per eredità o donazioni.

Solo per decreto reale, sul parere del Consiglio di Stato, può questo termine prorogarsi.

Art. 12. Le Casse di risparmio sono ammesse a stabilire conti correnti colle Casse di risparmio postali mediante deposito alla Cassa centrale dei depositi e prestiti, per trasferire gratuitamente da luogo a luogo il credito dei rispettivi librettisti.

Art. 13. Le Casse di risparmio vanno esenti dalla tassa di bollo e registro per i loro atti costitutivi, e per le modificazioni successive dei loro statuti, per libretti tanto di risparmio, che di pensioni, nonchè per registri di contabilità.

Art. 14. Le Casse di risparmio pagano la tassa di ricchezza mobile per i loro librettisti, salva rivalsa, e la pagano inoltre su gli avanzi netti annuali.

Le pensioni per la vecchiaia vanno esenti dalla tassa di ricchezza mobile sia per gli utili dei contribuiti, e i loro cumuli, sia per la presentazione corrisposta ai pensionati.

La esenzione si estende alla tassa di manomorta.

Art. 15. Le esecuzioni del precedente articolo si restringono ai risparmi che siano contenuti nei limiti portati per le Casse postali.

Il servizio dei depositi e dei conti correnti è regolato dalle leggi degli istituti di credito, ed è sottoposto alle tasse comuni; come lo sono gli atti per ogni sorta d'impiego delle Casse di risparmio.

Art. 16. Le Casse di risparmio sono soggette alla vigilanza del Ministero d'agricoltura, industria e commercio per ciò che riguarda l'osservanza delle leggi e dei regolamenti.

Trasmettono annualmente al Ministero i loro bilanci consuntivi approvati, e la situazione dei conti al fine di ogni semestre.

Art. 17. Sono alle Casse di risparmio applicabili le disposizioni riguardanti le società cooperative per la pubblicazione dei loro atti costitutivi e dei posteriori cambiamenti; per le obbligazioni e la responsabilità degli amministratori; non che le disposizioni riguardanti le assemblee ed il bilancio.

Art. 18. Le Casse di risparmio esistenti devono uniformarsi alla presente legge, entro tre anni dalla sua pubblicazione. »

LA PEREQUAZIONE DELL'IMPOSTA FONDIARIA

La Relazione dell'on. Leardi premette che la proprietà fondiaria paga allo Stato, al Comune ed alla Provincia:

Allo Stato paga L. 126,448,245.52
Alle Provincie ed ai Comuni » 126,580,642.89

Totale L. 252,828,888.41

La somma pagata allo Stato si

ripartisce così:

Imposta principale L. 96,580,155.54
Tre decimi » 28,904,816.87
Reimposizioni » 1,153,515.08
Spese di perizia » 8,803.25

Totale L. 126,488,245.52

La somma pagata ai Comuni ed alle Provincie è la seguente :

Ai Comuni	L.	76,158,716.71
Alle Provincie	»	50,244,926.18

Totale L. 126,380,642.89

È poi da notare che le imposte Provinciali e Comunali vanno spaventevolmente crescendo ogni anno. Nel decennio dal 1871 al 1881 l'imposta Comunale è cresciuta del 69 per cento, e la Provinciale del 49. La seconda che tali imposte colpiscono in modo diverso la proprietà: difatti sopra 100 lire di imposta principale se ne pagano:

Nelle Romagne	L.	147.20
In Toscana	»	137.10
Nelle Marche e nell'Umbria	»	118.40
Nel Parmense	»	117.70
Nel Napoletano	»	105.20
Nel Lombardo-Vaneto	»	100.20
Nel Piemonte e nella Liguria	»	97.45
In Sicilia	»	92.75
Nel Modenese	»	92.98
In Sardegna	»	86.61
Nella Provincia di Roma	»	82.09

Il Relatore dice, quanto all'imposta fondiaria governativa, che il fondamento dell'imposta sui terreni in Italia è assolutamente ipotetico e toglie qualunque fede alle basi sulle quali è fondato l'attuale riparto, e che vi sono dei compartimenti i quali pagano il 79 per cento ed altri il 17 della rendita catastale nominale.

Al disegno di legge presentato dal Ministro delle Finanze vennero fatte obiezioni preliminari. Colla prima si invocò la teoria del consolidamento dell'imposta secondo la quale, dopo un certo lasso di tempo, l'imposta stessa diventa un onere reale che pesa sulla terra e quindi capitalizzabile come un canone che si deduce dal prezzo nei passaggi di proprietà. Il nuovo possessore, secondo questa teoria, non paga l'imposta col reddito della terra, ma colla parte di prezzo che ha ritenuto nell'atto di acquisto. Le conseguenze di questa massima sono che il proprietario potrebbe liberarsi dall'imposta pagando il capitale corrispondente alla medesima e che lo Stato non potrebbe nè aumentare nè diminuire la fondiaria senza divenire nel primo caso ad vero atto di confisca e senza fare un indebito donativo nel secondo.

L'altra obiezione era formulata così: L'imposta fondiaria basata sui catasti è di carattere reale e colpisce il fondo anziché la persona; ora nell'interesse stesso dell'agricoltore sarebbe preferibile il trasformarla in imposta personale analoga a quella di ricchezza mobile, o meglio all'*Income tax* degli Inglesi.

Queste due obiezioni, delle quali la Giunta non ha fatto verun caso, sono lungamente e dottamente confutate dal relatore, il quale però è d'avviso che l'*Income tax* sia più regionale e teoricamente da preferirsi al sistema attuale dei catasti: ma ritiene in pari tempo che sia inopportuno l'adottarlo oggi.

Scartate le due proposte, la Giunta entrò nel midollo della questione, e ad *unanimità* prese la seguente deliberazione:

La Commissione accetta la prima massima che « è quella di compiere il catasto geometrico parcellare in tutto il regno, e ciò a fine principalmente « di perequare l'imposta sui terreni, e di potere in

« qualche modo comprovare le proprietà ed aiutare « il credito fondiario ed ipotecario, valendosi per la « formazione del catasto, in quanto, possano condurre allo scopo, dei lavori dell'istituto topografico militare e delle mappe regolari esistenti, con « che i rilevamenti sieno rilegati con reti grafiche « coi comuni contigui. »

Approvato questo principio, ne approvò un secondo così concepito:

« La Giunta delibera in massima che la perequazione non debba avere scopo fiscale nè direttamente nè indirettamente. »

Se non che intorno al modo di attuare questa seconda massima si manifestarono subito due opinioni diverse. Tre commissari proposero un modo di perequazione che chiamarono *per disgravio* o dell'*aliquota minima*, il quale consiste in ciò che, compiuto il censimento, si abbia a ricercare per ciascuna Provincia l'aliquota di imposta che le spetterebbe riportando l'attuale suo contingente sulla massa dei nuovi accertamenti e, trovata quella cui tocchi l'aliquota più bassa, quest'imposta si abbia ad applicare a tutto il Regno.

Dal che conseguirebbe che la sola Provincia che paga meno resterebbe coll'attuale contingente di imposta senza aumento o diminuzione, mentre tutte le altre dal più al meno sarebbero sgravate. In sostanza, se fatto il catasto e ripartito il contingente che ogni Provincia paga adesso, si trovasse che la meno gravata ha un'imposta per esempio del 20 0/0, questo due dovrebbe essere pagato da tutto il regno.

La maggioranza della Giunta obiettava che in Italia sono tali e tante le anomalie nella distribuzione dell'imposta fondiaria da non lasciar prevedere a quali sorprese può condurre l'adozione dell'aliquota minima. Molti sono i fatti che possono accrescere la sperequazione tra gli attuali contingenti e così i beni non censiti o male censiti, i dissodamenti ecc. Se molti beni non censiti o male censiti dovessero trovarsi in qualche Provincia che abbia già basso il censo, dividendo l'imposta attuale sopra una maggiore quantità di terreni, ne potrebbe venire un'aliquota così piccola da scemare grandemente l'imposta fondiaria del Regno.

Ora si può correre questo rischio? I sei commissari della maggioranza sostennero di no, e proposero che si dovesse tener ferma l'imposta fondiaria nei limiti in cui ora si trova, salvo a ripartirla equamente in base ai risultati del nuovo catasto, estendendola ai beni non censiti e salvo a diminuirli di qualche decimo quando lo permetta lo stato delle Finanze.

Chiamato l'on. Magliani in seno alla Giunta, egli aderì francamente alla proposta della maggioranza.

Ma la Giunta non potè deliberare sull'importante argomento per ragioni che mutarono il carattere, se non lo scopo della Legge.

Nella seduta del 15 giugno, chiusa la discussione generale, il Presidente della Giunta mise ai voti il primo comma dell'articolo 1° del Progetto ministeriale così concepito:

« Sarà provveduto a cura e spesa dello Stato alla perequazione fondiaria di tutto il Regno. »

Otto erano i Commissari presenti, quattro dei quali votarono in favore e quattro contro. Il comma fu quindi respinto a *parità* di voti.

Il Commissario assente dichiarò nella seguente seduta che se fosse stato presente avrebbe votato in

favore; ma questa platonica dichiarazione non poteva servire a nulla. Però in questa medesima seduta invece del secondo comma dell'articolo ministeriale ne fu votato un altro che divenne il primo articolo della Legge della Commissione.

Il comma ministeriale diceva:

« Questa perequazione verrà eseguita mediante un nuovo censimento basato sulla misura e sulla stima. »

Respinta la prima parte dell'articolo del Ministero, la Giunta non poté più occuparsi del contingente generale di imposta perchè la nuova redazione dell'articolo lascia indeciso il come ed il quando si ha da fare la perequazione.

I Commissarii che avevano accettato l'articolo ministeriale, pur dichiarando di persistere nell'opinione che fosse preferibile decretare fin d'ora la perequazione dell'imposta fondiaria, accettavano tuttavia la nuova posizione loro fatta come un avviamento a quella perequazione già ammessa dalla Giunta nella prima massima votata all'unanimità. In conseguenza la maggioranza deliberò di continuare i suoi lavori su questa base.

LE BANCHE E LE FERROVIE IN SVIZZERA

Si comincia a po' per volta a rendersi conto degli effetti che erano inclusi in genere nella nuova organizzazione legale delle Banche. Il primo articolo della nuova legge aboliva l'antica libertà di emissione derivante sia dal diritto comune, sia dal diritto cantonale per subordinarla all'autorizzazione federale. Era tuttavia inteso che la detta autorizzazione non potrebbe essere rifiutata col pretesto che l'istituto difettesse di un certo numero di garanzie o di condizioni di esistenza. Così ciascuna banca può attualmente domandare la facoltà di emissione che porti il valore totale dei suoi biglietti al doppio del suo capitale statutario, ma se però la banca vuole uscire dal cerchio delle operazioni concernenti esclusivamente il credito commerciale, deve avere per garanzia della sua circolazione o la responsabilità dello Stato Cantonale, ovvero un deposito pubblico del 60 per cento del valore dei suoi biglietti. Questa nuova situazione non poteva a meno di determinare la rifusione del *modus vivendi* di un gran numero delle banche, e per conseguenza un movimento verso il patronato del Cantone per tutte quelle che desideravano di schivare il grave peso del deposito. E dunque in sostanza un sistema di banche di stato cantonali, che si vuol fare prevalere. Ecco frattanto la situazione attuale di queste banche. Al momento in cui andò in vigore la nuova legge cioè a dire al primo luglio scorso, il Consiglio federale aveva accordato l'autorizzazione a 26 banche di emissione sulle 34 che esistevano anteriormente per un totale di fr. 119,500,000 in biglietti. Sotto il regime tanto delle legislazioni cantonali che del diritto comune l'emissione si elevava a fr. 115,122,715 di cui fr. 107,908,795 per le banche che avevano fra loro stabilito un concordato, relativo specialmente al cambio dei biglietti e fr. 7,215,960 per le banche rimaste fuori del concordato. Le domande di autorizzazione della Banca popolare de la Gruyere, della Cassa di risparmio e prestito di Stans e della Cassa di risparmio d'Uri sono ancora sospese. La Banca detta *federale* la cui sede è a Berna, la Banca

di Glaris, la Banca di Neuchâtel in liquidazione, la Cassa ipotecaria di Friburgo, la Cassa dei prestiti di Glaris, e la Banca popolare di Broye non avendo ancora formulato alcuna domanda, sono considerate a tenore dell'articolo 31 della legge, come renunzianti all'emissione. Si vede da questi dettagli che l'emissione delle Banche svizzere non subirà diminuzioni e danni immediati; ma nell'avvenire essa troverà degli ostacoli sia nel fatto che il capitale della Banca dovrà accrescersi proporzionalmente — sia a motivo della responsabilità imposta allo Stato per tutte quelle che non saranno pienamente indipendenti. Ma la tutela governativa avrà ben altri inconvenienti. Un ispettorato generale è in via di creazione nella città federale ed esse avranno molto da fare per tutelare la propria libertà contro lo zelo burocratico degli inquisitori.

Passiamo adesso alle ferrovie. Dal 1° gennaio a tutto maggio 1882 le entrate delle diciannove principali linee ferroviarie svizzere raggiunsero la cifra di fr. 20,909,398 ottenendo così un maggior prodotto di fr. 711,508 in confronto dello stesso periodo dell'anno scorso. Se si raffronta il reddito totale con l'estensione delle reti in esercizio che ammontano a 2,725 chilometri si trova che la rendita media chilometrica è appena di fr. 7,700. Ma varie linee come la Centrale e la Nord-Est danno molte speranze di aumento della loro rendita mercè l'apertura della linea del Gottardo, la quale dal canto suo è oggetto di numerose dispute con le linee del Sud e del Nord che vi fanno capo, e che si lamentano della gravità delle tariffe del Gottardo.

LA SITUAZIONE DEL MERCATO MONETARIO INGLESE

alla fine del 1. semestre 1882

Dallo *Statist* togliamo i seguenti ragguagli sul movimento monetario inglese nei primi sei mesi dell'anno in corso.

« Il primo semestre dell'anno si è chiuso in condizioni piuttosto favorevoli per il mercato monetario. Il denaro è stato dappertutto abbondante. Il saggio dello sconto è disceso nella generalità al 2 per 100 per le firme senza eccezione, e le Case bancarie per l'abbondanza della moneta sono state costrette a diminuire le loro provvigioni.

« Egli è ben vero che qualche sintomo contrario si è manifestato in qualche Banca che ha minacciato di ritirare i suoi capitali laddove questi non ottenessero una migliore remunerazione.

« Oltre a ciò vi sono molti altri segni di ristagno negli affari che per il momento minacciano piuttosto di aumentare, invece di accennare alla fine. Apparisce dal bilancio della Banca che qualche quantità di oro è venuta dall'estero e che la moneta manifesta la tendenza ad affluire dalle province a rafforzare le riserve metalliche.

« Il riflusso di moneta dagli Stati Uniti d'America continua sempre su larga scala. Il rinforzo di questo riflusso non solo è sufficiente a far contrappeso a quella parte di domanda dell'Italia che ancora rimane insoddisfatta, ma lascia ancora un sovrappiù che andrà a rinforzare le riserve metalliche delle banche nell'Europa occidentale.

« Adunque per il momento tutto fa credere ad

un addolcimento della crisi monetaria, e siccome attualmente la riserva metallica della Banca è di 14 1/2 milioni di sterline non sarebbe a meravigliare se fra qualche settimana si verificasse una riduzione dello sconto della Banca.

« Bisogna considerare che giammai l'inoperosità del mercato monetario è stata così grande come ora, ed è necessario che avvengano molti avvenimenti atti a disperdere i cumulati sopravvanzi prima che la moneta possa averne una sensibile ripresa, e finora non sembra, almeno in apparenza, che nessuna di queste cause sia in azione.

« Non si possono certamente formulare delle previsioni a lunga scadenza, ciò non di meno l'opinione prevalente è che la continuazione del presente stato di cose ha per qualche tempo la maggiore probabilità.

« Una riprova di cotali previsioni l'abbiamo nella oscillazione della circolazione delle banconote degli Stati Uniti, che col tempo dovranno essere paralizzate mediante una maggiore ricerca di oro, ma che per ora non hanno dato ancora luogo a così fatta contingenza.

« Astrazione fatta da tutto ciò, la nota predominante della situazione è l'indolenza nella ricerca della moneta che è la conseguenza della grande diminuzione nella speculazione avvenuta durante gli ultimi due mesi. Questa paralisi della speculazione e dell'attività speculativa negli affari è stata in parte l'effetto delle diminuzioni nella domanda di moneta negli Stati Uniti.

« Gli sconti delle banche di New-York ammonzano oggi a L. ster. 63,000,000, soltanto, in confronto di L. ster. 69,500,000 nel corrispondente periodo dell'anno scorso. Si ha in tal guisa una diminuzione di L. ster. 5,860,000, ossia circa l'8 per 100. Questa diminuzione negli sconti è accompagnata da una corrispondente diminuzione dei depositi, cosicchè si può calcolare che la diminuzione totale dell'attività bancaria si accresce di altri due milioni di lire sterline.

« Ciò dimostra ad evidenza un altro fatto già altre volte accennato, e cioè il flusso di moneta nelle banche di New-York dagli stati dell'Est.

« Evidentemente la circolazione degli Stati Uniti rigurgita di moneta tanto più in ragione della nullità degli affari e dei bassi prezzi che si sono prodotti in seguito al mancato sviluppo della produzione e delle speculazioni, circostanze queste che non potevano certamente produrre la domanda di aumenti nella circolazione. Questi fatti hanno reagito sopra la situazione bancaria generale, e allo stesso risultato è concorso anche il disastro finanziario di Parigi nella primavera scorsa. Ed è così che si è creata l'attuale condizione di apatia nel mercato monetario, e questo ristagno deve necessariamente mantenersi finchè il miglioramento generale del commercio non abbia prodotto un aumento nei prezzi e nei salari, bastante ad assorbire la sovrabbondante moneta.

« È indubitabile che fra qualche tempo anche la moneta deve ottenere un aumento nella ricerca. Nuovi lavori e nuove industrie devono essere intraprese; in conseguenza di ciò aumenteranno anche i prezzi ed i salari, da ogni parte si produrrà allora una accentuata domanda di contante. Questa domanda sarà cagione di efflusso dalle banche e in pari tempo l'aumento dei prestiti condurrà ad un aumento dei depositi.

« Però se si considerano le attuali condizioni delle riserve e le proporzioni dei depositi colle anticipazioni si può fondatamente asserire che la prospettiva di una ripresa nella moneta è ancora molto lontana.

« Se le attuali condizioni del mercato non saranno turbate da qualche imprevisto avvenimento egli è al tutto probabile che la moneta si conserverà a buon mercato e abbondante almeno fino alla prossima stagione autunnale. »

LA TARIFFA DOGANALE IN RUSSIA

Col 1/13 luglio entreranno in vigore nella Russia alcune varianti alla precedente tariffa doganale.

Diamo qui la indicazione dei nuovi dazi per gli articoli che più c'interessano :

Vino in botti (all'ettolitro lordo).	Fr. 62 26
Id. in bottiglie spumante (per botte)	» 4 60
Id. id. non spumante	» 1 60
Melasso o zucchero di latte (al quin. lordo).	» 29 30
Stoffe, scialli, nastri di seta o di borra di seta mista ad altri tessuti al chilogrammo)	» 23 82
Bozzoli — cascami di seta non cardati (al chilogrammo).	» — 0537
Seta greggia e borra di seta cardata tinta o eruda	» — 134
Id. lavorati e filati di cascami tinti.	» 3 907
Id. id. crudi	» 1 953
Sostanze tintorie: estratti tintorii di ogni specie non nominati, specialmente garanzina, ecc. (al quintale).	» 61 05
Id. estratti d'indaco, di cocciniglia, di cartamo, di oricello	» 122 09
Pesce marinato, all'olio, ecc.	» 97 67
Id. salato e affumicato (salvo le aringhe)	» 29 30
Passamanteria e nastri di oro e d'argento fino o falso (al chilogr.)	» 58 60
Coperte da letto, e coperte per cavalli, di lana (al quintale)	» 430 —
Tessuti di lana anche misti con cotone, salvo gli specialmente nominati	» 879 —
Gli stessi tessuti stampati pagano il 30 0/0 in più.	
I misti con seta pagano come seterie, salvo che la seta vi entri per formare piccoli disegni o ricami, nel qual caso pagano il dazio di fr. 879 più il 20 0/0.	
Tappeti di lana	» 344 —
Mercerie fini	» 1172 —
Id. comuni e giuochi da fanciulli	» 362 —
Bottoni	» 166 —
Olia d'oliva ed altri vegetali	» 48 84
Id. di cocco, di palma: glicer	» 13 43
Carta bianca e colorata, cartone satiné	» 53 72
Carta dipinta	» 122 09
Cartone non nominato	» 12 21
Maioliche bianche e colorate in pasta	» 20 75

Vetri da finestra e lavori diversi in Fr.	
vetro non arruotati nè puliti . . . »	29 30
Legumi salati, in conserva ecc. (al quintale peso lordo) »	13 43
Frutta e bacche non fresche e conservate »	24 42
Aranci e limoni »	12 24
Uva fresca »	54 19
Formaggio »	122 09

L'ESERCIZIO FERROVIARIO GOVERNATIVO NEL BELGIO

Dalla *Revue économique et financière* di Parigi, crediamo opportuno riportare tradotto il seguente articolo, che tratta di una gravissima quistione molto agitata anche in Italia:

Abbiamo già dimostrato, in un precedente articolo; come l'esercizio governativo delle Ferrovie dell'Alta Italia non diede risultati soddisfacenti. La Commissione d'inchiesta, incaricata di esaminarli, domandò ad unanimità che sia ormai affidato alla industria privata l'esercizio delle ferrovie.

Nel Belgio, la trasformazione dello Stato in direttore di trasporti ha prodotto conseguenze egualmente sfortunate. I ferventi apostoli del socialismo dello Stato non possono dunque prevalersi dello esempio dei nostri vicini per reclamare un uguale sistema pel nostro paese. Esso è omai giudicato presso i Belgi, e quelli che ne hanno pronunciato la condanna non saranno accusati d'incompetenza. Deputati di Destra e Sinistra, Ministri, tutti hanno rivelato, nella discussione impegnata durante la sessione del 1882 sul bilancio dei lavori pubblici, i difetti inevitabili dell'esercizio governativo. Questa discussione merita di essere letta con grande attenzione: i discorsi pronunciati sono all'altezza del soggetto, e noi dobbiamo invidiare codesti usi parlamentari, che, pur troppo, sembrano perduti nel nostro paese.

Allorchè si esamina il regime delle ferrovie si è tosto colpiti da un fatto, che si riproduce con regolarità matematica da alcuni anni: cioè il *deficit*.

Nel 1875, il conto delle ferrovie si è chiuso con una deficienza di 8,823,600 fr.; nel 1874 la deficienza fu di 6,047,000 fr., nel 1875, di 5,272,000; nel 1876, di 3,962,000; nel 1877, di 5,521,600; nel 1878, di 3,542,000; nel 1879, di 3,100,000; nel 1880, di 2,200,000; nel 1881, le spese superarono i prodotti di 4,861,000 fr. Il *deficit* del 1882 supererà i 7 milioni, ed il Ministro delle Finanze annunciò che le deficienze nel 1883 saranno d'oltre 10 milioni.

Questo *deficit* dipende da circostanze eccezionali, od è la conseguenza fatale dello stesso sistema? La discussione avvenuta non permette di nutrire alcun dubbio su questo punto. L'esercizio governativo ha generato codesti *deficit*, che tutti i Ministri si sono mostrati impotenti a coprire; e ciò senza che alcun grave errore possa essere imputato agli uomini posti alla testa di così importante servizio.

Come lo notammo a proposito delle Ferrovie dell'Alta Italia, lo Stato non si piega alle circostanze colla stessa facilità delle Compagnie private. Allorchè si tratta di concludere dei contratti, esso pro-

cede con una lentezza, che lascia sfuggire le migliori occasioni. Anche nelle questioni di dettaglio, tutto è regolato prima. Laonde il signor Becchmann constatava che « lo Stato aveva delle officine poste sotto la direzione di capi, che hanno già preveduto ciò che sarebbe da riparare, e che hanno la stessa spesa da fare in tutto l'anno. Ne segue che, per utilizzare gli operaj, il capo fa eseguire talvolta dei lavori di riparazione del tutto inutili. »

Gli oratori che hanno preso la parola, hanno pure osservato che gl'ingegneri, non essendo più ritenuti a severe economie, si prestavano a spese diverse da quelle che può ragionevolmente sopportare un esercizio regolare. « Non si distingue abbastanza, disse uno di essi, tra l'azione governativa dello Stato, da una parte, che domanda un esercizio basato sulla considerazione dell'interesse generale; e, dall'altra parte, l'esercizio industriale. »

Egli è utile, senza dubbio, d'introdurre nel servizio delle ferrovie tutti i miglioramenti che possono accrescere le comodità dei viaggiatori; ma questi miglioramenti non devono esser fatti che entro i limiti dei mezzi disponibili. Altrimenti si crea un *deficit* tale da compromettere quei miglioramenti, che sarebbero stati realizzati alquanto storditamente.

Soltanto una Compagnia privata avrà interesse a mantenere le spese al livello de'suoi prodotti, essa ha da temere i giusti rimproveri degli azionisti; e non procederà che con una saggia prudenza, più profittevole, in definitiva, al bene pubblico, che con una generosità rovinosa.

Il ministro delle finanze, sig. Graux, non cercò, del resto, di nascondere codesto vizio inerente a qualunque esercizio governativo. « Bisognerà, egli disse, cercare di dare all'Amministrazione delle ferrovie un ordinamento più finanziario. Quest'Amministrazione, bisogna riconoscerlo, è attualmente ispirata da preoccupazioni quasi esclusivamente tecniche. La ferrovia spende e riceve, ma dà al Tesoro ciò che riceve e gli domanda ciò che si deve pagare. Ne risulta ch'essa conta troppo su questo banchiere, la cui compiacenza non si stanca mai. I contribuenti son sempre pronti. »

Ma lo Stato si sforzerebbe a porre un freno alle sue spese ed a mostrarsi un po' più severo nei crediti ch'esso concede alle Ferrovie? Urterebbe tosto contro i reclami dei deputati, così solleciti a reclamare economie nel bilancio, come a provocare nuove spese da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici. Ministri e deputati hanno recitato, nella discussione, il loro *mea culpa*; gli uni confessando ingenuamente i loro insistenti reclami, gli altri le loro debolezze dinanzi ai sollecitatori parlamentari.

« Se v'è da fare un'inchiesta, assicura il sig. de Bruyu, siamo noi che dobbiamo esserne incaricati, poichè i grandi colpevoli sono i membri della Camera; siamo tutti noi che abbiamo il torto di domandare senza posa dei favori non ragionevoli dal punto di vista finanziario; e ciò, non esito a dirlo, per essere aggraditi dai nostri elettori. Esistono, specialmente, dei treni che portano il nome del rappresentante che li ha ottenuti; ne esistono di quelli circolanti quasi vuoti, e che non furono istituiti se non mercè l'influenza del tale o del tal altro membro della Legislatura, o mercè qualche altra influenza.... Io non esito, o signori (aggiungeva l'oratore), ad accusarmi come qualunque altro. »

Creazione di nuovi treni, maggiore celerità di quelli già esistenti, abbellimento delle Stazioni, abbassamento delle tariffe, sono questi i favori che i rappresentanti domandano senza tregua allo Stato.

Un fatto può, è vero, scusarli: cioè che la situazione delle ferrovie è imperfettamente conosciuta. « Oggi, esclama il sig. Graux, si discute il bilancio dei lavori pubblici; ma chi si preoccupa delle spese che porta seco la Ferrovia? Quanti sono tra i vostri colleghi, che sieno d'accordo sugli aggravii del suo capitale?... Le nostre stesse discussioni provano come siano oscure tali questioni. Noi non siamo nemmeno d'accordo sul punto di sapere se la Ferrovia è in deficit.... I prodotti sono portati nel bilancio delle vie e dei mezzi, senza nemmeno conoscere, nel momento in cui lo votate, le somme esatte che vi si chiederanno per la spesa. »

Le grandi Compagnie ferroviarie si rendono conto settimanalmente della loro situazione completa, sino quasi al centesimo. Ma nel Belgio, le previsioni relative alle ferrovie sono sempre smentite dalle spese imprevedute e dalle domande supplementari.

Nel 1875, i crediti supplementari votati per i servizi delle ferrovie furono di 7 milioni; nel 1876 si elevarono a 9,375,049; nel 1877, la liquidazione delle spese arretrate rese necessaria l'apertura d'un credito di 4,569,768 fr.; nel 1878, i crediti supplementari non furono che di 868,923 fr., ma nel 1880 ammontarono a 7 milioni. Da quest'epoca le spese supplementarie hanno seguito una marcia ascendente.

Se a queste spese suppletorie aggiungiamo l'alèa a cui va sottoposta l'industria dei trasporti, come qualunque impresa commerciale, intenderemo benissimo la confessione del Ministro, il quale faceva ricadere sull'ordinamento delle ferrovie la responsabilità degli imbarazzi del Bilancio.

Due mezzi si presentano per farli cessare: o economie, o nuove imposte.

Il primo mezzo è difficile ad impiegarsi, poichè, obbligati a lottare colle esigenze dei deputati, i Ministri incontrerebbero una sicura impopolarità, se volessero realizzare delle economie sulle spese ferroviarie.

Restano dunque le imposte: ed il loro aumento si presenta come una conseguenza inevitabile dell'esercizio governativo.

Epperò il Ministro delle finanze, signor Graux, che interveniva nel dibattito con particolare autorità, ha riconosciuto che l'esercizio delle ferrovie, affidato allo Stato, aveva deluse tutte le speranze. L'interesse pubblico esige quindi una modificazione radicale nella politica economica e finanziaria seguita da quaranta anni in qua.

Questo scacco del socialismo dello Stato dev'essere tanto più notato, in quanto che forse mai una esperienza è stata fatta in circostanze più favorevoli di quelle dell'esercizio governativo delle ferrovie belghe. In questa situazione eccezionale, configurazione geografica del suolo, abbondanza dei prodotti minerali, agricoli ed industriali, città popolate e prossime le une alle altre, concentrazione in una stessa mano d'una rete omogenea e relativamente ristretta, mancanza quasi completa di concorrenze, tutto pareva riunito a bella posta per assicurare la prosperità dell'esercizio governativo.

Eppure questo esercizio ha fallito dinanzi a due cause principali: impotenza dello Stato ad esercitare

commercialmente; invasione permanente della politica nel dominio industriale.

Le stesse cause produssero lo scacco dell'esercizio medesimo nell'Alta Italia; e lo produrrebbero egualmente in Francia, se quel sistema vi fosse adottato, a dispetto dei meriti dell'organizzazione attuale.

« L'industria delle ferrovie, diceva il sig. Malou, ministro delle finanze al Parlamento belga nel 1869, deve essere prospera per essere utile, per rendere i servizi che si possono attendere da essa. E questo che la Francia ha mirabilmente compreso; è così ch'essa ha organizzato il suo sistema; ed è così ch'essa cammina, come organizzazione dell'immenso servizio dei trasporti, alla testa di tutte le nazioni. In Francia si giunse a collocare per un milione di franchi di obbligazioni al giorno, e ciò da anni; e si acquista così ogni giorno una metà del grande lavoro che vi si compie, stavo per dire senza che la Francia ne sia impoverita; ma no, chè anzi la Francia si è arricchita in proporzioni enormi. E quando un giorno la rete, così costrutta e saggiamente esercitata, aumentandosi senza posa ed accrescendo la pubblica ricchezza, farà ritorno nel dominio pubblico, calcolate voi, se potete, la fortuna che la Francia avrà conquistata; vedete quale sarà la situazione finanziaria, e calcolate pure quale sarà la situazione economica, quale la forza di codesto paese! »

E vedete, avrebbe potuto aggiungere, a qual punto codesta prosperità sarebbe compromessa, se la Francia si lasciasse sedurre da teorie, sulle quali la esperienza ha pronunciato un giudizio inappellabile.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Firenze. — Essendosi reso completo il numero dei componenti la Giunta distrettuale per la Esposizione Italiana di Torino del 1884, per le nomine fatte da varj Istituti che debbono essere rappresentati nella Giunta stessa, questa è definitivamente costituita come appresso:

Rappresentanti la Camera di Commercio di Firenze. Onorevoli signori Padovani comm. Angelo, Fossi Giorgio, Lorenzini cav. Paolo, Frullini cav. prof. Luigi, Niccolini marchese Giorgio, Barzellotti cav. avv. Pier Luigi.

Rappresentante la Deputazione Provinciale. On. signor Bargagli conte ingegnere Giovanni.

Rappresentante il Municipio di Firenze. Onorevole signor Landi Emilio.

Rappresentante il R. Istituto di Belle Arti in Firenze. On. signore Zocchi prof. Emilio.

Rappresentante il Comitato Agrario di Firenze. On. signore Pelli-Fabbroni cav. Giovanni.

Rappresentante l'Associazione Commerciale di Firenze. On. signor Vimercati conte Guido.

La Giunta essendosi riunita ha nominato per acclamazione a suo Presidente onorario S. E. il Principe Don Tommaso Corsini, sindaco di Firenze, ed ha quindi nominali a Presidente effettivo l'onorevole comm. Angelo Padovani, ed a segretario il cav. avv. Pier Luigi Barzellotti.

Camera di Commercio di Milano. — Nella stessa seduta del 27 luglio di cui in parte abbiamo

reso conto nel numero precedente del nostro giornale, la Camera si occupò di una domanda dei fabbricanti di vernici a base di spirito diretta ad ottenere che sia loro concesso di pagare soltanto la metà della tassa sullo spirito adoperato nella loro industria come materia prima. La Commissione doganale della Camera incaricata di esaminare la domanda suddetta avendola trovata ragionevole, ne propose l'asseveramento in base alle considerazioni esposte in un di lei rapporto, che passiamo a riassumere.

Allorchè, essa diceva, tre anni or sono si trattò della revisione della tassa sugli spiriti, che finì poi per essere fatta mediante elevamento della medesima da L. 30 a 60 fu espressamente riservata al Governo la facoltà di fare il bonifico della tassa alle industrie che impiegano l'alcool come materia prima. In quella occasione la Camera milanese aveva qualificato pel bonifico, fra le altre, quella delle vernici a base di spirito, e riteneva che la medesima sarebbe stata compresa fra quelle da ammettere alla concessione oltrechè per il concorso in essa della condizione stabilita dalla legge, anche per l'esempio che offrivano l'Inghilterra, la Prussia ed altri Stati, dove si dà in esenzione da tassa l'alcool adulterato per uso della fabbricazione delle vernici.

La questione venne sottoposta al Consiglio del Commercio, il quale per varie ragioni deliberò di non concedere la esenzione alla industria delle vernici.

La Commissione passa adesso a vedere se sussistono, e in qual misura, le ragioni del rifiuto.

Che le vernici possano far di meno del bonifico perchè impiegate soltanto per oggetti di lusso, alla Commissione non sembra vero, almeno in modo assoluto, specialmente quando si tratti, come nel caso attuale di vernici a spirito che sono quelle a buon mercato impiegate la maggior parte nella lucidatura dei mobili, di pavimenti, e di serramenti destinati all'interno delle abitazioni, ciò che vuol dire impiegate di preferenza a vantaggio di coloro che non possono camminare su pavimenti proprii delle case signorili, o far uso di mobili o, serramenti decorati con le più pregiate vernici a base di coppale, ecc., senza dire che sono pure a spirito le vernici per litografia, tipografia, ec. E su questo punto la Commissione conclude che dacebè si concede il bonifico della metà della tassa all'industria dei saponi alla glicerina, li quali sono veri saponi di lusso, non vi è ragione di negare la concessione alle vernici.

Ma l'argomento più grave che si fa valere contro la domanda dei fabbricanti di vernici è quella che tende a mostrare l'inutilità della concessione, desuendola dal fatto che dovendosi poi accordare una eguale agli importatori di vernici estere, la concorrenza straniera non verrebbe ad attenuarsi punto. A questa obiezione la Commissione comincia col notare che il ribasso in via assoluta delle vernici ottenibile col bonifico di 30 lire su di un ettolitro di spirito potrebbe essere causa per sè stesso che se ne estendesse il consumo; ma non è vero neppure che la concessione praticamente sia poco concludente. Per bene apprezzare da questo punto di vista i termini della questione, la Commissione premette che attualmente le vernici estere oltre il dazio di L. 30 per quint., pagano una soprata in ragione di L. 42 per ettolitro di alcool, ossia L. 45 per quintale di vernice, e ciò in base alla disposizione 25 ottobre 1880. L'effetto di questa soprata

dovrebbe essere secondo la Commissione, quello di equiparare l'aggravio fra l'industriale italiano e lo straniero, ma nel fatto l'equiparamento non avviene. Ammasso pertanto che le vernici estere introdotte in Italia vengano a pagare L. 75 al quintale; la Commissione passa a stabilire cosa paghino le vernici nazionali. Per ettolitro di spirito esse sostengono L. 66 a titolo di tassa di fabbricazione, più L. 12 a titolo di dazio di confine, ciò che importa in complesso L. 80 in ragione di quintale; per le resine poi l'aggravio è di L. 3, importo del dazio di confine. — La proporzione in cui lo spirito entra nelle vernici di uso più comune è del 70 al 90 0/0; difatti, secondo ricette in uso, è del 96 0/0 per vernici da pavimento, del 91 per quelle da mobili comuni, dell'85 per quelle decorative di serramenti interni, del 76 per quelle a resina gallipot, del 73 per quelle da ebanisti, del 70 all'80 per quelle da litografia, ecc.

Attenendosi dunque ai dati desunti dalla verifica di ciò che realmente succede e calcolando per conseguenza sur una media dell'80 0/0 in spirito, ogni quintale di vernice nazionale deve sopportare l'aggravio di circa 1 lira per dazio delle gomme e di circa 64 lire per dazio e tassa dello spirito; ciò che vuol dire essere di 10 lire la tutela che alla industria nostra delle vernici procura la diversa applicazione delle tasse al confine. Realmente nella pratica la protezione è anche più piccola, atteso il maggior costo da noi delle gomme; di esso tuttavia non è qui il luogo di parlare.

Ciò stante, è ovvio comprendere che bonificando al fabbricante italiano le 30 lire che egli chiede, l'importo delle tasse da 65 lire scenderà per lui a 35. Pel fabbricante estero poi, pur dimezzandosi la soprata delle 42 lire, le tasse corrisponderanno a L. 54. Quindi mentre la differenza a favore della industria nazionale è attualmente di L. 10 per quintale, nel caso che fosse data la concessione diventerebbe di L. 19; ciò che prova che la medesima, anzichè inutile, sarebbe al contrario sensibilmente efficace.

Gli è perciò che la Commissione, in vista della equità a cui si ispira la domanda dei fabbricanti di vernici e del vantaggio che accogliendola deriverebbe all'industria nazionale, pensa essere il caso di raccomandarla al Ministero; e si lusinga che abbia a venir asseverata, ritenendo che il Ministero vorrà certamente usare un giusto riguardo anche al voto che per una più larga applicazione del beneficio della riduzione della tassa formulava il Consiglio del Commercio, nella detta sessione del 1880, e più tardi ripeteva la stessa Commissione parlamentare riferente sul progetto di legge diretto a convalidare le proposte appunto del prefato Consiglio.

Camera di Commercio di Savona. — (*Seduta del 4 agosto*). — La Camera sentita la partecipazione della presidenza sullo stato della pratica riguardante il progetto di sistemazione del porto di Vado, patrocinato dalla Camera, quale ausiliario del porto di Savona, che è il naturale scalo delle provincie subalpine ed oltre la medesima informata principalmente al sentimento dell'interesse generale della nazione, e persuasa che il punto Vado, sarebbe un validissimo mezzo al commercio per lottare vantaggiosamente colla concorrenza straniera, a fronte della potenza sempre crescente del porto di Marsiglia e dell'apertura di nuovi valichi alpini, delibera: 1° di rinnovare le sue istanze ai Ministeri dei LL. PP. e

di Agr. Ind. e Comm., della Marina e delle Finanze, affinchè addivengano concordemente nel più breve tempo possibile a quelle conclusioni le quali valgano ad affrettare l'esecuzione di tal progetto, sottoponendolo intanto senz'ulteriore indugio all'esame del Consiglio Sup. dei LL. PP.: di comunicare il progetto colle sue diramazioni ferroviarie di raccorciamento al Ministero della Guerra facendosi rilevare l'importanza strategica di tali opere così opportune sotto il punto di vista militare, come lo sono indubbiamente sotto il punto di vista commerciale marittimo: 3° di comunicare inoltre lo stesso progetto alle consorelle raccomandando loro di fare pervenire favorevoli uffici al Governo per affrettare la definitiva approvazione.

Camera di Commercio di Londra. — L'ultimo numero del giornale che si pubblica per cura della Camera suddetta, e che vide la luce nei primi giorni del mese scorso contiene notizie e schiarimenti sulle tariffe doganali, sull'insegnamento tecnico, sulle casse di risparmio, sui servizi postali, e sui rapporti consolari di tutti i paesi. Contiene inoltre una breve analisi dei lavori delle camere di commercio dell'Australia, dell'Austria-Ungheria, del Belgio, del Canada, della China, della Francia della Germania, della Grecia, dell'Olanda, dell'Italia, del Portogallo, della Svizzera e degli Stati Uniti. Nella seconda parte, che è la più importante, vi si trovano gli estratti delle deliberazioni di sessanta Camere di Commercio di tutti gli Stati del mondo. Infine vi abbiamo notato la statistica comparata della produzione dei nastri, che si riassume nelle seguenti cifre: Francia per 123 milioni di fr., Germania per 70, Svizzera per 65, Austria per 22, Inghilterra per 20, e altri paesi per 10 milioni. Vi sono altresì molte altre statistiche industriali interessantissime, che per brevità di spazio omettiamo di riportare.

Notizie economiche e finanziarie

La relazione dell'onorevole Mantellini sul disegno di legge per il riordinamento delle Casse ordinarie di risparmio combatte largamente la proposta contenuta nell'articolo 9, che assegna due decimi degli utili netti annuali alla Cassa nazionale di pensioni per la vecchiaia.

Propone invece la Commissione che ai libretti di risparmio si aggiungono quelli di pensioni per la vecchiaia, da intestare al nome degli operai che vi si ascrivano.

In questo modo sarebbe meglio incoraggiata la previdenza del risparmio sui guadagni giornalieri.

Afferma il relatore che tutte le Casse di risparmio più importanti del regno si ribellarono contro la minaccia di disporre per autorità di legge di due decimi dei benefici ricavati dalla loro gestione.

Fra le nuove disposizioni proposte nel contro-progetto della Giunta vi è quella di obbligare le Casse di risparmio a tenere distinte le due operazioni del libretto e del conto corrente.

È unito alla relazione il sunto delle petizioni mandate alla Camera, per protestare contro il progetto.

— Il Ministero dei lavori pubblici e quello delle finanze hanno preso gli accordi occorrenti per la

costruzione di dogane nelle stazioni ferroviarie di quelle città che posseggono una dogana interna.

— L'autorità sanitaria ha dato nuove disposizioni per agevolare l'esportazione dall'Italia in Germania delle pelli d'agnello e di capretto.

— Al seguito di apposite rimostranze mosse al Ministero delle finanze da quello della marina, fu dal primo ordinato ai ricevitori del registro di riscuotere d'ora in poi la tassa fissa di L. 1. 20 e non quella proporzionale secondo la dimensione della carta, sui fogli dei ruoli di equipaggio che le navi mercantili avessero dovuto aggiungere all'estero, e che al ritorno nello Stato hanno l'obbligo di presentare al bollo.

— Il Ministero d'agricoltura ha aperto il 20 giugno un concorso a premj, ai quali possono aspirare coloro che ai palmenti in muratura avranno sostituiti tini di legno per la fermentazione del mosto d'uva in Sicilia.

I premi sono due: uno di lire 500 e medaglia d'oro, una di lire 200 e medaglia d'argento.

Il tempo utile per la presentazione delle domande di concorso scade col 1° novembre 1882. Le domande devono essere indirizzate al Ministero di agricoltura, accompagnate da documenti dai quali risulti che la costruzione dei tini è avvenuta durante il corrente anno 1882, e dopo la pubblicazione del presente concorso. Si deve eziandio indicare nella domanda, oltre il nome e cognome del concorrente, il comune in cui esso abita ed il luogo ove è posta la tinaia.

Saranno titoli di preferenza al conferimento dei premi:

L'ampiezza ed il numero dei tini costruiti, la qualità del legno con cui sono fabbricati, ed in genere tutti quegli altri requisiti di cui la pratica enologica razionale ha sanzionato l'uso.

— A soluzione del dubbio sollevato sul trattamento daziario delle *cartucce vuote* comprese nel trattato italo-francese, il Ministero delle finanze ha testè dichiarato che per cartucce vuote soggette al dazio di lire 60 per quintale, debbono intendersi quelle che sono prive della carica, senza tener conto se abbiano o non abbiano il fulminante.

— Il Ministro delle finanze ha nominato una commissione coll'incarico di studiare i mezzi a fine di trarre il maggior profitto possibile dalle acque dei canali demaniali Cavour in rapporto sia all'agricoltura, sia all'industria, a cui possa applicarsi la forza motrice di quelle acque.

Di questa Commissione, oltre ad alcuni uomini politici specialmente versati negli studi economici, faranno parte alcuni uomini tecnici, fra cui il benemerito comm. Sospizio, direttore dei canali demaniali. Egli ebbe altresì dal Ministro delle finanze la speciale missione di visitare il bacino del Rodano, facendo uno studio comparato di quel regime d'irrigazione con quello vigente in Italia.

— La proposta, discussa nell'ultima adunanza del Consiglio del commercio e sostenuta dall'onorevole Luzzatti d'estendere da uno a due giorni dalla scadenza il tempo utile per il protesto delle cambiali, è stata favorevolmente accolta dalla commissione per il coordinamento del nuovo Codice di commercio colle leggi affini attualmente in vigore.

Questa disposizione faciliterà l'attuazione delle

stanze di compensazione anche nella capitale del regno.

— Il Ministero dell'interno ha soppresso la visita sanitaria alle pelli crude estere sbarcate nei porti, assecondando così un antico voto del commercio.

— Alcune case commerciali estere hanno chiesto il permesso di porre ad Assab dei depositi di carboni. Prima di concederli il ministro Mancini attende che la iniziativa di questo commercio venga da case nazionali.

— Il Ministro degli affari esteri, a nome del Governo, desidererebbe vivamente che le varie società geografiche commerciali italiane si fondano in una sola, con un capitale cospicuo, onde tentare il commercio africano e quello del mar Rosso nella nostra colonia di Assab.

— Ecco la nota totale dei coloniali esistenti nel deposito franco di Genova al 1° agosto 1882:

	Esistenza al 1 luglio	Arrivi in luglio	Esistenza al 1 agosto
Caffè . . . Sac.	70,670	7,790	65,540
Cacao . . . »	1,620	540	1,770
Zucchero . . . »	81,370	38,570	61,930
Pepe . . . »	700	450	200

— Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha aperto un concorso per sei posti di allievo verificatore nell'amministrazione dei pesi e misure e di saggio in metalli preziosi.

Il concorso è per esame. L'esame avrà luogo in Roma il 15 ottobre.

— Rispetto al trattamento daziario del filo vecchio di ferro, il Ministero delle finanze, sentito il collegio dei periti nell'adunanza tenuta il giorno 16 maggio ultimo scorso, ha determinato che il suindicato filo, per essere ammesso in esenzione da dazio come rottami, debba avere una lunghezza non superante i venti centimetri od essere spezzato in modo da rientrare in questa misura.

Le dogane si atterranno quindi innanzi strettamente alla norma suaccennata.

— Le azioni livornesi vigenti al 1° maggio 1882 N. 78,760
presentate nei mesi di maggio, giugno e luglio » 72,645

Rimangono a presentarsi . . . 6,115

Delle 72,645 azioni già presentate se ne sono cambiate in rendita consolidata a tutto luglio n. 71,432, perciò delle presentate ne rimangono a cambiare n. 1,213.

La rendita rilasciata in cambio delle 71,432 azioni a tutto luglio 1882 ammonta a L. 4,650,079. 20.

— Contrariamente a quanto è stato annunziato, la Tariffa-prontuario pel servizio diretto italo-svizzero, via Peri (edizione del 1° dicembre 1881), continuerà a rimanere in vigore per tutto il mese di agosto.

— I prodotti lordi del traffico sulle ferrovie dell'Alta Italia, durante il 1° semestre 1882, hanno raggiunto la somma totale di L. 53,986,864. 57; mentre nel corrispondente periodo del 1881 non ascesero che a L. 51,482,155. 30; e quindi con un aumento di L. 2,504,229. 27.

— La Direzione delle ferrovie dell'Alta Italia avvisa che è sospesa l'importazione e il transito nella e per la provincia di Sondrio dei seguenti articoli provenienti dalle provincie di Como e di Milano dei seguenti oggetti:

a) le barbatelle, i magliuoli o tralci di ogni specie di viti, le uve fresche intatte o pigiate, le foglie e qualsiasi altra parte della vite, i pali o tutori e i sostegni di ogni sorta delle viti già usate.

b) le piante e le parti vive di piante di qualsivoglia specie;

c) i concimi vegetali o misti.

Ciò stante le stazioni della rete non accetteranno più spedizioni di cui trattasi in destinazione o transito per la provincia di Sondrio; ad ogni modo l'Amministrazione delle ferrovie non intende assumere alcuna responsabilità per quelle spedizioni che, inavvertentemente accettate, cadessero sotto il disposto del sopracitato Decreto.

— La dogana francese ha disposto che il vermouth chinato da considerarsi come bevanda e non come medicinale, entri in Francia col dazio del vino, cioè due lire per ettolitro. Così sono appagati i desideri dei produttori italiani.

— L'Austria ha ristabilito il controllo di confine sui coloniali. Questo provvedimento però non si estende alla frontiera italiana.

— Nel Belgio si studia di imporre una certa responsabilità alla speciale Amministrazione governativa delle ferrovie, onde mettere un freno al continuo aumento di spese in questa questione per effetto del quale le ferrovie che, quando furono riscattate, portavano parecchi milioni di attivo sul bilancio dello Stato, dal 1875 in poi presentano deficit rilevanti, preveduti pel corrente anno in 7 e pel venturo anno in 10 milioni di franchi.

— Il Ministro francese di grazia e giustizia consentì a tollerare che i protesti delle cambiali si continuino a fare a mezzo degli uscieri, e così l'incasso degli effetti commerciali. Come si sa il Ministero voleva impedire questo uso nell'intento di favorire un più grande sviluppo della recente istituzione dell'incasso a mezzo degli uffici postali. I reclami però del commercio vivissimi e generali finirono per avere il sopravvento.

— Sotto il patronato della Regina della Gran Bretagna e Irlanda avrà luogo in Londra una grande esposizione di prodotti ed arnesi da pesca che sarà aperta il 1° maggio 1883 ed avrà la durata di sei mesi almeno. Le domande di ammissione da stendersi sopra stampati speciali dovranno essere trasmesse al Segretario generale dell'esposizione in Londra, signor Brandreth Gibbs, 24, Haymarket prima del 1° settembre del corrente anno.

— Il Governo rumeno, che ha proceduto al riscatto delle strade ferrate e dell'amministrazione dei tabacchi ha ottenuto, sia nei rispetti economici sia in quelli finanziari, i più soddisfacenti risultati. Il prodotto netto delle due aziende è cresciuto di parecchi milioni.

— Lo stesso governo rumeno ha accordato un premio d'incoraggiamento di centesimi 16 per ogni chilogrammo di zucchero bianco prodotto nel paese.

— Per reprimere il contrabbando sulle merci più fortemente tassate (cacao, caffè, the, spezierie,

tessuti di cotone, di juta, di lana e di seta) il Ministro delle finanze di Vienna ha annunziato con apposita circolare che tra poco saranno rimesse in vigore nella zona di confine le disposizioni rigorose di sorveglianza, sancite dall'ordinanza del 1855.

— Il Consiglio federale germanico ha decretato che siano sottoposti al pagamento dei dazi di confine i pacchi postali contenenti più di 50 grammi di merce, il cui dazio sia di 100 marchi o più per 100 chilogr.

— Col giugno p. p. è entrata in attività una nuova declaratoria relativa al trattato di commercio anglo-serbo, la quale è valida anche per noi, in forza della clausola del trattamento della nazione più favorita.

Tale declaratoria stabilisce che i fili di lana e cotone all'entrata in Serbia non pagheranno più del 5 0/0 sul valore (per l'innanzi potevano pagare fino all'8 0/0).

— Con recente legge la tassa sui caloriferi stabilita nelle case di abitazione a Pietroburgo è stata surrogata da un'imposta sul valor locativo.

— Dalla solita circolare R. G. Dun e C. sui fallimenti agli Stati Uniti togliamo che i fallimenti avvenuti nel 1° semestre 1882 sommarono a 3597 contro 2862 nel periodo corrispondente del 1881; il passivo fu di 50,000,000 di dollari, contro 40,000,000 nel 1881.

L'aumento avuto nel 1° semestre 1882 non deve però essere considerato sfavorevolmente perchè nel 1878 e 1879, per esempio, durante gli stessi sei mesi, le cifre furono rispettivamente di 5825 con un passivo di 150,000,000 e di 4558 con un passivo di 65,000,000 di dollari; ed i negozianti aumentarono sensibilmente, di modo che attualmente si ha un fallimento per 128, mentre nel 1878 se ne ebbe uno ogni 72.

— In giugno si perdettero 98 velieri e 13 vapori.

Dei primi, 3 sono germanici, 13 americani, 42 inglesi, 1 austriaco, 6 danesi, 1 spagnuolo, 12 francesi, 3 greci, 1 haitiano, 3 olandesi, 6 italiani, 3 norvegesi, 2 russi e 2 svedesi.

Nei secondi figurano 12 inglesi e 4 francese.

— È stato pubblicato il rapporto dell'Associazione serica di Nuova York fino al 30 giugno p. p.:

I prodotti dell'anno finito a quella data, ammontanti ad un valore di circa trentacinque milioni di dollari, rappresentano il triplo del valore di dieci anni fa.

Dal 1870 in poi, secondo espone il detto rapporto, il prodotto e la capacità produttiva sono cresciuti assai notevolmente.

Dal 1870 al 1880 soltanto, le manifatture di seta sono cresciute da 86 a 388, mentre i telai crebbero da 1500 a 8000, e le mani impiegate da 6000 a 31,000.

I salari pagati ascerano, durante i detti dieci anni, dal valore di due milioni di dollari a quello di nove; e molti Stati, che prima non si occupavano di questa industria cominciarono ad occuparsene, ed ora hanno stabilimenti in opera.

Questi Stati sono il Maine, Rhode Island, California, Illinois, Kansas, Missouri.

Però la più parte di lavoro è sempre limitato agli Stati di New Jersey, New York, Connecticut, Massachusset e Pensylvania.

Dice il rapporto sopra menzionato che le fabbriche americane sono riuscite nel materialmente ridurre e cioè diminuire l'importazione delle stoffe di seta, e l'anno scorso hanno raddoppiato gli affari da quel che erano nell'anno migliore prima del 1873, anno del gran panico.

Finora è però indispensabile l'importazione della seta greggia per le manifatture. La coltivazione del baco è ancora nella sua infanzia.

Quanto al tessuto di seta americano, va guadagnando ogni giorno più di superiorità e facendosi una posizione nel commercio. I fabbricanti sono assai guardinghi contro le adulterazioni.

— Al 3 agosto il bilancio settimanale della Banca di Francia e d'Inghilterra dava in confronto del precedente le seguenti variazioni:

BANCA DI FRANCIA

Aumenti

Incaso metallico.....Fr.	16,134,423
Portafoglio commerciale... »	6,216,805
Anticipazioni..... »	4,353,269
Circolazione biglietti..... »	31,716,000
Sconti ed interessi..... »	895,948

Diminuzioni

Conti correnti del Tesoro .Fr.	18,766,350
Conti correnti particolari . »	12,719,584

Bilancio ottimo, constatante però gli affari ristretti dei mercati.

BANCA D'INGHILTERRA

Aumenti

Circolazione biglietti.....Ls.	605,160
Portafoglio ed anticipazioni.. »	163,617

Diminuzioni

Incaso metallico.....Ls.	584,527
Riserva biglietti..... »	1,115,360
Conti correnti del Tesoro..... »	42,085
» » particolari »	1,057,526

Le proporzioni dell'incasso cogli impegni discesero dal 39 3/8 al 36 3/4 per cento.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 12 Agosto

La situazione del mercato finanziario da 8 giorni a questa parte è alquanto migliorata, e non mancano neppure indizi che la lieve ripresa che si è manifestata da alcuni giorni nella maggior parte delle Borse, possa accentuarsi e proseguire per qualche tempo. A questo miglioramento contribui principalmente una certa sosta della questione egiziana, o per meglio dire la sicurezza che per essa non sorgessero per il momento complicazioni da spingere nel conflitto altre potenze. E infatti dalle notizie odierne in proposito non si può a meno di trarre una simile conclusione, per quanto si sia certi che l'Inghilterra raggiungerà il suo intento, non avendo oggi dopo le dichiarazioni della Turchia altro nemico da temere e da combattere che Araby. Vinto e domato questo condottiero, allora la questione egiziana ritornerà a galla con tutta la sua gravità minacciosa, perchè converrà bene che il concerto europeo si occupi una volta della sistemazione dell'Egitto e della internazionalizzazione del canale di

Suez. Ma oggi l'Europa dopo tante inutili conferenze lascia libero il braccio all'Inghilterra, e la speculazione all'aumento si prevale della sosta per ristorarsi delle patite sconfitte. Sul terreno economico la situazione è sempre eccellente, e le ultime liquidazioni di Parigi e di Londra, ove in nessun titolo il saggio dei riporti fu remunerativo, e in molti si tenne sì basso da non coprire le spese di operazione, lo attestano esuberantemente. Malgrado questo dobbiamo però rilevare che l'ultimo bilancio settimanale della Banca d'Inghilterra in confronto del precedente segna nell'incasso metallico una diminuzione di sterline 584,527. Anche la riserva dei biglietti fu in diminuzione avendo seguito sul bilancio precedente una riduzione di sterl. 1,415,370. Questa riserva è la somma di cui la Banca può ancora disporre in sconti, e anticipazioni prima di raggiungere il limite legale imposto dalla legge del 1844, al di là del quale essa non può fare operazioni nuove, che in proporzione delle rientrate sul medesimo capitale. È tradizionale nella Banca inglese che prima di aumentare il tasso dello sconto la detta riserva abbia inclinato a cadere al disotto del terzo dei conti correnti del Tesoro, delle pubbliche amministrazioni, e di quelli cumulati dei particolari.

A Parigi oltre la formazione del nuovo Ministero si ebbe un altro elemento di rialzo nella probabilità che il pericolo di una guerra fra l'Inghilterra e la Russia sia almeno per ora indefinitamente allontanato. Tutto questo doveva naturalmente fare buona impressione, e fu così perchè in questi giorni la speculazione parigina si diè attivamente agli acquisti per approfittare dei bassi prezzi attuali.

A Londra il mercato si mantenne abbastanza fermo, e lo stesso abbiamo riscontrato a Vienna e a Berlino.

In Italia le Borse trascorsero con minore incertezza, e furono un po' più attive delle settimane precedenti.

Rendite francesi. — Il 5 0/0 da 144,70 saliva a 141,25; il 3 0/0 da 81,30 a 81,97 e il 3 0/0 ammortizzabile da 81,70 a 82,12.

Consolidati inglesi. — Da 99 5/8 salivano a 99 3/4.

Rendita turca. — A Londra da 40 1/3 saliva a 10 3/4 e a Napoli fu trattata fino a 11,25.

Valori egiziani. — Il canale di Suez da 2520 indietreggiava a 2470 per risalire a 2515, e la nuova rendita egiziana da 49 3/4 saliva a 52 3/4.

Rendita italiana 5 0/0. — Sulle varie piazze italiane da 89,10 in contanti saliva a 89,55, e da 89,25 per fine mese a 89,80. A Parigi da 86,60 migliorava a 87,65; a Londra da 86 1/4 a 86 3/4; e a Berlino invariata a 88,25.

Rendita 3 0/0. — Nominale da 54,15 a 54,55.

Prestiti cattolici. — Ebbero affari assai limitati e restano presso a poco sui prezzi precedenti cioè a 91,88 per il cattolico 1810-1864; a 90,30 per il Blount, e a 92,45 per il Rothschild.

Valori bancari. — Il movimento su questi valori fu assai limitato, ma in compenso quasi tutti ebbero prezzi un po' più sostenuti dell'ottava scorsa. La Banca Nazionale Italiana si aggirò fra 2200 e 2210; la Banca Toscana fra 885 e 890; il Credito Mobiliare fra 770 e 775; la Banca Generale fra 570 e 572,50; la Banca Romana intorno a 4100; il Banco di Roma fra 640 e 645; la Banca di Mi-

lano fra 590 e 600; e la Banca di Torino fra 700 e 704.

Regia Tabacchi. — Le azioni ebbero qualche operazione fra 685 e 690, e le obbligazioni fra 516 e 517.

Valori ferroviari. — Le ferrovie meridionali furono negoziate fra 456 e 458; le romane fra 116 e 118; le romane privilegiate fra 300 e 305; le obbligazioni livornesi *C D* fra 282,50 e 283,50; le meridionali fra 277 e 278; le maremmane fra 452 e 453, le Centrali toscane fra 451 e 453, e le Gattardo a 432,30.

Valori comunali. — Il 3 0/0 di Firenze ebbe affari fra 56,15 a 56,75; l'Unificato napoletano fra 82,40 e 82,50; Pisa fra 78 e 79; e Milano 1866 fra 11 e 12.

Credito fondiario. — Roma fu trattato a 450; Milano a 502 e Torino a 499,75.

Valori diversi. — L'acqua Marcia fu contrattata a 965; la Cartiera italiana a 372 e il lanificio a 932.

Oro e Cambj. — I Napoleoni restano a 20,56; il Francia a vista a 102,50 e il Londra a 3 mesi a 25,69.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — All'estero la tendenza prevalente è il ribasso, che vien determinata dall'abbondanza del raccolto, che si verifica nella maggior parte dei paesi produttori di grani. A Nuova York i grani rossi d'inverno declinarono da doll. 1.15 a 1.12 allo stajo; il granturco salì invece a cents 88 e la farina extra state invariata fra doll. 4.70 a 5 al barile. A Smirne, a Taganrock, a Londra, a Liverpool, a Galatz, a Parigi e a Marsiglia quasi tutti i cereali furono in ribasso. A Pietroburgo i grani salirono a rubli 15 al cetwert; la segale a 10.25 e l'avena ribassò a 5.15. E la medesima tendenza dei grani al rialzo l'abbiamo notata a Pest e a Cadiç. In Italia la raccolta del frumento avendo sorpassato di un buon terzo quella dell'anno passato, quasi tutti i mercati a grano trascorsero deboli, e con tendenza a declinare. L'unico cereale che si sostenne è il granturco, perchè il nuovo raccolto essendo minacciato dalla siccità si teme che possa riuscire assai scarso. Il movimento della settimana è stato il seguente: A Firenze e nelle altre piazze toscane i grani gentili bianchi si vendono da L. 26 a 27 al quint. e i rossi da L. 25 a 26. — A Bologna i grani pel consumo realizzarono da L. 24 a 24,50 al quint.; i granturchi da L. 21 a 21,50; e i risi da L. 17 a 17,50. — A Ferrara i grani ebbero compratori sulle L. 24 al quint.; e i granturchi nuovi sulle L. 25. — A Rovigo i grani fecero da L. 21 a 24,50, e i granturchi da L. 22,75 a 23,50. — A Verona i grani fiocchi da L. 22,75 a 24; i frumentoni si vendono da L. 24,50 a 25 e i risi da L. 27 a 38. — A Milano i grani con perdita di centesimi 75 fecero da lire 23,25 a 26 al quint.; i granturchi da L. 20 a 22; e il riso bianco fuori dazio da L. 28 a 35. — A Pavia i risi si vendono da L. 29 a 35. — A Torino il listino segna da L. 23,50 a 27 per il grano; da L. 19 a 22,50 per il granturco; da L. 18 a 19 per la segale e da L. 28 a 38 per il riso bianco. — A Genova i grani teneri nostrali si contrattarono da L. 24 a 27; i Berdianska da L. 29 a 29,50, i Taganrog da L. 25 a 28 il tutto al quint. — In Anconu si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa; e a Bari i grani bianchi ottennero da L. 25 a 26 al quint.; e i rossi da L. 24 a 25.

Sete. — Anche la settimana ora scorsa passò insignificante come le precedenti, ma dal complesso si vide che i mercati serici non hanno perduto ancora il coraggio, e la fiducia in una ripresa perchè i prezzi si mantengono relativamente abbastanza fermi. La debolezza evidentemente persiste e per vendere bisogna pure accordare qualche concessione, ma da questa ad un vero ribasso vi è una bella distanza, e nulla affatto fa prevedere prossime depressioni di qualche importanza. — A *Torino* si venderono alcune partite di struse di primo e secondo ordine da L. 14,15 a 15. — A *Milano* le greggie classiche 14½15 realizzarono da L. 60 a 61; dette 9½10 di primo e secondo ordine da L. 60 a 57; gli organzini classici strafilati 18½20 L. 73; detti di primo ordine da L. 69 a 70, e le trame classiche a due capi 26½28 da L. 65 a 66. — A *Lione* le greggie italiane a capi non annodati 9½11 ottennero fr. 60; gli organzini idem 24½26 di primo ordine fr. 71 e le trame 24½26 di primo ordine fr. 65. — A *Marsiglia* i bozzoli secchi gialli di Francia si venderono da fr. 12,35 a 14 e i giapponesi del Levante da fr. 12,75 a 13 al chilogrammo.

Olj di oliva. — Il futuro raccolto essendo molto compromesso dalla siccità, e dalla mosca olearia in specialmente nelle province meridionali, i prezzi dell'articolo furono nell'ottava assai sostenuti nella maggior parte del mercato. A *Porto Maurizio* e nelle altre piazze delle due riviere gli olj fini e soprafini si venderono da L. 140 a 170; e le altre qualità mangiabili da L. 110 a 125. — A *Genova* discreta domanda specialmente nelle qualità fini con prezzi sostenuti. Gli olj di Sardegna e delle Riviere si contrattarono da L. 125 a 150, i Romagna da L. 105 a 120, e i Toscana da L. 125 a 165. — A *Livorno* i mangiabili di Lucca, e di Firenze realizzarono da L. 120 a 130 al quint. sul posto. — A *Firenze* gli acerbi ottennero da L. 72 a 80 per soma di chilogrammi 61,200 e le altre qualità mangiabili da L. 64 a 70. — A *Bari* e nelle altre piazze del mezzogiorno si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa.

Bestiami. — Il commercio del bestiame grosso bovino è sempre molto incerto a motivo della taglie non molto propizia ai futuri foraggi. Il vitellame si sostiene, e i maiali stazionari in vista però di aumento allorchè la stagione si sarà fatta più fresca. A *Brescia* i buoi per paio si venderono da L. 390 a 1000; le vacche per capo da L. 80 a 170 e i vitelli da L. 65 a 245 pure per capo. — A *Milano* i bovi grassi realizzarono da L. 125 a 145 al quintale di carne netto, ecc.; i vitelli maturi da L. 140 a 155; gl'immaturo da L. 55 a 65 a peso vivo, i maiali grossi da L. 125 a 130 e i magri da L. 120 a 140. — A *Parigi* i bovi ottennero da L. 138 a 174; le vacche da L. 118 a 162; i tori da L. 118 a 142; i vitelli da L. 150 a 190, i montoni da L. 134 a 218 e i maiali grassi da L. 150 a 162 il tutto al quintale netto, ecc. — A *Londra* i maiali si vendono da L. 152 a 180; gli agnelli da L. 245 a 275; i montoni da L. 175 a 240; i vitelli da L. 180 a 190 e i bovi da L. 140 a 210.

Cotoni. — Gli avvenimenti egiziani influiscono sensibilmente sul commercio dei cotoni, e potrebbe avvenire che i prodotti americani raggiungessero prezzi che pochi speravano, non per merito intrinseco dell'articolo stesso, ma per le circostanze eccezionali e pericolose che potrebbero verificarsi per l'avvenire. A *Genova* sebbene gli affari sieno stati piuttosto scarsi i prezzi dei cotoni trascorsero molto sostenuti. I Middling Orleans realizzarono da L. 89 a 93 ogni 50 chilog. i Middling Upland da L. 86 a 90; gli Oomra da Lire 67 a 90; i Dhollerah da Lire 67 a 69. — All'*Havre* mercato calmo. — A *Liverpool* gli ultimi prezzi praticati furono di den. 7 3/16 per il Middling Orleans; di 7 1/16 per il Middling Upland, e di 4 5/8 per l'Oomra — e a *Nuova York* di cents 13

per il Middling Upland. Alla fine della settimana scorsa la provvista visibile in Europa, agli Stati Uniti e nelle Indie era di balle 1,674,000 contro 1,994,000 nell'anno scorso alla stessa epoca, e contro 1,593,000 nel 1880.

MUNICIPIO DI BRESCIA

AVVISO

Si rende noto che la Prima Estrazione *preliminare* della **Grande Lotteria Nazionale di Brescia** avrà luogo il 17 AGOSTO p. v. nel Palazzo Municipale di Brescia pubblicamente e con l'intervento del Delegato Governativo.

L'Elenco e descrizione dei premi vien fin d'ora consegnato *gratis* a chi ne fa richiesta al signor **FRANCESCO COMPAGNONI** di Milano.

Un biglietto costa **UNA LIRA** e concorre a **1723** premi, il primo dei quali è di Lire **100,000**.

Brescia, 22 luglio 1882.

IL SINDACO **A. BARBIERI**

A. CASSA, *Segr. Gener.*

ULTIMI GIORNI

della vendita dei biglietti

Per l'acquisto dirigersi:

In Milano presso **F. Compagnoni via S. Giuseppe, 4**

GRANDE LOTTERIA

NAZIONALE

Primo Premio Lire **100,000**

Ogni biglietto costa L. **UNA**

(Vedi avviso sulla coperta a pag. 6)

Avv. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

BILLI CESARE *gerente responsabile*

Firenze, Tipografia dei Fratelli Bencini, Via del Castellaccio, 6.