

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XI — Vol. XV

Domenica 18 Maggio 1884

N. 524

ALCUNE CONSIDERAZIONI

sui proposti contratti di esercizio ferroviario

Meno quella parte della stampa e quegli uomini politici i quali combattevano le convenzioni per l'esercizio ferroviario e le dichiaravano rovinose allo Stato prima ancora che fossero note esattamente nelle loro cifre, notiamo che quanto più passano giorni e quindi quanto più alla prima lettura dei progetti e della relazione succede la riflessione, tanto più aumenta il numero di coloro che infrattanto credono commendevoli le basi dietro le quali furono stipulati i contratti, e tutto al più fanno qualche riserva intorno a particolari di ordine affatto secondario.

In generale poi tutti convengono essere giusta riconoscere che l'on. Genala ha studiato il problema con molta cura ed ha presentata una risoluzione chiara, precisa, netta in tutte le complesse sue parti, così che in nessun modo può essere accusato di aver voluto con formule o forme oscure o vaghe, far passare senza piena conoscenza di ciò che si vota, contratti della importanza di quelli che ha presentati alla Camera. Il fatto stesso che ha voluto e potuto dar conto al Parlamento di quelle convenzioni premettendo ad esse una relazione, la quale se ha il merito della lucidità è però straordinariamente breve, prova agli occhi di tutti che il Ministro aveva completa fede nella evidenza e nella chiarezza delle disposizioni che furono stipulate coi contratti e coi capitoli e che la relazione premessa dovevano servir più di guida ai profani dell'argomento che di spiegazione a chi conosce la materia.

Nei molti articoli che abbiamo pubblicati nell'*Economista* sulla questione ferroviaria abbiamo espresso ripetutamente il voto che la stampa italiana, almeno in questo argomento nel quale la passione politica potrebbe essere esclusa in modo assoluto, intraprenda una discussione seria che permetta di sapere a chi legge non soltanto le opinioni del paese, ma le ragioni da cui queste opinioni sono sorte. Dobbiamo con vero dispiacere rilevare che tale nostro voto rimase quasi completamente deluso. Meno poche eccezioni, anche a proposito di ferrovie si segue il solito sistema col quale si approva o si combatte senza dire e spiegare il perchè; si afferma volentieri che i contratti di esercizio proposti sono dannosi allo Stato, ma non si sa dire od almeno non si dice in che consista questo danno, dove siano i maggiori vantaggi conseguibili.

L'unico tentativo di una giustificazione che esca dai soliti luoghi comuni o dalle gratuite affermazioni,

lo troviamo nella voce sparsa a quando a quando in questi giorni da qualche giornale che un gruppo di capitalisti ora anglo-italiano, ora tedesco-italiano abbia presentate delle proposte più vantaggiose di quelle che il Ministro dei Lavori Pubblici ha stipulate colla Società delle Meridionali per l'esercizio della rete Adriatica e col gruppo di capitalisti che si unirono alla Banca Generale per quello della rete Mediterranea. È ben vero che in queste voci corse non facevasi alcun cenno delle condizioni colle quali i nuovi offerenti avrebbero accettato il contratto; ma si parla già di un ribasso proposto del cinque e perfino del dieci per cento.

Queste voci sono da più parti smentite, ed abbiamo motivo noi pure di ritenerle semplici invenzioni colle quali si tenta di screditare dinanzi ai profani l'opera compiuta dal Governo, ma colle quali invece, come è del resto naturale, si raggiungerà lo scopo contrario. Però siccome è pur possibile che alcuni in buona fede accolgano e ripetano seriamente queste voci ed abbiano convinzione che il fatto, ove fosse vero, della esistenza di proposte con tanto ribasso, rivesta una gravità sufficiente per condannare le convenzioni stipulate dal Governo, non ci paiono inutili alcune considerazioni su questo proposito.

Se mai vi è paese dove la esperienza, fatta in rapporto alle strade ferrate ed ai contratti conclusi ha grande importanza è il nostro; poichè nei primi anni del Regno d'Italia, gli uomini di Stato e con essi il paese, assediati da tante cure e da tante preoccupazioni, spinti dalla necessità di far molte cose con estrema sollecitudine, non ebbero tempo in tutti i casi di studiare e sindacare colla voluta attenzione ciò che fosse meglio reale e ciò che fosse meglio apparente. In fatto di lavori pubblici specialmente e più ancora di strade ferrate, non furono poche le circostanze nelle quali si è adottato il principio che per avere le migliori condizioni negli appalti importasse e bastasse spendere poco. E così nei grandi come nei piccoli affari il Governo, pressato dalle ristrettezze finanziarie dell'erario pubblico, non ebbe altra tendenza quasi sempre che quella di cercare assuntori i quali offerissero allo Stato il maggior risparmio od il maggior guadagno.

Che cosa ne è avvenuto però? Tutti lo sanno; lo Stato lungi dall'aver fatta una economia reale, dovette in fin dei conti spendere molto e molto di più. Però siccome le maggiori spese o furono indirette o si verificarono necessarie molto più tardi del tempo in cui si conseguirono le presunte economie od i più larghi guadagni, non apparirono con sufficienza i legami che esistevano tra i piccoli vantaggi

conseguiti oggi e gli enormi danni subiti più tardi, quasi sempre in conseguenza degli apparenti vantaggi precedenti. E i fatti sono numerosissimi.

Le svariatissime convenzioni in base alle quali procedeva l'esercizio delle diverse linee dell'Alta Italia, dove per alcune linee in corresponsivo delle spese di esercizio si concedeva alla società assuntrice solo la metà del prodotto lordo, mentre a nessuno è ignoto che questa quota non può bastare allo scopo, indusse l'Alta Italia a tale uno scompaginamento finanziario che fu giuocoforza riscattarla, con quanto danno del bilancio, con quanta perdita dello Stato, lo sanno coloro i quali nel 1876 colsero questa occasione per determinare una rivoluzione parlamentare e togliere al partito che da 16 anni lo esercitava.

Contemporaneamente lo stesso sistema adottavasi per le linee della Società delle Romane la quale sorgeva dalla fusione della *Société des chemins de fer romains*, della Società delle Livornesi, delle centrali Toscane, della Maremmana; i patti che furono stipulati con quella Società furono tali e per l'esercizio della rete e soprattutto per le nuove costruzioni, che in breve, malgrado tutti i ripieghi, la Società si trovò nella impossibilità di proseguire il suo compito e lo Stato fu obbligato a riscattarla, riordinando od assumendosi di riordinare il servizio a *proprie spese*. E valga il vero. Lo Stato accordava alla Società per le Romane una sovvenzione chilometrica di lire 12,250 se l'introito lordo non superava le lire 12,500; in caso di eccedenza questa veniva divisa per metà fra lo Stato e la Società venendo diminuita di altrettanto la sovvenzione. Tale sovvenzione si basava sulla convinzione che il prodotto lordo chilometrico avesse subito ad aumentare e che le spese di esercizio non avessero ad oltrepassare le lire 8550 cioè il 66 per cento al chilometro. Ma invece il prodotto lordo non crebbe nelle proporzioni sperate ed appena superò le lire 15 mila al chilometro, mentre le spese di esercizio furono sempre di gran lunga maggiori delle previste.

In egual maniera per ampliamenti e nuove costruzioni era stata dalla Commissione parlamentare fatta una previsione che stabiliva per il novennio 1870-78 una spesa di lire 11,657,182 per le costruzioni, di lire 2,861,586 per il nuovo materiale mobile, di lire 5,473,178 per le spese straordinarie di esercizio; e fu appunto in base a tali previsioni che fu approvata la legge 28 agosto 1870, che modificava i contratti colle Romane. Ma invece nel periodo 1870-78 le spese furono: per le costruzioni lire 42,063,336, per l'acquisto di nuovo materiale mobile lire 11,245,278, per le spese straordinarie di esercizio lire 18,528,553, quindi una maggiore spesa della prevista:

per le nuove costruzioni di . . .	L. 50,406,154
per l'acquisto di nuovo materiale mobile	» 8,585,891
per spese straordinarie di esercizio.	» 13,053,415

L. 51,845,460

Questi così enormemente erronei criteri dai quali partivasi nel determinare gli oneri ferroviari, quasi che nascondendone la entità si potessero per ciò solo evitarli, ci spiegano anche il procedere incerto del Governo, che prima accordò alla Società delle Romane una anticipazione di 31 milioni in beni del

Tesoro, accollandole la costruzione della ferrovia Ligure; poi si fece cedere al prezzo di 35 milioni la linea Firenze-Massa e retrocedere la linea Ligure; più tardi consentì a tener vivo il suo credito di 51 milioni portando in aumento di capitale gli interessi per gli anni 1868-71 e facendo così salire tal somma a 46 milioni; e poscia credette di ovviare al fallimento ingerendosi nel Consiglio col riservarsi la elezione di quattro membri, e finalmente diede l'ultimo colpo alla Società colla convenzione che prevedeva in venti milioni le spese che, senza che si sia verificato alcuno spreco o malversazione, salirono a 72 milioni.

Nè minore iattura sarebbe toccata alla Società delle Meridionali, la quale, sorta in momenti finanziari difficilissimi, assunse la costruzione delle linee napoletane e l'esercizio della linea Bologna-Ancona. La Società aveva come patto finanziario una sovvenzione fissa chilometrica sulle linee mano mano che le aprisse all'esercizio, ma in pari tempo era convenuto che se il prodotto lordo avesse ecceduto le L. 15000 per chil. tutta l'eccedenza dovesse andare a diminuire la sovvenzione che lo Stato dava alla Società. Così si manifestava il fatto abbastanza anormale che quanto più cresceva il traffico, il movimento, e quindi la responsabilità ed il lavoro dell'impresa, tanto minore avesse ad essere il compenso che ne ricavavano gli azionisti. L'assurdità di tale sistema saltava troppo agli occhi di tutti, e gli esempi delle condizioni nelle quali eransi ridotte le società dell'Alta Italia e delle Romane rendeva necessario, per evitare una nuova necessità di riscatto a rovinose condizioni, di modificare le basi finanziarie del contratto. E fu l'on. Baccarini che con giusto criterio propose ed ottenne che si accordassero patti migliori.

E che dire delle Calabro Sicule? — A chi non è nota la peregrinazione che quella impresa ebbe a subire passando da una ad un'altra ditta sempre con crescente danno dello Stato? Il 25 settembre 1880 ed il 15 ottobre dello stesso anno la ditta Adami e Lemmi assume, dietro decreto dittatoriale, la costruzione ed eventualmente l'esercizio di una rete di strade ferrate nelle provincie napoletane e sicule. Ma la convenzione non ha effetto perchè la ditta assuntrice non trova i capitali necessari; e nel 1863 colla legge 25 agosto sorge la Società Vittorio Emanuele che assume la costruzione della rete stessa; se non che *due giorni* dopo la Società Vittorio Emanuele dà in appalto la costruzione delle linee alla Società Parent, Schaken e Salamanca, che *un mese* dopo cede l'appalto alla Società Vitali, Picard, Charles e C. Ma allora, malgrado gli aiuti che il Governo le accorda in più occasioni, la Società Vittorio Emanuele, non è in grado di mantenere gli obblighi assunti, finchè colla legge 31 agosto 1868 ne assume gli impegni direttamente la Società Vitali, Charles e Picard, ma anche quest'ultima Società, sebbene il 31 dicembre 1874 avesse spinto lo sviluppo della sua rete a 1155 chilometri, di cui 662 nella rete calabrese e 493 nella sicula, si trovò in condizioni così gravi, avendo scarso prodotto lordo chilometrico ed eccessive spese di esercizio, che lo Stato dovette esso stesso assumersi la continuazione delle costruzioni e cedere l'esercizio alla Società delle Meridionali.

Nè meno strana è la storia delle ferrovie Sarde che furono concesse alla Compagnia reale delle ferrovie Sarde colla legge del 14 gennaio 1863, ma che non ebbe alcun effetto pratico sino al 1870, es-

sendosi impiegati 7 anni in contrattazioni preliminari. Ma colla legge 28 agosto 1870 la convenzione primitiva venne modificata e la Società costruì 197 chilometri di linee; se non che riuscendo i patti della nuova convenzione onerosi per la Società ne fu la conseguenza una nuova sospensione nelle costruzioni delle linee e reiterate pratiche per ottenere migliori patti, che si ottennero colla legge 20 giugno 1877 la quale stipula una scala mobile di convenzione simile a quella colle Meridionali, la quale però riuscirà indubbiamente disastrosa per la Società quando lo sviluppo del traffico ne faccia apparire, come è inevitabile, i difetti.

E ci fermiamo qui senza citare numerosissimi altri casi nei quali il principio della economia o del guadagno esagerato recarono allo Stato danno finanziario enorme.

Tutta questa esperienza che l'Italia ha accumulata da tanti anni non basta a lasciar comprendere che stipulando delle convenzioni con private società, lo Stato deve aver di mira che i patti contrattuali sieno tali da assicurare la vita gagliarda delle imprese assuntive? — a lasciar comprendere che senza di ciò lo Stato si trova esposto a pagare del proprio gli impegni che leggermente o *pour cause* si sono assunti le società esercenti?

Già è stato dimostrato colla evidenza dei fatti compiuti che se le convenzioni 1877 fossero state adottate, lo Stato ne avrebbe ricavato un sensibile utile, ma non è ancora stato studiato a sufficienza se con quelle convenzioni le società avrebbero potuto vivere e se venendo a morire non avrebbero lasciata allo Stato una onerosa eredità, ben più grave degli utili che avrebbe per qualche anno conseguiti.

È per questo che udendo ora parlare più o meno concretamente di ribassi che si offrono persino del 10 per cento, noi ci domandiamo se chi mette in giro simili voci comprende tutta l'importanza della questione. Coi contratti Genala le società assumono l'esercizio mediante un corrispettivo per le spese eguale al 62 $\frac{1}{2}$ del prodotto lordo iniziale. Il 10 per cento di ribasso su questo prodotto lordo corrisponderebbe ad un ribasso di 6,25 sulla quota stessa; cioè vi sarebbero dei capitalisti i quali assumerebbero l'esercizio delle reti italiane, computando al 55,25 per cento la quota di prodotto lordo necessaria alle spese di esercizio.

Ora val la pena di riportare le seguenti cifre che danno molta luce in proposito e che si riferiscono ad epoche recenti (1880). « In Italia abbiamo 8400 chilometri di ferrovie, che costano alla nazione circa due miliardi e mezzo e che danno a mala pena un prodotto netto di circa 50 milioni, il quale non ci rappresenta che un interesse di lire 2 per cento del costo totale d'impianto. — Il prodotto lordo in media supera di poco le lire 19 mila per chilometro delle quali quasi 15 mila si spendono nell'esercizio, cosicchè il rapporto della spesa col prodotto è di 67 a 100.... Questo prendendo la rete in complesso. Che se la si esamina nelle sue parti, trovasi che su 8400 chilometri ve ne sono 1200 che danno un prodotto inferiore alle lire 5 mila; altri 1200 il cui prodotto varia dalle 5 mila alle 10 mila. Per circa 3000 chilometri poi l'importo della spesa al prodotto è superiore alle medie del 67 per cento. Oltre a ciò deve notarsi che la Calabro-Sicula e la Sarda, hanno prodotti inferiori alle stesse spese di esercizio, il che pur troppo avviene anche di varie linee secondarie

di altre reti più floride. Sono tra queste l'Empoli-Chiusi, la Cecina-Saline, l'Asciano-Montepascoli, la Cancellò-Avellino, la Treviglio-Cremona, la Castagnò-Asti-Mortara, la Torreberretti-Pavia, la Profarèllo-Chieri, la Pescara-Aquila, la Foggia-Candela. E pur troppo codesto stato di cose andrà peggiorando colle nuove costruzioni. »

Così la Commissione d'inchiesta. Ma per citare una fonte che, a coloro i quali senza più si mostrano ammirati dai grandi ribassi, non sembrerà certo sospetta, ricorderemo come nella tornata del 2 maggio 1879 l'on. Baccarini abbia presentato un *prospetto delle strade ferrate il cui prodotto lordo compensa in tutto od in parte l'interesse del capitale d'impianto e di quelle in cui non arriva a coprire le spese di esercizio*. E da questo prospetto ricaviamo che 14 linee, tutte nell'Alta Italia ed una nell'Italia centrale la Firenze-Livorno, per la complessiva lunghezza di 1505 chilometri, davano un compenso superiore al 4 0/10 del capitale d'impianto; — che 21 linee dell'Alta Italia per una lunghezza di 1545 chilometri, 13 linee delle Romane per una lunghezza di 1242 chilometri, 6 linee delle Meridionali per una lunghezza complessiva di 1171 chilometri, 3 della Sicilia per 409 chilometri, ed altre 5 linee di Società private nell'Alta Italia per 105 chilometri, in totale 4481 chilometri, davano un utile netto inferiore al 4 per cento del capitale impiegato; — che infine 15 linee dell'Alta Italia per chilometri 767, 2 nell'Italia media per chilometri 554, 7 nella Bassa per chilometri 928, una Sicula per chilometri 87 ed una Sarda per chilometri 194, in totale 24 linee per 2517 chilometri non offrivano un prodotto lordo bastante a coprire le spese di esercizio.

Se queste sono verità come non vi è ragione di dubitare e come del resto gli atti ufficiali lo provano, non sappiamo in qual modo non si trovi almeno motivo ad una seria riflessione al sentire che si ritengono possibili offerte per esercitare le ferrovie italiane al 55,25 per cento del prodotto lordo iniziale. Pur troppo, come abbiamo dimostrato, la fretta e la imperiosa necessità delle cose ci ha costretti molte volte ad accettare ad occhi chiusi simili appariscenti vantaggi; ma ci pare che li abbiamo anche pagati molto caramente e l'esperienza dovrebbe ammaestrarci a non ripetere l'errore. Se ad un privato venga offerto di compiere un lavoro ad un prezzo notoriamente inferiore al possibile, o non è vero che dal suo stesso interesse è condotto a pensarci ben bene prima di accettare l'offerta? O deve lo Stato imitare quegli ingenui che comperano a basso prezzo senza badare che cosa comperino e da chi comperino?

Non neghiamo certamente la possibilità che si offrano dei miglioramenti alle convenzioni proposte, ma quello che vogliamo qui affermare è che non conosce cosa sia una ferrovia, non sa cosa sia esercitarla, non ha letto bilanci, o resoconti delle ferrovie, chi crede possibile di esercitare le linee italiane puramente e semplicemente col 55,25 per cento del prodotto lordo iniziale.

Che se ci si rispondesse che gli offerenti intendono domandare la mutazione di altre condizioni, allora osserveremo che non è cosa conveniente nascondere questi altri desideri e tener conto solamente dei maggiori vantaggi offerti tacendo i maggiori oneri domandati.

Noi non vorremmo, lo ripetiamo che in questa questione si facesse abuso degli artifizii della politica per fuorviare la pubblica opinione e togliere o scemare la serenità dei giudizi.

A buon conto però intorno a questa prima campagna intrapresa dagli avversari, che promettono dei capitalisti disposti a siffatte larghe concessioni allo Stato, è il caso di ricordare il *timeo danaos et dona ferentes*.

L'indirizzo economico sull'agricoltura

Non è piccola la soddisfazione che proviamo ogni qualvolta vediamo sostenute le teorie liberali sugli scambi nelle aule parlamentari, massime se ne sono sostenitori gli uomini che stanno al Governo dello Stato. Di ottimo augurio ci sembrano pertanto le dichiarazioni testè fatte in Senato dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal ministro di Agricoltura e commercio.

Nelle tornate dell'8 e 9 maggio il Senatore Pantaleoni evocava il solito fantasma della concorrenza americana rovinosa per i nostri prodotti agricoli, dicendosi in teoria (sempre così!) libero scambista, dichiarava la necessità di un lieve dazio sulla produzione estera. Per fortuna altri oratori dimostrarono invece che l'agricoltura del paese deve essere tutelata con altri provvedimenti, quali sarebbero lo sviluppo de' mezzi di comunicazione e più ancora lo sgravio dalle troppo forti imposte. Vanno poi notate le parole dell'on. Majorana Calatabiano, il quale disse che la concorrenza americana può portare qualche danno e che egli, come coltivatore, ne prova l'effetto; ma che respinge i dazi protettivi, i quali andrebbero a carico della maggioranza della popolazione. Il ministro Depretis, in qualità di presidente di quel gabinetto che, dopo l'abolizione del corso forzoso, ha assunto l'impegno morale e formale di non compromettere l'equilibrio del bilancio, non ha potuto dare alcun affidamento circa una diminuzione delle imposte ed ha piuttosto accennato a una più equa loro ripartizione. Anch'egli ammise come cosa vera che la concorrenza estera ribassi il prezzo dei prodotti, ma crede che il paese possa trovare nella propria energia il mezzo di migliorare ed accrescere la sua produzione agricola e citò all'uopo la produzione perfezionata e sempre in aumento dei vini, degli olii, degli agrumi.

Anche il ministro Grimaldi, nella tornata del 10 maggio, promise che cercherà di diminuire quanto più è possibile i vincoli delle servitù di diversa natura che inceppano l'agricoltura; circa le condizioni della proprietà fondiaria disse doversi attendere luce dalle inchieste agrarie e da quelle sulle tariffe doganali; ma frattanto si dichiarò personalmente contrario all'aumento dei dazi di importazione.

Questa a parer nostro è la vera corrente d'idee che deve prevalere. E poichè siamo sull'argomento, vogliamo ripetere una osservazione non nuova, ma non ancora entrata abbastanza nelle convinzioni dei proprietari di terreni e degli agricoltori; ed è che l'agricoltura segue le vicende di tutte le altre attività umane e non può venire esercitata sempre colla stessa fortuna, negli stessi luoghi, secondo gli stessi sistemi, applicandosi alle stesse produzioni e spe-

rando di approvvigionare gli stessi mercati. Tutto muta in questo mondo, e chi pretende, per esempio, che l'Italia lotti con ogni mezzo per essere una grande produttrice di grano, per la speciosa ragione che Virgilio l'ha chiamata *alma parens frugum* e perchè al tempo de' Romani la Sicilia ne produceva tanto da potersi chiamare il *granaio d'Italia*, dimentica molte e molte cose. Dimentica in primo luogo che la fertilità dei terreni può, fors'anco col volger de' secoli, essere diminuita e che in ogni caso, per il mutato ordinamento sociale, il prezzo delle braccia necessarie per coltivarli è grandemente cresciuto; che colla volontà e coi capitali tutto si può ottenere, ma che le spese occorrenti per continuare certe produzioni possono essere; e sono difatti, tali da rendere le produzioni stesse non remunerative di fronte alla concorrenza di altri paesi i cui terreni si prestano maggiormente e che ci inviano costosi prodotti a prezzi minori, giovandosi di quegli odierni rapidi mezzi di comunicazione che un tempo non esistevano. — Succede però anche l'inverso, vale a dire che noi pure possiamo esportare abbondantemente e rapidamente altri prodotti del nostro suolo in paesi ai quali la natura li ha negati. Ma appunto bisogna sapersi decidere a coltivare quelli per i quali le singole regioni della penisola sono specialmente adatte e che altri paesi non possono avere naturalmente, rinunziando a quelli che dall'estero ci possono giungere migliori, più abbondanti e a minor prezzo.

La locomotiva e il piroscampo, facendo sparire le distanze, hanno reso la molteplicità e frequenza dei rapporti di scambio tra i più lontani continenti eguale, se non maggiore, a quella che in altri tempi esisteva tra le provincie di uno stesso paese. Ne consegue che la divisione del lavoro si applica oggi in un campo senza confronto più vasto e che insieme la lotta per la vita, già ristretta in tempi remoti nell'angusto territorio del Comune e fattasi poi nazionale, va ora diventando internazionale e mondiale. Ma nella lotta soccombe chi non sa applicare cotesta divisione del lavoro e prendersi parte. Che entro i confini del paese nostro, per esempio, e riguardo all'agricoltura la divisione del lavoro venga applicata, ognuno lo vede. Le regioni dell'Appennino non si sognano neppure di produrre gli abbondanti foraggi cui producono invece le mirabili marcite della pingue Lombardia. E viceversa la Lombardia spererebbe invano di spremere i vini generosi che danno le uve maturate sulle pendici sassose della Toscana, del Lazio, della Sicilia. In Calabria non si vede sbocciare la spiga del riso, come nelle pianure subalpine non si indorano i frutti del cedro e dell'arancio. Eppure la reciprocità degli scambi e la facilità delle comunicazioni hanno reso uniforme in ogni punto d'Italia il prezzo del riso vercellese e degli aranci palermitani. Ora se la produzione del riso, ad esempio, o delle granaglie cessasse d'essere remunerativa per effetto delle importazioni dalla Cina, dalla Russia meridionale e dagli Stati Uniti, perchè ostinarci ad esercitarla?

Dovremo mandare molta moneta nei detti paesi per procurarci i generi sopra ricordati; ma dovranno essi mandarcene altrettanta, se vorranno (e li vogliono) i nostri vini, i nostri olii, le nostre frutta, i nostri ortaggi, e cento altri prodotti per i quali questo suolo sembra privilegiato. — Nella scienza, nell'arte, nelle professioni liberali, nel commercio, nell'industria ma-

nifatturiera prevale oggi e sempre più la *specialità*, che ha virtù di rendere più copioso e più perfetto il risultato del lavoro: perchè non dovrebbe prevalere nell'agricoltura, mentre per essa la natura medesima si è incaricata di tracciare le linee direttive, mediante la diversità geografica, topografica, geologica e climatologica dei luoghi?

Nella discussione del Senato fu detto, non ricordiamo bene da quale oratore, che la trasformazione agricola avverrà, ma che ci vogliono tempo e capitali. Sicuro, ci vogliono l'uno e gli altri; ma il tempo correrà più lungo e i capitali più tardi esciranno dall'inazione e sapranno associarsi, quanto più si penserà a giovare all'agricoltura con artificiali rimedi e provvedimenti contrari alle regole della buona economia, quali sarebbero l'aggravare i dazi sulla importazione dei prodotti agricoli esteri. Il primo effetto che se ne otterrebbe, sarebbe il danno dei consumatori, che è quanto dire di 28 e più milioni d'italiani; perocchè chi può escludersi dalla categoria dei consumatori?

Per le industrie manifatturiere le regole economiche sono le stesse che per l'agricoltura; ma visto che il libero scambio tra le nazioni non è al dì d'oggi praticato in modo assoluto e che i trattati di commercio, come abbiamo osservato più volte, sono un medio termine fra il libero scambio e il rigore delle tariffe generali; vista d'altronde la immensa varietà de' prodotti manifatturati, bisogna che la tariffa generale di un paese, alla quale poi col trattato di commercio si deroga in gran parte, sia accuratamente e minuziosamente compilata e divida e suddivida quanto più può la nomenclatura degli oggetti che contempla. Essa deve conoscere tutte le più minute varietà dei prodotti dell'industria nazionale per dedurne quali sieno quelli che più meritano protezione. Ma si badi: non protezione nel senso più spesso adoperato e consistente nell'aggravare la mano sulla importazione dei prodotti stranieri consimili; bensì quella consistente nel procurare loro facile sbocco sui mercati stranieri, insistendo presso l'altra parte che contrae la convenzione commerciale, affinché non aggravi essa la mano sui prodotti medesimi ed allettandola mediante equivalenti concessioni con beneficio generale della libertà degli scambi.

Un'ottima occasione per ritoccare e completare le nostre tariffe doganali è l'Esposizione di Torino testè inaugurata. — In questo stesso periodico manifestammo tre anni or sono (vedi N° dell'11 settembre 1881) il rincrescimento che il Governo avesse preso parte un po' tardi alla Esposizione di Milano ed avesse bensì incaricato di passare per quella città i commissari che si recavano nel settembre a Parigi per i negoziati del trattato di commercio, ma solo quando non rimanevano loro altro che pochissimi giorni per fermarsi a visitare l'Esposizione, da cui dovevano attingere dati di fatto sulle industrie nazionali onde servirsene nelle trattative. Questa volta fortunatamente non succederà lo stesso. Interpellato in proposito dall'on. Nervo nella seduta della Camera del 2 maggio, il Ministro Grimaldi annunciò che lo studio dei provvedimenti legislativi per le grandi e piccole industrie in ordine ai trattati commerciali e alle tariffe ferroviarie era già stato affidato dal suo predecessore alla stessa Commissione che si occupa delle tariffe doganali. — Così va bene.

L' ESPOSIZIONE NAZIONALE DI TORINO ¹⁾

Sono cessate le feste, i ricevimenti, i banchetti, le luminarie, i tripudii, i brindisi, gli evviva, colla sequela dei soliti discorsi, ufficiali ed extra-ufficiali, che hanno accompagnato per due settimane l'inaugurazione della terza esposizione nazionale Italiana; la quale è altresì internazionale per la sezione dell'elettricità. Passato il periodo, per così dire, spettacoloso; ultimata, o quasi ultimata, la collocazione dei numerosissimi oggetti spediti da ogni parte dello Stato, incomincia ora l'epoca proficua di questa gran mostra della nostra potenza economica. Quindi è che noi, che ci siamo tenuti in disparte fino a che non cominciasse il lato utile di questa gara, poco curando di prender parte ai divertimenti, ora che trattasi del lato serio dell'esposizione, ci rechiamo a debito di darne succinto ragguaglio, fedeli alla promessa fatta nel vostro N. 522.

Cominciamo dal renderci conto del presente, recapitolando il passato. Le esposizioni industriali non sono, come molti ritengono, una invenzione del nostro secolo. V'ha chi arriva a credere che una mostra industriale fosse fatta dal re Assuero nel suo palazzo di Shushan, perchè il libro d'Ester fa menzione che questi, espose in pubblico durante 180 giorni, i tesori che aveva radunati nel suo impero dell'Assiria. Una ostentazione delle ricchezze accumulate da un despota dell'Asia, non è però una gara industriale. Fu bensì una vera esposizione delle arti e dell'industrie quella che fu indetta, nel secolo 13°, dal doge Tiepolo in Venezia. Furono quivi convocati i corpi dei mestieri che posero in mostra le loro più belle cose. Anche allora si fecero grandi feste e gli espositori, vestiti dei loro abiti di gala, sfilarono processionalmente davanti al Doge. Siamo dunque stati noi Italiani i primi ad incominciare l'usanza delle esposizioni dei prodotti dell'intelligenza accoppiata al lavoro materiale. Passarono dipoi cinque secoli per arrivare al 1756, quando la Società delle Arti di Londra fece una mostra dei tessuti e delle porcellane e, poco dopo, nel 1761, un'altra per le macchine ed istrumenti agricoli. Le esposizioni cominciarono allora ad essere meno infrequenti, e ne abbiamo la prova in quella del 1797 ordinata dal Direttorio della repubblica Francese, fattasi a S. Cloud per le porcellane ed i saponi, e nel campo di Marte per le altre industrie. Arrivati al nostro secolo, vediamo le esposizioni precipitarsi, per così dire, le une sulle altre, con questo di notevole, che alcune fra esse diventano internazionali, col massimo vantaggio di eccitare la gara dei perfezionamenti in ogni genere di fabbricazione, e di rendere più attivi gli scambi fra le varie nazioni.

Questo fenomeno delle esposizioni cammina dunque con moto accelerato; e noi pare col fatto lo comproviamo. Dalla mostra nazionale del 1861, che fu una dimostrazione (dal punto di vista economico) della nostra impotenza, passarono venti anni prima di giungere all'altra del 1881, nella quale facemmo prova di avere progredito e non lievemente. Ora eccoci di già a correre a precipizio; perchè dopo tre soli anni siamo davanti all'esposizione nazionale di Torino. Si è detto, ed anche nel vostro giornale,

¹⁾ Questa prima lettera riceviamo da un nostro speciale corrispondente. N. D. R.

per giustificare questa fretta, che molti industriali, specialmente della bassa Italia, si erano astenuti dall' accorrere a Milano perchè timorosi di non riuscire, ma che a Torino sarebbersi e sonosi recati. Se lo scopo invero della presente mostra è stato di dare una prova più completa della nostra produttività, lo scopo è ottenuto, perchè l' attuale esposizione è molto maggiore dell' antecedente. Si è ancora preteso che la vecchia capitale Piemontese siasi peccata nel suo orgoglio municipale e che abbia voluto addimostare che è non già inferiore, ma superiore, in ricchezza, industria e civiltà alla gran città che chiamasi la capitale morale d' Italia. Altri infine hanno creduto e credono che l' Esposizione di Torino sia semplicemente una speculazione commerciale che verserà nella procacciente ed attiva ex-capitale un bel gruzzolo di quattrini; e questi ne danno per prova il complesso di congressi, di spettacoli, di richiami di gente già annunziati; *réclame* fatta su larga scala al solo scopo di arricchire, pretendono essi, la popolazione Torinese. A che diffatti, la costruzione, a cagion di esempio, del Castello e villaggio feudale, rammemorazione d' un' epoca infausta di miserie, di guerre, di delitti, in una esposizione industriale? Non è questa che una trovata, per chiamare dei curiosi, ed è difatti una trovata atraente bensì, ma altrettanto inutile.

Ma non ci occupiamo troppo di interpretazioni. Se gli industriali Italiani avessero creduta intempestiva la presente esposizione, non sarebbero accorsi in numero maggiore che nell' antecedente. Sono venuti, dunque l' hanno approvata. E, se mal non ci apponiamo, ciò dimostra che il nostro paese vuol risorgere economicamente, così come è risorto politicamente; che vuole arricchirsi, o piuttosto sortire dalla miseria; e che, se non è il Governo, il quale gli dica, a somiglianza di quanto suggeriva il Guizot ai Francesi per tenerli fermi, *arricchitevi*, se lo dice da per sè stesso. E di ciò lo lodiamo. È dubbioso tuttavia che un'altra città che Torino fosse riuscita a creare, dopo soli tre anni, una Esposizione come è la presente, la quale supera, in estensione, bellezza e numero degli accorrenti, quella di Milano. Occorrevano due cose: i capitali e l' aiuto del Governo. Ora di capitali appunto Torino ha dovizia, perchè, nella formazione del Regno d' Italia ha trovato un patolo che ha fertilizzate tutte le sue industrie. E ciò che dicesi di Torino può applicarsi a tutte le provincie Piemontesi. Il piccolo antico stato che era molto al di sotto della Lombardia, per industria ed agricoltura, è ora al di sopra. A cagion d' esempio, la massa delle acque irrigatorie che era, in Piemonte, un terzo di quella della Lombardia, ora è assai di più. Le industrie, che erano scarse e stentate, hanno qui preso uno slancio che, in Italia, non ha eguale. Torino non solo, ma anche le città minori del Piemonte non sono più riconoscibili da quelle che erano; ed è l' Italia che ha prodotti questi miracoli, di cui il Piemonte stesso fruisce, mentre li addita alle genti delle altre regioni dello Stato. Il Governo dal suo lato non ha potuto per molte ragioni rifiutare il suo appoggio. Ed ecco l' Esposizione di Torino, nella quale appare a prima vista che il campione è l' industria Piemontese; benchè anche le altre provincie siano accorse premurosamente.

La prima impressione che si riceve dall' Esposizione attuale è quella dell' eleganza dei fabbricati creati di pianta per effettuarla. Regna però, nell' architettura degli edifizi, un po' di monotonia, per l'in-

variabile candidezza che presentano gli edifizi, ove se ne detraggono uno in stile Pompeiano che è l' edifizio delle Belle Arti, ed il cupo Castello medioevale. La seconda impressione è quella della vastità. V'ha una galleria in perfetta linea retta, che comincia col padiglione delle ceramiche, prosegue coi tessuti di sete, lini, cotoni, lane, per giungere ad un altro padiglione, oltre al quale continua, sempre in linea retta, cogli strumenti musicali, per giungere alla Galleria del lavoro, anch' essa sulla stessa direzione. Questa sola galleria, ha in totale 6 in 7 cento metri di lunghezza ed è fiancheggiata da due parallele, e da molte altre trasversali. Si immagini quale farragine di cose essa contenga. E non è dessa che una delle 8 Divisioni in cui è spartita l' Esposizione. Si intenderà da ciò quale compito impossibile sarebbe quello di render conto di tutto quanto è racchiuso nei 4 cento mila metri quadrati che formano l' area occupata. Noi ci limiteremo pertanto a delle viste generali su quelle fra le Divisioni che interessano il nostro giornale. Lascieremo dunque in disparte: la 1^a Divisione, che è quella delle Belle Arti; la 2^a che è la Didattica tranne ciò che interessa l' istruzione industriale, che ne forma la 7^a sezione: neppure ci sarà permesso d' occuparci della 3^a Divisione, che comprende le produzioni scientifiche e letterarie. Ci fermeremo invece a render conto della 4^a Divisione, che è la Previdenza ed Assistenza pubblica; della 5^a che racchiude le Industrie estrattive e chimiche; della 6^a che si riferisce alle Industrie meccaniche, esclusione fatta delle esposizioni di guerra e marina. Cureremo principalmente le industrie manifatturiere che formano la 7^a Divisione. Quanto all' 8^a ed ultima che è l' Agricoltura, colle annesse Esposizioni orticola, forestale e Zootecnica, siccome è questa la più importante di tutte, perchè è la mammella che fa vivere le altre industrie ci riserbiamo di trattarla in dettaglio con tutta la cura che essa merita. E per ciò appunto avremo un corrispondente speciale che ne faccia lungo studio e ce ne ragguagli in appresso, indipendentemente dal reso-conto sommario che stiamo per incominciare, e che apparirà in breve; in alcuni cioè dei prossimi numeri.

DA NAPOLI

L' acquedotto di Napoli.

Napoli, 16 Maggio 1884.

Una delle più importanti e vitali questioni igieniche ed economiche, che per diverse cause è stata trascurata o posposta in quasi tutte le principali città italiane, è quella dell' acqua potabile. I progressi della scienza e della civiltà, che fanno ogni dì più accrescere i bisogni da grandi centri, affrettarono in questi ultimi anni lo scioglimento di tale problema, ed ormai Bologna, Venezia, Verona, Bergamo e Napoli hanno superate le difficoltà tecniche e finanziarie, e dopo studi e lavori compiuti in tempo prodigiosamente breve relativamente alle opere colossali intraprese, hanno conseguito, o stanno raggiungendo lo scopo desiato.

Napoli col suo mezzo milione d' abitanti, coll' agglomeramento di case e di persone in un' area ristretta, colla struttura de' suoi innumerevoli vicoli rinomati non certo per la nettezza, colla temperatura elevata del suo clima, sentiva più di tutte la necessità estrema d' acqua salubre ed abbondante.

Da qualche secolo Napoli beveva l'acqua del fiume Carmagnano, ed oggidì pure il Carmagnano ed il Bolla con condutture speciali alimentano i pozzi della città, pozzi profondi ed ampi che mantengono l'acqua abbastanza fresca anche d'estate.

Senonchè per la magrezza dei fiumi, o per la ristrettezza della canalizzazione l'acqua fu sempre insufficiente ai bisogni della popolazione, e da parecchio tempo, forse per difetto della tubulatura, o per deperimento delle sorgenti, riesce sempre più impura e perfino insalubre.

L'acquedotto, che ora si sta costruendo, è la sintesi e il frutto di vent'anni di studi e di progetti su quest'opera ardua e colossale, senza calcolare quelli fatti per altri lustri addietro da chi aveva ideato di restaurare l'acquedotto di Claudio, o meglio di ricostruirlo seguendo le tracce.

L'antico acquedotto dell'Imperatore Claudio derivava le acque dalle sorgenti del fiume Sabata, dette Peloso ed Acquaro presso Avellino, seguiva la linea Avellino, Altavilla, Valle del Caudino ed alimentava la città di Napoli, Pompei, Nola, Bagnoli e Baia.

Presso il golfo di Baia una parte di queste acque era raccolta nel serbatoio Miseno, detto anche Piscina Mirabile (di cui ora è rimasta la valle omonima, chiamata pur tuttavia Lago Miseno). In questa Piscina la flotta Romana andava ad approvvigionarsi d'acqua. Dai calcoli fatti la quantità d'acqua che poteva emettere questo acquedotto sarebbe stata di circa 16000 m. c. in 24 ore, cioè m. c. 0,879 al m."

Pochi avanzi rimangono oggi di quest'opera Romana, alcune gallerie nella valle Caudina ed un ponte canale ai Ponti Rossi presso Napoli; però questi ruderi hanno giovato per lo studio della nuova conduttura. Fare un parallelo tra le due opere non è certo lieve cosa e da trattarsi in pochi cenni. È da osservarsi solo che se nei tempi di allora per la scarsità dei mezzi meccanici, che potevansi usare, era immensamente più arduo l'intraprendere un lavoro così colossale, ciò però non scema l'importanza dell'opera che ora si sta costruendo, la quale ha bensì il sussidio potentissimo delle arti tecniche e meccaniche tanto progredite, ma è anche di proporzioni più vaste.

Dalle sorgenti Urciuoli nelle montagne di Serino in quel di Avellino deriverà l'acqua che sta per giungere in Napoli. Dette sorgenti immettono pure nel Sabata e furono scelte per la loro abbondanza e perennità, nascendo fra le montagne più elevate di questa provincia e coperte la vetta di ghiacci perpetui, e perchè dall'analisi chimica risultarono le più pure e più salubri, e perchè infine con tali condizioni vantaggiose sono le più vicine alla città. Dalle sorgenti Urciuoli il gran canale d'emissione attraversa i paesi di Ferrari, Attripalda, Piano d'Ardine, Avellino, Prata, Altavilla, Tossina, Ciardelli e Pannarano; passa quindi per S. Martino dove comincia la Valle Caudina e da questa costeggia i paesi sotto l'Appennino a levante della Valle, cioè Cervinara, Rotondi, Pantanori, Valle a Paolisi ed Arpaia dove la Valle si restringe in una gola e dove forse è avvenuto l'episodio delle forche caudine. Noto per incidenza che qui vicino havvi un paese chiamato Forchia, e che all'altra testata della Valle sono le rovine della antica *Caudium*.

Da Arpaia, l'acquedotto passa per S. Felice Arienzo, Cancellò, ed arriva a Napoli. Questo lungo cammino, che l'acqua deve percorrere, è di 80

chil. ed è per 60 chil. cioè da Serino a Cancellò tutto frastagliato da monti, valli e burroni e per gli altri 20 chilometri cioè dalla Collina di Cancellò fino a Napoli in pianura. Da Serino a Cancellò l'acquedotto è tutto in muratura colla sezione a tipo rettangolare con volta a tutto sesto di modo che quando sarà compiuto formerà una galleria continuata, la quale cominciando precisamente alle sorgenti Urciuoli, dove l'acqua viene semplicemente raccolta in alveo murato, finirà a Cancellò dove cambia il sistema di conduttura.

Le costruzioni più importanti lungo la linea sono: il viadotto sul rio Vergine presso Serino della lunghezza di circa 500 m, la galleria Ciardelli presso Pannarano che perfora la montagna per m. 5240; il viadotto di Pannarano, la caduta di Arpaia dove l'acqua si precipita da un'altezza di 50 m. nella gola della Valle Caudina, il Sifone da Cancellò a Napoli per dove l'acqua passa in conduttura forzata in tubi di ferro di m. 0,80 di diametro, e infine i due serbatoi dell'Alto e Basso servizio che sono ai confini di Napoli. A Capodichiaro e precisamente nel vallone di Miano si biforca in due bracci che vanno ad immettere l'acqua nei due serbatoi. Il Serbatoio Alto è destinato a provvedere la parte Alta della Città ed i villaggi circconvicini, quello Basso alla parte bassa. Dai due serbatoi si dirama la conduttura interna della città con una rete di circa 100 chilometri di tubi da metri 0,70 a 0,10.

Si è calcolato che l'acqua che potranno dare le sorgenti Urciuoli (le quali raccolgono pure quelle di Acquaro e Peloso) sarà di 100,000 m. c. ogni 24 ore, cioè di m. c. 4,157 al m." Dalla conduttura forzata di Cancellò i tubi immetteranno nei serbatoi 928 litri d'acqua per m." con una velocità di m. 0,85 pure al m."

I due serbatoi sono le costruzioni più importanti dell'acquedotto, specialmente quello destinato al servizio della parte bassa della Città: esso è costituito di 5 grandi gallerie parallele comunicantisi che hanno in lunghezza m. q. 224, in larghezza m. 9,25 in altezza m. 10,80, con un volume di 100,000 m. c. e saranno occupate dall'acqua per l'altezza di 8 m. La posizione di questo serbatoio è nel sottosuolo del villaggio di Capodimonte, dove havvi un enorme strato di tufo, che sarebbe geologicamente una forma frammentaria di trachite e che per la situazione è certo prodotto dei vulcani estinti nei campi Flegrei. La escavazione di questo serbatoio è un'opera di grande importanza tecnica, e vi lavorano più di 1000 operai giorno e notte, ottenendosi uno scavo di 250 m. c. per ogni giorno lavorativo. L'altezza sul livello del mare di questo serbatoio è di m. 150.

Il serbatoio alto è situato sulla collina dello Scudillo presso Due Porte a metri 207 sul livello del mare, e di proporzioni più piccole del serbatoio basso, ha solo 3 gallerie ed una capacità di 20,000 m. c. Da questo deriva l'acqua nei quartieri alti della città e con altre condutture in muratura nei villaggi di Due Porte, del Vomero, di Antignano e dell' Arenella e di Posilipo. Con un progetto complementare si provvederà alla conduttura pei villaggi a Oriente di Napoli, quali sono S. Giovanni, Portici, Torre del Greco e Resina.

Lo scopo precipuo dei due serbatoi è quello di garantire l'acqua a Napoli per qualche giorno, dato il caso che si dovesse riparare il canale lungo la

linea, e quello inoltre di mantenere l'acqua anche nella stagione estiva ad una bassa temperatura.

L'impresa dell'acquedotto è stata dal Municipio data in appalto alla *Naples Water Works Company limited*, la quale ne ha affidata la costruzione alla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche. Il lavoro verrà a costare circa 30 milioni, e la Società Veneta, che erasi obbligata a consegnarlo compiuto nel gennaio 1885, in causa di difficoltà tecniche imprevedute ha dovuto dichiarare di non poter mantenere l'impegno, ed ottenne una proroga di 5 mesi, cioè fino al maggio 1885, colla perdita però del 10 per cento sugli utili che essa liquida mensilmente colla Compagnia assuntrice.

E qui dovrei parlare degli obblighi reciprocamente assunti dal Municipio e dalla Compagnia stabiliti nel contratto di concessione e d'appalto, e avrei ad esaminare il Regolamento che determina le condizioni colle quali verrà distribuita l'acqua ai privati. Ma ciò richiede troppo spazio nel vostro giornale di quello che mi sia concesso, e mi riservo quindi di parlare un'altra volta della parte finanziaria dell'impresa.

Accennerò solo ad un incidente, dirò così tecnico, non ancora esaurito, che dimostra con quanta diligenza e con quanta cura s'invigili da parte del Municipio e dei cittadini affinché l'opera grandiosa corrisponda nel modo il più perfetto al benefico scopo per cui fu intrapresa. Nei giorni scorsi da persone competenti in fatto d'igiene è stato sollevato il dubbio, che le condutture che porteranno l'acqua dai condotti stradali alle abitazioni potessero render l'acqua stessa nociva alla salute, qualora fossero fatte di piombo.

Quantunque siansi avute informazioni dai Sindaci delle principali città d'Italia e d'Europa che le tubature di piombo, usate quasi dappertutto, non hanno mai arrecato nocumento alla salute, e non ostante il risultato ottenutosi in questo senso testè a Parigi dalla Commissione che ha fatto speciali studi in argomento, tuttavia in Municipio e nei giornali si discusse a lungo in proposito. Martedì di questa settimana la Commissione composta dei chimici Punzo, Reale e Zinno e del direttore della Società delle acque sig. Griselle ha stabilito di analizzare nuovamente le acque delle sorgenti Urciuoli prima di dare il suo voto definitivo.

Intanto è stato proposto di stagnare i tubi di piombo, il che può farsi con lieve spesa e toglierebbe ogni pericolo.

Sembreranno scrupoli soverchi. A me pare che avendosi il tempo di fare le cose a perfezione, van molto lodate le precauzioni prese, perchè trattasi di cosa preziosissima, la salute dei cittadini.

IL CONGRESSO DELLE CAMERE DI COMMERCIO IN TORINO

Allorchè la Camera di Commercio di Torino invitava le altre rappresentanze commerciali del Regno a concorrere alla preparazione del programma del Congresso, soggiungeva che essa si sarebbe riservata la facoltà di procedere alla scelta dei temi da trattarsi. E tale riserva ella fece per conformarsi al desiderio espresso da molte Camere di commercio,

quantunque non si dissimulasse la difficoltà e la gravità del compito che si assumeva.

La scelta frattanto non poteva a meno di essere ardua se si considera che oltre trenta Camere di commercio, come i lettori del nostro giornale avranno in parte potuto vedere nella rubrica: Camere di Commercio — deliberarono in complesso una quantità rilevante di temi riguardanti svariatissimi argomenti di pubblico interesse, i quali tutti avrebbero meritato l'attenzione e lo studio del congresso ove per la ordinaria breve durata di riunioni siffatte non fosse per mancare il tempo materiale necessario per farne un esame diligente e accurato, e una discussione conveniente.

La Camera di Torino dovette per conseguenza limitare il programma ad un numero ristretto di temi, accompagnando il suo lavoro con l'esposizione dei criteri che lo guidarono nella formazione del programma stesso. E sono questi criteri che riassumiamo brevemente.

Il primo tema designato dalla Camera Torinese è la *revisione della tariffa doganale generale e dei trattati di commercio* in conformità dei legittimi bisogni della produzione e dei traffici nazionali, nonchè degli interessi agricoli del paese. Il compito però del Congresso non deve limitarsi ad una sterile discussione intorno alle norme che regolano la materia doganale, ma deve estendersi a proporre le necessarie riforme. La Camera Torinese per non intralciare le risoluzioni del Congresso non formula nessuna opinione, ma si limita ad osservare che il ritorno della Germania al sistema protezionista, la nuova politica doganale dell'Austria, la nuova tariffa generale stabilita dalla Francia, la concorrenza americana rivelatasi con un meraviglioso aumento nell'esportazione di cereali e farine, la concorrenza asiatica per il riso e per le sete, sono tali fatti che esercitando una gravissima influenza sulle condizioni economiche dell'Italia e debbono essere diligentemente studiati.

Il secondo posto, vien dato al tema riguardante le *tariffe e il servizio ferroviario*, come quello che ha strettissima attinenza col tema delle tariffe doganali. Questo tema è stato dalla Camera Torinese formulato in termini amplissimi comprendendo l'esame delle condizioni dei trasporti ferroviari in rapporto ai bisogni delle industrie e commerci, e lo studio del principio informatore più opportuno nello stabilimento delle tariffe ferroviarie. E la discussione dovrà anche versare sulla necessità di semplificare e unificare le tariffe esistenti per le varie linee del Regno, e di coordinare ai trattati di commercio le convenzioni internazionali ferroviarie.

Il terzo tema riguarda la *marina mercantile* e dovrà prima di tutto studiarsi se utili o non piuttosto dannosi al commercio e alla marina mercantile nazionale sieno i sussidi che il Governo assegna ad alcune speciali Compagnie di navigazione. Qualora venisse riconosciuta l'utilità di mantenere i sussidi governativi, il Congresso dovrà discutere se e quali modificazioni sieno da introdursi nei patti contrattuali esistenti fra il Governo e le Società sussidiate a tutela del commercio nazionale. Questa seconda parte del quesito è di esclusiva iniziativa della Camera Torinese, la quale fu condotta a formularlo dalla necessità di riparare ad uno sconcio constatato da molti commercianti, nonchè dalla Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile, che cioè talune

fra le compagnie sovvenute carica a Odessa merci a noli più bassi per Marsiglia, che per Genova. Il Congresso dovrà anche occuparsi di alcune proposte della Camera di Livorno la quale per giuste considerazioni domanda che sieno introdotte alcune considerazioni nelle polizze di carico delle società di navigazione sovvenzionate, non che miglioramenti nel servizio della Navigazione Generale Italiana ed una più giusta applicazione di tariffe per il trasporto delle merci.

Il quarto argomento sul quale il Congresso dovrà portare la sua attenzione riflette le *tasse camerale*. Esso dovrà studiare e discutere se non sia il caso di chiedere che venga modificato l'articolo 31 della legge 6 luglio 1862, affinchè, corrispondentemente alle istruzioni contenute nella circolare ministeriale 22 novembre 1873, vi sia introdotta una esplicita disposizione, in forza della quale le Società e Ditte commerciali, nonchè gli Istituti di credito, che abbiano più sedi, succursali o stabilimenti in due o più distretti camerale, sieno tenuti a pagare la tassa camerale in ragione del luogo di esercizio, cioè alle diverse Camere in proporzione dei redditi ottenuti dalle sedi o dagli stabilimenti compresi nel territorio di ciascuna di esse. E che un provvedimento legislativo tendente a chiarire e completare il comma c dell'art. 31 della legge 6 luglio 1862 parve alla Camera torinese abbastanza dimostrato dal fatto che i magistrati chiamati ad applicarne la disposizione le diedero una discorda interpretazione. Infatti la Corte di Cassazione di Firenze con sentenza 23 novembre 1871, ha dichiarate personali le tasse dirette stabilite dalla legge 6 luglio 1862 a favore delle Camere di commercio, e conseguentemente statui che esse non possano colpire che gli individui e le Società commerciali che abbiano il loro domicilio o la loro sede nel distretto dalla Camera che impone.

Nello stesso senso ha giudicato la Corte di Cassazione di Roma con sentenza resa il 4 luglio 1876.

Per contro una più recente sentenza della Corte di Cassazione di Torino, in data 30 dicembre 1879, ha dichiarato che le tasse camerale sono dovute in ragione del luogo in cui si esercita il commercio o l'industria, e che non è ammissibile distinzione alcuna tra case principali e figlioli.

Il 5° tema riguarda i *tribunali di commercio* e il Congresso sarà chiamato a discutere se non sia necessario aumentare i Tribunali di commercio ed aggiungere per la decisione delle cause commerciali ai Tribunali civili ff. di Tribunale di commercio nonchè alle Corti di appello, due assessori o giurati commercianti aventi diritto a voto deliberativo. Nel marzo 1882 venne presentato alla Camera dei Deputati un progetto di legge per l'abolizione dei Tribunali di commercio. La Commissione incaricata di referire su quel progetto concluse per l'abolizione portando l'esempio dell'Inghilterra, dell'America, e dell'Olanda, in cui non funzionano Tribunali speciali per le cause commerciali. La Camera Torinese nell'indicare i motivi per cui il tema in discorso venne formulato, osserva che questi Tribunali speciali esistono in alcuni paesi nei quali il commercio è floridissimo come la Francia, la Germania, l'Austria, e alcuni cantoni della Svizzera. A dimostrare per l'opportunità dell'aumento dei Tribunali di commercio, la Camera predetta rilevò il fatto che il nuovo Codice di Commercio, e il regolamento per la sua esecuzione hanno considerevolmente aumentato la im-

portanza dei Tribunali suindicati, e specialmente le attribuzioni delle relative Cancellerie.

L'ultimo argomento da trattarsi dal Congresso si riferisce alla *emigrazione* e il tema comprende lo studio dei modi più efficaci per far cessare o almeno diminuire la emigrazione allo scopo di conservare a vantaggio del paese l'opera dei nostri agricoltori ed operai, ed avvisa alla necessità di una legge che vieti tanto a privati cittadini, quanto a Società, Compagnie egregie nazionali ed estere, di promuovere in Italia l'arrolamento di emigranti nel paese fuori d'Europa, o quanto meno subordini cotali arruolamenti ed efficaci cautele, e a disposizioni disciplinari. Posta la questione in questi termini, il Congresso preoccupandosi delle conseguenze che la eccessiva emigrazione delle classi lavoratrici può avere per l'economia nazionale non potrà a meno di sollecitare il Governo a provvedere, suggerendogli gli opportuni rimedi.

Questi sono i quesiti principali, su cui il Congresso dovrà discutere e deliberare; ma la sua opera secondo il programma della Camera Torinese non dovrà limitarsi a questo; egli dovrà altresì esprimere dei voti che servano di raccomandazione al Governo per prendere utili ed efficaci provvedimenti sulle questioni proposte.

I voti da esprimersi sono i seguenti:

Diminuzione della tassa per le lettere ordinarie e raccomandate, nonchè per le cartoline postali all'interno.

Riforma del sistema di trasmissione dei vaglia postali, affinchè basti da parte del mittente un avviso al destinatario per cartolina postale.

Sollecitare l'approvazione e l'attuazione del progetto di legge sulla obbligatorietà della denuncia delle Ditte commerciali alla Camera di commercio ed arti locale.

Togliere ai Comuni la facoltà di imporre il dazio consumo sul combustibile destinato ad usi industriali.

RIVISTA DELLA STAMPA SULLA QUESTIONE FERROVIARIA

La polemica intorno alle Convenzioni si va facendo ogni giorno più grossa e più rumorosa e i giornali di opposizione non si stancano di attaccarla con ripetuti e talvolta anche violentissimi assalti.

In questa settimana soltanto, la **Provincia di Brescia** ha dedicato ben due articoli, nei suoi numeri del 10 e del 13 corrente per combattere le convenzioni. Nel primo articolo che è una corrispondenza da Roma si limita a ripetere la solita accusa di poca correttezza nel modo di procedere del governo verso la rappresentanza nazionale per il ritiro del progetto Baccarini. Nel secondo poi facendosi a criticare la sostanza delle Convenzioni, incomincia dall'insinuare, che il vistoso aumento verificatosi nelle nostre borse sul valore delle azioni di tutte le Società più o meno interessate nelle convenzioni stesse, dimostrerebbe che l'assunzione dell'esercizio delle ferrovie si giudica generalmente come un' affare assai lucroso. Dice poi di non comprendere perchè lo stato, pur vendendo alle Società assuntrici il materiale mobile, si obblighi a pagare sul prezzo del medesimo alle Società stesse un interesse del 6 per 100 all'anno; mentre invece sarebbe stato più logico, che le Società dovessero pagare allo stato che ne rimanesse

proprietario un canone annuo per l'uso del materiale mobile, e una quota di ammortamento per il deperimento naturale del materiale stesso. Afferma finalmente, ma per verità non lo prova, che le spese di esercizio in una ferrovia bene amministrata non possono superare una media di Lire 7000 a chilometro, mentre invece accordando alle Società il 62,50 per 100 del prodotto lordo queste vengono a percepire per le spese di esercizio, Lire 9375 a chilometro, con un beneficio di Lire 2375 per ogni chilometro di ferrovia esercitato. E da tutto ciò si crede autorizzata a concludere che le convenzioni riuscirebbero grandemente onerose allo Stato.

Anche *La Capitale* di Roma si fa a combattere le convenzioni più specialmente dal punto di vista finanziario e lo fa dedicandovi tre lunghi articoli uno più violento dell'altro. Tralasciando di rilevare le maligne insinuazioni e le ingiurie gratuite di che vanno ingemmati gli articoli del periodico romano, ecco in poche parole la sostanza delle sue censure. Per la *Capitale*, la repartizione del prodotto lordo fra lo Stato e le Società dovrebbe addirittura qualificarsi come una ingiusta spoliatura a danno del primo; perchè lo Stato sul capitale impiegato per l'acquisto delle ferrovie ascendente a 2 miliardi verrebbe a percepire un utile di soli 58 milioni all'anno, a mala pena un frutto del 3 per 100; mentre invece le Società sul capitale erogato nell'acquisto del materiale mobile il solo che dovrebbero sborsare percepirebbero il frutto del 71,2 per 100 (?). E quando lo Stato per l'aumento del prodotto lordo potrà giungere a percepire 100 milioni all'anno cioè il frutto del 5 per cento sul prezzo delle ferrovie le società conseguirebbero un utile netto di 103 milioni all'anno cioè un 43 per 100 (?) sul loro capitale. Oltre di che le Società assumendo l'esercizio, dice la *Capitale* si assicurano un frutto del 5 per 100 sul loro capitale e lo stato una perdita di 42 milioni all'anno su quanto dovrebbe rendergli il proprio.

Un'altra cosa che alla *Capitale* non piace, e che qualifica al solito d'immorale, è la facoltà concessa alle banche di emissione di impiegare una parte dei propri capitali, che può ascendere all'ammontare delle rispettive riserve, nell'acquisto delle nuove obbligazioni ferroviarie, perchè, essa dice, intesa a favorire gli interessi degli azionisti delle banche a danno del ceto commerciale, che per cosiffatta immobilizzazione di capitali, troverà meno facili e meno abbondanti gli sconti.

Ma ciò che sopra tutto dà sui nervi alla *Capitale* è la convenzione colle Meridionali, e l'obbligo che si assume lo Stato, di pagare a quella Società 32 milioni all'anno, per la messa a comune dell'esercizio delle loro linee. Dice infatti il periodico in questione, che se lo Stato dovesse ricavarne dall'affitto delle proprie linee ciò che ne ricava la Società delle meridionali dovrebbe incassare 160 milioni all'anno, e invece a conti fatti non ne ricaverà che 26. Ne, per la *Capitale*, è ragione sufficiente a giustificare queste condizioni la esistenza delle antiche convenzioni tutt'ora in corso, perchè a liberarsi da queste si doveva pensare per tempo mediante il riscatto di quelle linee, riscatto che secondo quel periodico, solo che lo si fosse voluto, si sarebbe potuto facilmente ottenere.

E ben tre articoli contro le convenzioni abbiamo trovato in questa settimana e precisamente nei numeri 9,11 e 13 corrente del *Movimento* di Genova il quale incomincia dal dichiarare che poichè si volle scartare ad ogni costo l'esercizio governativo sebbene richiesto dagli interessi del commercio nazionale massime nell'Italia superiore, è d'uopo esaminare con tanta maggiore attenzione i mezzi che si vorrebbero adottare per la attuazione del sistema opposto. E scendendo poi all'esame delle convenzioni torna al solito a censurare il provvedimento adottato per la

Milano-Chiasso; deplora che un sensibile ribasso nelle tariffe attuali debba farsi ancora attendere e chi sa per quanto tempo e dice finalmente improvvida e non giustificata l'abolizione del patto per il quale i comuni secondo la legge del 1879, concorrendo alla spesa delle nuove costruzioni, comparteciperebbero ai prodotti delle linee da costruirsi, e l'aver stabilito invece che la loro quota di contributo fosse ridotta della metà, ma debba darsi a fondo perduto lo che a molti comuni, per es. a Genova può non accomodare per nulla.

Finalmente il *Presente* del 9 di Parma ritornando a censurare il Governo per il tanto controverso ritiro del progetto Baccarini, dice questo fatto non può non gettare una sinistra luce mali sulle nuove convenzioni, mentre il progetto Baccarini mirava a stabilire e a discutere alla luce del sole e a mente pacata le condizioni per l'appalto dell'esercizio delle nostre ferrovie.

Per contro il *Popolo Romano* del 15 difendendo l'operato del Governo dice che le convenzioni, se considerate nel loro complesso, come debbono esserlo, non possono non apparire il miglior modo possibile per attuare il sistema dell'esercizio privato, e liberarsi dai danni dell'esercizio governativo, che non per esperimento men che leale fattone, ma perchè intrinsecamente peggiore ha fatta così brutta prova fra noi ed è costato al paese in questi pochi anni la bellezza di 60 milioni. Osserva poi come sommatamente provvido sia stato il collegamento del problema dell'esercizio, con quello delle nuove costruzioni e l'aver diminuito gli oneri che i comuni avrebbero dovuto sopportare per questo titolo; senza di che la costruzione delle nuove linee, che ora si potrà compiere in un periodo di tempo relativamente breve, non sarebbe forse condotta a termine che fra molti e molti anni.

E in un successivo articolo in data del 16 lo stesso *Popolo Romano*, osservando quanto sia utile e provvida la creazione di speciali fondi di riserva, per la manutenzione del patrimonio stradale, per la rinnovazione del materiale, e per gli ampliamenti dell'uno e dell'altro, dice che una tale misura, e la compartecipazione dello stato non solo ai prodotti attuali ma anche futuri incrementi di prodotto, dimostrano come le convenzioni, quanto a criterio organico amministrativo sono superiori a quanto si era fatto sinora in Italia e in altri stati, in materia di regime ferroviario.

Nel suo numero d'oggi poi, lo stesso *Popolo Romano* per dimostrare la insussistenza delle accuse alle quali sono fatte segno le convenzioni, specialmente dal punto di vista finanziario, osserva che a torto si vuol far credere troppo alta la percentuale del 62,50 sul prodotto lordo per le spese di esercizio, mentre queste per le Meridionali raggiungono il 69 per cento del prodotto lordo e nelle Calabro-Sicule perfino il 174 per 100! — Dice non esservi luogo a lamentarsi se le Società percepiranno un 50,00 sul prezzo del materiale mobile, mentre questo non verrà loro pagato dallo Stato, ma prelevato dal prodotto lordo. E finalmente giudica insussistente l'obbietto mosso più specialmente dall'on. Spaventa contro il sistema prefisso per procacciare il denaro occorrente per le nuove costruzioni. Infatti il dire, come l'on. Spaventa, che anche lo Stato potrebbe procacciarsi di per sé quel denaro, e a un saggio più mite col l'emissione di altrettanta rendita dimostra non aver letto attentamente le convenzioni; perchè essendosi fra le altre cose stabilito che, qualora le nuove obbligazioni non possano alienarsi a un prezzo conveniente, le Società dovranno anticipare sino a 90 milioni ciascuna e non riceveranno su questi che l'interesse corrispondente al corso medio della rendita è evidente che le obbligazioni si emetteranno sempre a

un saggio superiore a quello del consolidato. Oltredichè è provato provatissimo, che pel le costruzioni ferroviarie è migliore espediente il far fronte con titoli speciali rendibili, anzichè colla emissione di consolidato, come lo stesso on. Spaventa, lo ha esplicitamente, e solennemente affermato nella sua relazione sulle convenzioni del 1874.

Il **Diritto** poi nel suo numero del 14 approva egualmente che la cura di provvedere il denaro occorrente per le nuove costruzioni sia stata affidata alla società mediante la emissione di speciali obbligazioni garantite dallo stato, perchè se questo dovesse vederlo direttamente, potrebbe forse ottenere un piccolo risparmio, ma l'operazione non potrebbe compiersi così facilmente e certo con maggior perturbazione del mercato finanziario. Di ciò ci ammaestra l'esempio della Francia, la quale dopo aver tentato, per far fronte alle nuove costruzioni, di ricorrere direttamente alla emissione di rendita, ed anche alla emissione di speciali titoli ferroviari rimborsabili in 75 anni dovette rinunziare all'impresa ed affidare l'incarico delle nuove costruzioni alle società esistenti.

La **Gazzetta d'Italia** del 10 scagiona le convenzioni dall'accusa di creare per l'esercizio delle ferrovie Società troppo potenti, per aver voluto dividere le ferrovie italiane in due sole reti. Infatti anche quando saranno costruite tutte le nuove linee la Società Mediterranea non avrà in esercizio che 6074 chilometri di linee, e l'Adriatica 5863 mentre a mo' di esempio la Paris-Lyon-Méditerranée, possiede già una rete di ben 6200 chilometri e che si accrescerà di non poco per le nuove costruzioni. Oltre di ché per l'entità del suo traffico la Società francese in parola ha una importanza che ben difficilmente, per non dire mai, le nostre Società potranno conseguire. Lo stesso periodico poi in un secondo articolo, si difonde a dimostrare l'utilità dei fondi di riserva la cui creazione viene stabilita dalle convenzioni, adducendo a questo proposito argomenti già noti ai nostri lettori e che perciò ci risparmiamo di riferire. E in un terzo articolo finalmente stigmatizzando l'opposizione partigiana, alla quale le convenzioni sono fatte segno per parte di quelli stessi, che per le idee da loro manifestate sin qui in ordine al problema ferroviario pur dovrebbero essere i primi a difenderle, fa voti perchè nello studio delle convenzioni il parlamento proceda con serenità di animo e con la maggiore possibile sollecitudine. Nei quali voti, e nelle quali censure, e più specialmente nel dimostrare la insussistenza delle maligne insinuazioni colle quali si vorrebbe screditare l'opera del Governo, e far credere al pubblico, che dietro le convenzioni si nasconda qualche cosa di men che onesto, fanno eco alla *Gazzetta d'Italia*, la *Gazzetta di Bergamo*, la *Stampa di Roma* e il *Giornale di Udine*, che pure, se l'attuazione non ne fosse ormai impossibile, riterrebbe più consentaneo agli interessi del paese il sistema dell'esercizio governativo.

Finalmente l'**Opinione** di Roma riconosce in un primo articolo che l'esercizio privato è ormai fuori discussione e che quindi anche i fautori dell'esercizio governativo possono senza cadere in contraddizione discutere intorno al merito delle convenzioni, lo che l'autorevole periodico si propone appunto di fare. E in un successivo articolo poi, prendendo argomento dalle voci di proposizioni più vantaggiose di quelle stipulate, che un gruppo di banchieri inglesi offrirebbe per l'esercizio delle ferrovie, dice che lo stipulare qualunque convenzione nell'interesse dello stato è compito del potere esecutivo, compito del potere legislativo quale di approvarle o respingerle. Non vorrebbe quindi l'*Opinione* che si tentasse di rinnovare oggi quello che avvenne nel 1862 per la concessione delle Meridionali allorchè la Camera sostituì la convenzione Bastogi a quella stipulata dal Governo con Rothschild e Talabot, e per

ogni caso, crede opportuno avvertire fino da ora che a ciò osterebbe una ragione di incompetenza del potere legislativo.

I PRODOTTI DELLE FERROVIE

nel Gennaio e Febbraio del 1884

Nella *Gazzetta Ufficiale* del 28 aprile e del 2 maggio troviamo pubblicato per opera del Ministero dei lavori pubblici il prospetto dei prodotti delle Strade Ferrate del Regno nei mesi di gennaio e febbraio scorsi in confronto coi mesi corrispondenti del 1883. Eccone i risultati.

	Gennaio 1884	Gennaio 1883	Differenza nel Gennaio
Alta Italia..... L.	8,009,214	7,115,205	+ 894,009
Romane.....	2,755,843	2,506,813	+ 249,030
Calabro-Sicule.....	982,748	1,005,965	- 23,217
Ferrovie di varie Società eser.dallo Stato	1,380,242	1,212,380	+ 167,862
Ferrovie Meridionali..	1,990,182	2,022,274	- 32,092
» Venete.....	83,036	96,227	- 13,191
» Sarde.....	108,800	108,955	- 155
» diverse.....	299,067	233,453	+ 65,614
Totale generale L.	15,609,132	14,301,272	+ 1,307,860

Da questo prospetto risulta che nel mese di gennaio in confronto del mese corrispondente del 1883 vi fu un aumento nel prodotto lordo di L. 1,307,860. Fra le ferrovie di proprietà dello Stato dettero maggior prodotto l'Alta Italia, le Romane, e le ferrovie diverse esercitate dallo Stato; lo diminuirono invece le Calabro-Sicule. Fra le ferrovie esercitate da Società private dettero minor prodotto le Meridionali, le Venete e le Sarde: lo dettero invece maggiore le diverse. Vediamo ora il mese di Febbraio.

	Febbraio 1884	Febbraio 1883	Differenza nel feb. 1884
Alta Italia..... L.	7,679,024	7,331,970	+ 347,054
Romane.....	2,595,108	2,479,579	+ 115,529
Calabro-Sicule.....	1,000,004	928,363	+ 71,641
Ferrovie di varie Società esercitate dallo Stato...	1,263,879	1,217,389	+ 46,490
Ferrovie Meridionali.....	1,824,181	1,772,228	+ 51,953
» Venete.....	87,731	80,950	+ 6,801
» Sarde.....	105,735	102,004	+ 3,731
» Diverse.....	300,848	213,623	+ 87,225
Totale generale L.	14,851,560	14,126,136	+ 731,424

Nel mese di febbraio 1884 si ebbe pertanto un maggior prodotto di L. 731,424, e all'aumento contribuirono tutte le linee, cioè tanto quelle esercitate direttamente dallo Stato, quanto quelle da Società private.

Aumentando i prodotti dei primi due mesi dell'anno in corso si hanno L. 30,153,126 che rappresentano un aumento di L. 4,622,366 sui prodotti dei primi due mesi del 1883.

Ecco adesso il prodotto chilometrico.

	Gennaio 1884	Gennaio 1883	Differenza nel gen. 1884
Alta Italia..... L.	2,827	2,603	+ 224
Romane.....	1,633	1,485	+ 148
Calabro-Sicule.....	711	749	- 38
Ferrovie di varie Società esercitate dallo Stato.....	1,497	1,273	+ 224
Ferrovie Meridionali.....	1,053	1,272	- 119
» Venete.....	606	702	- 96
» Sarde.....	264	280	- 16
» diverse.....	711	641	+ 70
Totale generale.... L.	1,682	1,561	+ 121

Nel gennaio 1884 vi è stato un aumento nella media del prodotto chilometrico per l'ammontare di L. 71.

	Febbraio 1884	Febbraio 1883	Differenza nel feb. 1884
Alta Italia.....	L. 2,710	2,664	+ 46
Romane.....	1,534	1,469	+ 65
Calabro-Sicule.....	723	691	+ 32
Ferrovie di varie Società esercitate dallo Stato....	1,370	1,278	+ 92
Ferrovie Meridionali.....	1,056	1,109	- 53
» Venete.....	640	591	+ 49
» Sarde.....	259	262	+ 3
» Diverse.....	645	651	- 6
Totale generale	L. 1,552	1,537	+ 15

La media del prodotto chilometrico nel mese di febbraio scorso in confronto del mese corrispondente del 1883 aumentò di L. 15, e nei primi due mesi del 1884 in confronto del primo bimestre 1883 di L. 42.

Ecco adesso la lunghezza media di esercizio dal 1° gennaio al 29 febbraio scorso in confronto del periodo corrispondente del 1883.

	1° bimestre 1884	1° bimestre 1883	Diff. nel 1° bim. 1884
Alta Italia.....	Chil. 2833	2742	+ 91
Romane.....	1689	1687	+ 2
Calabro-Sicule.....	1382	1343	+ 39
Ferrovie di varie Società eser- citate dallo Stato.....	922	952	- 30
Ferrovie Meridionali.....	1726	1593	+ 133
» Venete.....	137	137	- -
» Sarde.....	411	389	+ 22
» Diverse.....	466	328	+ 138
Totale generale	Chil. 9,566	9,171	+ 395

BULLETTINO DELLE BANCHE POPOLARI

(Situazioni al 30 aprile)

Banca popolare di Acqui. — Capitale versato L. 200,000; Riserva L. 40,000; Conti correnti L. 1,048,873; Risparmio L. 895,421; Portafoglio L. 1,571,952; Anticipazioni L. 115,963; Sofferenze L. 8,341; Fondi pubblici L. 93,627; Spese L. 34,937; Entrate L. 58,458.

Banca Mutua popolare di Trapani. — Capitale versato L. 198,498; Riserva L. 2,458; Conti correnti L. 365,045; Risparmio L. 90,347; Portafoglio L. 615,684; Anticipazioni L. 14,780; Entrate L. 20,145; Spese L. 7,088.

Banca di Verona. — Capitale versato L. 700,000; Riserva L. 100,000; Conti correnti L. 3,169,846; Boni fruttiferi L. 415,219; Portafoglio L. 2,752,452; Fondi pubblici L. 889,268; Anticipazioni L. 20,368; Conti correnti con garanzia reale L. 528,794; Debitori diversi L. 44,226; Sofferenze L. 9,160; Entrate L. 125,296; Spese L. 55,753.

Banca popolare cooperativa di Savignano di Romagna. — Capitale versato L. 100,000; Conti correnti L. 165,343; Risparmio L. 93,710; Riserva L. 36,185; Portafoglio L. 248,571; Valori diversi L. 47,125; Debitori diversi L. 80,145; Sofferenze L. 12,295; Entrate L. 11,206; Spese lire 4,488.

Banca popolare cooperativa di Pisa. — Capitale versato L. 848,580; Riserva L. 2,867; Conti correnti L. 271,865; Portafoglio L. 390,14; Anticipazioni L. 3,510; Entrate L. 11,505; Spese L. 4,896.

Banca popolare cooperativa di Oderzo. — Capitale versato L. 79,625; Riserva L. 25,003; Conti correnti L. 368,067; Buoni agrari emessi L. 40,000; Portafoglio L. 547,509; Sofferenze L. 6,036; Entrate L. 15,677; Spese L. 13,874.

Banca Metaurense in Urbino. — Capitale versato L. 194,650; Riserva L. 4,532; Conti correnti L. 219,711; Creditori diversi L. 81,460; Portafoglio L. 374,155; Valori pubblici L. 50,476; Sofferenze L. 2,080; Entrate L. 16,955; Spese L. 7,959.

Banca popolare di Vicenza. — Capitale versato L. 1,019,190; Riserva L. 561,075; Conti correnti L. 6,251,142; Dividendo in corso e arretrati L. 18,462; Portafoglio L. 2,815,729; Anticipazioni L. 89,087; Fondi pubblici L. 2,914,151; Mutui ipotecari L. 176,265; Idem a Comuni L. 75,054; Sofferenze L. 27,285; Entrate L. 96,114; Spese L. 72,572.

Banca commerciale agricola di Chieri. — Capitale versato L. 75,000; Buoni di cassa L. 59,887; Conti correnti L. 139,553; Portafoglio L. 228,510; Valori L. 18,850; Sofferenze L. 0,000; Entrate L. 6,071; Spese L. 2,164.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Pavia. — Nella tornata del 24 Aprile la Camera di Pavia approvava il bilancio consuntivo del 1883 nella somma di L. 24,255,11 nella parte attiva e di L. 25,458,57 nella parte passiva. Di quest' ultima somma furono pagate L. 20,619,98. Confrontate le risultanze della parte attiva e della passiva, si ottiene una deficienza di L. 1185, 46 la quale in grazia dell' avanzo 1882 in L. 1605, 54 viene mutata in una attività di L. 422, 08.

La Camera poi deliberava di appoggiare la istanza della Camera di Messina diretta ad ottenere che la rete ferroviaria sicula sia unita ad una delle grandi linee continentali ed esercitata con l' stesso ed identico sistema di tariffe e trattamento tanto al di qua che al di là dello Stretto e con servizio cumulativo serio ed effettivo attraverso lo Stretto medesimo. Chiudeva la seduta deliberando vari provvedimenti di ordine amministrativo.

Camera di Commercio di Napoli. — Nella tornata del 4 Aprile fra altre cose la Camera di Commercio di Napoli si occupò della mozione Savarese e Spasiano sul ritardo e sul modo onde sono condotti i lavori stessi del porto, approvando l' operato della commissione incaricata di studiare e proporre i mezzi per cui detti lavori sieno sollecitamente condotti a termine. La Camera inoltre approvava un ordine del giorno col quale riconfermando i voti più volte emessi così da essa che da altre rappresentanze comunali e provinciali per la costruzione di una linea ferroviaria direttissima fra Roma e Napoli e ricordando le promesse solennemente date a questo scopo dal governo, e sancite con legge, si

faceva vivissima istanza affinché, senza entrare nel merito tecnico delle diverse linee proposte, la scelta sia fatta, e il relativo disegno di legge per la esecuzione sia senza indugio presentato. Riguardo poi alla domanda della Camera di Commercio di Catania, che chiedeva di essere appoggiata presso il governo nella sua istanza per la istituzione di un Museo Nazionale commerciale, la Camera di Napoli approvava le conclusioni in proposito della sua Commissione, che proponeva di invitare la consorella di Catania e studiare se non dovesse riuscire per avventura più proficuo il moltiplicare, magari, in più modeste proporzioni, queste raccolte di campioni, anzichè fare una sola collezione massima, nella capitale del Regno, dove non tutti potrebbero recarsi per vedere i campioni, nè tutti potrebbero avervi dei corrispondenti, disposti a partecipar loro le fluttanti vicende dei prezzi.

Finalmente la Camera prendeva varie deliberazioni riguardanti la sua interna amministrazione, e rinviava ad apposite commissioni la domanda delle Camere di Commercio di Siena e di Bologna, relativa la prima agli spezzati d'argento e la seconda la istituzione di un ruolo di periti rigattieri.

Camera di Commercio di Vicenza. — Nella riunione del 23 aprile approvava il conto consuntivo dell'esercizio del 1883 con una rimanenza attiva di L. 12,117,20; delibera di pronunciarsi contro ogni aumento di dazio di entrata sul tonno estero, nel riflesso che il tonno è un alimento di molto consumo per le classi povere, e che per conseguenza l'aumento colpirebbe il ceto meno agiato, e nella considerazione anche che una maggior gravezza sul prodotto estero potrebbe forse provocare delle rapresaglie, ed arrestare quell'esportazione del tonno nazionale con danno dei produttori nazionali, e degli operai che traggono il loro sostentamento dall'industria delle tonnare; appoggiava la proposta della Camera di Commercio di Pisa tendente ad ottenere che sieno applicate tariffe differenziali nelle ferrovie per lo scambio dei prodotti delle diverse provincie, computando la intera percorrenza fatta dalla merce sulle linee di rete diversa; si dichiarava contraria al voto espresso dalla Camera di Modena per ottenere la modificazione della legge sul dazio consumo a favore dell'industria salumiera, deliberava finalmente L. 25 all'oggetto di aiutare il Circolo Enofilo di Roma nell'invio di vini italiani all'esposizione internazionale d'igiene in Londra.

Camera di Commercio di Marsiglia. — La Camera di commercio di Marsiglia preoccupata delle difficoltà di far concorrenza, dice essa, all'Austria, nel provvedere di bestiame il mercato di Parigi, perchè le provenienze da quello Stato sono favorite da forti riduzioni di tassa anche sulle ferrovie tedesche, ha formulato una energica domanda per ottenere che pur da Marsiglia a Parigi il trasporto del bestiame sia fatto in condizioni da poter portare convenientemente a Parigi il bestiame d'Algeria.

Camere di Commercio tedesche. — Parecchie delle Camere di commercio delle provincie renane (Barmen, Elberfeld, Bielefeld, Carefeld, Dülledorf, Colonia, ecc.) si sono riunite per trattare dei mezzi coi quali premunirsi contro la concorrenza, che in avvenire assai più facilmente potrà fare la Francia alla loro industria sericola, per effetto della concessione della importazione temporanea dei filati di co-

tone. Dette Camere formularono una petizione per domandare a loro favore una concessione simile e senza la noia delle formalità prescritte dalle legislazioni estere in casi analoghi. Esse vorrebbero che la restituzione del dazio pagato pei filati di cotone venisse concessa sopra semplice dichiarazione giurata del fabbricante, avvalorata all'occorrenza dalla presentazione dei libri.

Il signor Boetticher, ricevendo a Berlino la Deputazione delle Camere associate, ha promesso che il Governo, condividendo la preoccupazione loro, prenderà al più presto le misure occorrenti per salvaguardare gli interessi dell'industria nazionale.

Notizie economiche e finanziarie

Situazione delle Banche di emissione italiane ed estere.

(in milioni)

Banca Nazionale del Regno

	20 aprile	30 aprile	differ.
Attivo	Cassa e riserva.. L. 292,4	292,8	+ 0,4
	Portafoglio.....	175,4	+ 12,7
	Anticipazioni.....	23,9	- 0,2
Passivo	Capitale..... L. 200,0	200,0	—
	Massa di rispetto..	33,9	—
	Circolazione. 451,9	464,3	+ 16,9
	Altri debiti a vista.. 24,3	28,8	

Banca Nazionale Toscana

	10 aprile	20 aprile	differ.
Attivo	Cassa e riserva.. L. 25,7	26,8	+ 1,1
	Portafoglio.....	28,3	- 1,3
	Anticipazioni.....	0,5	—
Passivo	Capitale..... L. 30,0	30,0	—
	Massa di rispetto..	3,6	- 0,4
	Circolazione.. 55,0	53,7	— 1,3
	Altri debiti a vista.. 0,6	0,6	

Banco di Sicilia

	20 aprile	30 aprile	differ.
Attivo	Cassa e riserva.. L. 30,3	29,5	- 0,8
	Portafoglio.....	20,2	+ 1,0
	Anticipazioni.....	4,0	- 0,1
Passivo	Capitale..... L. 12,0	12,0	—
	Massa di rispetto...	3,0	—
	Circolazione... 35,0	34,5	- 0,9
	Altri deb. a vista 27,9	27,5	

Banco di Napoli

	10 aprile	20 aprile	differ.
Attivo	Cassa e riserva.. L. 123,1	117,9	- 5,2
	Portafoglio.....	47,6	- 0,4
	Anticipazioni.....	30,1	+ 0,2
	Sofferenze.....		
Passivo	Capitale..... L. 52,0	52,0	—
	Massa di rispetto...	5,2	—
	Circolazione. 138,4	136,1	- 1,5
	Altri debiti a vista. 63,4	64,2	

Banca di Francia

	8 maggio	15 maggio	diff.
Attivo	Incasso metallico Fr. 2,034,5	2,027,9	- 6,6
	Portafoglio.....	1,016,3	- 22,2
	Anticipazioni.....	303,1	- 5,6
Passivo	Circolazione.....	2,947,1	+ 13,0
	Conti correnti....	519,1	- 24,8

Banche associate di Nuova York.

	26 aprile	3 maggio	differenza
Attivo	Incasso metallico... St. 11,6	11,2	- 0,4
	Portafoglio e anticipaz. 68,6	68,1	- 0,5
Passivo	Circolazione..... 2,9	2,8	- 0,1
	Conti correnti..... 67,1	66,6	- 0,5

Banca Imperiale di Germania

	23 aprile	30 aprile	differ.
Attivo	Incasso metallico... St. 30,4	30,4	—
	Portafoglio e anticipaz. 18,5	19,8	+ 1,3
Passivo	Circolazione..... 36,3	37,7	+ 1,4
	Conti correnti..... 10,4	10,2	- 0,2

Banca nazionale del Belgio

	1 maggio	8 maggio	differenza
Attivo	Incasso metallico Fr. 99,8	97,3	- 2,5
	Portafoglio..... 292,5	292,3	- 0,2
	Anticipazioni..... 15,3	15,1	- 0,2
Passivo	Circolazione..... 350,3	347,6	- 2,7
	Conti correnti..... 66,0	69,1	+ 3,1

Banca Austro-Ungerese

	30 aprile	7 maggio.	differ.
Attivo	Incasso metallico Fior. 188,2	188,9	+ 0,7
	Portafoglio..... 137,5	138,1	+ 0,6
	Anticipazioni..... 24,5	24,9	+ 0,4
Passivo	Circolazione..... 365,2	364,2	- 1,0
	Conti correnti..... 87,3	87,5	+ 0,2

Banca dei Paesi Bassi

	26 aprile	3 maggio	differ.
Attivo	Incasso metallico Fior. 121,6	118,1	- 3,5
	Portafoglio..... 48,6	55,8	+ 7,2
	Anticipazioni..... 43,2	44,7	+ 1,5
Passivo	Capitale..... 16,0	16,0	—
	Circolazione..... 186,8	200,0	+ 3,2
	Conti correnti..... 7,2	8,8	+ 1,6

Banca d'Inghilterra (7 maggio.)

Aumentarono: la *circolazione* di st. 136,555, i *conti correnti del Tesoro* di sterline 495,955; i *fondi pubblici* di st. 205,775; e l'*incasso metallico* di st. 59.

Diminuirono: i *conti correnti particolari* di sterline 438,294; il *portafoglio* di sterline 9,304, e la *riserva biglietti* di st. 136,476.

Clearing House. Le operazioni ammontarono nella settimana a st. 115,588,000, cioè a dire st. 9,180,000 meno che la settimana precedente e ster. 8,468,000, più che nella settimana precedente.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 17 Maggio 1884.

Fra le ragioni che spinsero la nostra rendita a raggiungere sul mercato di Parigi alla fine della settimana scorsa e nel primo giorno di quella che termina oggi, prezzi così elevati dobbiamo registrare la voce corsa che la Camera sindacale degli agenti di cambio si sarebbe mostrata disposta ad adottare per essa la liquidazione mensile anziché quindicinale, e la notizia data dai vari giornali francesi che il governo italiano per favorire la emissione delle ob-

bligazioni ferroviarie si sarebbe moralmente impegnato verso le compagnie assuntrici dell'esercizio delle ferrovie, a non emettere per un lungo periodo di tempo altri titoli di rendita. Fu detto anche come già rilevammo nella precedente rassegna che al rialzo abbia contribuito in gran parte il nostro governo con lo scopo di procedere ad una conversione appena che i corsi avessero oltrepassato la pari. Se tale idea abbia balenato nella mente del governo Italiano non sappiamo, per conto nostro effermiamo che la cosa ci sembra un po' prematura inquantochè la conversione del nostro 5 0/0 potrebbe farsi solo quando i corsi al disopra della pari si fossero consolidati in modo da non correre pericolo di ritornare al disotto del valore nominale cioè; che è sempre possibile finchè nel bilancio dello Stato per un periodo di anni le entrate non abbiamo superato le spese in guisa da rendere impossibili ulteriori emissioni di rendita. Registrati questi motivi che più o meno influirono sull'aumento de' nostri valori, aggiungeremo che fino da martedì le disposizioni dei mercati furono meno favorevoli, e che al movimento di salita dei giorni precedenti tanto a Parigi che sulle borse italiane subentrò una lieve tendenza al ribasso. Perciò che riguarda la nostra rendita contribuirono al movimento retrogrado le molte realizzazioni fatte dalla piccola speculazione, e alcune parole pronunziate dal Presidente del Senato on. Tecchio in occasione della commemorazione del poeta Prati, parole che facevano allusioni troppe chiare ad argomenti delicati internazionali. Per le rendite francesi la reazione, malgrado la convenzione con la China, fu attribuita al rallentamento delle ricomperie allo scoperto, al movimento limitato delle operazioni al contante, e alle notizie di fallimenti in America che avrebbero il loro riverbero anche in Francia. La situazione monetaria continua eccellente. A Londra continuano gli arrivi di denaro dagli Stati Uniti, e a Nuova York la riserva metallica delle Banche Associate prosegue a scemare a beneficio dell'Europa.

Ecco adesso il movimento della settimana.

Rendite francesi. — Il 5 0/0 da 108,08 indietreggiava a 107,70 per risalire più tardi a 107,82, il 5 0/0 da 78,92 cadeva a 78,75 e il 5 0/0 ammortizzabile da 79,97 a 79,82.

Consolidati inglesi. — Da 101 7/8 indietreggiavano a 101 5/8.

Rendita turca. — A Londra da 8 13/16 migliorava a 8 7/8 e a Napoli venne trattata fino a 9,50.

Valori egiziani. — L'Egiziano nuovo da 334 cadeva a 324 e il Canale di Suez da 2140 retrocedeva a 2105.

Valori spagnuoli. — La nuova rendita esteriore invariata per tutta l'ottava fra 61 1/4 e 61 5/16 chiude oggi a 61 5/16.

Rendita italiana 5 0/0. — Sulle varie borse italiane da 97 in contanti scendeva a 96,80 circa e da 97,50 per fine mese intorno a 97,15. A Parigi da 96,80 indietreggiava a 96,65 e oggi resta a 96,85; a Londra da 95 7/8 saliva a 96 1/4 e a Berlino da 95,75 a 96,40.

Rendita 3 0/0. — Da 64,50 indietreggiava a 63,60.

Valori pontificii. — Il Blount da 95,60 saliva a 95,75; il Cattolico 1860-64 da 96 a 96,50 e il Rothschild invariato fra 98 e 97,90.

Valori bancarii. — Ebbero discreto mercato e prezzi generalmente sostenuti. La Banca Nazionale italiana fu negoziata fra 2255 e 2245; la Banca Nazionale Toscana fra 1058 e 1062; il Credito mobiliare fra 953 e 947; la Banca Toscana di credito nominale a 540; la Banca Romana a 1008; il Banco di Roma a 592; la Banca Generale fu contrattata fra 589 e 594; la Banca di Milano fra 497 e 498 e la Banca di Torino da 850 retrocedeva a 840.

Regia tabacchi. — Le azioni furono contrattate fra 595 e 590. Il ribasso subito da questo titolo si attribuisce alla voce corsa che la somma da pagarsi dallo Stato a titolo di liquidazione non oltrepassi i 54 milioni. Noi non abbiamo elementi per giudicare cosa vi sia di vero in quella voce. Tuttavia essendo scritto nella convenzione passata fra lo Stato e la Regia che oltre ai tabacchi lavorati che costituivano lo stock, avrebbero dovuto valutarsi a favore del patrimonio sociale i tabacchi greggi ceduti dalla Società allo Stato, il valore degli utensili, macchine e attrezzi, e il valore di alcuni immobili, ci pare che il risultato avrebbe dovuto essere migliore.

Valori ferroviarij. — Sempre sostenuti sebbene il movimento stato meno attivo delle settimane precedenti. Le azioni meridionali si contrattarono fino a 649; le romane comuni fino a 427 dette privilegiate a 315; dette trentennarie a 800, le obbligazioni meridionali fino a 300,50; le livornesi C D fino a 314; le maremmane fino a 492; e le nuove sarde fino a 500,50.

Credito fondiario. — Roma fu contrattato fino a 470; Milano a 512; Napoli a 489,50; e Cagliari a 462.

Valori municipali. — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze si negoziarono fra 65,80 e 66, l'Unificato napoletano fra 91,25 e 91,50, e il prestito di Roma a 458.

Cambj. — Il Francia a vista resta a 99,80 e il Londra a 3 mesi a 24,99.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — All'estero la corrente al rialzo che segnalammo nella precedente rivista stenta a stabilirsi trovando ostacolo nel buon andamento delle campagne e nei forti depositi di cereali che vengono segnalati da tutte le piazze di produzione e di consumo. A Nuova York i grani rimasero invariati intorno a doll. 1,11 allo staio; i granturchi a doll. 0,68 e le farine sostenute fra doll. 3,70 e 3,85 per misura di chil. 88. A S. Francisco i grani sono in rialzo. A Smirne gli orzi si vendono da fr. 12 a 12,50 al quint. A Odessa i grani ripresero la via del ribasso, e la stessa tendenza prevalse a Taganrog. A Londra prezzi deboli nei grani, e a Liverpool sostegno nei granturchi e prezzi invariati per gli altri articoli. A Pest con tendenza al rialzo i grani si quotarono da fior. 9,56 a 9,75 al quint., e a Vienna con tendenza incerta da fior. 9,57 a 9,68. In Anversa i grani ebbero tendenza pesante e i prezzi in ribasso. In Francia i grani ebbero mercato sostenuto, e in taluni casi guadagnarono un cinquantesimo al quintale. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 23,40 al quint., per giugno a fr. 23,70 e per luglio-agosto a 23,90. In Italia i grani mantennero la precedente posizione;

i granturchi furono meno depressi e i risi proseguirono a indebolirsi. — A Firenze i grani gentili bianchi si contrattarono da Lire 23,25 a 24,50 al quintale posto alla stazione, e i gentili rossi da Lire 22,50 a 23,50. — A Bologna i grani della provincia pronti ottennero da Lire 23,25 a 23,75 al quint. e i granturchi da Lire 15,50 a 16. — A Ferrara i prezzi dei grani pronti variarono da Lire 23,25 a 23,75 e i granturchi da L. 14,75 a 15,25. — A Verona si praticò da L. 22 a 24 al quint. per i grani, da L. 15,50 a 17 per i granturchi, e da L. 32 a 39,50 per i risi fuori dazio. — A Milano il listino segna da L. 22,50 a 25,25 per i grani; da L. 15 a 17,25 per i granturchi; da L. 18 a 19,25 per la segale, e da L. 30 a 34,50 per il riso fuori dazio. — A Novara i risi nostrali realizzarono da L. 28 a 33,50 per soma di 120 litri. — A Torino si praticò da L. 23,50 a 25,50 al quint. per il grano, da L. 15,75 per il granturco, e da L. 25 a 35,50 per il riso bianco fuori dazio. — A Genova i grani teneri nostrali ottennero da L. 24,50 a 25,50, e i grani teneri esteri da L. 21,50 a 24,25 — e a Bari le bianchette da L. 23 a 23,50 e le rossette da L. 22,50 a 23.

Vini. — Il commercio dei vini continua in generale con affari al solo consumo e con prezzi deboli, eccettuati i mercati siciliani ove il sostegno vi è mantenuto dalle notizie poco favorevoli ai vigneti che pervengono dalla Francia e da altre località. Cominciando dalla Sicilia troviamo che a Riposto si fanno affari attivissimi per la Francia in tutte le qualità. — A Pachino i prezzi si aggirarono sulle L. 22 all'ettol. per le qualità primarie mercantili e sulle L. 20 per le secondarie. — A Vittoria le prime qualità realizzarono L. 25 all'ettol. franco bordo. — A Gallipoli prezzi sostenuti da L. 22 a 23. — A Gioia si fecero varie vendite da L. 22 a 23 per le qualità perfette. — A Napoli mercato debole specialmente per i vini di Puglia che sono abbondantissimi. — A Firenze i vini del Chianti, della Rufina e di Pomino si vendono da L. 30 a L. 45 al quint. secondo qualità. — A Genova calma e pochi affari. I Scoglietti si venderono sulle L. 30 all'ettolitro sul ponte allo sbarco; i Riposto da L. 24 a 25; i Calabria da L. 30 a 31, i Pachino da L. 27 a 28, i Sardegna da L. 14 a 25, i Napoli da L. 12 a 24 e i Castellamare da L. 22 a 28. — A Torino le prime qualità si trattarono da L. 46 a 50 all'ettol. sdaziato, e le seconde da L. 34 a 42. — A Chieri le prime qualità ottennero da da L. 28 a 32 all'ettol. sul posto e le secondarie da L. 22 a 24. — A Casalmaggiore stante le continue ricerche i vini di prima qualità salirono fino a L. 40 all'ettol. — A Udine i vini friulani si venderono da L. 35 a 60 — e a Modena i lambruschi di Sorbara si contrattarono da L. 40 a 70, e i vini comuni da L. 25 a 35. In Francia malgrado i danni recati dalle brinate, i prezzi stentano a rialzarsi a motivo dei molti arrivi dall'estero, e nella Spagna ricerca attiva e prezzi sostenuti.

Spiriti. — Prevale tuttora la tendenza al ribasso a motivo della forte concorrenza dei spiriti provenienti dalla Germania, dall'America e dalla Francia. — A Genova gli spiriti americani di gr. 93/94 si venderono da L. 175 a 174 al quintale sdoganato, e i Napoli da L. 172 a 178. — A Milano con vendite giornaliera al solo consumo i tripli di gr. 94/95 senza fusto realizzarono da L. 172 a 173; gli americani di gr. 92/93 fusto gratis da L. 174 a 175; i germanici di gr. 94/95 da L. 181 a 182 e l'acquavite di grappa da L. 75 a 78.

Cotoni. — Dopo qualche giorno d'incertezza determinata dalla poca attività del mercato di Manchester, il commercio dei cotoni ritornò attivo e con prezzi sostenuti per tutte le qualità. A Milano si fecero varie vendite al prezzo di L. 78 a 83 ogni 50 chil. per il Middling Orleans; di L. 76 a 80 per il Mid-

dling Upland; di L. 51,50 a 52 per il Bengal; di L. 58 a 61 per l'Oomra; di L. 58 a 60 per il Dholerach, e di L. 63,50 per il Tinnwelly. — A *Genova* i cotone italiani si venderono da L. 59,50 a 72 ogni 50 chil., gli americani da L. 76 a 80; i cotone del Levante L. 58, e gl' indiani da L. 50 a 70. — A *l'Havre* mercato attivo e fermo. — A *Liverpool* gli ultimi prezzi quotati furono di den. 6 5 $\frac{1}{16}$ per il Middling Orleans; di 6 3 $\frac{1}{16}$ per il Middling Upland e di 5 per il good Oomra — e a *Nuova York* di cent. 11 11 $\frac{1}{16}$ per il Middling Upland. Le notizie sul raccolto americano sono favorevoli, e la provvista visibile dei cotone in Europa, negli Stati Uniti e alle Indie era alla fine della settimana scorsa di balle 2,845,000 contro 3,133,000 l'anno scorso alla stessa epoca, e contro 2,912,000 nel 1882.

Sete. — L'attività negli articoli serici anziché diminuire continua a crescere, ed i prezzi si mantengono fermi sul rialzo ottenuto nel mese scorso; questo risveglio in un'epoca in cui ordinariamente dominano la calma e la debolezza non può essere che di buon augurio per l'avvenire. Quanto alla campagna baccologica le notizie in specie per ciò che riguarda l'allevamento dei bachi sono soddisfacenti, ma il prodotto finale si prevede inferiore a quello dell'anno scorso, perchè in molte località gli allevamenti sono stati ridotti per malattia sopraggiunta nella foglia. A *Milano* sebbene le transazioni sieno state un po' meno abbondanti che per il passato, i prezzi si mantengono ben sostenuti. Le greggie nostrali classiche 9 $\frac{1}{10}$ si venderono da 54 a 56; dette di 1° ord. da

L. 53 a 54; gli organzini di marca 18 $\frac{1}{20}$ da L. 69 a 68; detti classici da L. 62 a 64; detti di 1°, e 2° ord. da L. 63 a 58; le trame classiche a due capi da L. 60 a 62 e i bozzoli secchi da L. 11,75 a 12,25. — A *Lione* pochi affari e prezzi sostenuti. le greggie italiane 9 $\frac{1}{4}$ a capi annodati di 2° ord. si venderono da fr. 57 a 58, gli organzini 18 $\frac{1}{20}$ di 1° ord. da fr. 66 a 67 e le trame 26 $\frac{1}{30}$ di 2° ord. da fr. 56 a 58.

Oli d'oliva. — Ecco il movimento segnalatoci durante la settimana. A *Porto Maurizio* tendenza al ribasso a motivo della molta mercanzia che viene sul mercato, e per le poche domande che vengono dalle piazze di consumo. I prezzi praticati per l'olio nuovo mangiabile furono di L. 132 a 142 al quintale, e per l'olio lavato di L. 71 a 81 — A *Genova* vendite limitate e prezzi deboli in vista del buon andamento generale degli oliveti. I Romagna si venderono da L. 120 a 140 al quintale; i Riviera da L. 138 a 165; i Tunisi da L. 95 a 100 e l'olio lavato da L. 67 a 74. — A *Livorno* si venderono alcune partite di olii delle colline di Firenze da L. 128 a 145 al quint. — A *Firenze* le qualità acerbe realizzarono da L. 90 a 98 per soma di chil. 61,200 sul posto, e le altre qualità mangiabili da L. 84 a 89. — A *Bari* i sopraffini si contrattarono da Lire 150 a 158 al quint.; i fini da L. 112 a 148; i mangiabili da L. 90 a 98 e i comuni da L. 81 a 85. — A *Messina* gli olii comuni si venderono sulle L. 85 al quint., e a *Trieste* l'olio italiano uso tavola fu venduto da fior. 77 a 86 il tutto al quintale.

AVV. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

BILLI CESARE *gerente responsabile*

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima sedente in Firenze — Capitale nominale 200 milioni, versato 190 milioni

Si porta a notizia dei Signori Azionisti che per deliberazione presa nell'adunanza del 24 corrente del Consiglio d'Amministrazione ed a forma dell'Art. 25 degli Statuti Sociali, è convocata pel giorno 29 Maggio prossimo a mezzodì, nella sede della Società in Firenze, Via dei Renai 17 l'Assemblea Generale degli Azionisti col seguente

ORDINE DEL GIORNO:

Relazione del Consiglio di Amministrazione.

Bilancio consuntivo del 1883, preventivo del 1884 e deliberazioni relative.

Approvazione della Convenzione stipulata col Governo per l'assunzione dell'esercizio della rete Adriatica e l'eventuale costruzione di nuove linee, colla rinuncia contemporanea, durante l'esercizio della rete Adriatica, ai patti dell'esercizio delle linee di proprietà della Società, e la definitiva rinuncia all'esercizio delle Calabro Sicule di proprietà dello Stato.

Provvedimenti finanziari.

Nomina di Consiglieri di Amministrazione.

Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall'Art. 22 degli Statuti, potrà essere fatto dal 12 a tutto 17 Maggio prossimo.

a FIRENZE alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano

» NAPOLI alla Cassa della Direzione dei Lavori

» TORINO alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano

» GENOVA alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano

» MILANO presso il Signor Giulio Belinzaghi

» LIVORNO alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia

» ROMA alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano

» ANCONA presso la Cassa della Direzione dei Trasporti

» PARIGI alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale

» LONDRA presso i Signori Baring Brothers e C.°

Firenze, li 25 Aprile 1884.

Le modalità per l'esecuzione di detti Depositi furono pubblicate nel Supplemento alla *Gazzetta Ufficiale del Regno*, del 26 corrente N. 181, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

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