

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XII — Vol. XVI

Domenica 28 Giugno 1885

N. 582

Il Senato e la Marina mercantile

La relazione dell'onor. senatore Podestà intorno al progetto di legge sui provvedimenti a favore della marina mercantile si distingue, a dire il vero, assai più per concisione che per profondità. I vari provvedimenti ch'esso contempla vi sono presi in esame con una rapidità alquanto superficiale. Nel caso concreto per altro ciò non guasta, giacchè la relazione si svolge su materia non già nuova pel paese e per le assemblee legislative, ma anzi trattata a fondo dalla commissione d'inchiesta i cui atti, completi e voluminosi, sono da un pezzo di pubblica ragione. Restava da dire il parere dell'ufficio centrale su questioni che si suppongono conosciute.

Le due più rilevanti, cioè quella dei premi alle costruzioni navali e quella dei premi di navigazione, furono da noi trattate in passato con sufficiente ampiezza (Vedi l'*Economista* 13 gennaio e 3 febbraio 1884) e ora non ne parleremo a lungo. Ricorderemo soltanto che in presenza a due mali abbiamo combattuto più quello dei premj che vogliono conferirsi alle costruzioni navali che non quello dei premi proposti per la navigazione.

Per debito di giustizia occorre notare che i premi alle costruzioni proposti nel disegno di legge non vengono ad istituire una protezione veramente nuova o gran fatto maggiore di quella che esse finora godevano indirettamente; perocchè al presente le materie prime che occorrono per siffatte costruzioni vengono introdotte nel Regno in *franchigia* e cotesta franchigia il disegno di legge la abolisce. Vi è dunque più trasformazione che non creazione di benefici. Sola mente noi lamentiamo l'indirizzo erroneo che si vuol prendere, le illusioni a cui si porge un dannoso alimento, coll'incoraggiare artificialmente una industria per la quale in Italia non è anco giunta l'ora propizia. Essa attraversa un periodo di crisi alquanto acuta, non pure nel nostro paese, ma in tutto il mondo, cominciando dall'Inghilterra ove ha sempre avuto uno sviluppo senza confronto maggiore che ovunque altrove. Ivi molti cantieri sono inoperosi, all'offerta non equivale la domanda, il prezzo delle navi è rinvilito, e si noti che l'Inghilterra le costruisce con minore spesa di noi, avendo i capitali a buon mercato, il ferro e il carbone in casa — le mercedi degli operai sono diminuite. Lo spazio non ci consente di riferire dati statistici. Chi voglia sederli, legga un bel rapporto presentato al Ministero degli esteri dal cav. Giorgio Breen, nostro console a Glasgow.

Nei citati nostri articoli dell'anno scorso avevamo cercato di dimostrare che quando si vogliano commettere errori come quello dei premi ad una industria, il denaro è speso meno male se erogato in premi alla navigazione. Essa è una industria privata che ha molteplici e stretti rapporti coll'interesse pubblico, perchè ausilio indispensabile alla marina da guerra come mezzo di trasporti militari e come vivaio di ottimo personale marinareseco, perchè complemento non meno indispensabile del sistema ferroviario come locomozione degli uomini e trasporto delle cose, perchè pioniere della colonizzazione, della influenza politica nazionale sui paesi semibarbari, perchè veicolo allo sbocco de' prodotti di tutte le industrie agricole e manifatturiere. — Ma non diciamo mai che un tale aiuto pecunario coi denari di tutti i contribuenti sia da darsi incondizionatamente e a titolo gratuito; bensì al contrario lo si deve in ricambio di qualche servizio pubblico che, in modo più o meno diretto, sia necessario o molto utile alla universalità dei cittadini.

Uno di tali servigi è il trasporto della Posta. Ci ricordiamo d'averne più volte insistito sul bisogno che ha l'Italia di riordinare ed ampliare i suoi servizi postali marittimi; da un lato perchè in parte oggi sono esercitati per conto nostro da navi straniere, dall'altro perchè è provato che la navigazione postale sussidiata, serve mirabilmente ad avviare scambi commerciali con paesi nuovi, ma non basta più al bisogno quando abbiano preso incremento — inceppata com'è da rigorose prescrizioni di tonnallaggio, di itinerari, di velocità, di frequenza — e che perciò apre un campo vasto e fecondo alla concorrenza della navigazione nazionale libera.

Un altro servizio che soddisfa a un interesse politico di primo ordine è la prestazione del materiale navale per trasporti militari in caso di guerra o di spedizioni coloniali. Mediante il pagamento di una somma annua, il Governo si assicura l'uso dei bastimenti iscritti nella così detta *riserva navale*, cui può requisire ogni qualvolta ne abbisogni.

V'è tornaconto per lo Stato che risparmia la spesa permanente, e, in tempi ordinari, infruttifera delle navi da trasporto; e v'è insieme tornaconto per gli armatori e per le Società che possiedono navi, il canone annuo venendo ad impinguare, a completare, o magari, secondo i casi, a supplire l'interesse del capitale impiegato nell'industria della navigazione.

Tanto l'ampliamento dei servizi postali quanto la istituzione della riserva navale sono un mezzo di assicurare leciti guadagni alla marineria mercantile, ma anche le impongono corrispondenti obblighi, e però in tali limiti escludono il torto d'un privilegio

ingiusto a danno delle altre industrie, e inoltre provvedono al conseguimento di grandi scopi nazionali. — Ma premiando tutte le navi di una certa data età, le quali percorrono un certo dato numero di miglia di là dallo Stretto di Gibilterra e dal Canale di Suez dirette a porti non europei (art. 40 e 41 del progetto) senza imporre nè itinerari, nè velocità, nè periodicità, nè limiti di tariffe, nè insomma niente di nulla, il favore che si concede a questa industria in confronto delle altre non è giustificato da ragioni di interesse pubblico abbastanza diretto ed evidente. Non basta, si va incontro ad una spesa che nessuno può seriamente precisare. Per quanto il Ministero abbia insistito dinanzi alla Camera nel sostenere esatti i propri calcoli preventivi, il suo affidamento non può parere garanzia molto valida dopo l'esperienza fatta dalla Francia, nel qual paese le previsioni furono di gran lunga superate dall'effettivo dispendio.

Si obbietterà che, col sussidiare soltanto i servizi postali e il navilio iscritto nella riserva navale, non si porge aiuto fuorchè alla marina a vapore, trascurando quella a vela, e che di quella a vapore si aiuta soltanto la parte più potente, ossia i grossi piroscavi. Ed è vero; ma appunto il difetto de' provvedimenti proposti consiste nel voler contentare un po' tutti, antico modo di non contentar nessuno; i proprietari di grossi piroscavi, perchè hanno il materiale veramente migliore e più utile, quelli di piroscavi piccoli, per non metterli in una condizione troppo più sfavorevole; quelli di navi a vela in ferro e in acciaio, perchè esse, se costruite bene, a tutt'oggi possono ancora lottare con un certo successo contro il vapore, ma in pari tempo anco quelli di navi a vela in legno, perchè altrimenti si manderebbero in rovina e non si usufruirebbe la valentia de' nostri carpentieri, e perchè così si è fatto anche in Francia!

Noi invece diciamo: si vuole sul serio o non si vuole che l'Italia abbia per la sua marina mercantile un materiale che sia all'altezza dei tempi? Hanno asserito sì o no le persone più competenti, dinanzi alla Commissione d'Inchiesta, nella Camera e per mezzo della stampa, che una delle cause per cui la nostra marina è in decadenza sta nel non aver essa imitato in tempo altre nazioni nella rapida sostituzione del ferro al legno, del vapore alla vela? E il concetto di trasformazione non ne implica uno di selezione, nel quale il debole, il vecchio, l'inetto, lo sterile ceda il campo al forte, al giovine, al valente al produttivo? E se in quest'opera siamo rimasti indietro e ci conviene fare passi accelerati per metterci in riga coi maggiori di noi, è opportuno, è tempestivo, è saggio, è pratico perpetuare artificialmente ciò che il progresso condanna a perire o a rimpicciolirsi per lasciar libero altrui quasi tutto il campo?

La minoranza dell'Ufficio Centrale del Senato (2 voti contro 3) respinge il disegno di legge, opponendosi più che altro ai premi. Noi non sapremmo darle torto e speriamo che nella discussione della Camera Alta trovi valenti sostenitori.

Frattanto la stampa, che trattò la questione quando la era sottoposta all'esame della Camera eletta, continua ad esprimere i giudizi più disparati. I giornali delle regioni agricole e non bagnate dal mare protestano contro le nuove spese che il governo chiede per la marina e le dicono un torto e una

ingiustizia fatta all'agricoltura, di cui non si trova il verso di diminuire i gravami. Quelli delle città marittime protestano contro quei senatori che notoriamente si preparano a combattere il progetto, per timore che ne esca il rigetto dal segreto dell'urna. Solo un giornale della nostra città, fra tante voci discordanti, ha trovato quello che a noi pare la nota giusta. Volentieri ci associamo al parere della *Nazione*, che è questo: Il Senato dovrebbe approvare le parti del disegno di legge che non suscitano contrasti e riservare alla sessione ventura quella per lo meno che si riferisce ai premj di navigazione. Approvare le prime, perchè buone in sè stesse e perchè non vada del tutto sprecato il lavoro dell'altro ramo del Parlamento; mentre d'altronde la questione della marina è stata assai più studiata di quella dell'agricoltura. Quest'ultima, a petto alla prima, è recente e d'altro canto richiede provvedimenti che danno molto più da pensare sotto l'aspetto finanziario. Riservare per ora ogni deliberazione sui premj, la quale può utilmente collegarsi ad altre materie affini, l'istituzione cioè della riserva navale su larghe basi e un vasto e completo riordinamento dei servizi postali. La prima esiste finora solo in embrione, mediante una convenzione stipulata fra il Ministero della Marina e le Società Florio-Rubattino e La Veloce. In quanto ai servizi postali, i contratti vigenti tra la prima delle dette due Società e il Governo non scadono che tra sei anni, ma le due parti possono d'accordo modificarli quando vogliono, salva l'approvazione del Parlamento, e crediamo sapere che lo vogliano entrambe.

Avrebbero così forza di legge fra breve le disposizioni sugli alleviamenti delle tasse, quelle sul cabotaggio preordinate al trattato di navigazione da rinnovarsi colla Francia, e altre minori. Viceversa verrebbe sospesa la questione più ardua e delicata fino a tanto che non si rendesse possibile, collegandola con altre due di grande interesse pubblico, risolverla in modo più conforme ai retti principj economici.

Lo sciopero di Brünn

A Brün, la capitale della Moravia, scoppia e si mantiene in questi giorni uno sciopero, del quale dobbiamo dire qualche cosa, poichè esso ricollegasi a un saggio di « legislazione sociale », cioè dire ad una prova di quel « socialismo di Stato », sotto il cui giogo si vogliono far passare, uno alla volta, tutti i paesi di Europa. Ci passano quelli in cui il tipo di governo è essenzialmente liberale, e ci passano quelli in cui il tipo di governo è essenzialmente conservatore, anzi cotesti si mostrano più solleciti e arditi dei primi. Si vuol ammettere o — diremo piuttosto — si vuol far credere che il primo esempio e il primo incitamento alle « legislazioni sociali » venga dall'Inghilterra. Per verità, in Inghilterra lo stato non oltrepassò, od oltrepassò di poco — per non procedere più innanzi — la sua missione storica e tradizionale di « ente passivo garante del libero esercizio delle attività individuali », come fu giustamente definito. Nel continente e in ispecial modo in Germania è avvenuto ben altro, e si promette di andar ben più innanzi.

Dell'Austria si è sempre detto ch' essa si trovò - in ogni occasione - addietro d'un cannone o di una idea. In fatto di « legislazione sociale » essa ha voluto smentire la taccia proverbiale; non ha creato ancora l'assicurazione obbligatoria per gli operai, ma ha fatto, per esempio, quello a cui, lo stesso principe di Bismarck non si vuol rassegnare: ha fissato per legge la durata massima del lavoro giornaliero nelle fabbriche: ha stabilito: cioè; il *Normalarbeitstag*, mediante una legge dell'8 marzo di quest'anno, che modifica la vecchia *Gewerbeordnung* del 1859, in cui è però sempre a vedersi il cardine della costituzione industriale austriaca. La fissazione del *Normalarbeitstag*, naturalmente, non fu fatta senza opposizioni; opposizioni vi furono, di tutti i colori pratici e di tutti i colori politici, ma il principio, insomma, passò ed è appunto perchè esso aveva trovato favore ed avversione dunque, su tutti i banchi, che oggi dello sciopero di Brünn le sinistre della Cisleitania non si fanno un'arma contro il Governo. Pure, c'è testo « legislazione sociale » austriaca, dipende nel suo insieme, più che da altro, da una ispirazione e da una tendenza conservatrice, per le medesime ragioni per cui sono soprattutto i conservatori che in Germania appoggiano i tentativi del principe di Bismarck; tanto è vero che lo stesso *Gewerbegegesetz* che fissa il *Normalarbeitstag*, impone il riposo domenicale (*die Sonntagsruhe*), un poco per considerazioni d'igiene ma assai più per considerazioni religiose. Andando innanzi, sarà « socialismo di stato », un « socialismo cristiano », di quello che predica il reverendo Stöcker a Berlino, o - se si vuole un cattolico - di quello che propugnava ne' suoi opuscoli il Vescovo di Magonza, mons. Ketteler.

A Brünn l'ammalato si ribellò al medico, a giudicar dai primi motivi con cui si annunciò lo sciopero de' tessitori. Il *Gewerbeordnung* fissa (§ 96) a 11 ore il massimo delle giornate di lavoro entro le 24, c'è testo massimo vale per gli opifici in cui vengono impiegati più di 20 operai (*Hülfssarbeiter und Lehrlinge*: ausiliari e allievi, esclusi quindi i capi-officina in un locale comune). Il § 74º stabilisce però che le 11 ore di lavoro debbono essere interrotte da 1 ora e 1/2 di riposo (*Ruhepause*), di cui 1 è attribuita intera al pranzo; l'altra mezza può essere goduta tutta in una volta, o in due parti di 45 minuti, o in tre di 10, secondo accordo tra chi fornisce il lavoro (*Arbeitgeber*) e chi lo assume (*Arbeitnehmer*). Le officine per le quali - non contando esse più di 20 fra ausiliari e allievi - non c'è l'obbligo a non oltrepassare il massimo di 11 ore, hanno però sempre quello dei 90 minuti di pausa. Il proprietario degli opifici è astretto a concederlo; in casi di mancanza, è passivo di una multa che può giungere fino ai 400 fiorini. Vedasi intanto come, limitando l'obbligo (perchè non può non dar limiti al contratto) la legge sia ingiusta.

In fatto, trenta di quei novanta minuti di riposo, non competono già ad 11 ore di lavoro, ma ad un'ora sola, perchè se la giornata di lavoro è di 10 ore, non è obbligatoria che la *Ruhepause* di 1 ora. Gli è appunto nella quistione di quella mezz'ora che trovò causa uno sciopero abbracciante circa una sessantina di opifici e poco meno che un 10,000 operai. Questi, recandosi alla fabbrica alle 6 e lavorando fino alle 14, rimanevano con un obbligo di 6 ore di lavoro pel pranzo; ponendole tutte in fila, uscirebbero di

officina alle 6; ma come i 30 minuti di *Ruhepause* competono al tratto più lungo, essi erano obbligati ad accettarli (come il padrone a darli) nel dopo pranzo, e così a lasciare l'opificio alle 6 1/2. Pretendendo quello che i proprietari non potevano in alcun modo concedere, si venne allo sciopero; le masse più ardenti trassero via via le più timide prima ad abbandonare il lavoro, poi a commettere disordini, ad opporsi alla forza pubblica, alla stessa truppa, tanto che le cariche di un forte distaccamento di cavalleria non poterono, per le vie dei quartieri industriali di Brünn, operare i miracoli che operano di solito in occasioni simili. È vero che, trovandosi al punto, gli operai non si limitarono alla quistione della mezz'ora. Dopo tre giorni di ozio, vennero in campo le pretese alla diminuzione del lavoro e al « conseguente » aumento dei salari. Alcuni gruppi si accontentavano di un 35 per cento; altri si facevano arditi a chiedere fino il 50 per cento. Tutto questo è vero; ma è altrettanto vero che coteste pretese non rappresentavano, per così dire, che una occasionale sperimentazione, poichè furono levate di mezzo con la medesima facilità con cui erano state messe fuori. L'accordo fu combinato presto, e i proprietari non cedettero più di quanto eran già prima disposti a fare, se gli operai non fossero passati improvvisamente alle vie di fatto, per seguire i consigli dei soliti pescatori nel torbido. Le basi dell'accordo sono queste: in quattro giorni della settimana, 10 3/4 di lavoro; al lunedì 10, al sabato 9 3/4. Gli operai volevano fissare 10 ore e 1/4 per tutti giorni; i fabbricanti volevano, invece, per tutti i giorni 10 ore e 3/4. Di fronte adunque, al *Normalarbeitstag* prescritto come massimo dalla *Gewerbeordnung* il lavoro è diminuito settimanalmente di 3 ore e 1/4, e di fronte a ciò che chiedevano i fabbricanti di 1 ora e 3/4; gli operai, che non volevano che 61 ore e 1/2 di lavoro per settimana, si accordarono sulle 62 3/4.

Che un accordo sia venuto, è bene; quando lo sciopero avesse dovuto continuare a Brünn, è certo che non avrebbe mancato di far sentire la sua influenza altrove, specie nella Boemia e nella Slesia, vale a dire nei centri industriali più prossimi e più collegati al centro moravo, e non solo sulla popolazione addetta alla filatura e alla tessitura, ma pure su quella adibita ad altri importantissime produzioni.

Riguardo alle condizioni dell'operaio a Brünn, ci mancano dati precisi; ma presumiamo che abbia ad essere press' a poco la medesima che, per esempio, a Reichenberg, il distretto industriale *princeps* della Boemia. Ora da un rapporto dell'ispettore¹⁾ Czerwensky desumesi che la media del salario settimanale (vedi opifici di filature e tessiture di lana e cotone) è di 4 ad 8 fiorini per gli uomini, e di 1.20 a 4 fiorini per le donne; la media del guadagno settimanale, a cattimo, è di 7 a 18 fiorini per gli uomini, e di 3 a 6.80 per le donne. Il Czerwensky osserva

¹⁾ Gli *Ispettori dell'industria* (*Gewerbe Inspektoren*) vennero istituiti dalla legge del 17 giugno 1883. Ve n'hanno nove, essendo per loro ufficio, la Cisleitania divisa in nove distretti d'ispezione (*Aufsichtsbezirke*). A capo di essi sta un ispettore centrale (*Central-Gewerbeinspektor*), che fa capo al Ministero del commercio. Loro missione è quella di vigilare all'esatta esecuzione di tutte le leggi, ordinanze e norme che si riferiscono all'esercizio delle varie industrie. È una specie, insomma, non soltanto di controllo, ma pure d'inchiesta permanente che viene da essi operata.

come il regime di vita si aggiusti levando il guadagno e le condizioni locali, e come — tranne i pochi a cui l'abilità ed attività superiori assicurano una buona media giornaliera — non ci sia veramente da scialare; e si comprende. Ma nota pure come — forse più per ignoranza che per altro — la maggior parte degli operai non traggano sul salario il profitto che potrebbero; specie riguardo al nutrimento; in questo — egli dice — essi regolansi in modo assai poco pratico (*sehr impraktisch*), abbondando a spendere in cose di poca o nuna sostanza nutritiva. La osservazione ha probabilità tanto maggiori di essere giusta, in quanto il medesimo fenomeno riscontransi dappertutto, e dappertutto se ne riscontra anche un altro. All'ispettore Czerweny alcuni proprietari di fabbriche dichiarano non volersi ritenere responsabile dell'impiego illegale di ragazzi inferiori ai quattordici anni, poichè questi sono assunti, in generale, e pagati dagli operai medesimi, particolarmente nei filatoi. E gli operai, com'è naturale, assumono prima che altri i loro stessi figli se ne hanno, affine di iniziarli presto al mestiere e di ricavarne al più presto un utile. Così adunque, sono i genitori medesimi che violano, a danno dei loro figli, le umane disposizioni sulle ordinanze governative, le quali non rappresentano per essi altro che una raffinata tirannia.

Non si può dire nemmeno che a Brünn i proprietari non sien mossi da alcuno spirito di interesse per gli operai. Per molte officine sono costruiti dormitori, puliti e sani; di più tutti sonosi impegnati a concorrere con offerte quando si attui il progetto di costruire case operaie a buon mercato. Neppure lo spirito di previdenza ha mancato di produrre i suoi frutti; da sedici anni esiste in Brünn « una cassa di pensioni e sussidi per gli operai ammalati (*Arbeiter-Kranken und Pensions Kasse*), che nell'anno scorso contava a 41,078 ascritti, e pagò, per sussidi a 5999 ammalati, fiorini 32,958; per spese di sepoltura di 206 operai, 4666 fiorini; per cura all'ospedale di 200 operai, fiorini 2118. La cassa delle pensioni (costituita a parte con un fondo di fiorini 126,487, pagò nel 1884 nientemeno che 23,766 fiorini per pensioni a 386 operai, e la cassa per le vedove e per gli orfani, che ha incominciato ad agire quest'anno, con un primo fondo di fiorini 52,831, ha già sussidiato 29 vedove e sei orfani. Notisi che i sussidi di malattia vengono assicurati per 15 settimane. Tutte quelle istituzioni fanno appello, è vero, allo spirito di previdenza dell'operaio; ma non sarebbe al caso di far quanto fanno senza il concorso in danaro ed in opera dei proprietari. I quali hanno parecchie volte a lottare coll'ignoranza e la diffidenza, anche per fare il bene. Alcuni, visto il sistema poco pratico di vitto dei loro operai, pensarono ad istituire cucine speciali negli opifici; affine di procacciare colla minore spesa il cibo più sano e più nutriente possibile. Ebbene: son pochi gli operai che vi ricorrono; essi ci vedono un attentato alla loro libertà!

Il nostro pensiero su queste « legislazioni sociali » e sul così detto « socialismo di Stato » è troppo conosciuto perchè ci diffondiamo ora in considerazioni generali. Soltanto ci basti osservare come, tutte le volte che le prescrizioni di legge urtano il senso di libertà dell'operaio, anche coll'intenzione del suo maggior bene, l'operaio stesso si ribelli. Nel complesso, la « legislazione sociale » in Austria si è attenuta finora ai piccoli provvedimenti e ai piccoli mezzi: ha

regolato il lavoro delle donne e dei fanciulli, ha fissato la giornata normale di lavoro, ha stabilito il riposo obbligatorio domenicale e festivo. Siamo ancor lontani dal programma del principe di Bismarck e da quello che ha incominciato a fare. Il Bismarck anzi condanna la maggior parte di codesti provvedimenti, specie quelli relativi alla *Sonntagsruhe* ed al *Normalarbeitstag*; egli crede che gli operai medesimi sian giudici di ciò che meglio conviene loro sotto questo rapporto; e ci par che abbia ragione. Nondimeno, in Austria non ritengono già d'aver fatto tutto; anzi proclamano d'aver appena incominciato, e sarà curioso il vedere che via seguiranno.

Le scuole d'arti e mestieri

Il Ministero dell'Agricoltura Industria e Commercio (divisione industrie e commerci) ha testé pubblicato una voluminosa relazione sulle scuole d'arti e mestieri e sull'insegnamento superiore inteso all'incremento dell'industria e del commercio.

È un libro di quasi 400 pagine accuratamente ordinato, corredata di quadri grafici e di carte, fornito di statistiche interessanti, e che testimonia dei lodevolissimi sforzi che fa il Ministero per tenere le sue pubblicazioni a quell'altezza che ormai si esige in ogni paese, e di cui ci offrono esempi imitabili tutte le nazioni principali e più di tutte l'America del Nord.

Ogni scuola (e sono 150) è separatamente trattata, e si danno di essa i maggiori ragguagli; di molte se ne dice l'origine e la storia, di altre si tace, perchè fu riferita nella relazione dell'anno passato che fu quasi una preparazione alla presente, la quale è così riuscita completissima.

Le scuole superiori sono tre, ed un'altra se ne aggiunge ora in Genova per gli studi superiori commerciali.

Esse sono: il Museo industriale in Torino che ha 123 alunni e la cui spesa annua di mantenimento è di L. 225,000; la scuola navale in Genova con 73 alunni e L. 90,508 di spesa; e la scuola superiore di commercio di Venezia con 112 alunni e L. 95,753 di spesa.

Apprendiamo con piacere che queste scuole, contano allievi esteri; la scuola navale di Genova ne ebbe otto fra i 116 che ha finora laureato; gli altri sono in belle posizioni nell'insegnamento nautico commerciale, o ufficiali del genio navale, o ispettori per il registro navale e alcuni sono direttori o ingegneri di reputati stabilimenti di costruzioni navali, come il Cravero di Genova, l'Orlando di Livorno e l'Ansaldi di S. Pier d'Arena e altri in quelli di Chioggia, di Savona e della Tyne in Inghilterra. Il Ministero della marina vi ha inviato a perfezionarsi negli studi 4 ufficiali ingegneri.

Per conseguire la laurea in questa scuola è necessario presentare un progetto completo di piroscafo, sodisfacente alle condizioni prescritte nei temi sorteggiati.

All'infuori di queste tre scuole superiori, (e si può dir quattro, colla scuola superiore recentemente fondata a Genova) vi sono 136 istituzioni sparse nelle diverse città d'Italia, che sotto denominazioni diverse impartono l'istruzione tecnica e artistica agli artefici e agli operai.

Esse sono divise in cinque gruppi ed hanno 16,271 alunni.

Il primo gruppo è quello delle scuole maschili d'arti e mestieri, con officine, e comprende 41 scuole fondate in vari tempi per iniziativa di corpi locali, di opere pie e di privati. Il Governo le ha poste sotto la sua dipendenza, e le sussidia, dopo che ha potuto accertarsi dei buoni risultati che esse portano; l'ordinamento non vi è uniforme ma dipende in gran parte dalle condizioni locali. Primeggia fra esse quella di Vicenza; ma tutte hanno molto giovato all'istruzione tecnica e procedono in modo loadevole. Nell'anno scolastico ultimo ebbero 1583 alunni iscritti, di cui 984 furono esaminati; 702 furono promossi e 145 licenziati.

Il secondo gruppo comprende le scuole maschili d'arti e mestieri senza officine, e conta 33 istituzioni. L'insegnamento prevalente è quello scientifico, e varia, per materia e per estensione, secondo il grado e il fine di ciascuna scuola, che risponde a peculiari contingenze locali.

La principale di queste, per pregi dell'ordinamento e per buon modo di procedere è quella di Biella, a cui presiedette con affettuosa cura Quintino Sella; merito gli elogi di commissari inglesi che l'inchiesta inviò a visitare gli stabilimenti consimili.

Nell'anno scolastico scorso, le 33 scuole ebbero 3929 allievi, dei quali 775 ai corsi diurni, 3154 ai serali; se ne presentarono agli esami 382 dei primi, e 1320 dei secondi, e ne furono promossi 1091 e licenziati 149.

Il terzo gruppo comprende sotto il titolo di arte applicata all'industria, 64 istituzioni sussidiate dal ministero che hanno per scopo di diffondere fra le classi operarie il sentimento estetico, per mezzo dell'insegnamento artistico. I primi posti fra esse spettano alle scuole di Firenze, Milano, Napoli e Roma, che sono vere scuole superiori di arti decorative e industriali.

In queste 64 scuole si contano 18 corsi diurni; gli altri sono serali. Ebbero nell'ultimo anno 6260 alunni, dei quali 1287 nei corsi diurni e 4973 nei serali. Di questi 2751 si presentarono agli esami, e ne furono promossi 2043 e licenziati 199. All'esposizione di Torino 31 di queste scuole ebbero premi, fra cui tre medaglie d'oro, e quelle di Torino e di Roma conseguirono l'altissima distinzione del diploma d'onore.

Il quarto gruppo è quello delle scuole speciali, e comprende 45 scuole, 3 delle quali sono scuole di commercio per commessi di grado inferiore; 3 danno l'insegnamento necessario a divenire agenti subalterni di telegrafi e ferrovie; le altre insegnano orologeria, tintoria ed altre professioni alle quali si richiede, oltre la pratica, una certa quantità di cognizioni scientifiche. Sono per lo più eerali, ed ebbero 1288 allievi iscritti 806 dei quali si presentarono agli esami e ne furono promossi 845 e licenziati 162.

L'ultimo gruppo comprende 13 scuole professionali femmili; sono diurne e quasi tutte provviste di laboratorio e di officina. Le più importanti sono quelle di Milano, Napoli e Roma; furono frequentate da 3211 alunne, delle quali 1910 presentarono agli esami in cui 675 furono promosse e 435 licenziate.

L'osservazione di questi dati statistici rivela un fatto costante, del quale è necessario tener conto; esso è la differenza fra il numero degli alunni in-

scritti nelle scuole, e quello di coloro che si presentano agli esami. Questa differenza rivela che la frequenza ai corsi si rallenta coll'inoltrarsi dell'anno scolastico, e dipende dalle seguenti cause:

1º Il bisogno di cercar lavoro in altro luogo.

2º La necessità di trar profitto dall'istruzione acquistata appena l'alunno sia posto in grado di guadagnare un salario.

3º La chiamata degli alunni sotto le armi essendo questi in maggioranza nell'età della leva.

4º L'impossibilità quasi generale di conciliare l'orario del lavoro con quello della scuola; in questo si trova nei padroni una sistematica opposizione a transigere, malgrado che il Governo si adopri a conciliare il più possibile questi due orari.

La parte principale della spesa di tutte queste scuole è sostenuta dai municipi, essa è di L. 1,370,846; i municipi vi concorrono per L. 160,458; lo Stato per L. 349,578; le provincie per L. 128,554; le Camere di commercio per L. 135,959, e gli altri enti per L. 296,767. Lo Stato arriva a due quiuti della spesa solo per le scuole di arte applicata all'industria. Con questa somma le 156 scuole imparirono l'istruzione professionale, scientifica o artistica a 13,030 maschi e 3211 femmine; le industrie metalliche e quelle del legno presentano il contingente più notevole; vengono quindi le costruzioni murarie; nelle scuole femmili, predominano le cucitrici in bianco, le lavoratrici di trine e ricami, quelle in maglierie, e, a qualche distanza di cifra, le sarte e le lavoratrici di fiori artificiali.

Nell'insieme vi è di che rallegrarsi dello stato dell'istruzione tecnica e professionale in Italia, avuto riguardo agli scarsi mezzi di cui dispongono, tanto lo Stato che i corpi morali; dal vedere che gli sforzi fatti finora furono largamente coronati da successo, debbono queste istituzioni trar nuova lena a raddoppiarli; anche i privati dovrebbero con doni e con lasciti, contribuire maggiormente alla fondazione o all'incremento di queste scuole, e dovrebbe incoraggiarveli l'idea di perpetuare il loro nome in queste utili istituzioni come attualmente accade a quello della Duchessa di Galliera, di Iona Ottolenghi, di Casanova, e di altri benemeriti fondatori.

DIRITTO FERROVIARIO

§ 48.º — CONCLUSIONE. — (ITALIA). — Non protrarremo più a lungo i nostri confronti, perchè ci pare già d'aver usato largamente dell'indulgenza del lettore. Il quale però si sarà senza dubbio accorto che, anche nei paesi dove hanno più profonde radici i principi delle libertà economiche, viene ogni giorno manifestandosi più vivo il desiderio di circoscrivere l'azione delle amministrazioni ferroviarie, di porgere allo Stato mezzi più validi per garantire in confronto ad esse la tutela dello interesse pubblico.

Perfino gli Stati Uniti, dove la libertà, anzi la licenza e la prepotenza delle ferrovie è proverbiale, s'industriano da qualche tempo di infrenare gli abusi, di sollevare alto l'impero della legge. Non abbiamo che a ricordare la legge del 31 maggio 1884 per lo Stato di Nuova York che impone precauzioni di esercizio per la strada e per i convogli. Nè meno

interessanti, le due leggi del New Hampshire, che per la ristrettezza dello spazio ci spieca di non poter riprodurre: l'una per l'istituzione di un Commissariato governativo; l'altra una completa legge per le concessioni della costruzione e dell'esercizio. E non soltanto i singoli Stati dell'Unione ma anche il Governo federale s'è messo per questa via. Infatti il Comitato senatoriale per le cose ferroviarie, dietro proposta del senatore Cullom deliberò il 24 aprile 1884 di raccomandare all'approvazione del Senato l'istituzione di una Commissione federale (Inter-State-Commerce-Commission) che dovrà essere eletta dal Presidente ed eserciterà il sindacato supremo su tutte le ferrovie dell'Unione, con facoltà di applicare pene pecuniarie per l'importo di 1000 dollari¹⁾.

§ 49.^o — Ora, innanzi alla spiccatissima e generale tendenza cui stiamo accennando, sorge naturalmente una domanda: l'Italia ha provveduto sufficientemente all'ingerenza che lo Stato deve esercitare sulle strade ferrate? il suo ordinamento legislativo e regolamentare è abbastanza compiuto? Non havvi nulla da imparare in ciò che s'è tentato al di fuori?

Domande invero gravissime, alle quali sarebbe presunzione il credere di poter rispondere adeguatamente in poche pagine e con sì scarsa preparazione; tanto più che l'Italia entra ora in una fase interamente nuova sia per la riforma del codice commerciale, sia per il nuovo assetto che delle strade ferrate si sta preparando. Onde sarebbe precipitazione il giudicare fin d'ora degli effetti di così radicali e larghe innovazioni e delle lacune che esse possano un giorno rendere manifeste.

Ci ristringiamo quindi a toccare fuggevolmente di alcuni punti che possono interessare forse di preferenza la pubblica attenzione.

E cominciamo a notare in tesi generale che, quando pure qualche lacuna sia per palesarsi, non per questo può disconoscersi l'ampia autorità che la nostra legislazione riconosce allo Stato di fronte alle ferrovie, massime colle nuove convenzioni; a segno che da più parti fu perfino sollevata l'accusa che si desse vita ad un esercizio governativo male palliato. E anche per l'addietro i patti minuziosi inseriti negli atti di concessione, le disposizioni della legge sui lavori pubblici, i due regolamenti del 31 ottobre 1873: l'uno per la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, l'altro per il sindacato e la sorveglianza governativa assicuravano abbastanza largamente l'azione del Governo, ove fosse occorso di intervenire nel pubblico interesse.

§ 50.^o — Nondimeno qualche desiderio s'è fatto sentire. Corre tosto alla mente il progetto inteso a stabilire le norme per le *ferrovie locali*, che fu presentato alla Camera eletta il 29 maggio 1880, senza però essere discusso, e poi al Senato il 9 dicembre 1882. È bensì vero che l'aver noi colla legge del 30 giugno 1879, del 6 giugno 1881 e del 12 luglio 1882 provveduto alla costruzione delle linee complementari anche a binario ridotto, e quindi a buona parte delle ferrovie locali, rende men vivo che in altri paesi il bisogno d'una legge apposita per queste ultime.

Tuttavia le disposizioni delle leggi ora indicate

¹⁾ Oltre il Redfield, abbastanza noto, si può consultare per l'America il lavoro recentissimo del Borer — *A Treatise on the law of Railways*.

concernono unicamente la parte finanziaria delle costruzioni. Poi restano le tramvie a vapore per le quali è insufficiente il Regolamento del 15 novembre 1868, mentre le Circolari del 20 giugno 1879 e del 16 agosto 1881 non hanno per giunta neppure bastevole forza ed autorità. Il progetto che pende avanti il nostro Parlamento è informato ai principi della legge belga del 10 luglio 1865 e, come ebbimo occasione di dimostrare altrove, lascia un po' incerta la distinzione tra le ferrovie economiche e le tramvie e quindi pur incerte le norme. Quanto alle prime non sconverrebbe tener conto anche delle discipline contenute nella *Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung* del 12 giugno 1878. La legge austriaca del 25 maggio 1880 si stacca notevolmente dalle nostre condizioni giuridiche ed economiche: anche nella stessa Austria parve insufficiente, onde nel 1884 fu presentato un progetto per completarla.

§ 51.^o — Altro provvedimento che sta nei voti di molti, una legge che venga a determinare la responsabilità per i *sinistri ferroviari*. Il chiarissimo Vidari dice in proposito apertamente: — « il rigore delle leggi non sarà mai soverchio nel determinare codesta responsabilità, perchè fatali sarebbero i danni per discipline fiacche e insufficienti. » — Or bene ci rincresce di scostarci dall'avviso suo, ma andiamo convinti che se un giorno venga anche da noi una legge speciale, questa più che alla tutela dei viaggiatori, mirerà di fatto, contro lo stesso intendimento dei proponenti, alla tutela delle strade ferrate. Perocchè se del silenzio della nostra legislazione v'è qualcuno che abbia diritto di lamentarsi, è proprio la ferrovia assai più che non i viaggiatori.

Le stesse leggi forastiere invocate insistentemente contengono disposizioni protettive delle strade ferrate, e sanciscono principi di sì evidente giustizia, che fa meraviglia come i nostri Tribunali li abbiano qualche volta disconosciuti. Così il principio che nel risarcimento agli agenti debbasi computare la pensione (legge prussiana), massime se, come da noi, concessa in misura eccezionale appunto in causa del sinistro; l'obbligo di provare distintamente i singoli titoli di danno, mentre qualche tribunale nostro ritiene di poter accordare una somma complessa, considerando tutt'al più come semplici indicazioni le singole partite; talchè quand'anche la ferrovia provi in appello che un titolo non regge, rimane tuttavia la condanna al risarcimento nella somma già stabilita in 1.^o grado. E la legge austriaca, come vedemmo, in caso di morte limita alla madre e ai figli il diritto di chiedere il risarcimento; e quella prussiana esclude i danni per il dolore morale. Limitazioni queste ultime due forse eccessive, ma eccessiva non meno la giurisprudenza nostra in senso contrario.

Gli è che, innanzi a potenti amministrazioni come le ferroviarie, i Tribunali, e qualcuno d'essi lo disse chiaramente, trovano buono un po' di socialismo: tanto, anche a pagare qualche decina di migliaia di lire, la ferrovia non ne risente molto e si fa un servizio all'offeso; tutti si può essere offesi. È una ragione come un'altra; ma non ci si venga a dire che questo è quasi l'unico modo di spingere le ferrovie ad usare le debite precauzioni, di prevenire i danni fatali delle fiacche discipline; perchè dovrebbero sapere che questi risarcimenti sul bilancio delle nostre grandi amministrazioni ferroviarie non contano nulla e che esse hanno ben altri stimoli a procurare che

l'esercizio proceda regolarmente; ma sono istituti umani et humanum errare est.

Le ragioni di limitare in qualche modo la responsabilità ferroviaria dovrebbero anzi crescere di peso per coloro, e sono i più, che collegano l'argomento al contratto di trasporto¹⁾. Perchè non pare di tutta equità che per un sinistro, il quale uccide due persone viaggianti nella stessa vettura, per lo stesso prezzo, la ferrovia debba pagare agli eredi dell'uno, come può avvenire, somma decupla che a quelli dell'altro. La cosa contrasta anzi evidentemente allo spirito della legge commerciale; la quale, pur ammettendo che debba di regola risarcirsi l'intero valore della merce, suppone però si tratti d'un valore normale di commercio, che sta quindi in corrispondenza col nolo che si paga per il trasporto. Ma dove questa ipotesi vien meno, quando cioè si tratta di *effetti preziosi, di denaro, di titoli di credito non dichiarati al vettore* (art. 406 cod. comm.), la responsabilità si restringe al solo valore denunciato o in altri termini a quello per cui fu pagato il nolo. Altrettanto dovrebbe dire per le ferrovie: paghi essa bensì tutto il danno che le è imputabile, ma entro il limite dell'attività ordinaria d'un uomo, da determinarsi distintamente secondo la classe di nolo che paga, salve le speciali assicurazioni. È proposta che si fa e si ripete in Inghilterra; e in parte fu anche secondata; giacchè dal 1866 per i treni suburbani, destinati particolarmente agli operai, è stabilito che in caso di ferite o di morte la ferrovia non possa essere obbligata a pagamento maggiore di 100 sterline²⁾.

Del diritto comune che fa risarcire nelle più ampie misure i pregi speciali di una ballerina o di una cantante, ignoti al vettore, diede già severo giudizio Carlo Dickens, quando colpito dall'incidente di Staplehurst non volle muoverne querela, *disdegnoso di trarre profitto da leggi ingiuste*. Ricordiamo che in ogni modo anche nel quasi delitto la responsabilità civile per il fatto dei dipendenti, altro non è che una finzione giuridica, cui s'assottiglia il fondamento mano mano che la si va ampliando, e che l'ampiarla troppo può diventare incivile. E di questo basti.

§ 52.^o — *Credito ferroviario*. — Nella febbrile attività delle nuove costruzioni ferroviarie e nella necessità che queste fanno sorgere di ricorrere largamente al credito, non apparirà certo fuori di proposito il domandarsi se le nostre leggi valgano a dargli sufficienti guarentigie. Non poche riforme introdusse il nuovo codice commerciale e sarebbe forse imprudenza intralciarne l'esperimento trapiantando da noi istituti giuridici men conformi alle nostre tradizioni, quali sarebbero il pegno ferroviario e la rappresentanza collettiva de' portatori d'obbligazioni.

Per altro non nascondiamo che la nostra diffidenza verso cotesti istituti seemò d'assai, quando abbiam visto

¹⁾ Che l'azione di indennità nasca dal quasi delitto, e non dal contratto, anche per i viaggiatori, appare specialmente da ciò che in caso di morte hanno diritto di esercitarla non gli eredi ma i danneggiati *ex jure proprio*.

²⁾ Il Mühlensels spinge la cosa troppo oltre proponendo la compilazione di una tariffa che determini l'indennità a seconda, non solo delle classi, ma anche dell'età, della professione, del sesso. Anch'egli ammette l'assicurazione da pagarsi insieme al prezzo del biglietto.

il Senato francese approvare l'anno scorso il nuovo progetto di legge sulle Società, il quale, innovando radicalmente sulla legge del 1867, concede ai possessori d'obbligazioni di farsi rappresentare ed agire collettivamente¹⁾.

Se non che la questione perde per noi molto della sua importanza per considerazione d'indole economica più che giuridica. Sta in fatto che quasi tutte le nostre costruzioni ferroviarie sono compiute dal Governo o dietro sua garanzia, oppure da altri corpi morali. Ora chi non vede che in questa condizione di cose la sicurezza del credito ha fondamento di ben diversa natura?

§ 53.^o — *Consiglio delle tariffe*. — L'esempio forestiero ci trasse invece all'imitazione su altro punto delicato; l'istituzione di un Consiglio che valga ad illuminare il Governo nelle difficili questioni che nascono riguardo alle tariffe ferroviarie; non sembrando che gli interessi dell'industria, dell'agricoltura, del commercio avessero per lo addietro modo di farsi valere adeguatamente. Un corpo consultivo, a dir vero non mancava; giacchè il R. Decreto n. 5210 del 5 agosto 1869 che creò il Consiglio dell'industria e del commercio, fra l'altre attribuzioni gli conferì pur quella di dar parere sulle tariffe ferroviarie. Ma il potere legislativo non lo ritenne pari al suo compito, cui tuttavia il Consiglio aveva cercato d'adempiere colla miglior volontà.

Certo esso presentava un'anomalia, perchè il Governo, dimenticando un poco la natura eminentemente agricola dell'Italia, non chiamava a dar parere sulle tariffe ferroviarie se non le rappresentanze dell'industria e del commercio. Non ignoriamo che lo stesso decreto sovraccitato prevedeva il caso di questioni concernenti anche l'agricoltura e disponeva che a trattarle concorresse il Consiglio d'agricoltura in unione all'altro. Ma il decreto n. 4619 del 24 settembre 1868 che aveva dato vita a quest'ultimo, non alludeva neppur da lontano alle tariffe ferroviarie. E riguardo ad esse la stessa azione del Ministro d'agricoltura industria e commercio in confronto di quello dei Lavori Pubblici non fu forse abbastanza ben definita col decreto n. 5211 pure del 5 agosto 1869. Senza dire poi che non pare equo che i rappresentanti della industria e del commercio abbiano diritto di dar parere tanto sulle tariffe proprie quanto su quelle agricole, mentre i rappresentanti dell'agricoltura non danno parere sulle tariffe per l'industria ed il commercio. Inoltre si presentano argomenti di tariffa, in ispecie per i viaggiatori, nelle quali l'interesse di tutte queste rappresentanze è minimo se pure non è contrario; talchè non sembrano esse né le sole né le più adatte a darne parere.

Però chi guardi alle discussioni avvenute il 4 marzo p. p. alla Camera dei deputati, s'accorge che movente principalissimo alla creazione del nuovo Consiglio fu il concetto di restringere l'influenza della burocrazia e di farvi partecipare nella più larga misura le rappresentanze eletive dei diversi interessi economici del paese; di dare inoltre a questo corpo consultivo la maggior autorità, facendone una emanazione diretta della legge più che del Governo.

Si teme, com'è ben chiaro, che anche questo Consiglio somigli a parecchi altri d'utilità molto

¹⁾ Una discussione interessante in proposito ebbe luogo alla Società di legislazione comparata nel 1875 (Bulletin de la Société de l. c. pagine 251 e 328).

contestabile per non dire pressoché nulla. Anche in Francia il Comitato consultivo del traffico e delle tariffe riorganizzato dal Ministro Sadi-Carnot con decreto del 24 novembre 1880 non diede che risultati meschini. Nè crediamo che valga ad infondere nel Consiglio vigoria maggiore lo stabilirne la organizzazione mediante legge. Vero che sostiensi autorevole il Consiglio superiore dell'istruzione pubblica, creata ed organizzata appunto per legge; ma la sua forma più che da questa circostanza dipende, a nostro avviso, dalle reali attribuzioni che ha e che è in grado di esercitare. Mentre per lo contrario un Consiglio delle tariffe, nelle condizioni nostre, non avrà per qualche anno che attribuzioni teoriche e, per così dire, potenziali.

Supponete pure, ed è ipotesi benigna, che esso giunga a studiare, ad apprestare un congegno di tariffe rispondente ai migliori criteri economici. Ma, all'atto di tradurlo in pratica, ecco da una parte le esitanze e le obbligazioni forse non irragionevoli delle amministrazioni ferroviarie sui risultati finanziari (anche se queste fossero governative); dall'altra le lagnanze degli interessi offesi, poichè qualunque riforma un po' larga in questo campo non può non spostare e ledere interessi molti. E allora? si sa, come si va a finire; lasciando le cose come stanno.

Tutto adunque si ridurrà, almeno nei primi anni ad esaminare le proposte delle amministrazioni ferroviarie o, più esattamente, ad approvarle giacchè esse offrono di regola ribassi; e sarà difficile che il Consiglio voglia farvi opposizione. La questione vera sta nei mezzi finanziari; finchè questi mancano o sono limitatissimi l'opera del Consiglio si risolverà in desiderii e in raccomandazioni al Governo. Noi ci auguriamo che il Consiglio frattanto indaghi, studi e si prepari per l'avvenire, per un prossimo avvenire; ma non sappiamo tacere il timore che tutti gli interessi i quali contano su esso, e che, come avviene, s'attendono di vedere e di sentire subito i benefici della nuova istituzione, gridino assai presto alla delusione e s'affrettino a pronunciarne nel frattempo giudizio sommario.

Che se qualcuno ci ricordasse il Consiglio ferroviario prussiano a cui s'ispirò l'on. Luzzatti o quello austriaco, gli risfletteremmo anzitutto che quei Consigli funzionano riguardo ad Amministrazioni governative esercenti reti dotate di traffico e di prodotti intensi; talchè il Governo può se il voglia senza difficoltà gravi sperimentare con ardimento ribassi di tariffe. Soggiungeremo pure che trattasi di Consigli di carattere generale e che ponno quindi esercitare azione benefica anche rispetto ad altri punti, come gli orari, i binari di raccordo degli stabilimenti industriali e così via. Gli diremmo infine che anche tali Consigli datano da troppo breve tempo, perchè si possa vantare o biasimare fin d'ora l'efficacia dell'azione ad essi affidata.

§ 54. — Ci si affollano innanzi punti numerosi sui quali gioverebbe istituire paralleli colle altre legislazioni; dalle quali si potrebbe forse apprendere qualche cosa anche per la stessa organizzazione amministrativa delle nuove reti, massime quanto alle funzioni delle Direzioni generali e di quelle d'esercizio, che rendono possibile alla Prussia e all'Austria il governo di reti non meno ampie delle nostre.

Ma abbiam promesso d'essere brevi e brevi saremo. Non faremo quindi che un'ultima osservazione sopra una riforma radicalissima introdotta nel con-

tratto di trasporto colla nostra legge del 27 aprile p. p.; vogliam dire l'ammissione della *lettera di porto all'ordine*, rifiutata in tutti gli altri paesi.

Questa generale avversione che vi mostrano le strade ferrate, fa subito pensare che ve ne siano serie ragioni; ingrandite forse un poco da quello spirito di formalismo che va invadendo anche le burocrazie ferroviarie, ma certo in ogni modo ragioni reali, fondate sulla lunga esperienza amministrativa. L'ardimento della nostra legislazione segna un vero progresso precorrendo gli altri paesi, ovvero si risolverà in un impaccio all'industria dei trasporti, in un pericolo alla buona fede del commercio? Bisogna chiarire la cosa.

Quando si parla di lettera di vettura all'ordine, logicamente non s'ha da intendere altro che una lettera di vettura nella quale, invece del mittente e del destinatario, è indicato il solo mittente che riveste ambedue tali qualità e può cedere quella di destinatario colla girata del duplicato o della ricevuta a lui rilasciata dal vettore. Così il mittente possiede un titolo legalmente negoziabile senza che la ferrovia ne soffra inconvenienti; perocchè o il giratario, ultimo possessore del titolo, avvisa in tempo utile la stazione di partenza ch'egli è diventato destinatario o no. Nella prima ipotesi per la ferrovia è come se, emessa la lettera nominativa, fosse avvenuto un semplice cambiamento di destinatario: laonade, arrivata la merce, se ne manderà a lui l'avviso come di regola. Nell'altra ipotesi per la ferrovia continua a figurare ancora come destinatario il mittente; e quindi essa, arrivata la merce a destinazione, ne darà avviso al medesimo e la data dell'avviso varrà a stabilire i termini per il ritiro della merce, per la tassa di magazzinaggio, per la vendita in caso di giacenza.

Se in appresso si presenta il possessore del titolo, egli avrà certamente diritto di ritirare la merce ma dovrà subire le conseguenze regolamentari del ritardo. Non vale in contrario che egli non sia stato direttamente avvisato dell'arrivo della merce, perchè l'ammettere tale eccezione condurrebbe all'assurdo di rendere lettera morta le garanzie stabilite a favore del vettore, specialmente affinchè le stazioni e i vagoni non abbiano a tramutarsi in veri magazzini di deposito; garanzie necessarie anche nell'interesse pubblico, affinchè il materiale possa meglio circolare ed essere utilizzato e affinchè le stazioni non risultino insufficienti ai bisogni normali. Nè facciamo l'ipotesi che il mittente a mezzo della stazione di partenza dia avviso del cangiamento di destinatario; anzitutto perchè egli non può sapere se il suo giratario vorrà o no girare il titolo ad un terzo e poi perchè, essendosi egli privato del titolo, tanto per l'Art. 398 del Codice di Commercio quanto per il 109 delle nuove tariffe, non ha più diritto di ordinare cambiamenti di sorta nella spedizione.

§ 55.º — Tale il concetto strettamente giuridico della lettera di vettura all'ordine. Ma il commercio non lo intende sempre con tanta precisione. Le spedizioni ferroviarie di solito costituiscono l'esecuzione di singoli contratti di compra e vendita già stipulati, a differenza degli invii marittimi che sovente accumulano le merci negli empori di deposito, dove se ne contratta la vendita. Quindi nelle prime si ha comunemente la lettera di porto nominativa. Ma spesso il mittente vuol'essere pagato ancora prima che la merce arrivi a destinazione, anzi all'atto stesso della

spedizione, onde emette subito, facendola immediatamente scontare, una tratta sul destinatario, cui in prova d'aver eseguito la spedizione spedisce la ricevuta in partenza. Se questa ricevuta fosse titolo girabile, il destinatario potrebbe a sua volta negoziarla intanto che la merce viaggia.

In questa guisa principalmente, per non dire d'altre occasioni secondarie, si spiegano i tentativi parecchie volte fatti dal commercio di girare la ricevuta in partenza. Ecco adunque come esso vuole si indicare il destinatario e vuole insieme ottenere dal vettore un titolo girabile. Ma qui sorgono i pericoli e per la ferrovia e per il commercio stesso. Per questo ultimo, daccchè il titolo girabile in mano di un mittente di malafede può servire a ledere i diritti del destinatario. Per la ferrovia che corre rischio di trovarsi implicata in frequenti controversie in causa della malafede delle parti.

§ 56°. — Ora si domanda di fronte alla nostra legislazione si avrà la lettera all'ordine soltanto nel primo concetto da noi svolto (cioè senza indicazione di destinatario) o anche in quest'ultimo concetto (quando è indicato anche il destinatario)? In altre parole quando sia compilata la lettera di vettura nominativa, la ricevuta in partenza costituisce un titolo girabile o no?

Se leggiamo il Corso di diritto commerciale dell'egregio prof. Vidari (n. 2208), egli è d'avviso che col cessato Codice di Commercio la girata non era lecita, perchè a quest'uopo sarebbe stata necessaria sul titolo la clausola *all'ordine*; e cita in questo senso una sentenza della Cassazione di Firenze in data del 31 marzo 1879. Però aggiunge che quando entrerà in vigore il nuovo progetto di Codice, non richiedendo esso più per la cambiale la clausola *all'ordine*, il titolo sarà naturalmente girabile purchè non ne contenga espresso divieto. E sta infatti che il nuovo codice agli art. 231, 237 stabilisce per la cambiale questo principio e che all'art. 389 per la girata della lettera di vettura si richiamano le norme valevoli per quella della cambiale.

Tuttavia a nostro avviso non è sostenibile, che la ricevuta ordinaria nominativa possa essere girata. Ammettiamo bensì che sul principio il nostro legislatore si lasciò, forse inconsciamente, guidare da questa idea. Si dice tanto spesso che la legge commerciale deve conformarsi agli usi del cotämercio, che quasi sfugge d'osservare, se questi usi son proprio sempre corretti. Infatti il progetto preliminare del Codice all'art. 441, dove si parlava della lettera di vettura consegnata al mittente, non faceva motto delle forme della girata; solo ne trattava all'art. 444 riguardo allo scontrino o duplicato di partenza; e in termini da lasciar supporre che questi potessero essere all'ordine o al portatore, senza che fosse tale la lettera di vettura. « Se (lo scontrino o il duplicato) sono « all'ordine o al portatore, le stipulazioni del con- « tratto di trasporto in essi non indicate non hanno « effetto contro il destinatario. » Così suonava l'articolo 444, ammettendo adunque che ci fosse un destinatario diverso dal possessore dello scontrino, se bene lo scontrino fosse all'ordine.

Però quest'anomalia balzò poscia agli occhi e il legislatore nel testo definitivo all'ultimo alinea dell'art. 392 distinse nettamente il caso della lettera nominativa da quella della lettera all'ordine.

Rimase, è vero, ancora una lieve traccia della confusione originaria nell'art. 408 del Codice, dove

è detto che « se la lettera di vettura è all'ordine o al portatore, il vettore può ricusare la consegna, finchè non gli venga restituito l'esemplare da lui sottoscritto; » leggendo le quali parole viene in mente il caso che la ferrovia consegni la merce a qualcuno che non sia il possessore della ricevuta (duplicato) e che non potrebbe quindi essere altri che il destinatario indicato sulla lettera di porto; giacchè sarebbe assurda l'ipotesi che il possessore della ricevuta volesse ritirare la merce e conservare presso di sè tale documento.

Ma in ogni modo, anche astraendo dai principi giuridici più accettati, il pensiero del legislatore appare chiarissimo all'art. 390 n. 4, dove non si dice più come nel progetto preliminare (art. 442 « *però la lettera di vettura può essere all'ordine o al portatore*, sibbene: *esprimendo se la lettera di vettura sia all'ordine o al portatore*. » Parole queste ultime che fanno cadere l'argomentazione del Vidari, perchè esse richieggono che, quanto alla lettera di vettura, sia *espresso* se essa è all'ordine o no. Di conseguenza quando siffatta dichiarazione manchi, e mancherà sempre quando siavi lettera nominativa, la ricevuta in partenza non diventa titolo all'ordine e non può essere *girata*. Potrà tutt'al più essere ceduta e gli effetti della *cessione* rimangono gli stessi che sotto la legislazione precedente.

§ 57. — L'Italia sotto questo rapporto si trova quindi nelle condizioni fatte alla Svizzera dalla legge del 20 marzo 1875. Solo che colà si fece una discussione seria e serena dell'argomento e si ebbe quindi cura di distinguere nettamente la lettera nominativa da quella all'ordine, stabilendo in modo chiaro che quest'ultima esclude l'indicazione del destinatario. Da noi più che una discussione fu un attacco tumultuario; e la lettera all'ordine venne fuori accidentalmente all'articolo 409 delle tariffe, mentre che al 92, dove sarebbe stato luogo opportuno a trattarne era già stata votata la lettera nominativa¹⁾. Sicchè, nonostante l'innovata dizione dell'art. 409, non sosterrebbe tesi temeraria, chi affermasse che per le nuove tariffe la lettera di vettura all'ordine non è ammessa.

Certo le amministrazioni ferroviarie non verranno a queste ostilità, ma, accettando l'innovazione, sapranno mantenerla entro i giusti limiti che i principi giuridici impongono. Perchè però questa riforma possa tornar vantaggiosa al commercio, sarebbe d'uopo fosse accolta anche nei servizi cumulativi internazionali; meta da cui ci sembra essere assai lontani. Altrimenti poichè le spedizioni all'interno del regno non rimangono in viaggio che pochi giorni, è chiaro che la circolazione della lettera di vettura all'ordine sarà molto ristretta e ristretta quindi grandemente l'utilità sua. Senza dire poi degli ostacoli che la natura del trasporto ferroviario le presenta, massime per le spedizioni gravate d'assegno (e saranno le più numerose), per le quali riuscirà grave al mittente (traente) di perdere non solo la disponibilità della merce ma eziandio ogni azione contro il vettore (Art. 409 e 133 delle tariffe).

§ 58°. — Giunti al fine di questi rapidi cenni, duolci

¹⁾ Se il Parlamento fosse stato meno appassionato, avrebbe compreso che, dopo aver votato l'art. 16 del Contratto con cui permetteva al Governo di modificare le condizioni de' trasporti a suo benelacito, era forse men conveniente il dedicare tanto tempo a discuterle.

di aver sorvolato fuggevolmente su molti, su troppi punti. Ma intendimento nostro era non già di trattare a fondo la vasta materia, al che occorreva qualche volume; sibbene di delineare i molteplici tratti che bisogna aver presenti nello studio dell'ampissimo tema. Ci è parso valesse la pena di porgere, compito modesto, un' : ad altri l'elaborare il trattato.

AVV. ERCOLE BRASCHI.

LA SITUAZIONE DEL TESORO al 31 maggio 1885

Il conto del Tesoro al 31 maggio dava i seguenti risultati:

Attivo:

Fondi di Cassa alla scadenza dell'esercizio finanziario, 1 ^o sem. 1884.	L. 560,061,584.94
Crediti di Tesoreria alla scadenza dell'esercizio suddetto	64,101,107.30
Incassi dal 1 ^o luglio 1884 a tutto maggio 1885	1,272,150,516.29
Entrata straordinaria	113,862,663.78
Debiti di Tesoreria.	427,144,739.40
	L. 2,437,320,611.71

Passivo:

Debiti di Tesoreria alla scad. dell'esercizio finanziario, 1 ^o sem. 1884	L. 589,670,892.56
Pagamenti dal 1 ^o lug. 1884 a tutto maggio 1885	1,385,889,059.94
Crediti di Tesor. a 31 mag. 1885	60,169,629.60
Fondi di Cassa al 30 mag. 1885	402,091,029.61
	L. 2,437,320,611.71

Dal prospetto comparativo degli incassi e dei pagamenti effettuati presso le Tesorerie del Regno, risulta che gli incassi, al 31 maggio u.s., ammontarono a L. 105,157,485.09, contro L. 99,561,183.77 nel maggio 1884, il che dà un differ. di L. 5,596,301.32 in più a favore del corrente anno.

Aumentarono, nelle entrate ordinarie, da lug. 1884 a tutto maggio 1885, le seguenti categorie: *imposta sui fondi rustici e sui fabbricati*, di L. 2,559,627.46; *tasse in Amministrazione della Direzione generale del Demanio*, di L. 2,627,399.06; *tassa sulla fabbricazione degli spiriti*, di L. 5,455,667.23; *dogane e diritti marittimi*, di L. 56,888,492.17; *tabacchi* di L. 18,853,886.57; *sali*, di L. 422,680.64; *multe e pene pecuniarie*, di L. 4,868.69; *poste*, di L. 1,826,858.13; *telegrafi*, di L. 655,340.70.

Nelle entrate straordinarie aumentarono: *contributi*, di L. 0.44; *rimborsi e concorsi nelle spese*, di L. 432,853.84; *arretrati per imposta fondiaria*, di L. 90,350.68; *accensione di debiti*, di L. 21,468,206.91.

Diminuirono per contro, nelle entrate ordinarie: i *redditi patrimoniali dello Stato*, di L. 1,477,265.82; *imposta sui redditi di ricc. mob.*, di L. 297,938.40; *tassa prodotto ferrovie*, di L. 536,870.93; *diritti delle Legazioni e Consolati all'estero*, di L. 192,827.14; *tassa sulla macinaz. del grano*, di L. 27,792,415.63; *dazi interni di consumo*, di L. 1,105,551.53; *lotto*, di L. 1,486,455.79; *strade ferrate di proprietà dello Stato*, di L. 17,567,325.49; *servizi diversi*, di

L. 816,296.36; *rimborsi e concorsi nelle spese*, di L. 815,053.45; *entrate diverse*, di L. 642,159.28; *partite di giro*, di L. 64,259.78.

Nelle entrate straordinarie diminuirono: *entrate diverse*, di L. 358,946.75; *arretrati per imposta ricchezza mobile*, di L. 5,220,593.58; *vendita beni*, di L. 4,051,382.65; *riscoss. di crediti*, di L. 3,425.40; *capitoli aggiunti*, di L. 6,496,655.53; *costruzioni di strade ferrate*, di L. 52,581,067.78.

I pagamenti nel mese di maggio u.s. ammontarono ad un totale di L. 419,312,509.89; contro L. 95,714,022.06 nel mese corrispondente del 1884; da ciò si una diff. in più, nel 1885, di L. 23,598,487.83.

Da luglio 1884 a tutto maggio 1885, essi furono di L. 1,385,389,059.94; contro L. 1,449,760,534.05 nel corrispondente periodo del 1884; quindi una differenza in meno nel 1885 di L. 64,374,494.41.

Premessi questi dati generali passeremo a confrontare alcune cifre degli incassi e dei pagamenti fatti nel maggio con le previsioni ministeriali.

Il bilancio preventivo dell'entrata per l'anno finanziario dal 1^o luglio 1884 a tutto giugno 1885 fu stabilito dall'on. Ministro delle finanze nella cifra di 4,548,952,796 che divisa per dodici dà L. 129,079,499 al mese. E perchè i nostri lettori possano a colpo d'occhio vedere gli aumenti e le diminuzioni riasumeremo in prospetto i risultati tanto dell'entrata che della spesa.

Entrata	12. ^o della somma preventivata	incassi nel maggio 1885	differenza negli incassi
Redditi patrimoniali.	L. 2,163,920	1,303,320	— 860,600
Tassa sul prodotto del movimento a grande e piccola velocità.	4,521,417	1,220,384	— 301,037
Diritti delle Legazioni e dei Consolati all'estero.	88,333	109,887	+ 20,554
Tassa sulla fabbricazione degli spiriti, birra, ecc.	4,539,582	2,307,974	+ 768,392
Dogane e diritti marittimi.	13,833,333	22,447,462	+ 8,614,129
Tabacchi.	14,475,000	14,801,308	+ 625,308
Sali.	6,983,333	6,913,517	— 69,816
Lotto.	6,041,666	6,061,178	+ 19,512
Poste.	3,291,666	3,110,159	— 181,507
Telegrafi.	894,077	976,294	+ 82,217
Strade ferrate dello Stato.	4,769,769	2,500,000	— 2,269,769
Servizi diversi.	1,334,805	2,016,116	+ 861,311

Le imposte dirette riscuotendosi ogni due mesi ed essendo state riscosse nel mese di aprile il confronto fra le riscossioni e le previsioni ministeriali lo riserveremo per il mese di Giugno.

Passiamo adesso alle spese. Queste sono previste per l'anno finanziario 1884-1885 nella somma di L. 4,541,977,812 che divise per i dodici mesi dell'anno danno L. 128,498,151 al mese. Nel complesso dai dieci ministeri è stata spesa nel mese di maggio la somma di L. 119,512,509 cioè L. 9,485,642 meno delle previsioni ministeriali.

Pagamenti	12. ^o della somma preventivata	pagamenti nel maggio 1885	differenza nei pagamenti
Ministero del Tesoro.	L. 61,451,503	44,315,060	— 17,136,445
Id. delle finanze.	14,551,571	11,891,302	+ 339,731
Id. di grazia giustizia e dei culti.	2,812,878	3,032,200	+ 219,322
Id. degli affari esteri.	660,661	822,428	+ 161,753
Id. dell'istruzi. pubb.	2,645,376	3,537,348	+ 891,972
Id. dell'interno.	5,197,096	5,960,192	+ 763,096
Id. dei lavori pubblici.	15,360,233	12,958,404	— 2,401,831
Id. della marina.	21,838,488	23,220,830	+ 1,382,342
Id. dell'agric. indust. e commercio.	4,775,577	9,536,679	+ 4,761,102
	995,500	1,038,662	+ 43,162
TOTALE L. 428,198,151	119,312,509	— 9,185,642	

Se si confrontano finalmente i risultati del mese di maggio 1885 con quelli del maggio 1884 si hanno le seguenti variazioni:

Entrata ordinaria		maggio 1885	diff. col maggio 1884
Redditii patrimoniali	L.	4,303,130	24,500
Imposta fondiaria		681,614	546,382
Imposta sui redditi di ricchezza mobile		2,827,149	478,236
Tasse in amministrazione della Direzione Generale del De- manio		13,349,656	1,096,849
Tassa sul prodotto del movi- mento a grande e piccola ve- locità sulle ferrovie		1,220,380	65,167
Diritti delle Legazioni e dei Consolati all'estero		109,887	2,650
Tassa sulla fabbricazione degli alcool, della birra, acque ga- sose, ecc.		2,307,974	797,352
Dogane e diritti marittimi		22,447,462	7,847,157
Dazi interni di consumo		6,438,100	280,514
Tabacchi		14,801,308	790,838
Sali		6,913,917	18,573
Multe e pene pecuniarie		598	452
Lotto		6,061,178	2,236,668
Poste		3,110,159	357,280
Telegrafi		976,294	10,587
Strade ferrate dello Stato		2,500,000	—
Servizi diversi		2,016,116	61,740
Rimborsi e concorsi nelle spese		1,915,710	468,803
Entrate diverse		1,768,399	1,141,242
Partite di giro		10,636,319	1,353,190
Entrate straordinarie effettive		284,779	74,148
Movimento di capitali		2,132,746	92,202
Costruzione di ferrovie		3,345,098	3,215,087
Totale L.		105,157,485	5,396,301

Il seguente prospetto contiene i pagamenti nel maggio dei due anni indicati:

Pagamenti	nel maggio 1884	dif. nel mag. 1884
Ministero del Tesoro.....L.	44,315,060	+ 21,009,630
Id. delle finanze.....	44,894,302	+ 326,511
Id. di grazia e giustizia.	3,032,200	+ 170,961
Id. degli affari esteri.....	822,428	+ 293,995
Id. della pubb. istruz..	3,537,348	+ 1,019,403
Id. dell'interno.....	5,960,192	+ 1,000,562
Id. dei lav. pubblici..	12,938,404	+ 5,385,918
Id. della guerra.....	23,220,830	+ 4,447,636
Id. della marina.....	9,536,779	+ 3,544,565
Id. dell'agr. ind. e com..	1,038,062	+ 171,200
TOTALE L.	118,312,509	+ 23,598,487

Facendo adesso il confronto fra gl'incassi e i pagamenti, si ha:

Entrate nel maggio 1885 L. 105,457,485
 Pagamenti " " » 119,312,509

Differenza in più nei pagam.^{ti} di L. 14,455,024
Nel maggio del 1884 si aveva avuto:

Entrate	L.	99,561,483
Pagamenti.	»	95,714,022
Differenza in più nelle entrate	L.	3,847,461

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di commercio di Pesaro. — Le deliberazioni prese dalla Camera nelle sue ultime adunanze furono le seguenti :

1º Fece plauso alle disposizioni del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio per concorso internazionale di piccole Trebbiatrici a vapore, che si aprirà in Pesaro col 4º del prossimo luglio.

2.º Stabilì una medaglia d'oro per premiare quell'espositore, che ne sarà riconosciuto meritevole dalla commissione giudicatrice eletta dal Ministero.

3.º Si diresse al Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, perchè voglia validamente

appoggiare presso il collega dei Lavori pubblici una domanda tendente ad ottenere, che la Strada Ferrata del Foglia in questa Provincia, sia assegnata alla 4^a categoria.

4.º Nominò ad unanimità l' Illmo sig. Ingegnere Comm. Pacifico Barilari a far parte di una commissione che dovrà recarsi a Roma per raccomandare al Dicastero dei lavori pubblici la domanda predetta.

5.^o Deliberò di concorrere con L. 450 al mantenimento delle rappresentanze commerciali all'estero.

6.^o Emise parere favorevole sulla domanda di Tommassini Pietro di Fano per ottenere la patente di Perito-rigattiere.

7.^o Approvò la statistica commerciale dell'anno 1884. Dalla statistica stessa risulta che per le dogane e stazioni ferroviarie di Pesaro e Fano vennero esportati quint. 257,799.52, importati quint. 226,495.52. Le merci in partenza superarono perciò quelle in arrivo di quintali 11,304.20. Il movimento commerciale fu inferiore a quello del 1883, in partenza di quintali 29,693.98, in arrivo di quintali 3,721.48. Sulla predetta statistica del 1884 figurano poi in partenza: Numerario L. 814,225; Viaggiatori numero 75,583; Telegrammi N. 637; Bestiame grosso N. 6,041; Bestiame piccolo N. 8285; Cani N. 108; Veicoli e feretri 17; in arrivo: Numer. L. 4,477,864; Viaggiatori N. 75,281; Telegrammi N. 503; Bestiame grosso N. 1,992; Bestiame piccolo N. 271; Cani N. 124; Veicoli e feretri 30.

Camera di commercio di Savona. — Nella riunione del 15 giugno la Camera di Savona approvò la proposta del sig. Botta di far pratiche presso l'autorità competente, allo scopo di sollecitare le formalità per l'armamento delle nuove calate della darsena Vittorio Emanuelle, che sono prossime all'ultimazione, onde averle al più presto possibile a disposizione del commercio, stante l'abbondanza dei vapori e velieri in porto, per cui si rende sempre più palese l'insufficienza del medesimo e la necessità di utilizzare tutte le calate antiche e nuove; e si pronunziò contraria alla domanda della ditta Rae e C. di Livorno circa l'importazione temporanea di bottiglie bianche dall'estero, per trasporto dell'olio fine in America, su cui il Ministero delle Finanze chiedeva nuovo studio e parere, e ponderate le ragioni esposte dalle ditte esercenti vetraria nel distretto contro la facilitazione suddetta che ridonderebbe a troppo danno dell'industria nazionale, e persuasa che realmente non siavi motivo giusto e sufficiente di accogliere la domanda suddetta inesatta ed infondata, come risulta dalle cifre e dalle circostanze segnalate nei documenti letti, la Camera confermando l'avviso emesso in dicembre p. p.

Finalmente relativamente alle rappresentanze commerciali all'estero la Camera, dopo una competente discussione dichiarossi pronta a mettersi colle medesime in rapporti, e stabilire gli accordi che saranno reputati adatti a conseguire il fine cui mirano tali istituzioni, al quale scopo manda intanto pubblicarsi apposito manifesto ed invito agli industriali, produttori ecc. In quanto al concorso nelle spese di mantenimento di dette consorelle, la Camera, per quanto apprezzi le ragioni svolte nella circolare a tal fine, tuttavia, stante la ristrettezza delle sue finanze e gli impegni del bilancio, che il Ministero conosce, per cui non potrebbe sobbarcarsi ad altri, finchè non sieno migliorate, deliberò di astenersi da qualunque concorso materiale.

Camera di commercio di Bologna. — Nella seduta del 29 Maggio il presidente cominciò col dare partecipazione di una lettera della Camera di Commercio di Rosario di S. Fè colla quale chiede alcuni campioni dei quali, aggiunse il presidente, è stato già disposto l'invio, e di una circolare del Ministero sulla costituzione delle Camere di Commercio italiane all'estero e sul concorso al loro mantenimento. Dopo queste comunicazioni la Camera approvò le liste elettorali commerciali per il 1885, e gli usi sulle contrattazioni del Bestiame.

Notizie economiche e finanziarie

Situazione delle banche di emissione italiane

(31 maggio e differenza con la situazione precedente)
(In milioni)

	Banca Nazionale del Regno	Banco di Napoli	Banca Nazionale Tosana	Banca Romana	Banco di Sicilia	Banca Tosana di Credito
Attivo	1.220,8	439,4	124,9	89,5	104,1	39,6
+ 22,7 + 6,5 - 0,5 + 0,4 - - - 0,3						
Cassa e riserva	259,6	114,0	34,1	20,7	33,5	5,3
+ 2,0 + 0,1 + 1,3 + 0,1 + 0,4 + 0,1						
Portafoglio	279,5	80,6	29,8	31,3	27,5	3,6
+ 12,0 - 3,0 - 1,8 + 2,0 + 0,4 - 0,4						
Anticipazioni	62,7	40,4	6,2	4,0	7,2	3,1
- 0,5 + 0,5 + 0,1 + 0,1 + 0,1 - - -						
Impieghi diretti	135,8	34,0	17,4	6,2	1,1	0,1
- 1,1 - - - - - - - - - -						
Titoli	22,6	1,0	3,1	3,5	1,5	0,3
- 2,3 - - - 0,1 - - + 0,4 - 0,3						
Sofferenze	4,6	6,1	0,8	2,6	1,8	0,0
- - - - - - - - - - - - - - - -						
Passivo	1220,8	439,4	124,9	89,5	104,1	39,6
+ 22,7 + 6,5 + 0,5 + 0,4 - - - 0,3						
Capitale	200,0	48,7	30,0	15,0	12,0	10,0
- - - - - - - - - - - - - - - -						
Massa di rispetto	35,0	10,9	3,3	3,3	3,0	0,4
- - - - - - - - - - - - - - - -						
Circolazione	414,1	138,4	61,7	40,9	35,0	14,2
+ 14,2 + 7,5 + 0,5 + 0,8 + 2,4 - 0,2						
Circol. in riserva	83,5	41,2	—	6,6	1,0	—
+ 10,8 - 2,3 - - 0,2 - 0,9 - -						
Conti cor. a vista	64,9	71,2	0,4	1,3	30,2	0,0
+ 18,2 + 0,2 - - + 0,3 - - - -						
Id. a scadenza	50,3	25,7	8,5	0,6	—	0,2
- 4,2 - - 0,9 + 0,1 - - - -						
Cassa	243,2	111,1	29,3	20,7	28,8	5,0
- 0,7 + 0,8 + 0,2 + 0,2 - - - -						
Oro	177,6	55,3	14,7	12,0	21,2	4,5
+ 0,9 + 0,1 + 0,1 - - - - - -						
Argento (seudi)	14,3	9,5	3,4	4,1	1,4	0,4
- 0,3 + 0,5 - 2,1 + 0,8 - - - -						
Bronzo e biglietti	51,3	46,8	9,1	4,6	6,2	—
- 1,3 + 0,7 + 0,2 + 0,3 - - - -						

Situazioni delle Banche di emissione estere.

(in milioni)

Banca dei Paesi Bassi

	13 giugno	20 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fior.	135,6	136,0	+ 0,4
Portafoglio	45,1	43,9	- 1,2
Anticipazioni	45,0	45,0	- -
Passivo { Circolazione	185,6	185,8	+ 0,2
Conti correnti	23,2	22,9	- 0,3

Banca di Francia

	18 giugno	25 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fr.	2.224,1	2.234,5	+ 10,4
Portafoglio	706,7	689,9	- 16,8
Anticipazioni	290,3	286,2	- 4,1
Passivo { Circolazione	2.783,2	2.763,0	- 20,2
Conti correnti	556,4	594,9	+ 38,5

Banca nazionale del Belgio

	11 giugno	18 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Fr.	95,6	96,9	+ 1,9
Portafoglio	280,6	281,6	+ 1,0
Anticipazioni	9,7	9,5	- 0,2
Passivo { Circolazione	338,8	336,5	- 2,3
Conti correnti	59,7	63,7	+ 4,0

Banca Imperiale di Germania

	6 giugno	18 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico . . . St.	30,6	30,7	+ 0,1
Portafoglio e anticipaz.	18,7	18,8	+ 0,1
Passivo { Circolazione	33,6	34,1	+ 0,5
Conti correnti	12,0	12,8	+ 0,8

Banche associate di Nuova York.

	6 giugno	18 giugno	differ.
Attivo { Incasso metallico Sterl..	22,9	23,0	+ 0,1
Portafoglio e anticipaz.	11,5	11,2	- 0,3
Passivo { Circolazione	2,0	2,0	-
Conti correnti	72,8	73,0	+ 0,2

Banca d'Inghilterra (18 giugno).

Aumentarono: i *conti correnti del Tesoro* di sterline 40,513; i *conti correnti particolari* di sterline 966,277; il *portafoglio e le anticipazioni* di sterline 120,768; l'*incasso metallico* di st. 557,447; e la *riserva biglietti* di sterline 798,060.

Diminuì la *circolazione dei biglietti* di st. 273,565.

Con decreto reale del 6 giugno 1885 sono istituiti due Comitati di stralcio, uno per le strade ferrate romane, l'altro per le strade ferrate dell'Alta Italia. I due Comitati sono così costituiti:

Per l'Alta Italia: Fenolio comm. avv. Bernardo, presidente — Molfino comm. avv. Giorgio, Bussi comm. ing. Gabriele, Ratti comm. ing. Gaetano, Petibon comm. Lodovico, membri.

Per le strade ferrate Romane: Nobili comm. avv. Niccolò, presidente — Puccini comm. avv. Giovani, Marchettini cav. ingegnere Natale, Bertina comm. Callisto, Ferretti cav. Paolo, membri.

Sono assegnate le indennità mensili seguenti: ai Presidenti L. 1.000; ai membri L. 900.

Annunziamo con piacere che nella seduta del 22 Giugno il Consiglio di amministrazione delle *Assicurazioni generali* di Trieste su proposta della

Direzione Centrale ha chiamato il segretario generale sig. Carlo Besso a formar parte della Direzione, nella qual carica egli funzionerà pure quale Consultante tecnico della Compagnia. Noi siamo lieti di questa nomina perchè è il meritato compenso di lunghi anni di servizi altrettanto indefessi quanto profici per la Compagnia. Al posto di Segretario generale fu chiamato il sig. Giuseppe Besso che funzionava da segretario generale sostituto, e a coprir quest'ultima carica fu nominato il sig. Carlo Levi.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 27 Giugno 1885.

I mercati di Londra e di Parigi trovandosi in condizioni le più favorevoli all'aumento, perchè eccezivamente abbondanti di denaro, anche le altre borse d'Europa, non escluse le nostre, proseguirono nella via del rialzo, quantunque gli affari siano stati in generale limitati alle rendite, e ad alcuni valori che da qualche tempo, al pari di quelle, attraggono l'attenzione della speculazione. E forse l'aumento sarebbe stato, anche più sensibile, se attualmente non trovasse ostacolo nella stagione estiva che ha già cominciato ad allontanare dalle borse un gran numero di operatori. È evidente pertanto che la situazione del mercato finanziario non potrebbe essere migliore, e se si confrontano i corsi attuali con quelli che erano prima che sorgesse la questione anglo-russa, è facile persuadersi che è stato riguardato tutto quanto il terreno che per ragione di essa era stato perduto. Del resto eliminato il pericolo di una guerra fra l'Inghilterra e la Russia, non vi è altro che giustifichi o lasci presagire un movimento retrogrado, e tutto dimostra che la politica se non reca difficoltà, e preoccupazioni internazionali oggi non ha più alcuna influenza sui mercati. Abbiamo avuto infatti in questi giorni le crisi ministeriali di Londra e di Roma, ma passarono del tutto inosservate, e le borse proseguirono nel sostegno senza preoccuparsi di esse. Perchè oggi fosse possibile una campagna al ribasso occorrerebbe poter contare sull'abbondanza dei titoli, come per una campagna al rialzo si fa assegnamento sull'abbondanza del denaro. Ora i titoli non abbondano, e i portafogli invece di vuotarsi, mercè l'abbondanza dei capitali disponibili, vanno ognora più riempendosi. Come si vede le probabilità sono attualmente tutte a favore dei compratori, e ai venditori non resta che sperare nell'impreveduto. Date queste condizioni è chiaro che il rialzo è nella forza delle cose, e per impedirlo occorrerebbero avvenimenti gravissimi di cui oggi non vi è alcuna traccia sull'orizzonte politico. L'andamento del mercato monetario internazionale ha perduto in questi ultimi giorni qualche poco di quella uniformità per cui si distinse nelle settimane precedenti. E così mentre vediamo a Londra e a Parigi il denaro abbondantissimo, a Berlino invece comincia a far difetto per cui a poco a poco lo sconto privato dal $2\frac{1}{4}$ è salito al 3 per cento. Non è improbabile per tanto che le stesse cause che produssero il rincaro del denaro in Germania lo vadano determinando anche sulle altre piazze, giacchè la

chiusura del primo semestre dell'anno reca seco in tutti i paesi bisogni eccezionali di denaro i quali per essere soddisfatti, non possono a meno di esercitare una sensibile influenza sul mercato monetario di ciascun paese.

Ecco adesso il movimento della settimana.

Rendite francesi. — Il 5 0/0 oscillò fra 110,50 e 110,20 e oggi resta a 100,05; il 3 0/0 da 81,40 saliva a 81,55 e il 3 0/0 ammortizzabile da 83,80 ripiegava a 83,60.

Consolidati inglesi. — Oscillarono per tutta l'ottava fra 99 1/2 e 99 5/8 per chiudere oggi a 99 11/16.

Rendita turca. — Da 17 1/16 retrocedevano a Londra a 16 45/16.

Valori egiziani. — L'egiziano nuovo invariato fra 526 e 528 e il Canale di Suez da 2175 scendeva a 2152.

Valori spagnuoli. — La nuova rendita esteriore da 59 7/16 migliorava fino a 59 13/16.

Rendita italiana 5 0/0. — Sulle varie borse italiane saliva fino a 97,60 in contanti e 97,80 circa per fine mese. A Parigi da 97,30 andava fino a 97,60 per fine mese e oggi resta a 97,30; a Londra da 96 1/2 a 96 3/4 e a Berlino da 95,80 a 96.

Rendita 3 0/0. — Ebbe alcune contrattazioni fra 62 e 62,40.

Valori pontifici. — Il Blount da 96,40 migliorava fino a 96,50; il Cattolico 1860-64 da 96 a 96 e 50 e il Rothschild invariato a 97.

Negli altri valori le transazioni ebbero maggiore sviluppo che nelle settimane precedenti e vennero praticate con prezzi tendenti al rialzo.

Valori bancari. — La Banca Nazionale italiana fu negoziata fino verso 2240; la Banca Nazionale Toscana fra 1154 e 1156; la Banca Toscana di Credito a 525; il Credito Mobiliare da 927 saliva a 933; la Banca Generale negoziata fra 603 e 607; il Banco di Roma intorno a 673; la Banca Romana fra 1090 e 1080; la Banca di Milano fra 512 e 508 e la Banca di Torino fra 825 e 818.

Valori ferroviari. — Le azioni meridionali da 709 ritornavano a 716; le obbligazioni livornesi C D si negoziarono fra 320 e 320,50; le meridionali fra 306 e 306,50; le nuove sarde fra 307,50 e 308,50 e le Vittorio Emanuele fra 315,50 e 316,50.

Credito fondiario. — Roma ebbe qualche operazione a 475,50; Milano a 507,25; Napoli a 492,75 e Cagliari a 472.

Prestiti Municipali — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze negoziate fra 65,45 e 65,55; l'Unificato Napoletano fra 92,65 e 92,75 e il prestito di Roma a 470.

Valori diversi. — La fondiaria a vita fu negoziata a 273,50; la azioni immobiliari a 735 e l'Acqua Marcia a 1500 circa.

Cambi. — Il Francia a vista resta a 100,18 e il Londra a 3 mesi a 25,45.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — All'estero i frumenti continuano a ribassare e questo persistente ribasso non potrebbe interpretarsi altro che, come una prova che il futuro raccolto si presenta ovunque in condizioni assai favorevoli, poichè è certo che se la prospettiva fosse magra, i prezzi avrebbero già cominciato a salire. A Nuova York i frumenti oscillarono da doll. 0,99 1/2 a 1,02 allo stajo; i granturchi sostenuti da doll. 0,54 a 0,56 e la farina extra state da doll. 3,65 a 3,85 per misura di 88 chilog. A Chicago i grani fecero da dollari 0,87 1/2 a 89 1/2 e il grant. da doll. 0,47 a 47 1/2. L'ufficio di agricoltura di Washinton calcola il raccolto dei grani di quest'anno a 360,000,000 di staja, contro 513,000,000 nel 1884 e contro 420,000,000 nel 1883. Nelle Indie il raccolto pare che supererà di poco la media. In Algeri i grani proseguono a ribassare. A Odessa stante il buon andamento delle campagne in Russia, i grani tendono a declinare pagandosi in Ghirk Nicopoli da rubli 0,86 a 1 per pudo. A Londra furono in ribasso tanto i frumenti indigeni che gli esteri e ribassarono pure gli orzi. A Berlino ribasso nei frumenti e nella segale. A Pest con tendenza a ribasso i grani oscillarono da fior. 8,76 a 8,89 al quint., e a Vienna da fior. 8,93 a 9,03. In Francia i frumenti subirono un lieve ribasso e gli altri cereali rimasero invariati. A Parigi i grani pronti si quotarono a fr. 23,20 e per luglio a 23,40. In Italia nei frumenti continuò a prevalere la tendenza ribassista prodotta specialmente dalle molte offerte di grani esteri; nei granturchi continuò il sostegno, e nel riso il ribasso. Quanto al futuro raccolto, dal complesso delle notizie pervenute dalle varie provincie italiane appareisce che nei grani si avrà una produzione di poco superiore alla mediocre. Ecco adesso i prezzi della settimana. A Firenze i prezzi dei grani variarono da L. 23,50 a 25,50 al quint. a secouda della qualità. — A Bologna i frumenti fini realizzarono fino a L. 23 al quintale; i granturchi da L. 13 a 15 e i risoni da L. 18 a 22,50. — A Ferrara i grani si venderono fino a L. 22,75 e i granturchi da L. 13,75 a 14,50. — A Venezia si praticò fino a L. 22,50 per i grani teneri lombardo-veneti e fino a L. 19,50 per i grani del Mar Nero. — A Verona i grani fecero da L. 22 a 23,25 al quint.; i granturchi da L. 15,25 a 16,75 e i risi da L. 29 a 37,50. — A Milano il listino segna da L. 23 a 25 per i grani; da L. 14 a 16,50 per i granturchi; da L. 16 a 17 per la segale e da L. 29 a 36 per il riso fuori dazio. — A Pavia i risi si venderono da L. 30 a 34. — A Torino i grani fecero da L. 23 a 25 1/4; i granturchi da L. 16 a 17,50; l'avena da L. 17,50 a 19,25 e il riso bianco fuori dazio da L. 25,75 a 25,50. — A Genova i grani teneri nostrali fecero da L. 21,50 a 23,75 e gli esteri da L. 17,50 a 20,25 — e In Ancona i prezzi dei grani variarono da L. 22 a 24 il tutto al quintale.

Vini. — Si notò in questi ultimi giorni una certa minore attività, ma l'articolo continua sempre molto sostenuto a motivo degli aumenti che vengono segnalati dalla Sicilia, e da altre piazze delle provincie meridionali. Cominciando dai mercati siciliani troviamo che a Messina i Faro e i Milazzo si venderono a L. 59 all'ett.; i Vittoria di 1^a qualità a L. 39; i Riposto da L. 37 a 39 e i Siracusa a L. 50. — A Pozzallo si contrattarono alcune partite del nuovo raccolto consegna nel settembre a L. 20. In Sicilia le notizie sull'andamento delle viti sono eccellenti. A Gallipoli i vini buoni sono in pretesa di L. 45 all'ett. — A Napoli i prezzi sono alquanto sostenuti per ristrettezza del genere. I Gallipoli si contrattarono a Duc. 153 al carro sdaziato; i Mascara a 50;

i Barletta a 100; i Terzigno a 140; i Posilipo a 163; i Pozzuoli a 150; i Gragnano a 157; i Vesuvio a 143; i Monte Procida a 170; i Moscato a 220 e i Malvasia a 200. — A Lecce dazio compreso i prezzi variano da L. 63,75 a 76,50 all'ett. — A Genova gli Scolietti si dettagliarono da L. 47 a 48; i Pachino da L. 45 a 46; i Riposto da 40 a 41; i Castellamare da L. 40 a 45; i Castellamare bianchi da L. 36 a 37; i Calabria da L. 46 a 47 e i Barletta da L. 58 a 60. — A Firenze e nelle altre piazze toscane i vini neri dell'annata realizzarono da L. 35 a 70 al quintale sul posto. Quanto all'andamento del futuro raccolto dal complesso delle notizie resulta che la vendemmia del 1885 darà risultati inferiori a quelli dell'anno scorso, ed è certo che se le notizie non miglioreranno, la nuova campagna commerciale non favorirà né i compratori né i consumatori. In Francia la tendenza è pure al rialzo ed è determinata dalla poca quantità di vini buoni disponibili. Notizie dall'Ungheria recano che la vendemmia vi sarà abbondante, e che l'Italia acquista colà forti partite di vini. I prezzi sui principali mercati ungheresi sono i seguenti: Vini bianchi piccoli dell'annata da L. 19 a 20 all'ettol. senza fusto; detti dolci da L. 23 a 30; vini bianchi superiori da L. 40 a 60; rossi da L. 20 a 25; scuri da L. 32 a 60.

Spiriti. — In generale le operazioni sugli spiriti sono quasi nulle e i prezzi iuvariati. A Milano con affari al solo consumo i tripli di gr. 94/95 realizzarono da L. 172 a 173; i Napoli da L. 179 a 180; gli americani da L. 187 a 188; i germanici da L. 186 a 187 e l'acquavite di grappa da L. 88 a 92. — A Genova gli americani si dettagliarono da L. 187 a 188; i germanici da L. 189 a 190 e i Napoli da Lire 181 a 189. Anche all'estero l'articolo è in calma. A Parigi le prime qualità di 90 gradi disponibili si quotarono a fr. 47,75 al quint. al deposito; per luglio a fr. 48 e per gli ultimi 4 mesi a fr. 49,75 — e a Berlino con tendenza al ribasso per giugno-luglio si praticò marchi 43 e per ottobre marchi 44 a 60.

Cotoni. — La tendenza al sostegno segnalata nella precedente rassegna venne arrestata dalla politica, cioè a dire dalla chiamata al potere di lord Salisbury che si considera come un maggior pericolo di complicazioni estere. Inoltre a raffreddare la speculazione vi contribuì pure la voce corsa che il futuro raccolto americano possa oltrepassare i 7 milioni di balle essendo l'area coltivata a cotone superiore a quella degli anni precedenti. A Milano mercato incerto. Gli Orleans si pagarono da L. 74 a 78 i 50 chilog.; gli Upland da L. 75 a 77; i Bengal da L. 49 a 51; gli Oomra da L. 58 a 61; i Broach da 67 a 62 e i Salonicco roulé da L. 60 a 60,50. — A Genova i cotoni italiani realizzarono da L. 51 a 69 ogni 50 chilog.; gli americani da L. 68 a 73 egli indiani da L. 48 a 67. — All'Havre mercato calmo. — A Liverpool gli ultimi prezzi praticati furono di den. 5 3/4 per il Middling Orleans; di 5 11/16 per il Middling Upland, e di 4 15/16 per il good Oomra — e a Nuova York di cent. 109/16 per il Middling Upland. Alla fine della settimana scorsa la provvista visibile dei cotoni in Europa, negli Stati Uniti e nelle Indie era di balle 2,095,000 contro 2,362,000 oro nell'anno scorso, e contro 2,669,000 nel 1883.

Olij d'oliva. — La situazione dell'articolo è la stessa cioè massima calma con prezzi deboli per le qualità andanti, e qualche affare e prezzi sostenuti per le fini. A Diana Marina i sopraffini scelti realizzarono da L. 170 a 175 al quint.; i fini da L. 155 a 165; i mezzofini da L. 148 a 150; i mangiabili da L. 125 a 145 e le qualità da ardere da L. 100 a 105. — A Genova si venderono da 600 quintali di olj da L. 130 a 150 per i Sassari; da L. 140 a 150 per i Toscana; da L. 120 a 135 per i Romagna; da L. 100 a 110 per i Bari e da L. 88 a 92 per le qualità da ardere.

— A *Livorno* le qualità mangiabili del lucchese e del fiorentino si venderono da L. 120 a 150. — A *Firenze* l'olio acerbo fece da L. 85 a 90 per soma di chilog. 61,200 sul posto. — A *Napoli* il Gallipoli pronto fu quotato a L. 86,44 al quint. e per dicembre a L. 88,57 e il Gioja a L. 80,55 in contanti e a L. 82,65 per dicembre e a *Bari* i prezzi estremi furono di L. 95 a 165.

Articoli diversi. — Ecco alcune vendite fatte sulla piazza di *Genova*. Lo zolfato di chinino da L. 155 a 165 al chilog.; la scagliola L. 30 per la provenienza dall'America; L. 25 per la *Plata*; L. 37 per la *Catania*; L. 33 per Gallipoli e L. 35 per *Trapani* tutto al quintale; il nitrato di soda L. 25,50; la biacca da L. 13 a 18; l'erba *Sparto* da L. 15 a 15,50; il legno *Campeccio* da L. 20 a 33; il catrame di *Svezia* da L. 38 a 39 per barile da L. 150 a 160 e la pece d'*Arcangelo* da 24 a 25.

Bachicoltura. — In Francia il raccolto dei bozzoli che ora si può giustamente apprezzare, sarà decisamente superiore, tanto in quantità che in qualità a quello dello scorso anno; nei distretti più avanzati il mercato dei bozzoli è agli sgoccioli, e negli altri trovasi nel suo pieno vigore; e dappertutto i prezzi sono deboli, ed è probabile che la media degli acquisti si faccia con un ribasso del 15 0/0 in confronto di quello del 1884. In Italia le notizie sono contraddittorie: par eperò che il quantitativo minore degli allevamenti sarà compensato dalla riuscita la quale è generalmente buona. Quanto alla *China* le ultime

notizie recano che il raccolto dei bozzoli è buono e assicurato e aggiungono che i mercati non sono ancora aperti e che i *Chinesi* non vogliono vendere alla parità dei corsi attuali europei, ma è da ritenere che se gli acquirenti persistono nella loro saggia risoluzione, si decideranno buono o malgrado a rassegnarsi. In Francia i prezzi dei bozzoli gialli variano da fr. 3,20 a 3,65 al chilog. e in Italia da L. 2,50 a 3,50 per i gialli e da L. 1,70 a 2,70 per i verdi.

Sete. — Quanto al commercio delle sete non abbiamo da segnare alcun miglioramento in quanto che i compratori si mantengono nella più grande riserva e le transazioni rimangono più calme, i prezzi continuano ad essere deboli, ma tuttavia havvi maggior resistenza al ribasso, ed il deprezzamento di questa settimana si può tutto al più calcolare a fr. 1 al chilog. A *Milano* le sete classiche 9|10 si venderono a L. 48; dette di 1° ord. a L. 45; gli organzini di marca 18/20 a L. 60; detti classici da L. 57 a 56; detti di 1°, 2° e 3° ord. da L. 55 a 51 e le trame classiche a due capi 24/26 a L. 54. — A *Como* i prezzi furono come segue: Organzini classici titolo 18/20/22 a L. 58; sublimi 18/22 a 54; belli 20/24 a 52 e belli correnti 22/26 a 50; capi 4 trame sublimi 2 fili 18/22 a 53; due fili 24/28 a 48 fino alle correnti 26/36 a 43. — A *Lione* la situazione è rimasta la stessa, ma l'impressione generale è che il mercato si sia fatto migliore. Fra le vendite fatte abbiamo notato organzini italiani di 2° ord. strafilati 17/19 da fr. 56 a 57; greggie di 1° ord. 9|10 a fr. 52 e trame 24/26 da L. 54 a 55.

AVV. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

BILLI CESARE *gerente responsabile*

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano

FIRENZE — GENOVA — ROMA — TORINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale nominale **L. 50,000,000** — versato **L. 40,000,000**

Il Consiglio di Amministrazione in conformità all'art. 48 degli Statuti sociali, ha deciso di distribuire alle Azioni liberate di L. 400 l'interesse del primo semestre 1885 in L. 12 italiane per azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della Cedola n. 44 a cominciare dal 6 luglio prossimo:

in **Firenze**
 » **Torino**
 » **Roma**
 » **Genova** } presso la sede della Società Gener. di Credito Mobiliare Italiano.
 » } » Cassa Generale.
 » } » Cassa di Sconto.
 » **Milano** » » Banca di Credito Italiano.
 » **Parigi** » » Banca di Parigi e dei Paesi-Bassi.

N.B. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per azione sarà fatto in franchi come verrà giornalmente indicato presso gli uffici della Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 22 Giugno 1885.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonomia sedente in Firenze. - Capitale £. 200 milioni interamente versato

PROSPECTO DEI PRODOTTI

23.ª Settimana — Dal 4 al 10 Giugno 1885.

PROSPECTO DEI PRODOTTI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonomia sedente in Firenze. - Capitale £. 200 milioni interamente versato

22.ª Settimana — Dal 28 Maggio al 3 Giugno 1885.

PROSPECTO DEI PRODOTTI

RETE ADRIATICO-TIRRENA.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DI VERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilomet.
Prodotti della Settimana								
1885	230,822 60	5,937 95	44,596 60	216,291 40	5,269 00	502,917 55	1770	284 13
1884	206,311 70	5,486 35	51,606 10	218,718 40	3,232 40	480,354 95	1722	278 95
differenze								
1885	+ 24,510 90	+ 451 60	- 7,009 50	+ 2,573 00	+ 2,036 60	+ 22,562 60	+ 48	+ 5 18
Dal 1º Gennaio								
1885	4,662,727 31	139,345 31	1,233,321 37	5,198,366 47	227,041 35	11,460,801 81	1731,66	6,618 39
1884	4,418,677 80	130,414 50	1,110,326 60	4,821,071 00	174,564 06	10,655,053 96	1722,00	6,187 60
differenze								
1885	- 244,049 51	+ 8,930 81	+ 122,994 77	+ 377,295 47	+ 52,477 29	+ 805,747 85	+ 9,66	+ 430 79

RETE CALABRO-SICULA E LINEE COMPLEMENTARI.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DI VERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilomet.
Prodotti della Settimana								
1885	128,384 20	2,717 35	16,108 24	48,580 00	5,238 29	200,978 08	1491,00	134 79
1884	126,250 60	3,456 50	15,405 53	82,193 05	11,561 47	238,867 15	1403,00	170 25
differenze								
1885	+ 2,133 60	- 735 15	+ 702 71	- 33,663 05	- 6,328 18	- 37,889 07	+ 88	+ 35 46
Dal 1º Gennaio								
1885	2,539,960 81	73,841 77	480,938 07	2,461,762 25	119,180 80	5,675,683 73	1491,00	3,806 63
1884	2,308,696 00	67,804 50	466,042 00	2,395,035 12	145,513 79	5,383,091 41	1385,29	3,885 89
differenze								
1885	+ 231,264 81	+ 6,037 27	+ 14,896 07	+ 66,727 16	- 26,332 99	+ 292,592 32	+ 105,71	- 79 26

RETE ADRIATICO-TIRRENA.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DI VERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilomet.
Prodotti della Settimana								
1885	229,946 25	6,426 30	53,565 10	199,767 60	11,500 80	501,205 55	1770	288 17
1884	213,699 00	5,314 20	46,144 40	198,718 00	9,873 40	473,744 00	1722	275 11
differenze								
1885	+ 16,247 25	+ 1,112 10	+ 7,420 70	+ 1,054 60	+ 1,626 90	+ 27,461 55	+ 48	+ 8 06
Dal 1º Gennaio								
1885	4,892,673 56	145,771 61	1,286,886 47	5,398,134 07	238,541 65	11,962,007 36	1733,33	6,901 17
1884	4,632,376 80	135,728 70	1,156,471 00	5,019,784 00	184,437 46	11,128,797 96	1722,00	6,462 71
differenze								
1885	+ 260,296 76	+ 10,042 91	+ 180,415 47	+ 378,350 07	+ 54,104 19	+ 833,209 40	+ 11,33	+ 438 46

RETE CALABRO-SICULA E LINEE COMPLEMENTARI.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DI VERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilomet.
Prodotti della Settimana								
1885	128,128 30	3,387 00	20,277 06	81,951 80	7,010 88	240,755 04	1491,00	161 47
1884	113,649 10	2,776 50	15,041 00	78,132 90	8,652 26	213,251 76	1403,00	152 00
differenze								
1885	+ 14,479 20	+ 610 50	+ 5,236 06	+ 3,818 90	+ 3,358 62	+ 27,503 28	+ 88	+ 9 47
Dal 1º Gennaio								
1885	2,668,089 11	77,228 77	501,215 13	2,543,714 08	126,191 68	5,916,438 77	1491,00	3,968 10
1884	2,422,345 10	70,581 00	481,083 00	2,473,168 02	149,166 05	5,596,843 17	1386,05	4,037 62
differenze								
1885	+ 245,744 01	+ 6,647 77	+ 20,132 13	+ 70,546 06	- 22,974 37	+ 320,095 60	+ 104,95	- 69 52