

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno IX — Vol. XIV

Domenica 19 Novembre 1882

N. 446

LE DELIBERAZIONI DELLA COMMISSIONE D'INCHIESTA

sulla marina mercantile

La commissione d'inchiesta sulla marina mercantile ha ultimato il suo grandioso lavoro. Il sesto volume degli atti dell'inchiesta reca le deliberazioni da essa prese, nonchè i verbali delle discussioni tra i membri di essa che a queste condussero. È un lavoro di lunga lena del quale non sarebbe facile render conto in un solo articolo di questa pubblicazione, ma di cui si può dare un'idea, salvo a ritornare su quelli argomenti che meritino un più minuto esame.

Le deliberazioni prese sono ventisei, gli argomenti delle quali sono i seguenti:

- Amministrazione della marina mercantile.
- Assicurazioni marittime.
- Cabotaggio.
- Cassa degli invalidi.
- Colonie e fattorie.
- Concessioni di terreni arenili.
- Condizioni della gente di mare.
- Costruzioni navali e cantieri.
- Dogane.
- Emigrazione.
- Industrie meccaniche.
- Legislazione marittima.
- Navigazione di scalo.
- Pesca e Piscicoltura.
- Porti.
- Premi di costruzione ai piroscafi.
- Premi di navigazione ai piroscafi.
- Premi di navigazione ai velieri.
- Registro italiano.
- Sanità marittima.
- Servizio consolare.
- Soprattasse di deposito.
- Sovvenzioni ai servizi regolari.
- Stazioni navali.
- Tasse.
- Trasporti occorrenti alle pubbliche amministrazioni.

Come si può ben vedere da questa enumerazione, alcuni degli argomenti di queste deliberazioni hanno bisogno di una speciale trattazione, per la gravità di essi, e per lo studio accurato che vi portò la commissione d'inchiesta, la quale non risparmiò cure, sollecitudini, richieste, e speciali studi onde giungere al risultato.

E se premio condegno a tanta fatica può essere l'approvazione generale, la commissione può orgogliosamente asserire di averla ottenuta. Alcune delle

sue deliberazioni possono esser criticate colla guida dei principi di economia pubblica di certe scuole; altre potranno dai pratici esser trovate insufficienti, in ragione delle immense esigenze che ebbero ad affacciarsi nella discussione, ma tutti convengono ampiamente che era difficile fare delle nostre cose marittime uno studio più completo, più coscenzioso e più minuto.

Resa la dovuta lode ai membri della commissione, e in special modo al suo vice presidente sig. Boselli che ne sopportò la maggior somma di lavoro, veniamo all'esame delle principali deliberazioni.

La prima che si presenta, che per la sua importanza meriti esame è la seguente:

« La commissione fa voti perchè sia istituito un ministero della marina mercantile ed ove ciò non avvenga colla desiderata sollecitudine, fa voti perchè la tutela dei servizi amministrativi della marina mercantile, rimanendo questi presso il ministero della marina, sia affidata ad uno speciale consiglio superiore. »

È necessario premettere che attualmente i vari servizi inerenti alla marina mercantile sono disseminati fra diversi ministeri. I porti, per quanto concerne i lavori da farsi onde migliorarli sono sotto la dipendenza del Ministero dei Lavori pubblici, e altrettanto accade dei Fari; da quello dipendono pure le sovvenzioni ai servizi regolari, che sono considerate come una semplice attribuzione delle Poste, benchè il trasporto delle valigie postali non sia, può dirsi, che il pretesto alla sovvenzione e non la sua intima cagione. Il ministero dell'istruzione ha molto che fare negli istituti nautici, e quello degli Affari esteri da regolare a suo esclusivo beneplacito il servizio consolare. Il ministero d'Agricoltura e Commercio ritiene pure altri servizi che per le loro relazioni colla marina mercantile sarebbero meglio posti altrove, a meno che non si volesse a lui solo affidare l'insieme delle attribuzioni del proposto ministero della marina mercantile come fu da alcuni indicato.

Ognun vede quanto interessi che queste importantissime amministrazioni speciali sieno in una sola riunite; esse potrebbero camminare di pari passo senza urtarsi fra loro come ora di frequente accade; esse potrebbero riunite dare la maggior somma dell'utilità in vista della quale furono create, quando fossero dipendenti da una sola mente che le dirigesse tutte allo stesso scopo; esse avrebbero un'importanza maggiore, mentre così divise sono neglette dai ministeri che le reggono, e che le considerano quasi come estranee alla massa generale del lavoro a cui essi sono destinati.

Nell'ordine più pratico dei fatti, questa divisione delle attribuzioni concernenti la marina mercantile, dà origine ad inconvenienti della massima gravità. Qualche anno fa la Società Florio perdette a Trapani un piroscalo, perchè l'amministrazione delle Poste l'avea obbligata ad un orario in contraddizione colle condizioni di navigabilità del porto. Alcuni fuochi dei porti minori rimangono spenti per economia certe notti dell'anno, i fondi non essendo dati in bastante abbondanza per la ragione che chi li richiede non ne conosce a fondo la necessità, nè sa distribuirli bene. La pesca (per non dire della piscicoltura interamente trascurata in Italia) ha tali e tanti bisogni che non possono essere attuati che da amministrazioni tecniche competenti, e ne sarebbe di molto aumentata la rendita, la sicurezza, e la buona condotta del personale marittimo addetovi, qualora un ministero ne facesse oggetto di speciale occupazione. Insomma sarebbe inutile enumerare tutti i vantaggi della riunione in una sola amministrazione di tutti i servizi concernenti la marina mercantile, perchè non v'ha chi la possa combattere con ombra di ragione.

Ammissa dunque la necessità di fondare questa nuova amministrazione rimane a vedere a chi debba essere affidata.

Tre sono le proposte che furono fatte.

1° Aumentare nell'attuale amministrazione della marina, la divisione mercantile, affidandole i servizi che ora si trovano sparsi nei vari ministeri.

2° Riuniti in una sola amministrazione i vari servizi affidarne la totalità al Ministero d'Agricoltura e commercio.

3° Fondare un Ministero di marina mercantile.

La prima proposta e la seconda sarebbero buone, se non urtassero nell'inconveniente serissimo di aggravare di nuovo lavoro amministrazioni che già ne hanno a sufficienza e può dirsi anche troppo. Nè vale il dire che si aumenteranno gli impiegati; essi non saranno che inutili ruote del carro amministrativo se il ministro non potrà collocare nella sua testa i pensieri e le cure necessarie a ben dirigerli, e nè il Ministro della marina a cui incombe la responsabilità della parte più seria della difesa del territorio nazionale, nè quello del Commercio a cui le Banche, e le cure dell'Agricoltura, in un paese come il nostro precipuamente agricolo, lasciano poco tempo a pensieri e atti che non sieno di urgente necessità, potranno occuparsi seriamente del nostro commercio marittimo. Non è certo che manchi alle egregie persone preposte alla Marina e al Commercio la buona volontà di estendere l'attività loro a tutti i servizi che sono o che potessero in seguito esser loro affidati, ma le facoltà umane, ed il tempo, essendo cose limitate, e l'attenzione di essi accaparrata da più gravi cure è a credere che la marina mercantile poco curata fino ad oggi, che dipende da quattro o cinque ministeri, lo sia anche meno, quando dipendesse da un solo che avesse attribuzioni di più forte responsabilità e di esigenze maggiori di quelle che essa possa affacciare.

Rimane dunque la terza proposta che è la sola pratica, la sola conducente allo scopo, e che dimostra la ferma intenzione di venire seriamente in aiuto alla nostra navigazione, quella cioè di fondare un Ministero per la marina mercantile. Questa sola toglie di mezzo tutte le obiezioni, e quella pure fortissima del maggiore aggravio che porterebbe al bi-

lancio, perchè dovendosi aumentare i servizi speciali poco più può costare all'erario l'aggiungervi lo stipendio di un Ministro e di un Segretario generale.

Se un malinteso spirito di economia, che avrebbe per effetto il risparmio di poche migliaia di lire annue, e lo sperpero di tante risorse vive della nazione, dovesse consigliare i nostri legislatori a rifiutare la proposta della fondazione di un Ministero speciale, la commissione raccomanda « la creazione di un consiglio superiore di Marina mercantile. »

Sarebbe questa una mezza misura che non condurrebbe a raggiungere lo scopo di migliorare le condizioni della nostra Marina di commercio perchè non darebbe unità di comando ai servizi amministrativi ad essa necessari, e neppure converrebbe all'economia, perchè con poco più delle allocazioni da darsi ai consiglieri, si provvederebbe agli stipendi degli alti funzionari di uno speciale Ministero. Le mezze misure hanno questo di intrinseco che non contentano nessuno, perchè nessuno ottiene tutto quello che desidera, e disgustano tutti perchè deludono tutte le aspettative.

Sarebbe dunque a desiderarsi che il Governo e il Parlamento si attenessero alla misura più radicale ma più utile, e ci auguriamo di veder presto sanzionare il progetto di legge che creerà in Italia il Ministero della Marina Mercantile.

DEL METODO NELLA FONDAZIONE DELLE COLONIE

Chi prendendo a trattare diffusamente il tema delle colonie, volesse procedere a una enumerazione per categorie di tutte quelle che ci presenta la storia passata e contemporanea, potrebbe far ciò seguendo a scelta, criteri diversi. Potrebbe per esempio, distinguerle in colonie libere e possedimenti della madre patria; colonie a scopo politico e militare e colonie commerciali; colonie in paesi civili e colonie in paesi barbari o semibarbari.

L'Inghilterra, come ognuno sa è la nazione che possiede le più numerose colonie. Qualunque ripartizione di categorie volesse adottarsi, non ve ne sarebbe alcuna in cui qualche colonia inglese non fosse compresa. Lo stesso forse si può dire della Francia. Riguardo al paese nostro invece la cosa è diversa; noi non abbiamo possedimenti sopra un suolo che non sia quello della penisola, o tutt'al più ne abbiamo da jeri uno minuscolo, cioè i po hi chilometri quadrati in riva alla baja d'Assab. Abbiamo al contrario colonie commerciali piuttosto numerose, di cui alcune, ma non tutte, fiorenti, nelle principali città d'Europa, negli scali del levante e sulla costa settentrionale d'Africa, nelle due Americhe.

Ma giacché non è impossibile che l'attività del popolo italiano, in via d'incremento, e la forza di espansione che in esso si va manifestando, lo spingano a tentare l'impianto di nuove colonie in più o meno lontane regioni, può esser utile che l'Italia getti uno sguardo attorno, e, studiando ciò che ha fatto essa stessa e ciò che hanno fatto nello stesso campo altre nazioni, valutando i risultati da lei e da altri ottenuti, ne tragga qualche regola direttiva per l'avvenire.

Fra le molte pregevoli monografie pubblicate ne-

gli Atti della Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile, una ne troviamo nel volume V, degnissima di nota, che porta per titolo: *L'Italia all'estero nell'ultimo decennio*. E uno studio dell'avvocato P. Corte, che in qualità di console dimorò quindici anni in varie piazze commerciali d'Europa, Asia, America e Africa. Pel suo lavoro egli si è servito, oltrechè dei propri ricordi ed appunti, dei rapporti consolari inviati al ministero da suoi colleghi e delle statistiche italiane e di paesi esteri.

Citiamo alcuni passi del suo scritto i quali crediamo possano riuscire in questo momento interessanti pel lettore, trattando essi della presente situazione coloniale della Francia e dell'Italia sulla costa settentrionale d'Africa. Ci saranno poi utili per venire ad una conclusione circa il metodo da seguirsi nell'impiantare e mantenere colonie.

A proposito della Tunisia, l'avvocato Corte scrive: « Chi tiene presente il fatto che la Francia nell'ultimo quinquennio non si è accresciuta, pur compresa la grande emigrazione straniera, che di 400 mila abitanti e che perciò ha bisogno di 350 anni per raddoppiare la sua popolazione ciò che la forza generativa tedesca rinnova in 50, l'anglo-sassone in 80 e l'italiana in 89 anni; chi pone mente al fatto che in 50 anni d'occupazione dell'Algeria, malgrado la vicinanza, malgrado la ben nota fertilità del suolo e le altre sue risorse, la Francia non vi ha immesso tanta popolazione quanta noi in cinque anni abbiamo spedita al Plata; se infine si tien calcolo che l'idea della nazionalità è talmente sviluppata nell'elemento arabo, che ogniqualvolta la Francia trovasi travolta in una guerra in Europa od in altre difficoltà, una rivoluzione in Algeria non tardò mai a sorgere, possiamo deplorare nell'interesse dell'umanità queste lotte disuguali d'un popolo forte e civile contro uno debole ed altiero, ma per noi le conseguenze non possono essere che queste:

1° Finchè vi sarà un arabo in Tunisia od in Algeria, e ve ne sono quasi cinque milioni, il dominio francese sarà sempre minato, ed il serio pericolo d'una rivoluzione sarà un grande diversivo di forze militari e marittime ogniqualvolta la Francia debba misurarsi con un'altra potenza europea;

2° L'influenza nostra si accrescerà per l'aumento naturale della nostra popolazione, del nostro commercio ed industria, di quanto si accrescerà l'odio degli Arabi contro lo straniero oppressore;

3° L'Italia usufruirà senza spesa di sorta tutti i capitali che la Francia impiegherà per la costruzione delle strade, dei porti e delle varie opere d'arte tanto indispensabili pel benessere materiale di quel paese. »

I prognostici dell'avvocato Corte riguardo alla influenza dell'Italia nella Tunisia, forse peccano alquanto d'ottimismo. Ma quelli sulle difficoltà colle quali la Francia è destinata a lottare ne lo stesso paese, come anche in Algeria, li crediamo giusti e ragionevoli. E perchè? Dove sta il tarlo che rode la colonizzazione africana della Francia? V'è forse qualche vizio d'origine e di sistema? Ascoltiamo ciò che dice l'avvocato Corte più specialmente a proposito dell'Algeria.

« Credo bene di riportare le testuali parole che al Congresso d'Algeri il signor Renaud, uno degli uomini più competenti sulla colonizzazione d'Algeria, pronunziava nel discorso d'apertura: « En France, il faut bien l'avouer, il existe une certaine indiffé-

rence à l'égard des questions coloniales. Quelle est l'origine de cette indifférence? C'est l'impéritie de nos Gouvernements depuis près d'un siècle qui en est la cause. En matière coloniale on a été d'insuccès en insuccès et l'opinion publique lassée par ces échecs continus et répétés a fini pour se demander à quoi sert de s'occuper des colonies pour en faire ce que l'on en fait? » E dopo aver criticato i gravi difetti del formalismo e del centralismo in Francia ed aver dimostrato che anche in Algeria l'emigrazione straniera sorpassa la francese, concludeva il suo discorso con queste significative parole:

« Non, la France ne peut rien attendre de bien important de l'Afrique centrale. L'avenir de la France africaine, il est sur le littoral à droite et à gauche de l'Algérie. C'est là que doit tendre la politique coloniale de la France en ce qui concerne ce continent. » Nè diversamente si esprime il signor Simonin nel suo apprezzato *Coup d'oeil sur l'Algérie*. Queste ultime parole suonerebbero ben dure all'orecchio d'ogni italiano, se l'ideale vagheggiato da questi intelligenti uomini non fosse seriamente osteggiato dalla resistenza degli arabi e più ancora dall'opinione pubblica francese, la quale condivide pienamente le utopie del signor Allan direttore della *Vigie Algérienne*, che così s'esprime: « Les arabes ont été vaincus, il faut donc les traiter comme des sujets mais jamais comme des citoyens français. » Finchè regneranno queste idee, il pericolo per l'Italia non sarà grave. »

Crediamo che l'avvocato Corte abbia pienamente ragione. La Francia non ha mai saputo assimilare i proprj cittadini colonizzatori cogli indigeni delle sue colonie. O sia stata la falsa idea di voler raccogliere troppo più di quello che si è seminato e di voler raccogliere troppo presto, o sia stato il soverchio accetramento politico che atrofizza la vita pubblica delle colonie, o sia stato il militarismo prevalente, specie in alcune colonie come l'Algeria, o sieno state tutte queste cagioni ad un tempo, fatto è che le colonie francesi, e prima fra tutte l'Algeria, anzichè sorgente di potenza e di ricchezza sono riescite, a conti fatti, sorgente di dispendio, di inquietudini, di pericolo. Il francese colla occupazione militare, colle angherie, colla amministrazione troppo foggjata sul tipo di quella del proprio paese, colle repressioni violente, coll'imposi quotidianamente qual signore e padrone, è riuscito a farsi considerare nemico permanente ed ereditario presso talune razze, suscitando ribellioni e guerre sanguinose e seminando odio inestinguibile.

L'Italia può e deve trarre ammaestramenti dalla esperienza fatta dalle nazioni che nell'opera della colonizzazione l'hanno preceduta; lo può e lo deve nelle colonie d'indole, almeno in parte, politica, quelle cioè in cui il territorio diventa proprietà della madre patria. In quanto a quelle puramente commerciali e libere e che si formano a poco a poco per iniziativa di privati, non v'è da proporre alcuna regola direttiva. Esse, generalmente parlando, si formano sul suolo di nazioni civili o di nazioni, che, se non possono in tutto dirsi tali, non mancano d'un certo grado di civiltà, e che hanno una vita pubblica con funzioni quasi complete e manifestazioni ben determinate, una forma di governo stabile, una amministrazione organizzata, ecc. ecc. I coloni pertanto non hanno bisogno di porre le

basi d'una nuova società, ma entrano a far parte più o meno integrante di quella che trovano, si pongono sotto la protezione delle leggi del paese e sono tenuti ad osservarle; o tutt'al più, crescendo di numero e di ricchezza, riescono ad ottenere dal potere sovrano locale, uno speciale trattamento giuridico (*immunità, privilegi, capitolazioni*) mediante l'appoggio dei rispettivi governi. Ma in ogni caso i governi europei non intervengono a tutelare i loro sudditi se non quando la colonia è già formata. Così è accaduto ed accade in Tunisia, nel Marocco, in Egitto, e via dicendo. In quanto poi alle colonie formatesi in paesi civili, come al Messico, agli Stati Uniti, alla Plata e simili, non v'è da derogare alle regole del più comune diritto internazionale, che si applica con perfetta reciprocità.

Forse anco per le colonie di tale specie si potrebbe dare agli emigranti italiani qualche consiglio. Anzi, già che stiamo citando uno scrittore competente in materia, riprodurremo anche le seguenti linee che egli scrive a proposito delle colonie di California.

« La nostra emigrazione, (non so se sia un bene od un male) ha un carattere ben diverso da tutte le altre, specialmente dei paesi nordici. La nostra, se non effettivamente, perchè contrariata da circostanze impellenti, almeno idealmente ha sempre di mira un fine da conseguirsi più o meno prossimamente, questo cioè di migliorare la propria sorte per ritornare in patria; l'emigrazione anglo-sassone invece parte coll'idea fissa di non ritornare e di procacciarsi sul luogo dove si fissa il suo benessere. Questa tendenza diversa produce anche delle conseguenze ben diverse, mentre l'uno cerca sfruttare subito e più che può il terreno che coltiva ed a realizzarlo quanto prima, l'altro spende in bonifiche, nella costruzione di case, in manifatture, per cui mentre il primo realizza capitali generalmente non cospicui, il secondo accumula vere ricchezze in un paese dove la popolazione nel breve spazio di quindici anni si raddoppiò. »

— Ma, come dicevamo sopra, l'adozione di un retto e sano *metodo* è specialmente necessaria nelle colonie in cui la nazione alla quale appartengono gli immigranti acquista la sovranità del territorio. In questa categoria l'Italia conta un solo caso: Assab. Citando un'ultima volta il sullodato avv. Corte, diremo ch'egli non è favorevole alla colonizzazione di questa contrada e che le sue previsioni sulla riuscita dell'impresa non sono punto rosee. Tralasciando di riferire le ragioni, da lui esposte, per non dilungarci di soverchio, ecco la sua conclusione:

« Con ciò io non intendo di dire che si abbia ad abbandonare Assab, ma deplorerei che inutilmente si sacrificasse la salute di funzionari e di equipaggi nostri, solo perchè l'Italia inauguri nella più ingrata e disabitata parte del mondo un sistema coloniale ben oneroso e pericoloso, contrario del resto alle idee liberali che ci reggono. Sarebbe perciò a desiderarsi che si lasci il tutto in balia dell'iniziativa privata delle persone che si propongono di trarne un utile per loro e per la patria. »

Sulla opportunità di fare l'acquisto del territorio di Assab crediamo pochissimo utile e pratico il discutere. Oramai l'acquisto è fatto; si tratta di renderlo proficuo e di smentire le previsioni sfavorevoli di molti. Ma è poi vero che si sia voluto, come dice l'avv. Corte, inaugurare un sistema coloniale

contrario alle idee liberali che ci reggono? Dato, come è in fatto, che la cessione si sia compiuta in forma perfettamente regolare e, stante le idee e i costumi di quei luoghi, col pieno diritto di effettuarla in coloro che la effettuarono; dato poi, come è in fatto, che gli indigeni di Assab nè se ne sieno mostrati malcontenti nè abbiano minimamente voluto opporvisi, non rimane fuorchè inaugurare e continuare in quel possedimento un governo e una amministrazione liberale ed equa.

E qui appunto viene in campo il *metodo*, di cui parlavamo. Più sopra abbiamo fatto menzione del cattivo sistema tenuto dalla Francia e dei risultati non lieti ch'essa ne ha tratti.

Abbiamo veduto inoltre, da alcune relazioni come ciò non abbia molto ammaestrato i francesi e come certe false idee perdurino presso di loro. Vedremo in un prossimo articolo quali sieno stati i concetti del nostro governo nel proporre e del parlamento nell'approvare il disegno di legge per l'acquisto di Assab.

I DIECI MILIARDI DEL PIANO FREYGINET ¹⁾

NECESSITÀ DI UN RITORNO AL BUON SENSO

Siccome ci picchiamo di un esattezza scrupolosa ci siamo domandati se avevamo il diritto di scrivere in testa di quest'articolo quella cifra maestosa di dieci miliardi. L'on. Tirard infatti nella sua interessantissima comunicazione fatta quattro giorni sono alla Commissione del bilancio ha valutato a 9 miliardi e 150 milioni soltanto il totale delle spese che occorrerebbero per la esecuzione del famoso piano dei lavori pubblici. Dopo aver ben riflettuto pertanto ci siamo sentiti la coscienza pienamente rassicurata nello scrivere 10 miliardi e non soltanto 9 miliardi e 150 milioni; e non è stato l'amore del numero tondo che ci ha fatto preferire la prima cifra, ma bensì varie considerazioni, che anderemo a sottoporre al lettore, il quale senza dubbio ci darà ragione.

Il piano Freyginet, per prendere la denominazione abituale, ha una potenza di estensione e di accrescimento meravigliosa. Quando l'autore la gettò sul terreno, non si trattava che di 4 miliardi cifra che era già soddisfacente. Essa è ingrossata senza interruzione. Leone Say sette o otto mesi indietro, rivelava che i 4 miliardi primitivi si erano gonfiati sino a 7; ed ecco adesso Tirard che ci dice che si è arrivati a 9 miliardi e 150 milioni. Vi è sempre dell'imprevisto nelle spese di lavori pubblici; i conti previsti dall'ingegnere rassomigliano molto alle previsioni dell'architetto; e poi il Tirard non è un ministro pessimista che ami i quadri sicuri e quantunque esso preferisca la pioggia al sole, avendo la prima il dono miracoloso di

¹⁾ In questo momento nel quale si discute in Francia l'indirizzo finanziario di quel paese ci parrebbe di mancare al nostro dovere verso i nostri lettori se non riportassimo nell'*Economista* due notevoli articoli che su questo argomento hanno scritto il signor Leroy Beaulieu e l'ex ministro sig. Say. Diamo oggi solo quello del Beaulieu, nel prossimo numero daremo almeno in riassunto quello del Say.

mettere in equilibrio il suo bilancio straordinario, non è uomo da gonfiare le cifre. I suoi nove miliardi e 450 milioni hanno molte probabilità di doventare 10 miliardi, e il titolo di quest' articolo sarà così giustificato.

E lo sarà anchè in altro modo. Il piano Freycinet non comprende tutto l'insieme dei lavori che il governo fa o sovviene nella nostra buona Francia. Senza parlare qui della Cassa delle vie vicinali, che non è compresa nelle previsioni dei 9 miliardi e 450 milioni, il ministro della pubblica istruzione non vuole rimanere indietro al suo collega; egli pure ha un'attività esuberante, e si compiace delle grosse spese. Lo stato ha già impiegato 4 o 500 milioni da quattr'anni a questa parte nel costruire scuole, e Giulio Ferry dichiarava solennemente, che bisognerebbe consacrare a questa grand'opera da 7 a 800 milioni negli anni prossimi. Noi riteniamo la cifra inchinandoci, senza prenderci la libertà di discuterla, contentandoci di aggiungerla ai 9 miliardi e 450 milioni che formano la valutazione attuale del piano Freycinet: si arriva così alla cifra tonda di 10 miliardi da noi enunziata: due volte la nostra contribuzione dell'ultima guerra.

Il ministro delle finanze ha creduto bene di comunicare al pubblico lo stato di progresso dei lavori. Finqui il celebre piano ha prodotto una spesa di un miliardo e 367; si è dunque appena al principio.

La zappa e la cazzuola lavoreranno più sollecitamente nei prossimi esercizi.

Non avendo i favori di stato dei nostri deputati, e dei nostri ministri ci è impossibile difenderci da una certa emozione davanti a questa cifra di 10 miliardi. È cosa meravigliosa vedere come i nostri rappresentanti si sieno presto abituati a contare per miliardi. Ecco della brava gente di cui la maggior parte è tolta ad un tratto, alla oscurità della vita di provincia, dei piccoli medici di cantone, degli onesti notari in ritiro, dei proprietari di campagna, dei modesti avvocati; tutta questa gente in poco tempo è divenuta famigliare coi miliardi. I milioni sono per essi delle somme meschine e qualche miliardo di più, o di meno non turba la calma del loro spirito.

Facciamo una breve enumerazione dei miliardi con cui avremo da fare; un bilancio ordinario che oltrepassa i tre miliardi; un debito flottante che è di tre miliardi; un insieme di tre bilanci, ordinario, straordinario, e di risorse particolari che ammonta a quattro miliardi: un programma di lavori pubblici che supera i nove miliardi; un debito pubblico nazionale che si eleva a ventisei miliardi, un debito pubblico totale dello Stato, dei dipartimenti, e dei comuni che non è inferiore a 32 o 33 miliardi; il progetto infine di riscattare le ferrovie che è valutato da 13 a 14 miliardi. Voi vedete che è una vera indigestione di miliardi. Si crederrebbe ad una allucinazione ovvero ad uno di quei racconti delle mille e una notte che vi rappresentano dei giardini, di cui gli alberi producono dei rubini grossi come dei pomi, e dei diamanti densi come gli aranci. I fanciulli che nell'Eldorado di Candida fanno il giuoco della campana con delle piastrelle d'oro, non hanno meno non curanza dei nostri deputati che votano spese a miliardi.

Noi siamo dolenti di togliere questi onorevoli rappresentanti dalla contemplazione dei miliardi che

maneggiano con tanta facilità; ma bisogna dire loro la verità; tutti questi miliardi ci faranno un cattivissimo tiro. Il nostro parlamento è da due anni nel sogno, il più giocoso e mirifico dei sogni, ma esso spinge il popolo francese a crisi intense, e l'espone a pericoli che potrebbero essere mortali.

Bisogna far ritorno al buon senso, a cui i nostri ministri, e i nostri deputati si sono singolarmente disabituati. Le finanze della Francia non possono essere più condotte come lo sono da due o tre anni a questa parte. I nove miliardi e 450 milioni di lavori pubblici progettati, i sette od ottocento milioni da spendersi per le scuole, le centinaia di milioni che dodici anni dopo la pace si continuano ad applicare al materiale di guerra, che da lungo tempo dovrebbe essere riformato, tutte queste cifre debbono essere rimaneggiate, circoscritte, e il principio stesso che serve all'esecuzione dei lavori pubblici deve esser cambiato.

L'on. Tirard ci ha dimostrato che le piogge l'avevano tolto d'imbarazzo, che esse avevano opportunamente ritardato i lavori e che lascierebbero disponibili sul bilancio straordinario del 1882 circa 160 milioni, che potrebbero essere riportati all'esercizio del 1883, e sgravare quello di altrettanto. Ciò equivale a dire che si è rallentato il piano di esecuzione del Freycinet. Il ministro ci ha anche detto che contava di impiegare per i lavori straordinari dal 1883 una somma di circa 85 milioni che sono stati rimborsati, o che lo saranno dalle Società ferroviarie sul conto della garanzia degli interessi nel 1881, 1882, e 1883. Si è prudentemente taciuto sul minor valore delle imposte, che comincia a verificarsi, avendo il mese di settembre di quest'anno prodotto due milioni meno in confronto del settembre scorso; è stato, osservato lo stesso silenzio sul deficit non probabile, ma certo dell'esercizio del 1882; deficit che valutiamo a 150 milioni se non si considerano che le risorse proprie all'esercizio, e si deducono i prestiti fatti per gli esercizi precedenti. Noi non rendiamo il Sig. Tirard responsabile di questa situazione; esso non l'ha creata, ma l'ha ricevuta. Ciò che noi rimproveriamo al Tirard è di non avere il coraggio di dire che tutto il sistema dei lavori pubblici deve essere cambiato.

Accettabile forse in principio allorchè si trattava soltanto di 3 o 4 miliardi di spese, il piano di Freycinet tal quale è stato compreso e stabilito sarà causa di rovina. Lavorando troppo in una volta, si dissipa denaro in maggior quantità. È un'osservazione che è stata fatta da uomini speciali, che tutta questa esagerazione di lavori fa rincarare i materiali in forte misura, e rialza pure la mano d'opera, ciò che non sarebbe un male senza compenso se coloro che ne profittano fossero operaj francesi, ma la maggior parte sono italiani e belgi, che noi non siamo in verun modo obbligati a nutrire. È egli ragionevole di classare dei lavori che non dovranno essere eseguiti prima di cinque o dieci anni? Qual diritto hanno il Parlamento e i ministri attuali, la cui vita è così precaria, d'imporre ai loro successori, non già immediati, ma lontani una lista di lavori pubblici? Che si classino quelli che si vogliono eseguire in uno spazio di quattro o cinque anni e che non si occupino degli altri. Si intraprende su tutta l'estensione del territorio una quantità indefinita di tronchi, e siccome i crediti sono sminuzzati,

occorrono sette od ott'anni per terminare ciascun lavoro; il lavoro dei primi anni va perduto o resta inutilizzabile, e la spesa viene così raddoppiata o triplicata da ciò che essa dovrebbe essere. Il piano del Freycinet non può essere oggi considerato da spiriti imparziali che come una gigantesca mistificazione elettorale, un modo ingegnoso di corruzione collettiva. Siccome la Camera nel suo odio cieco verso le grandi compagnie, non vuol più loro affidare nulla, sono gl'ingegneri dei ponti e strade che vengono soli incaricati della costruzione delle nuove linee. Il corpo degl'ingegneri dei ponti e strade, che possiede eminenti qualità non ha mai avuto fama di lavorare con risparmio, e la maggior parte dei suoi membri sono d'altronde inesperti nel compito che vien loro affidato. Così, linee che costerebbero 150 o 200 mila franchi al chilometro, se costruite da compagnie, salgono con questo metodo formalista e lento a 300 e 400 mila franchi. Ciò non è soltanto un rallentamento nel piano del Freycinet, è un cambiamento completo del sistema che s'impone. Invece di cominciare tutto in una volta, sarebbe più conveniente d'intraprendere alcune linee soltanto, di terminarle in tre anni, e di passare in seguito ad altri lavori. Noi conosciamo linee che sono in costruzione da sette o ott'anni, e di cui ancora non si prevede la fine.

La disseminazione delle risorse diminuisce della metà l'effetto utile. Consideriamo per esempio i porti; tutti presso a poco opinano che avrebbero bisogno d'essere migliorati. Si destina loro un mezzo miliardo circa. Si deve forse ritenere che ogni piccolo scalo che si trova da Saint-Jean-de-Luz a Dunkerque, o da Port-Bon a Menton abbia ad essere immediatamente oggetto di miglioramento. Ciò sarebbe completamente sragionevole, eppure è così che si procede. Vi è sull'Oceano, o sulla Manica un piccolo porto d'importanza terziaria, a cui si destinano da 10 a 20 milioni. La Francia ha bisogno di grandi porti su ciascun mare e questi porti sono tutti indicati. Dunkerque e Havre sulla Manica; Saint-Nazaire e Bordeaux sull'Oceano, Marsiglia e Cette sul Mediterraneo: è di questi porti che occorre occuparsi anzitutto. Noi non vogliamo certo dire che non vi sieno al di fuori di queste sei grandi piazze marittime dei piccoli porti importanti di cui converrebbe migliorare la situazione, ma bisogna farlo entro una certa misura, e allorchando dei lavori urgenti sieno stati compiuti in alcuno di quei grandi porti che servono alla navigazione con lontani paesi. Il metodo inglese è assai migliore; esso provvede all'interesse dei capitali impiegati nei lavori per mezzo di tasse poste sui vascelli che frequentano ciascun porto. Si ha così una guida sicura, e non si rischia di spendere somme considerevoli in un porto che non ha mai visitatori. Quanto a noi, che andiamo praticando sempre più lo stupido principio della gratuità ci esponiamo a rovinarci senza profitto.

I lavori pubblici non possono essere, senza rovina delle nostre finanze, condotti con attività, che fissando definitivamente il regime delle ferrovie. E da questa parte specialmente che la politica della nostra Camera è folle, e le idee dei nostri ministri puerili. I signori Tirard ed Herisson hanno creato come si sa, una Commissione che hanno riempito, salvo quattro o cinque eccezioni, d'uomini che non hanno che uno scopo: sostituirsi alle grandi com-

pagnie, creare dei nuovi consigli d'amministrazione sia governativi, sia delle compagnie affittuarie, e di alloggiarvi confortabilmente. Questa Commissione sta per fare un nuovo rapporto, essa sta per domandare degli abbassamenti di tariffe, e delle linee concorrenti. Ma signori della Commissione, e signori Ministri che l'avete istituita, prendetevi la pena di riflettere un istante. Se voi ribassate le tariffe e se create delle linee concorrenti, l'affare è chiaro: i redditi delle Compagnie ribasseranno. Che c'importa? direte voi. Ciò deve importarvi molto signor Tirard, perchè avete dichiarato che contate per il vostro bilancio straordinario del 1885 su 50 milioni che le Compagnie hanno rimborsato nel 1881, sopra 25 che essi rimborseranno nel 1882, e sopra 30 che potranno pure rimborsarvi nel 1883. Come fate i vostri conti? Io non lo so, perchè ciascuna delle vostre tre cifre mi parve un po'grossa; ma non vedete adunque che se voi riducete le rendite delle Compagnie, siccome esse non sono obbligate a rimborsarvi che con le eccedenze delle loro rendite, non potranno rimborsarvi più nulla. E chi ne soffrirà allora? Esse o voi. Non dimenticate che voi avete ancora 600 milioni di credito sulle Compagnie, crediti il cui rimborso eventuale dipende unicamente dall'eccedenza dei loro profitti.

Io suppongo un creditore che sia bisognosissimo — tale è il caso oggi dello Stato. Questo creditore ha un titolo di tal natura che non gli dà diritto ad essere rimborsato che nell'eccedenza dei benefizi che otterrà il suo debitore; ora questo creditore dice fra se: « io sto per giuocare un buon tiro al mio debitore, facendogli perdere del denaro più che sia possibile. » A che, io vi prego, un uomo che ragionasse in questa guisa, sarebbe egli buono? A nulla mi rispondereste. Voi v'ingannate. Egli non sarebbe buono a nulla come semplice particolare, ma sarebbe però di stoffa per farne oggi un deputato, o un ministro.

Il tesoro pubblico non potrà andare lungo tempo su questa strada; le eccedenze delle entrate spariranno e i nostri ministri cercheranno i mezzi di ristabilirle. Ora ecco il ragionamento che essi fanno. Fra le tasse che da qualche tempo vanno diminuendo di più, si trovano le tasse di registro: queste sono in generale proporzionali alla quotazione dei valori; per rialzare il prodotto basterà far paura ai capitalisti: le azioni e le obbligazioni delle strade ferrate valgono da 15 a 14 miliardi; se esse ribassano dal 5 al 10 per cento noi otterremo un eccellente risultato, che sarà quello di far ribassare in proporzione quasi equivalente i prodotti dei diritti di registro.

Tutta questa condotta non ha che un nome in tutte le lingue, ed è la follia. Se i nostri ministri si proponessero di mettere tutti i nostri bilanci in deficit, non potrebbero prendere una miglior via.

Ora l'alternativa che si presenta è questa: o rinunciare assolutamente al piano Freycinet, o alleggerendo questo piano di ciò che vi ha di esuberante, eseguirlo col concorso delle Compagnie delle strade ferrate attuali. La prima misura da prendersi è l'abbandono delle reti dello Stato e la cessione di queste a una o due Compagnie; vi sono inoltre delle convenzioni per la costruzione di 5 o 6 mila chilometri di ferrovie per cura delle società esistenti: si otterrà così una minore spesa nella costruzione, e le sovrabbondanza delle entrate delle

antiche reti venendo in parte a supplire all'insufficienza delle nuove linee, il bilancio dello Stato verrà ad essere meno danneggiato. Le Compagnie potranno così continuare a rimborsargli gli antichi conti delle garanzie degli interessi. Fuori di questa via che è chiara e netta, che assicurerà l'equilibrio alle nostre finanze, non vi è posto che per uno spreco senza freno, per un accrescimento indefinito del debito flottante, e di nuovi prestiti che non si classeranno; per un ribasso graduale delle nostre rendite, e quindi la necessità di stabilire nuove imposte.

(Dall'*Economiste Français*).

P. LEROY-BEAULIEU.

Il progresso economico della Russia

Or son vent'anni, l'industria russa non era peranco nata, ma le cose andarono altrimenti a partire dall'emancipazione dei servi, ed ora l'industria russa è un fatto innegabile.

Migliaia d'uomini, che la servitù attaccava alla gleba, sono venuti ad offrire il loro braccio alle industrie. D'altra parte, la nobiltà di provincia, in parte rovinata dalla divisione delle terre, sentì la necessità di rilevare la propria fortuna dandosi all'industria.

Intorno a Mosca, a Varsavia, a Kiev, ovunque numerose sorsero le officine, le fabbriche create dai capitali russi, coll'aiuto d'ingegneri tedeschi e di capi-officina inglesi.

Gli arsenali dello Stato, anch'essi, progredirono in proporzione, e le fonderie di Tula possono oggi rivaleggiare colle celebri del Creuzot, ed a vedere i cantieri di Nicolaieff, gli arsenali del Nuovo Ammiragliato a Pietroburgo, le officine ed i magazzini della marina a Cronstadt, ci si crederebbe a Plymouth od a Southampton.

Al giorno d'oggi più di 12,000 operai lavorano negli Urali alle otto officine del principe Demidoff, da dove escono annualmente 100,000 chilogrammi di rame e 50,000 chilogrammi di fondita. Più considerevoli ancora di queste sono le fonderie del conte Stenbock, che producono una media annua di 150,000 chilogrammi di latta e 20,000 chilogrammi di fondita. Senza parlare poi delle fabbriche del Paschkoff, delle sue fonderie, delle sue miniere, che sono, senza dubbio, le prime del mondo. Nel solo governo di Viatka — non certo il più industriale — si producono annualmente 12 milioni di chilogrammi di fondita ed otto milioni di chilogrammi di ferro. Annualmente le miniere carbonifere del Don — che pur non sono ancora per bene esplorate — producono novecento milioni di chilogrammi di carbone di terra. Cionullameno è tale la ricchezza di legname in Russia, che ancora tutte le ferrovie del centro e del nord dell'Impero alimentano col legno il fuoco delle loro locomotive.

Le locomotive stesse poi — che pochi anni fa si facevano venire con grande dispendio dall'America — sono oggi costruite nella città polacca di Lodz. In undici anni le macchine costruttisi in Russia furono 1965, rappresentanti un valore di 50 milioni di rubli, senza tener conto di 2500 vagoni

viaggiatori e 7000 vagoni merci, che pur uscirono da officine russe.

Uguale sviluppo prese la fabbricazione delle macchine per l'agricoltura. Si contano attualmente nell'Impero 340 fabbriche di macchine agricole, che danno una media di 7 milioni all'anno di prodotto. Così anche sotto questo rapporto la Russia cessò d'essere tributaria del Belgio e dell'Inghilterra.

Le industrie tessili, le seterie, i filati — favoriti da enormi dazi protettori — seguirono anche una rapida progressione. Quest'industria è rappresentata oggi da 622 fabbriche con 75,000 operai, che producono per un valore annuo di circa 70 milioni di rubli, uguali a 180 milioni di lire.

La seteria russa conta 162 filature che impiegano 15,000 operai e producono per 8 milioni e 412 di rubli all'anno.

Le stoffe escono da 700 fabbriche che nutrono un esercito di 120,000 operai con una produzione annua valutata a 70 milioni di rubli.

Inoltre l'Impero degli tsar, che sotto Nicolò contava solo 5 o 6 piccole raffinerie di zucchero, ora ne conta 259 con 90,000 operai e produce tanto zucchero pel valore di 50 milioni di lire.

Il progresso industriale ha, com'era da aspettarsi, avuto un favorevole contraccolpo nell'agricoltura. Infatti la sola Russia europea possiede 65 milioni di montoni e 28 milioni di capi di grosso bestiame. L'eccedenza disponibile di carne — stando alle valutazioni degli economisti — darebbe 250 milioni di chilogrammi di carne per l'esportazione. Se la Russia, mediante l'ingrossarsi delle sue flotte mercantili, potrà aprirsi nuovi sbocchi in Occidente, è facile prevedere che il bestiame russo farà, col tempo, una seria concorrenza alle carni salate d'America e d'Australia sui mercati d'Europa.

Un'altra fonte di ricchezza — finora male esercitata — è il petrolio russo, che promette, sia per il prezzo che per la qualità, di riportar la vittoria sul suo confratello d'America.

L'anno scorso il petrolio russo commerciabile raggiunse i 240 milioni di chilogrammi. Dieci anni fa la sola America forniva ai Russi gli otto decimi del petrolio loro necessario. Ora invece — per quanto il consumo sia duplicato nell'Impero — l'America non ne fornisce più che un decimo, e non andrà molto che la Russia comincerà ad esportare il suo petrolio, per poco che aumenti ancora la potenza della marina mercantile, e diminuiscono i noii.

Che questo momento si avvicini è facile dedurlo dallo sviluppo costante della marina che, malgrado si pretenda gli Slavi essere privi d'attitudini marinaresche, accrebbe notevolmente in questi ultimi quindici anni.

Infatti: verso la metà del regno d'Alessandro II le tre scuole navali del Baltico contavano appena cinquanta o sessanta allievi; ora invece le scuole sono quindici e gli allievi cinquecento.

Vent'anni fa la flotta mercantile del Baltico contava 115 navi a vela con una stazzatura totale di 19,000 tonnellate; oggi le navi sono 255 con una stazzatura di 60,000 tonnellate, senza calcolare le navi a vapore formanti una flottiglia di 25 altri bastimenti.

A Reval, a Riga, a Windan, a Libau, a Dondangen, a Pietroburgo, in Finlandia si fondano grandi Società per accelerare e migliorare le costruzioni navali a vapore. Ed anche sotto questo aspetto la

Russia progredi tanto che in tempi non lontani Koenigsberg e Danzica — due dei principali porti tedeschi del Baltico, ora già in decadenza — dovranno cedere il passo a Libau e Reval.

Il nuovo testo del Codice di Commercio

Giorni sono la *Gazzetta Ufficiale* pubblicava la relazione ministeriale pel nuovo definitivo testo del Codice di Commercio che entrerà in vigore col primo gennaio del 1883. La riassumeremo brevemente.

Il Ministero comincia col dichiarare che numerosissime sono le modificazioni portate al testo approvato dalle Camere, ma quasi tutte intese a chiarire meglio il concetto del legislatore od a togliere antinomie o ripetizioni viziose.

Degne di particolare nota sono le seguenti, di cui, per brevità, ci limiteremo a dare l'elenco, lasciando a cui interessa il fare i commenti:

Fu accordata *expressamente* la personalità giuridica a tutte le Associazioni mutue senza distinzioni.

Fu meglio chiarita la condizione giuridica delle Società cooperative, esonerandole dall'osservanza di alcune prescrizioni, che nel testo primitivo erano lasciate sussistere a loro riguardo, e che tuttavia non rispondono al carattere particolare di tali istituzioni, di aver un capitale, che, invece di esser formato è in uno stato di continua formazione: quindi con indicazione dell'importo di questo capitale negli atti sociali: irresponsabilità — almeno entro dati limiti — degli amministratori, per le diminuzioni di capitale dipendenti dal carattere appunto delle cooperative; soppressione dell'obbligo di dare l'elenco semestrale delle variazioni avvenute nei soci; permesso di stabilire nello statuto la necessità dell'intervento personale dei soci alle assemblee e, per meglio dire, la proibizione delle procure.

Fu stabilito il principio che il protesto delle cambiali, anziché esser fatto nel giorno immediatamente successivo alla scadenza, possa redigersi fino a tutto il secondo giorno non festivo.

I termini per l'azione di regresso cambiario furono meglio proporzionati alle distanze, quando si tratti di rapporti cogli Stati esteri.

Nella materia dei trasporti fu fatta ragione alle osservazioni che aveva fatto l'onorevole Genala in occasione della discussione del Codice alla Camera dei deputati; si ammise, cioè, che le Amministrazioni della ferrovia possano limitare le ordinarie responsabilità, a condizione però che a tale limitazione corrisponda una riduzione dei prezzi ordinari di trasporto, offerta con tariffe speciali.

Ancora nella materia dei trasporti — pur tenuto fermo il concetto, che l'azione contro il vettore per perdita ed avaria non riconoscibile al momento della riconsegna sussiste per breve tempo, anche ricevuti gli oggetti e pagato il porto — si è accettato che questo breve tempo anziché di 10 giorni, come era dato nel testo primitivo, fosse limitato a 7, secondo sarebbe stabilito nel progetto di convenzione internazionale compilata a Berna; del quale pure si accettò la formula delle condizioni concer-

nenti la prova del danno. Invece non se ne accettò l'inciso; pel quale verrebbe dichiarata estinta l'azione contro il vettore, quando la ricognizione dello stato delle cose sia stata da esso *offerta e fosse possibile all'atto della riconsegna*: effettivamente gli estremi dell'esser possibile non mancherebbero di esser discussi e discutibili in ogni occasione.

Furono meglio coordinate le disposizioni relative ai *warrants*, trasfondendo nel Codice le disposizioni di indole strettamente giuridica, che si contenevano nelle leggi speciali del 1871 e del 1882.

Nella parte che riguarda il commercio marittimo, si misero in armonia le disposizioni del Codice e del Regolamento per la marina mercantile con quella del Codice di commercio relativamente ai registri che il capitano è obbligato di tenere.

Circa i fallimenti, nessuna variante sostanziale fu introdotta.

Finalmente rispetto al 4° libro, che regola l'esercizio delle azioni commerciali, soltanto la interruzione della prescrizione diede luogo a modificazioni in questo senso, che anziché regolarla nel Codice di commercio la si lasciò disciplinata secondo le norme del diritto civile, salvo in ciò che tocca la obbligazione solidale in materia cambiaria.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Livorno. — Nella seduta del 6 novembre la Camera predetta deliberò l'invio d'una memoria al Governo in cui sia esposta la necessità che innanzi di mettere in esecuzione la legge per l'abolizione del corso forzoso le Banche siano poste in condizioni tali che l'attuazione di questa legge non possa obbligarle a limitare e restringere le operazioni di sconto; e così il passaggio alla circolazione metallica possa aver luogo senza inconvenienti per il commercio.

Camera di Commercio di Verona. — La Camera domandò al Governo che venga agevolata la importazione dei prodotti chimici destinati alla fabbricazione dei concimi.

Camera di Commercio di Savona. — Nella tornata del 9 novembre la Camera prese le seguenti deliberazioni:

Preso visione della lettera dell'on. Consorella di Torino in data 18 ottobre u. s. concernente il progetto Noceti per la sistemazione del porto di Vado, in ordine a cui la medesima adottava in seduta 27 settembre u. s. e mandava pubblicarsi per la stampa un elaborato e pregevole rapporto del suo vicepresidente ingegnere Locarni che infatti pervenne in diversi esemplari, la Camera prende atto con soddisfazione di quest'importantissimi documenti, e di altre lettere di varie consorelle annunzianti il deliberato appoggio presso il Governo del progetto stesso, ed inoltre vota i più sinceri ringraziamenti alle medesime, massime a quella di Torino pel valido e spiccato patrocinio dimostrato al riguardo, come cosa di vero interesse nazionale.

2. In accoglimento della proposta svolta dal signor Botta intorno alla costante mancanza del materiale ferroviario, specialmente nell'epoca delle vendemmie, con grave danno del commercio in generale, che invano si lagna da anni, sia per insuffi-

cienza dei vagoni ormai constatata, quanto per esser molti di essi adoperati nel trasporto delle uve all'interno ed all'estero, la Camera delibera istanza al Ministero affinché in attesa del nuovo materiale, provveda in modo che non abbia luogo la consegna dei carboni ad uso delle Amministrazioni ferroviarie importati dall'estero, durante la vendemmia, e qui precisamente dal 15 settembre al 15 ottobre d'ogni anno, nello scopo che i carri impiegativi servano invece al trasporto, in supplemento di quelli occorrenti alle uve; e manda comunicarsi tale istanza alle consorelle pel loro appoggio, fiduciosa d'ottenere, trattandosi d'argomento di comune vantaggio.

Camera di Commercio di Parigi (seduta del dì 8 novembre 1882.) — La Camera di Commercio di Parigi avendo sempre seguito col più vivo interesse le esplorazioni fatte da qualche anno nel centro dell'Africa, annette un'importanza particolare ai recenti viaggi del signor Brazza sulle rive del Congo ed al Trattato che ne è derivato.

Dopo serie deliberazioni su questo soggetto la Camera considera come un dovere il segnalare al governo l'interesse eminente che avrebbe a sanzionare le conquiste pacifiche dovute al sig. de Brazza ratificando il trattato che egli porta con sé.

In conseguenza la Camera di Commercio ha deciso di trasmettere i suoi voti all'on. Ministro degli Affari esteri ed all'on. Ministro del Commercio.

Essa domanda che il trattato presentato dal signor de Brazza sia ratificato;

Essa esprime, in oltre, il desiderio che, per decisione del Governo, l'avvenire dei nostri interessi commerciali e nell'Africa centrale e sulle rive del Congo, sia tutelato.

Notizie economiche e finanziarie

Il Ministro delle finanze ha approvato il progetto di coltivazione dei tabacchi indigeni per conto della Regia nel 1883. La coltivazione sarà di 78 milioni di piante.

È prossima la rinnovazione del trattato di commercio tra l'Italia e il Belgio.

— Anche nel mese di ottobre il commercio d'importazione ha dato risultati soddisfacenti. Tutti i dazi fiscali (spirito, petrolio, caffè, zucchero) sono in aumento rispetto al mese di ottobre 1881 e invece l'importazione dei filati e dei tessuti di cotone presenta una diminuzione di oltre 4000 quintali e quella dei tessuti di lana è scemata di quasi 2000 quintali.

— Venne distribuita al Senato la relazione dell'onorevole Allievi sul progetto del credito fondiario. Il relatore propone l'interesse variabile a seconda dei casi. Il Ministero invece proponeva l'interesse invariabile del 5 per cento.

— L'onorevole Berli intende istituire dei *probi viri* per definire le questioni tra operai e padroni.

— Si prevede che quest'anno il reddito delle dogane ammonterà a 157 milioni di lire, cioè eccederà di più che tredici milioni la previsione del bilancio definitivo.

— Anche a Torino verranno presto istituite le stanze di compensazione, e ciò che più interessa

pel loro avvenire e torna a lode di quella cospicua piazza commerciale, sorgeranno per privata iniziativa.

In una recente riunione tenutasi da vari fra i principali banchieri e commercianti di quella città fu deliberato il regolamento per le stanze, ed è già stato trasmesso al Ministero del commercio per l'approvazione.

— Il Ministero del commercio pubblicò e diffuse per mezzo delle autorità competenti la tariffa doganale belga, affinché si possa avere notizia del del nuovo regime da applicarsi anche ai prodotti italiani importati nel Belgio.

Il trattato franco-belga del 31 ottobre 1881 ha variato in più punti la tariffa doganale del Belgio, e notevoli cambiamenti nella classificazione delle merci furono introdotti anche dal decreto reale 13 maggio 1882.

— Abbiamo ricevuta la statistica dell'esportazione di zolfi dal porto di Catania, durante il mese di settembre. Furono esportati per l'estero chilogrammi 5,475,085 e per lo Stato 1,400,895 e così in totale chilogr. 6,875,990.

— La Direzione dell'esalmine di Sardegna esercitate dalla N. G. I. ha avvertito i signori commercianti e consumatori che il prezzo del sale marino (nuovo raccolto) rimane fissato sino a nuovo ordine in lire 11 la tonnellata, resa lungo il bordo dei bastimenti in rada di Cagliari, pagamento a contanti senza sconto.

— Quest'anno i nuovi esperimenti per la fabbricazione dello zucchero di barbabietola fatta a San Martino presso Verona per cura della Raffineria di Sampierdarena e a Mantova sotto la direzione del Comizio agrario, non hanno dato buoni risultati e ciò soprattutto a causa della pessima stagione.

— Il sindaco della città di Terni rende noto che in seguito allo scioglimento della Banca industriale e commerciale di Bologna, assuntrice del prestito comunale di Terni, le obbligazioni estratte ed i relativi interessi per ora pagati direttamente da questo municipio.

— La situazione della Banca Nazionale del Regno d'Italia al 20 ottobre p. p. confrontata con quella della decade precedente, presenta le seguenti principali variazioni nei diversi conti:

All' Attivo: Cassa e riserva, diminuzione da Lire 181,650,282 a 176,099,557. E rimasto immutato lo *stock* metallico, anzi quello d'argento ottenne un aumento d'oltre un milione e mezzo; ma scemò di oltre 5 milioni la somma dei biglietti consorziali; Portafoglio, aumento da Lire 237,956,104 a Lire 262,408,129; Anticipazioni, aumento da 55,902,726 a 56,018,000; Titoli, diminuzione da 183,408,470 a 182,902,726; Crediti, aumento da 5,447,540 a 5,516,911; Partite varie, diminuzione da 47,541,444 a 66,681,073.

Al Passivo: Circolazione, aumento da 459,385,885 a 460,844,595; Conti correnti ed altri debiti a vista, diminuzione da 54,928,266 a 51,957,150; Conti correnti ed altri debiti a scadenza, diminuzione da 57,950,466 a 55,480,078; Partite varie, aumento da 94,298,818 a 104,651,667.

Nei depositi si verificò un leggero aumento da 295,670,195 a 295,446,673.

Le spese d'esercizio furono di 1,785,925; le rendite di 5,141,683. Il rapporto fra il capitale e la

circolazione è di 4 a 5 072; quello fra la riserva e la circolazione, più i debiti a vista, di 4 a 2 968.

— Il *Banco Commerciale delle Marche* fu testè dichiarato in stato di fallimento.

— Il nostro Ministero del commercio ha pubblicato il prospetto del raccolto bacologico del corrente anno, che si riassume nelle seguenti cifre:

Il raccolto totale ottenuto da 1,536,452 oncie sarebbe stato di chilog. 31,628,442, cioè minore di otto milioni di chilog. al confronto del raccolto 1881 e di 6 milioni al confronto di quello del 1880. La diminuzione più sensibile si sarebbe verificata nel Veneto, dove da un raccolto di 9 milioni di chilog. nel passato anno si sarebbe discesi nel corrente a poco più di 5: anche la Lombardia starebbe al disotto al raccolto 1881 per 2 milioni e l'Emilia e le Marche assieme per un altro milione e 200 chilog., e il Piemonte per un milione.

Se invece di riguardare al raccolto, si vuol prendere in considerazione il seme allevato, si vede che questo è diminuito di poco più di 250,000 oncie nel 1882 al confronto del 1881; quindi valutando queste ad una media rendita di chilog. 25 di bozzoli si trae argomento per persuadersi, che non solo scemò il raccolto assoluto, ma anche quello relativo, il che è veramente cosa deplorabile.

— I rappresentanti di venti Banche popolari venete delle località inondate, sotto la presidenza di Luzzati, deliberarono di concorrere largamente ai prestiti per gli inondati.

Nominarono quindi una Commissione incaricata di fare delle pratiche col Governo, col Comitato centrale di soccorso, con le Casse di risparmio e con le maggiori Banche popolari, per ottenere sollecitamente larghi mezzi di venire in aiuto ai piccoli agricoltori danneggiati, interessando pure l'appoggio dei deputati delle provincie inondate.

— Tra i primi progetti che si presenteranno alla Camera si comprenderà quello per l'esercizio ferroviario. L'onorevole Beccarini si limiterà a proporre la risoluzione del problema ferroviario nel suo concetto generale, lasciando alla Camera di deliberare il modo di attuazione, proponendo però l'esercizio privato.

— Venne pubblicato il prospetto dei prodotti delle ferrovie pel mese di luglio 1882, non che pei mesi antecedenti.

I prodotti lordi pel mese di luglio furono, in totale L. 14,501,435; nei mesi antecedenti, cioè dal gennaio al 30 giugno, furono L. 88,939,034, per cui il totale dei sette mesi ascese a L. 104,440,519. Nel 1881 il totale del semestre ascese a 102,481,207, onde una differenza in più di L. 1,956,512.

Ripartendo questi prodotti (detratte le tasse erariali) si ha nel mese di luglio per

Viaggiatori	L. 6,729,106
Bagagli	» 274,451
Merci a grande velocità	» 4,480,608
Merci a piccola velocità	» 6,889,001
Introiti diversi	» 58,269

Totale L. 15,501,435

— Il Governo, sopra proposta della Direzione generale delle F. R. approvò che la grafite (carbone di ferro) sia passata dalla seconda alla sesta classe della tariffa generale a p. v., e che sia inoltre am-

messa a fruire dei prezzi differenziali con condizioni di peso e di percorrenza; il regolamento-tariffe in vigore s'intenderà quindi modificato, per quanto riguarda i trasporti di detta merce.

— Altra modificazione di tariffa è entrata ora in vigore pel trasporto dei *semi oleosi* a piccola velocità.

— Sono quasi concluse le private attrattive col Ministero dei lavori pubblici per l'assunzione degli importanti lavori della succursale dei Giovi, andati deserti nella prima e seconda asta, da parte di un noto ingegnere costruttore di ferrovie.

— Venne modificata la tariffa per i trasporti a piccola velocità di carboni minerali in servizio cumulativo italo-germanico via Chiasso-Gottardo, in partenza dalle stazioni delle ferrovie Sassoni, e per la sola percorrenza fino al transito di Chiasso.

Parimente vennero migliorate le tariffe per i trasporti in servizio cumulativo italo-francese, piccola velocità, della grafite, dei marmi in blocchi od in lastre agglomerate, della calce, del cemento, degli zuccheri in casse od in sacchi a vagone completo di almeno 5000 chilogrammi, e dei liquori in casse od in gabbie.

Vennero pure modificate le tariffe pel trasporto a piccola velocità dei semi oleosi, in servizio cumulativo colle ferrovie Romane, e della pasta di legno ridotta in forma di cartoni greggi.

— I lavori di preparazione e di ordinamento dell'Esposizione nazionale in Torino proseguono con la massima elasticità.

Le 74 Giunte Distrettuali — ormai definitivamente costituite — hanno in gran parte già provveduto alla nomina delle *Giunte locali* nei più importanti centri di produzione dei rispettivi distretti; ed il Comitato Esecutivo spera che fra breve, anche questi suoi potenti ausiliari daranno tutta attiva opera ad assicurare alla futura Mostra la più completa riuscita.

Alle varie Giunte il Comitato ha già fatto pervenire, oltre al Programma ed ai relativi Regolamenti, le schede per le domande di ammissione degli Espositori, nonchè un apposito *Questionario* allo scopo di raccogliere i dati necessari per poter disporre con giusto criterio l'allestimento dei diversi locali e servizi dell'Esposizione.

Nello scorso mese di ottobre si sono incominciate le operazioni di sterro e di spianamento nella località dell'Esposizione; e tali lavori saranno attivamente spinti, per modo che nella prossima primavera si possano intraprendere le opere di costruzione delle varie gallerie ed edifizj, per la maggior parte delle quali già sono indetti gli appalti.

— Dal prospetto del movimento corrente degli Stati Uniti in settembre scorso risulta che le importazioni delle mercanzie nel territorio della repubblica eccedono la esportazione delle stesse per L. 3,410,000. Anche la importazione dei metalli preziosi vi superò la relativa esportazione in detto mese per L. 1,500,000.

— La Direzione generale delle ferrovie bavaresi ha pubblicato una tariffa eccezionale provvisoria per trasporti diretti delle merci fra la Germania e l'Italia, via di Peri-Brennero e Chiasso-Gottardo.

Questa tariffa eccezionale è destinata a rimanere in vigore soltanto finchè dura l'interruzione della linea Kuffstein-Peri.

— Abbiamo a suo tempo annunciato, che il Governo francese aveva deliberato di istituire tra Marsiglia e l'Australia una linea di navigazione con sovvenzione. Sappiamo che le *Messaggerie Marittime* incaricate di tal servizio lo attiveranno col 25 del corrente mese con una prima partenza da Marsiglia.

— L'Inghilterra e la Spagna non poterono mettersi d'accordo per regolare su basi soddisfacenti i rapporti commerciali fra i due paesi.

Gli altri paesi produttori di vini erano nel tempo stesso in trattative col governo inglese per ottenere un'elevazione del minimo della scala alcoolica acciocchè i loro liquidi potessero godere del diritto più tenue. La Spagna non potè ottenere che il minimo fosse concesso più alto del 28, epperò essa ritirò a l'Inghilterra il trattamento della nazione più favorita.

— Un fascicolo di statistica, pubblicato dall'ufficio dell'impero germanico, dimostra che nell'esercizio 1881-82 il consumo di sale fu di chilog. 77 per testa d'abitante.

— L'Amministrazione della Compagnia del Canale di Suez ha approvato la convenzione intervenuta fra la Compagnia e l'« Eastern telegraph Company » per lo stabilimento di un filo telegrafico che unisca il cavo del Mediterraneo a quello delle Indie in modo che siavi comunicazione diretta telegrafica fra l'Europa ed i porti d'Oriente.

Il governo egiziano ha approvato eziandio la Convenzione.

— Il Consiglio ferroviario austriaco ha terminato i suoi lavori, proponendo una forte riduzione nelle tariffe e la larga applicazione dei prezzi differenziali a seconda delle distanze. Si prevede però che l'approvazione di tali proposte aggraverà il *deficit* finanziario.

— L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che la linea egiziana fra il Cairo e Sonackim (Mar Rosso) non è ancora aperta alla corrispondenza internazionale e che perciò i telegrammi per Djedda e La Mecca spediscono per posta da Suez.

— A spiegare l'aumento testè portatoci dai dispacci commerciali dagli Stati Uniti nei prezzi del petrolio, riferiamo dal *Temps* il seguente telegramma, datato da Nuova York, 6 corrente:

« Il mercato del petrolio è eccitatissimo. Dal prezzo di 50 cents per barile è salito a 120. Sabato le vendite sulle tre principali piazze furono di 80 milioni di barili, cifra che non fu mai raggiunta.

« Questo movimento è dovuto ad una diminuzione del prodotto. »

Noi crediamo invece che questo aumento sia la risultanza d'un giuoco o di una coalizione dei proprietari di pozzi, poichè dalle più recenti statistiche della produzione petrolifera giunteci coi giornali commerciali americani, il numero dei pozzi era cresciuto, come era cresciuta la rispettiva produzione.

— Al 9 novembre il bilancio settimanale delle Banche di Francia e d'Inghilterra dava in confronto del precedente le seguenti variazioni.

BANCA DI FRANCIA

Aumenti

Incasto metallico..... Fr.	495,362
Anticipazioni..... »	3,030,849

Conti correnti particolari . . »	38,992,389
Sconti ed interessi..... »	1,148,559

Diminuzioni

Portafoglio commerciale.. Fr.	17,410,474
Circolazione biglietti..... »	47,030,372
Conti correnti del Tesoro . »	14,274,533

L'incasso oro continua ad aumentare lentamente. Gli affari ed il bilancio non hanno che un'importanza molto relativa.

BANCA D'INGHILTERRA

Aumenti

Conti correnti particolari Ls.	96,468
Incasto metallico..... »	94,398
Riserva biglietti..... »	532,400

Diminuzioni

Circolazione biglietti..... Ls.	407,665
Conti correnti del Tesoro ... »	1,158,084
Fondi pubblici..... »	1,350,000
Portafoglio ed anticipazioni.. »	532,400

Bilancio poco importante, le proporzioni dell'incasso cogli impegni si portarono da 54 al 37 1/4 per cento.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 18 novembre.

La fisionomia generale del mercato finanziario non migliora: la debolezza succede all'esitazione, e le transazioni rappresentano ovunque una cifra molto ristretta tanto sulle rendite, che sui valori. Si direbbe quasi che la speculazione in gran maggioranza professi idee di ribasso che si collegano in parte alle incertezze politiche e in parte alla situazione finanziaria. E questo stato di cose sembra, che voglia ancora perdurare, non essendovi indizi di una ripresa seria e non interrotta, inquantochè il più piccolo fatto sfavorevole basta a far perdere il più modesto vantaggio laboriosamente ottenuto. A Parigi per esempio la settimana era cominciata con disposizioni abbastanza buone da fare sperare che la liquidazione quindicinale si sarebbe compiuta con rialzo. Ma queste previsioni andarono fallite perchè sul più bello essendosi sparsa la voce che il Presidente Grevy era gravemente ammalato le rendite francesi subirono un non indifferente ribasso, che venne a ripercuotersi anche su quelle borse d'Europa che si lasciano guidare da quella della metropoli francese. Fortunatamente la situazione monetaria va migliorando, ed è questo un buon elemento affinché la speculazione al rialzo possa operare con maggior sicurezza. L'ultimo bilancio settimanale della Banca d'Inghilterra presenta infatti una situazione più favorevole. Il fondo metallico e la riserva aumentarono il primo di sterl. 94 mila e la seconda di sterl. 502 mila. Tuttavia questa è sempre debole non oltrepassando la cifra di sterl. 9,712,000. Il bilancio settimanale della Banca di Francia accenna ad una ricostituzione del fondo in oro, che aumentò di oltre 3 milioni di franchi. Poi presenta un aumento di 3 milioni nelle anticipazioni, una riduzione di 17 milioni nel portafoglio, un aumento di 59 milioni nei conti correnti particolari, e una diminuzione di 94 milioni nella circolazione. Al di là dell'Atlantico le

notizie sarebbero meno buone, ma per ora non vi è pericolo che possano ripercuotersi sul mercato monetario d'Europa. Si telegrafa infatti da Nuova York che la eccedenza della riserva attiva delle Banche associate è sparita totalmente. Nonostante ciò il denaro era su quella piazza ancora abbondante, ma si osservava che i prodotti abbondano, e che i bisogni portati dalle vendite potevano renderlo scarso. Comunque sia è prevalente a Londra l'opinione che l'America non abbia da incettare oro in quest'anno, e che per conseguenza il denaro debba rimanere abbondante. E il saggio degli sconti sul mercato libero confermerebbe quest'opinione essendo attualmente i prestiti a breve scadenza al 2 1/2 per cento, e la carta a 3 mesi al 3 5/8.

A Parigi la nota dominante del mercato fu un profondo scoraggiamento prodotto prima dalla possibilità di una crisi ministeriale, e quindi dalla malattia del presidente della Repubblica, di cui forse a scopo di speculazione se ne esagerarono la portata e le conseguenze.

A Londra il denaro essendo abbondante la liquidazione quindicinale terminò con disposizioni favorevoli ai compratori.

Da Vienna e da Berlino le notizie sono buone, e in Italia le borse trascorsero incerte e deboli a motivo del tentennare del mercato parigino.

Rendite francesi. — Il 5 0/0 da 114,62 indietreggiava a 113,92 il 3 0/0 da 80,40 a 79,85 e il 3 0/0 ammortizzabile da 80,85 a 80,30.

Consolidati inglesi. — Invariati fra 102 5/8 e 102 7/8.

Rendita turca. — A Londra da 12 1/2 cadeva a 11 7/8 e a Napoli venne trattata fra 12,50 a 12,60.

Valori egiziani. — La nuova rendita egiziana da 69 3/4 cadeva a 69 1/8 e il Canale di Suez da 2575 a 2516.

Valori spagnoli. — La nuova rendita esteriore da 65 indebolivasi a 62 1/2.

Rendita italiana 5 per cento. — Sulle varie piazze italiane dopo piccole oscillazioni di rialzi e di ribassi resta a 89,90 circa in contanti, e a 90,40 per fine mese. A Parigi da 88,65 saliva a 89,50; a Londra da 88 1/8 indietreggiava a 87 15/16, e a Berlino da 88,55 a 88,15.

Rendita 3 per cento. — Ebbe qualche piccola contrattazione fra 53,50 e 53,40.

Valori pontificj. — Quasi sempre nominali restano oggi il Biount a 88,85; i certificati del Tesoro 1860-64 a 91,60 e il Rothschild a 95.

Valori bancarj. — Un po' più attivi dell'ottava scorsa, ma senza notevoli miglioramenti. La Banca Nazionale Italiana fu negoziata da 2110 fino a 2116, la Banca Nazionale Toscana fra 855 e 861, il Credito Mobiliare fra 747 e 750, la Banca di Milano indebolivasi da 590 a 580, la Banca Generale invariata fra 550 e 552, il Banco di Roma sostenuto fra 506 e 510, la Banca Romana nominale 1040, e la Banca di Torino da 702 indietreggiava a 698.

Regia Tabacchi. — Le azioni da 707 si spinsero fino a 715 e le obbligazioni nominali a 518.

Valori ferroviarj. — Ebbero in generale pochi affari e prezzi invariati. Le azioni meridionali si contrattarono fra 457 e 458, le romane nominali a 410, le complementari a 290, le Gottardo da 528 salirono a 545, le obbligazioni meridionali invariate

fra 272 e 272,50 e le nuove Sarde da 270 cadere a 266.

Credito fondiario. — Roma fu negoziato a 435, Milano a 501,25, Torino a 494,75, e Siena a 481.

Prestiti municipali. — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze invariate fra 56,10 e 56,20 e l'Unificato napoletano da 81,70 migliorava fino verso l'82,20.

Oro e cambj. — I napoleonici restano a 20,28, il Francia a vista a 100,90 e il Londra a tre mesi a 25,15.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Cominciando dall'estero troviamo che a Nuova York i frumenti rossi di averne disponibili erano caduti a doll. 1.08 1/2 allo stajo, il granturco salito a doll. 0,91, e le farine invariate fra doll. 4,40 e 4,60 al barile di 88 chilogr. A Odessa si fecero molte vendite di grano con prezzi a favore dei venditori. In Algeri e nelle altre piazze algerine, calma, e prezzi invariati. A Pietroburgo i grani variarono da rubli 12 a 12 70 il cetwert, la segale da 9 a 9,10 e l'avena da 4,60 a 4,70. A Londra prezzi favorevoli ai venditori a motivo della scarsezza della merce. A Pest i grani oscillarono da fiorini 9,80 a 9,25 al quint. e a Trieste affari scarsi a motivo delle pretese dei venditori. In Francia i frumenti di buona qualità essendo scarsi e ricercati dai mugnai la tendenza è piuttosto al rialzo che al ribasso. A Parigi i frumenti per dicembre si quotarono a fr. 25 al quint. e per i primi quattro mesi dell'anno a fr. 25,40. In Italia la tendenza è sempre incerta ne le previsioni di aumenti si sono per anche avverate. Tutto dipenderà dall'andamento delle recenti sementi, le quali a dire il vero per ora non promettono molto bene a motivo della stagione sciroccale che predomina in tutta la Penisola. I prezzi praticati all'interno furono i seguenti. — A Firenze i grani gentili bianchi si venderono da L. 14,75 a 15,25 al sacco di tre staia, e i gentili rossi da L. 14 a 14,75. — A Bologna i grani della provincia con tendenza al ribasso si contrattarono da L. 24 a 24,50 al quint. i granturchi di Romagna da L. 17,50 a 18 e i risoni da L. 20 a 22,50. — A Ferrara i grani realizzarono da L. 23 a 24 al quint. e i granturchi da L. 17 a 19. — A Verona mercato con affari pochi e stentati. I grani si cedono da L. 22 a 24,50; i granturchi da L. 22 a 23, e i risi da L. 34 a 42. — A Milano il listino segna da L. 23,50 a 25 al quint. per i grani; da L. 17,50 a 22,50 per i granturchi, da L. 18 a 19,75 per la segale, e da L. 28 a 41 per il riso nostrale. — A Novara i risi nostrali realizzarono da L. 23,70 a 27,70 all'ettol. e i bertonci da L. 22,95 a 23,70. — A Torino i grani fecero da L. 22,25 a 27 al quint. i granturchi da L. 18,50 a 24; e il riso fuori dazio da L. 25 a 39,75. — A Genova mercato calmo ma fermo. I grani nostrali si venderono da L. 25 a 27,50 al quint. e i grani esteri da L. 23 a 24,50. In Ancona i grani delle Marche fecero da L. 24,50 a 25; e i granturchi da L. 20 a 21. — A Napoli in borsa i grani si quotarono per dicembre a due. 2,36 al tomolo, — e a Bari i grani bianchi fecero L. 25 al quint. i rossi L. 23,25; i misti L. 22,25 e i duri da L. 24,50 a 26.

Vini. — I prezzi dei vini tanto sui luoghi di produzione, che sulle piazze di consumo non subirono nella quindicina variazioni d'importanza. Si prevede però che l'articolo non avrà una forte spinta essendo quest'anno in quantità tale da supplire a qualunque richiesta. — A Torino i vini vecchi di 1^a

qualità si venderono da L. 54 a 66 all'ettol. sdaziato, e i nuovi da L. 48 a 52. — In *Asti* i vini nuovi in campagna realizzarono da L. 40 a 44. — A *Casalmonferrato* i nuovi oscillarono da L. 20 a 40; e i vecchi da L. 44 a 52. — A *Valenza* si fecero varie operazioni per ordini venuti da case francesi al prezzo di L. 38 a 40 alla cantina. — A *Brescia* i vini nuovi variarono da L. 42 a 48 in campagna. — A *Udine* i vini friulani realizzarono L. 45. — A *Reggio Emilia* i vini comuni si quotarono da L. 30 a 35. — A *Genova* i prezzi praticati furono di L. 35 a 36 per il Castellamare nero; da L. 26 a 27 per detto bianco; di 24 a 36 per Napoli; di L. 33 a 34 per Scoglietti e di L. 28 a 35 per Sardegna. — A *Livorno* i vini del piano di Pisa si venderono da Lire 8,50 a 10; i Maremma da L. 12 a 16; i piano di Livorno da L. 10 a 11; e gli Empoli da L. 14 a 15 il tutto per soma di 94 litri sul posto. — A *Napoli* i vini di qualità secondaria e di corpo leggero ribassarono di circa 6 ducati per carro. — A *Barletta* i vini buoni realizzarono da duc. 14 a 20 per salma di litri 175 e quelli di Andria, Trani, Canosa ecc. ecc., da L. 11,50 a 12,50. In queste località si prevede una forte esportazione per la Francia. — A *Montagnano* in territorio di Campobasso i viui vecchi scesero fino a L. 23 all'ettol. e i mosti bianchi salirono a 17 rimanendo invariati i nuovi rossi a L. 25. — A *Vittoria* i vini di prima qualità ottennero L. 24,50 all'ettol. franco bordo, e a *Pachino* L. 24. — A *Marsiglia* e a *Cette* i vini italiani ebbero smercio facile e abbondante essendosi pagati i vini di Sicilia da pasto da fr. 33 a 37 all'ettolitro.

Spiriti. — Ebbero in generale pochi affari con prezzi debolmente sostenuti. — A *Genova* gli spiriti di America realizzarono L. 147 e i prodotti delle fabbriche di Napoli da L. 145 a 148 a seconda della forza. — A *Milano* i prezzi subirono un nuovo ribasso, determinato a quanto sembra dal deprezzamento subito dalla materia prima. I tripli di gr. 94|95 senza fusto si contrattarono da L. 140 a 141; i germanici di gr. 94|95 fusto gratis da L. 148 a 150; gli americani di gr. 91|92 da L. 143 a 141, e l'acquavite di grappa da L. 70 a 73. — A *Parigi* tendenza firma. Le prime qualità di 90 gr. disponibili si quotarono a fr. 50,75; per dicembre a fr. 51, e per i primi 4 mesi del 1883 a fr. 52,75. — Anche a *Berlino* gli spiriti ebbero prezzi sostenuti a marche 53,20.

Oli d'oliva. — Tralasciando di segnalare i prezzi delle varie piazze olearie, che press'a poco si sono mantenuti identici a quelli dell'ottava scorsa, ci occuperemo invece dell'avvenire dell'articolo nelle provincie meridionali che sono le più ricche di questo prodotto. Eccellenti sono le notizie che si hanno dalle Puglie e delle Calabrie.

I trappeti sono quasi tutti aperti, la molitura acquista proporzioni generali. In Calabria nel Retro-marina anche i trappeti lavorano regolarmente: a Catanzaro gli ultimi scandagli diedero i seguenti risultati: per ogni tomolo di olivo di quelle già cadute si estraggono tre litri d'olio di once 60 ognuno, cioè once 180 pari a rotoli 5 1|2 d'olio per ogni tomolata di olive, col migliorare della temperatura e colla crescente maturazione del frutto, la resa sarà inevitabilmente maggiore.

Le mozzè coste Calabresi toccate dal verme sono totalmente limitate da non imporre sulla totalità del raccolto. Gli oliveti interni piani e montuosi sono eccellenti; il frutto è talmente pregno di olio da sfidare ogni altro malanno.

Il Capo di Lecce, Gallipoli, Ostuni, Manduria, Corato e Bari godono di un raccolto eccezionalmente bello e sano, gli ultimi scirocchi non fecero alcuna breccia sulle olive.

La marina della Piana di Gioia fu in gran parte

distrutta dal verme, i possessori dovranno accontentarsi di un meschino avanzo di raccolto; le località interne e montuose specialmente hanno migliorata la loro condizione per effetto delle piogge, dei venti freschi delle lunghe notti e della minore ostinazione dell'insetto.

Caffè. — Durante l'ottava i mercati italiani si mantennero stazionari malgrado il sostegno che tuttora predomina sui mercati esteri, e su quelli di produzione. — A *Genova* si venderono diverse partite di Rio naturale da L. 48 a 50 i 50 chilog. — In *Ancona* si praticò da L. 210 a 235 per il Rio, da L. 175 a 185 per il Bahia, da L. 220 a 230 per il S. Domingo, e da L. 315 a 325 per il Portoricco il tutto al quintale. — A *Trieste* si venderono 2000 sacchi di Rio da fior. 55 a 55,60 al quint. e alcune partite di Santos da fior. 48 a 60. — A *Marsiglia* il S. Domingo realizzò da fr. 47 a 57 ogni 50 chilog. il Maracaibo da 44 a 59, il Portoricco da 72 a 90, e il Moka Aden da 131 a 135. — A *Londra* mercato calmo, e in *Amsterdam* il Giava buono ordinario fu quotato a cents 28.

Zuccheri. Gli zuccheri greggi essendo stati in ribasso nella maggior parte dei mercati esteri, i raffinati ebbero prezzi più facili su tutte le nostre piazze d'importazione. — A *Genova* si cederono diverse partite di raffinati della Ligure Lombarda a L. 138 al quint. — In *Ancona* i raffinati nostrali e olandesi realizzarono da L. 143 a 144 al quint. e i pesti austriaci da L. 146 a 147. — A *Trieste* i pesti austriaci si venderono da fior. 34,75 a 33,50 al quint. — A *Parigi* mercato debole. Gli zuccheri rossi di gr. 88 si quotarono a fr. 54,50 al deposito; i raffinati scelti a fr. 110, e i bianchi n. 3 da fr. 60 a 61. — A *Londra* mercato calmo e in *Amsterdam* i Giava n. 12 a fior. 29 e mezzo al quint.

Sete. — Continuò anche in settimana la solita calma con pochi affari limitati ai puri bisogni del consumo, e i prezzi si mantennero deboli su tutti gli articoli. — A *Lione* le sete italiane furono continuamente offerte, e subirono per conseguenza dei deprezzamenti. Gli organzini di Piemonte merce primaria 24|26 si contrattarono a f. 73, detti di 1° 2° e 3° ordine 20|24 da f. 70 a 63, le trame 18|20 di 1° ordine a f. 61, e le greggie 9|10 a capi annodati a f. 60. — A *Torino* poche contrattazioni e prezzi molto dibattuti. Le vendite si limitarono a dei lotti di organzini T L di Piemonte 28|30 di 1° ordine a L. 66. — A *Milano* quantunque le domande sieno state più numerose, i prezzi furono più deboli dell'ottava passata. Le greggie classiche 9|10 realizzarono da L. 56 a 58, dette di 1° ordine da L. 55 a 56, le greggie corpetti di 1° e 2° ordine da L. 45 a 41, gli organzini classici 18|20 da L. 67 a 63, detti di 1° ordine da L. 65 a 66, e le trame classiche a 2 capi 24|26 da L. 62 a 63, le trame mazzami di 2° ordine da L. 50 a 52 e le sete asiatiche tsatlee 4 1|2 a L. 43 in oro.

ESTRAZIONI

Rendita 5 p. c. cit á di Roma 1871 (obbligazioni da L. 500). — 13ª estrazione semestrale, 4 ottobre 1882.

N.	110	239	308	415	480	482
641	716	1190	1303	1330	1390	1478
1518	1909	2015	2091	2099	2172	2174
2215	2793	2799	2862	2868	2937	3023
3045	3119	3263	3296	3343	3518	3574
3772	3793	4063	4141	4263	4325	4349
4358	4447	5111	5189	5227	5234	5245
5355	5638	5679	5886	5966	6145	6155

6229	6265	6306	6319	6453	6503	6525	32813	32377	32936	32965	33192	33239	33322
6581	6609	6675	6799	7009	7031	7058	33365	33410	3362	33660	33670	33678	33717
7068	7226	7342	7617	7623	7688	7761	33967	33984	34080	34123	34131	34407	34411
7822	7895	8033	8037	8145	8182	8237	34676	34755	34997	35135	35387	35414	35477
8321	8407	8499	8596	8923	8983	9023	35539	35684	35818	35986	36017	36060	36129
9459	9589	9737	9750	9775	9822	10017	36135	36448	36465	36558	36596	36602	36739
10041	10133	10191	10226	10262	10345	10484	36750	36821	37073	37120	37138	37226	37228
10568	10751	11015	11163	11358	11497	11532	37242	37439	37635	37971	37984	38224	38273
11533	11543	11621	11638	11642	11663	11722	38339	38342	3-601	38603	38773	38840	39050
11769	11812	11813	12155	12287	12434	12527	39098	39197	39350	39605	39679	39818	40092
12719	12734	12824	13025	13052	13274	13448	4125	40156	40222	40274	40343	40381	40448
13728	13877	14083	14137	14145	14184	14227	40628	41070	41250	41409	41438	41509	41613
14243	14294	14618	14643	14820	14864	14875	41935	41947	42009	42285	42405	42452	42554
14912	14924	15020	15098	15191	15318	15323	42693	4286	43054	43105	43141	43176	43202
15347	15384	15387	15446	15696	15964	15982	43259	43396	43405	43426	43526	43545	43768
15997	16355	16462	16662	16733	16814	16898	43818	43923	44014	44086	44241	44332	44340
17043	17124	17196	17257	17293	18399	17403	44354	44377	44403	44445	44447	44638	44691
17442	17556	17566	17869	17953	17978	18015	45042	45075	45112	45136	45151	45206	45218
18288	18327	18333	18334	19380	18617	18648	45268	45399	45444	44758	45889	45991	46338
18651	18712	18986	19250	19356	19365	19777	46470	46513	46621	46763	46789	46814	46950
19537	19540	19654	19669	19684	19723	19857	47098	47208	47227	47262	47394	47420	47468
19939	19975	20087	20113	20337	20428	20462	47535	47682	48150	48197	48332	48371	48426
20676	20823	20867	21456	21587	21588	21621	48465	48629	48635	48874	48986	49081	49121
21647	21717	21780	21897	21913	22047	22209	49147	49580	49698	49839	49853	49915	50228
22333	22455	22500	22574	23892	22899	23113	50136	50516	50789	50824	50862	50881	50965
23222	23316	23429	23467	25555	23591	23901	50994	51040	51011	51254	51269	51405	51493
24010	24065	24085	24293	24315	24325	24466	51677	51705	51741	51819	5196	51982	52348
24490	24574	24733	24773	25011	25021	25060	52437	52503	52583	52648	52722	52779	52851
25092	25096	15195	15348	25380	25407	25415	52955	53078	53088	53194	53217	53238	53362
25445	25457	25677	26077	26255	26271	26496	53382	53478	53569	53615	53675	53701	53743
26541	26568	26586	26630	26719	26781	26847	53897	53903	54057	54178	54342	54748	54800
26892	27068	27030	27090	27377	27458	27644	54856	55577	55669	55711	56050	56062	56089
27784	27836	27893	27915	28225	28468	28551	5-336	56448	56456	56464	56526	56565	56632
28641	28809	28862	29152	29153	29226	29286	56699	56805	57090	57172	57216	57581	57751
29439	29478	29480	29802	30025	30119	30194	57786	57791	57916	57996	58240	58344	58419
30215	30271	30286	30303	30332	30333	30364	58867	58919	58978	59153	59170	59243	59297
30424	30450	30739	30846	30862	30996	31055	59436	59587	59687	59723	59728	59750	
31097	31398	31431	31449	31511	31517	31545							
31648	31689	31844	31875	32105	32148	32372							
32450	32671	32684	32696	32743	32794	32838							

Rimborso, in L. 500, dal 2 gennaio 1883, a Roma, Cassa comunale.

AVV. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

BILLI CESARE *gerente responsabile*



STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per fornitura di Petrolio

L'Amministrazione delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'accollo della Fornitura di Chilogr. **100,000 Petrolio raffinato d'America** da consegnarsi:

Per Chilogrammi	17,000	nel Magazzino dell'Amministrazione in	Napoli
»	41,000	»	Livorno
»	22,000	»	Ancona
»	20,000	»	Roma

apre un concorso a schede segrete fra coloro che credessero attendervi.

Il capitolato d'oneri è visibile presso la Direzione Generale dell'Amministrazione in Firenze, Piazza dell'Unità Italiana, N. 7, e nelle Stazioni di **Firenze Centrale, Ancona, Roma, Napoli e Livorno.**

Le offerte potranno esser fatte tanto per la quantità totale di Chilogrammi

100,000 di Petrolio, quanto per la necessaria ad uno o più dei magazzini suindicati, e dovranno pervenire in busta suggellata, con lettera di accompagnamento, alla Direzione Generale in Firenze, non più tardi delle ore 2 pomeridiane del dì 27 novembre 1882: le medesime dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione del Cassiere dell'Amministrazione constatante l'effettuato deposito. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la fornitura di Petrolio.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza delle Ferrovie Romane per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro, a sè stesso la facoltà di non accettarne veruna, qualora non le giutichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni di consegna a forma dell'Articolo 6 del Capitolato.

Firenze, 8 novembre 1882.
(c. 3792)

La Direzione Generale



STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all'acquisto di Chilog. 50,000, Olio di Oliva occorrente pel Magazzino di Foligno, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura da effettuarsi a norma del relativo capitolato in data 5 novembre 1882, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze, Piazza dell'Unità Italiana, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di **Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni e Ancona.**

Le offerte dovranno pervenire con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 12 merid. del dì 28 Novembre corr. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la fornitura d'Olio d'oliva

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

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

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

Firenze, 9 novembre 1882. (c. 3792)

LA DIREZIONE GENERALE



STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all'appalto dei lavori qui appresso indicati, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere ad uno o a più lotti.

PRIMO LOTTO

1. Estrazione di materiali dalla Cava dell'Ansedonia e fornitura di metri cubi 21400 Pietrisco occorrente alla massicciata del tronco compreso fra le stazioni di S. Marinella e Talamone.

2. Costruzione di metri lineari 25037 di muri a secco per la chiusura della via Roma-Civitavecchia-Pisa fra i chilometri 115,942 e 131,081 e fra quelli 131,234 e 149,104.

SECONDO LOTTO

1. Estrazione di materiali dalla Cava del Collecchio e fornitura di metri cubi 10600 Pietrisco occorrenti alla massicciata del tronco compreso fra le stazioni di Talamone e Grosseto.

2. Costruzione di metri lineari 13853 di muri a secco per chiusura della via Roma-Civitavecchia-Pisa fra i chilometri 169,056 e 175,568.

TERZO LOTTO

1. Estrazione di materiali dalla Cava di Santa Severa e fornitura di metri cubi 10000 Pietrisco occorrente alla massicciata dei tratti compresi fra le stazioni di Palo e Civitavecchia.

2. Costruzione di metri lineari 15000 di muri a secco per chiusura della via Roma-Civitavecchia fra i chilometri 48,497 e 62,504, nonchè dalla stazione di Santa Severa alla Cava.

Il Capitolato, a forma del quale dovranno essere eseguiti i suindicati lavori, è visibile presso la Direzione Generale dell'Amministrazione in Firenze (Piazza dell'Unità Italiana N. 7), nell'Ufficio dell'Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento, Palazzo della Dogana a Porta al Prato e presso l'Ingegnere Capo della 3^a Sezione (Stazione Centrale di Roma).

Per essere ammesso al concorso ogni offerente dovrà depositare nella Cassa dell'Amministrazione, in Firenze, o presso il sotto Cassiere in Roma, la somma di L. 6000 per il primo lotto e di L. 3500 per il secondo e per il terzo lotto. Questo deposito potrà esser fatto in moneta legale o in Cartelle del Consolidato Italiano 5 per cento, valutato al corso del giorno.

Le offerte, redatte in carta bollata da Lire Una, dovranno pervenire in busta sigillata, alla Direzione Generale delle Strade Ferrate Romane, in Firenze, non più tardi delle ore 12 merid. del giorno 28 corrente mese. Sulla busta dovrà esservi l'indicazione: **Offerta per materiali da estrarsi dalla Cava di.....**

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minore offerente, e può anche non accettare alcuna delle offerte pervenute, e ciò senz'obbligo d'indicarne il motivo.

(c. 3839)

Firenze, 15 novembre 1882

La Direzione Generale