

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VIII - Vol. XII

Domenica 4 Settembre 1881

N. 383

## Esposizione Nazionale in Milano

### Materie alimentari e industrie tessili

L'indole del nostro giornale non ci permette di far menzione delle innumerevoli ghiottonerie che da tutte le regioni della penisola furono inviate all'esposizione.

In fatto di materie alimentari noi dobbiamo limitarci a quei tre articoli che oltre a fabbricarsi in grande scala, pel pregio che hanno forniscono materia di molto consumo all'interno ed ancora di rilevante esportazione all'estero. Intendiamo accennare: 1° ai latticini; 2° alle paste; 3° ai salumi.

I pascoli degli alti monti e le pianure irrigate perennemente, chiamate marcite o prati marciatori, forniscono i migliori latticini. La Lombardia e, in minore scala, la riva destra del Po che la fronteggia, forniscono i migliori formaggi ed il miglior burro dell'Italia. Il territorio romano e gli Abruzzi danno il cacio-cavallo, prodotto di gran lunga inferiore ai similari dell'alta Italia. Il *grana*, detto parmigiano, ha avuto mai sempre una riputazione europea e venne altamente lodato ed anche premiato all'esposizione ultima di Parigi. Nel che è da notare come, delle sei medaglie d'oro conferite in essa all'industria dei caci, due vennero assegnate all'Italia e quattro alla Francia: niuna all'Inghilterra, all'Olanda, all Svizzera. E frattanto l'esportazione del grana è in diminuzione a cagione della sua minorata resistenza all'azione del tempo. Quale ne è la causa? Non entreremo nella vivace polemica che a questo proposito si è impegnata, fra i teorici dall'un lato che domandano i rimedi alla scienza chimica, ed i pratici che dall'altro disprezzano i suoi dettati. Limitiamoci a dire che un industriale lombardo, il signor Pessina, ha inviato all'esposizione un modello in legno d'un magazzino per la stagionatura del grana, che egli costruì in prossimità di Milano, e che soddisfa egregiamente al lento prosciugamento ed alla buona temperatura ed incessante ventilazione che sono necessarie a questo prezioso formaggio, prima che sia posto in commercio. Accenniamo ancora le Provincie di Parma e di Reggio che sonosi lanciate nella fabbricazione del grana, nè dimentichiamo gli inizi che degli industriali lombardi hanno presentati di confezione dell'Emmenthal.

Se fiorente è l'industria del grana, nonostante un po' d'eclisse, non lo è meno quella degli stracchini, chiamati *Gorgonzola*, perchè è in tal paese che sono fabbricati.

Le vacche che forniscono il latte di questo delizioso cacio non sono ivi cresciute. Esse vi arrivano

dalla vetta delle Alpi della provincia di Bergamo, e sono dette *Bergamine*. Quando le nevi vietano il pascolo sui monti, esse scendono al piano, si fermano a Gorgonzola e danno la materia prima del cacio invernale di pari nome. Ciò non toglie che anche fuori della Lombardia non si fabbrichi questo latticino. Ne è prova un colossale stracchino di 100 chilogrammi proveniente da Casal Monferrato, ed altri ancora di Pieve del Cairo; ma sono queste imitazioni.

L'industria del caseificio è meno avanzata nella media e bassa Italia; non solo perchè mancano i pascoli degli altissimi monti, tranne negli Abruzzi ed altre poche regioni, nè si supplisce colla irrigazione, per difetto d'acque, ma ancora perchè scarso è l'allevamento del bestiame. Così, mentre in Lombardia sonovi 15 vacche per un chilometro quadrato, nella Venezia non ve n'hanno che 12, nel Piemonte ed Emilia 11, nella Liguria 9, nella Toscana 5, nella Sardegna 3, nel Lazio 2, nelle provincie napoletane meno di 2, nella Sicilia meno di 1. Le provincie meridionali ed il Lazio hanno tuttavia esposto i loro caci-cavallo, i quali, quando sono ben fabbricati, valgono quanto il celebre Chester, rosso formaggio che l'Inghilterra invia per ogni dove. Anche il burro non è mal rappresentato all'esposizione, ed in esso pure si distingue la Lombardia. Nè le provincie meridionali sonosi astenute in quest'articolo; anzi il barone Cappelli d'Aquila invia del burro da potersi conservare lungamente. Disgraziatamente il burro si falsifica ora su larga scala, estraendolo dal grasso; anzi di questo caseo artificiale ve n'è all'esposizione. Così accadesse che sempre si presentasse un tale condimento per ciò che è! Il male consiste in ciò, che il burro di grasso si mescola con quello di latte.

Poche parole diremo delle paste. Da molte provincie sono venuti saggi ed anche trofei di paste alimentari. Due soli però sono i centri commerciali di questi prodotti: la Liguria e Napoli. Le paste napoletane portano il vanto per bontà; ma le liguri si fabbricano su maggior scala e formano articolo assai rilevante d'esportazione all'estero benchè anche le napoletane vadano fuori. Le paste italiane hanno una rinomanza meritata e vennero imitate per ogni dove; ma le contraffazioni non valgono le tipiche, che da Napoli, Genova, Pisa, Treviso, Bergamo furono inviate alla mostra.

L'Italia è celebre pei suoi salumi. Le mortadelle di Bologna, gli zamponi di Modena, le spalle di San Secondo di Parma, le bondiole di Ferrara, i salami giganteschi di Milano, due dei quali hanno 4 metri di lunghezza, e grossezza in proporzione, trovansi esposti; e tutto ciò dimostra che l'industria degli *insaccati* di maiale è grandemente in onore. Nè



siamo noi soli a goderne, perchè le *charcuteries* dell'Italia sono ricercate anche all'estero.

Veniamo ora al gruppo ben più interessante delle industrie tessili. In esso ancora rivela la *caratteristica* dell'attuale esposizione. Che noi cioè *sappiamo* produrre tanto bene quanto oltremonte ed oltremare, ma *non possiamo* reggere al confronto del buon mercato che deriva dalla produzione su vastissima scala, dal basso interesse dei capitali, dall'abbondanza della forza motrice, dall'avviamento preso dal commercio coll'estero e precisamente colle regioni remote e poco incivile. Infatti noi importiamo, in filati e tessuti di lino, cotone, seta, lana e misti, molto più di ciò che esportiamo, e la ragione ne è soprattutto il buon mercato, eccezione fatta dei lanifici nei quali siamo ancora lungi un poco dalla perfezione.

Cominciamo dalle canape e lini premettendo le materie greggie e filate, per passare dipoi ai tessuti. Kufinger di Bologna ha una notevole esposizione di canape greggie e pettinate; queste ultime sono sì belle e sottili da scambiarsi per seta; nè dimentichiamo in tal genere Cavalieri di Ferrara, che si è pure distinto. Canape e lino pettinato si vedono altresì nell'esposizione del lanificio e canepificio nazionale. È questa un'impresa grandiosa sulla quale ben tosto ritorneremo; essa ha tre officine, cioè a Crema, Fara d'Adda e Cassano, nelle quali 20000 fusi e 150 telai mossi da forze idrauliche di 1500 cavalli, richiedono il lavoro di 3000 operai. I filati di canapa sono dati dalla filatura di Bologna, dal Roi di Vicenza, da Sessa di Milano e dall'impresa lombarda anzidetta. Quanto a quelli di lino abbiamo trovati molti espositori. Notiamo anzitutto Sessa di Milano, Trombini di Melegnano, Gerard di Genova, Lanza di Susa e soprattutto il lanificio nazionale di Crema, ecc. Negli spaghi e funicelle vediamo Bologna, Crema, Genova e Sarno.

Veniamo ora ai tessuti, che attualmente si ottengono dai telai a macchina e non più da quelli a braccia, i quali, se non sono del tutto scomparsi con detrimento d'una delle più antiche industrie casalinghe, sono tuttavia ridotti quasi a nulla. Di telerie di canapa ve ne hanno poche, benchè a Bologna se ne fabbrichino di assai buone; ve ne sono tuttavia di Giussani di Cascina che espone altresì dei sacchi; nè possiamo non menzionare le tele da vela del Casa di Ronco-Scrivia. La canapa è poco adatta alle telerie, perchè ha due rivali, cioè il lino che la supera in bellezza e buon mercato, e la iuta che certo non la vale, ma che ha il merito del minor costo.

Il maggior uso della canapa è per cordaggi, di cui faremo breve menzione qui sotto. Il lino è la vera fibra delle telerie di casa e di persona. Oltre ai tessuti del triplice stabilimento del lanificio nazionale, noi troviamo la mostra del Gandini che ha esposti bei lenzuoli di 3 metri d'altezza, oltre a varii oggetti; quelle dei Viganoni di Milano, Pozzolini di Navacchio, Haussmann di Napoli, Tenchi di Brescia, Fumagalli di Milano, che ha tessuti da camera e da chiesa, Frette di Monza, che ha bellissime tele lisce e ricamate, Di Palma di Napoli, Magrini di Milano, Carsana di Ponte S. Pietro ed altri parecchi che troppo lungo sarebbe l'enumerare. In totale l'industria del lanificio è in progresso e, se non si addormenta sui suoi allori, potrà rivaleggiare di più in più colle simili produzioni d'Olanda, d'Irlanda e

di Fiandra. Anche la iuta è rappresentata dal Balestrero di Lucca e perfino le fibre della ginestra che sono suscettibili di ridursi in fili, sono esposte per cura di Meotti di Bologna.

I cordaggi, dicemmo qui sopra, sono il vero impiego della canapa. Non abbiamo veduto quelli della provincia di Bologna, ma scorgemmo esposti quelli dello stabilimento Carrera di Genova che ne ha di tutte le dimensioni, cioè dagli spaghi alle gomene. Altri ancora inviarono i loro articoli, quali il Calamari di Sesto-Calende, Tozzi di Lugo, Pecchioli di Prato, Bombagli di Milano, ecc.

I filati ed i tessuti di cotone non sono davvero un vanto per l'Italia. La nostra inferiorità è ben constatata dalle statistiche del commercio che ci espongono in cifre inesorabili la condizione arretrata di questa grande industria. Non diciamo che anche in essa non abbiamo progredito; ma le cause d'inferiorità che esponemmo qui sopra, si fanno in questo genere di manifatture maggiormente sentire; e ciò non ostante i nostri 600 a 700 opifici ed i 50 a 60 mila individui che sono vi addetti. Nè basta ancora ai nostri fabbricanti d'impiegarvi in massima parte donne e fanciulli, poichè vi si impone da alcuni fra essi il lavoro notturno. I nostri lettori sanno che cosa pensiamo delle leggi di tutela. Pure v'ha qui materia di studio, poichè da un lato il fabbricante ha bisogno di resistere alla concorrenza estera; dall'altro gli operai maschi o femmine, soprattutto fanciulli, debbono essere garantiti contro l'avidità del capitale. Nè si dica che l'industria del cotone è innaturale in Italia; perchè ad essa non richiedesi quasi esclusivamente il calorico (come accade per fondere e forgiare i metalli) servendovi egregiamente i motori idraulici che abbiamo o possiamo avere in numero strabocchevole.

Nei filati di cotone troviamo prima l'Alta Italia. La provincia di Milano vi ha difatti i prodotti di Crespi, Cantoni, Ferrario, Visconti, Turati, Sacconago, Aman. Torino ha esposto i filati di Ancey e Pont; Cuorgnè di Planta; Bergamo di Zuppinger ed altri; nè mancano espositori che hanno inviato da Intra, Pordenone, ecc. L'Italia centrale è rappresentata dai lavori di Minelli di Bologna, Niemack di Livorno, ecc. Troviamo accorsa anche l'Italia meridionale colla ditta Vonwiller di Salerno. Quanto ai tessuti notiamo dapprima le buone stoffe d'Ancey e Pont e Rey di Torino, di Dall'Acqua, Bossi, Cantoni, Locarno e Turati di Milano, nonché di Legher, Hefu, Muller e Caprotti di Bergamo, Figliolini di Monza, Baglietti di Biella, Candiani e Crespi di Busto Arsizio, Pazzero, Fasena e Masera di Chieri, Rossi di Genova; Bo di Sestri-Levante, ecc. Scendendo all'Italia centrale, troviamo Manuscardi di Pistoia, con vesti da camera, scialli, dolman e simili; Minelli di Bologna con frangie, Morini e Bellincioni di Pontedera, Gentiluomo di Pisa ed altri ancora. Quanto all'Italia meridionale abbiamo rimarcato la ditta Schläpfer di Salerno ed anche dei tessuti esposti da una badessa di Benedettine di Civita Ducale, che non ha temuto di attirarsi il biasimo del cappucinismo, suo fratello in religione, accorrendo ad una esposizione industriale che è diretta all'adorazione del vitello d'oro, anzichè del Dio di Mosè.

Veniamo alla seta. E in questo genere di tessuti che fummo i primi nel passato. Disgraziatamente questo primato l'abbiamo perduto, essendo passato alla Francia. Trattandosi d'un genere di lusso non è



difatti questione di bontà soltanto; una magnifica stoffa serica può invero quasi chiamarsi un'opera d'arte, tanto è lo studio di combinazioni di colori e di disegno ch'essa esige. È sotto questo punto di vista che siamo inferiori alla Francia che, nell'eleganza, ha una incontestabile superiorità e che è perciò la regina della moda. Il buon senso ha un bel ribellarsi contro questo suo scettro, perchè ciò che v'ha al mondo di più incorreggibile è il capriccio di quelle creaturine che fanno della *toilette* l'occupazione della vita. Noi invero abbiamo veduto a Milano delle magnifiche stoffe di seta; ma se eguagliano in bontà e durata quelle di Lyon, sono poi esse altrettanto eleganti, e soprattutto le pareggiano esse nelle tinte? Ne dubitiamo, benchè, a nostro credere, siano molto leggiadri i prodotti dei manifattori di Como, di Orefice di Vicenza, di Cerri Bourcard, di Beaux e di Vernazzi di Milano e di altri ancora, fra i quali dobbiamo far menzione del Solari e del Costa di Genova, come pure dell'Osnago di Milano, per le rimarchevoli sue stoffe a rilievo. Nè possiamo dimenticare i broccati d'oro e d'argento ed i damaschi di Martini di Milano, non che i damaschi d'Ardizzoni di Genova, di Giussani di Milano e di Pascual di Napoli. Meritano pure menzioni le stoffe speciali, quali sarebbero le seterie per mobili di Brioschi di Milano, di Solei di Torino, di Osnago, già menzionato, che ha ancora stoffe da tappezzeria come ne ha ancora il Giussani. In genere di ombrelli, abbiamo i tessuti di Fossi di Firenze, Gavazzi di Milano, Pastore di Genova, etc. Quanto a stoffe per cravatte, ci ricordiamo del Mazza di Milano e quanto a felpe del Pogliani, esso pure di Milano. Nella fabbricazione dei velluti i nostri produttori sono giunti ad assai buoni risultati, e noi possiamo citare Gazza di Genova, Chapuis di Torino, Trepolin di Venezia.

Ora che abbiamo rapidamente percorso i prodotti completi della seteria non dimentichiamo i filati e cascami che, per quanto di minore difficoltà di confezione, pure formano un'importante industria, anzi più coltivata, presso noi, della definitiva lavorazione. Senonchè troppo lungo sarebbe di rammentare gli espositori numerosi che accorsero alla mostra di Milano. Anche qui prevale l'Italia superiore, perchè è dessa la maggior produttrice della materia prima, benchè anche l'Italia centrale non siasi astenuta, come ne fanno fede Bologna, Forlì, Senigaglia. Circa alle stoffe miste abbiamo veduto dei prodotti sui quali passiamo, perchè stretti di spazio.

L'industria del lanificio non è finora molto fiorente in Italia, se trattasi di tessuti fini. Può anzi dirsi che, tranne Schio e Biella, le regioni varie dell'Italia si contentano di fabbricare i lanifici comuni, incaricando i paesi esteri di lavorare per noi.

Ciò premesso, ed incominciando dai filati, rammentiamo quelli di Dal Brun di Schio ed altri della Società anonima di Borgo-Sesia. Quanto a stoffe ordinarie, notiamo Bona di Caselle, Strona di Biella, Ricceri di Prato, Cazzola e Dal Brun di Schio, Lippi e Burlamacchi di Lucca, Bocci del Casentino, Ricci di Stia, Vassuri di Faenza che ha stoffe miste di lana e cotone, Romucci di Perugia, Barbaruto di Salerno, le due ditte Sella, una di Valle Mosso, l'altra di Biella. I panni fini vengono principalmente da Schio, cioè da Garbici e da Rossi. Buonissimi drappi sono pure quelli del Sella, mentre poi, in

genere di coperte, abbiamo Fogliardi di Bergamo e Galizioli di Milano. I tappeti vengono da Rey di Torino, Giacomini di Prato, Parenti di Firenze, Crosio di Milano etc. Rossi di Schio ha messo in mostra non solo i suoi panni, ma ancora flanelle e velluti di lana, e flanelle hanno pure inviate il Budelli di Gandino ed i fratelli Radice, essi pure di Gandino. Tralasciando di descrivere altri articoli di minore importanza, notiamo che uno dei difetti dei nostri lanifici consiste nella qualità dello tinte. Finchè le arti chimiche non siano abbastanza progredite in Italia, la nostra inferiorità nelle arti tessili sarà disgraziatamente invincibile; ma noi potremo, collo studio, uscirne.

### NON ESAGERIAMO I TIMORI

La Banca d'Inghilterra ha rialzato lo sconto dal 2 1/2 al 3 e poi al 4 per cento; la Banca francese l'ha imitata e quella di Berlino ha portato lo sconto al 5 per cento. Questo fatto, certo importantissimo, non è che la conseguenza di un'altra serie di fatti o maturatisi o previsti, ma tali certo da non doverne sconoscere tutta la gravità, sia per la loro stessa natura, sia perchè possono essere sintomi di avvenimenti ancora più seri.

È naturale quindi che il mondo politico ed economico siasi preoccupato di queste disposizioni delle principali Banche europee e vi abbia fatti sopra innumerevoli commenti. Siccome poi l'Italia quest'anno è impegnata in una operazione finanziaria che la mette in relazioni speciali col mercato monetario e commerciale del mondo civile, non mancano subito di farsi palesi due correnti opposte; — l'una che afferma francamente come la minacciate crisi non sia causata dal prestito concluso dall'Italia, nè possa influire sulla continuazione delle pratiche per condurre a termine l'abolizione del corso forzoso; — l'altra invece la quale esplicitamente dichiara che, come era da alcuno preveduto, il prestito italiano di 400 milioni doveva turbare il mercato monetario e presagisce che le condizioni attuali economiche dell'Europa renderanno assai difficile, se non l'hanno già compromessa, l'operazione dell'abolizione del corso forzoso.

Sopra argomento che ne tocca così da vicino, ci permettano i nostri lettori di esporre francamente il nostro parere e soprattutto di usare un linguaggio forse troppo deciso; noi non abbiamo mai creduto che le questioni economiche e finanziarie, per essere tenute elevate debbano discutersi in termini oscuri ed a motti inintelligibili; crediamo anzi che sia opportuno fin l'esaminare sino da principio, quanto vi sia di giusto e di buono, vi sia e nelle previsioni ad ogni costo ottimiste, ed in quelle per forza pessimiste.

Una operazione economico-finanziaria quale si è quella progettata ed in parte effettuata dall'onorevole ministro Magliani, non è tale di cui si possa a priori determinare matematicamente i risultati. Tutte le azioni umane hanno una parte degli avvenimenti da cui dipendono velate dalla ignoranza in cui siamo del futuro; — quanto maggiore è lo spazio di estensione e di tempo che l'azione abbraccia, tanto maggiore è conseguentemente questa parte di



avvenimenti dei quali è incerto il mantenersi ed il non mantenersi, ed il modo e le condizioni del maturarsi. — Le circostanze speciali poi nelle quali si trova l'Italia sotto l'aspetto economico sono tali da non permettere assolutamente che si possa prevedere l'effetto di eventi o inaspettati o non avvenuti benchè aspettati, od avveratisi in modo diverso da quello presunto. — Se le condizioni economiche dell'Italia fossero state tali da presentare una grande ricchezza individuale e collettiva, una laboriosità massima, uno sviluppo d'industria e di commerci quale si potrebbe desiderare in una nazione di quasi 29 milioni di abitanti e con un suolo così fecondo, con abitanti d'ingegno e di capacità così svegliati, la abolizione del corso forzoso sarebbe stata una operazione economica finanziaria nonchè facile, diremo quasi oziosa, poichè il corso forzoso piuttostochè reale sarebbe stato apparente. — Ma invece non abbiamo bisogno di dire ai nostri lettori, che le condizioni del nostro paese sono ben diverse. — Il bilancio dello Stato appena condotto al pareggio; le imposte ad un tasso altissimo, e la loro distribuzione tutt'altro che ragionevole; l'agricoltura che a stento non indietreggia; l'industria appena nascente; le importazioni ad ogni piccolo evento maggiori delle esportazioni ecc. ecc., tutto questo ed altro che è inutile enumerare doveva necessariamente richiedere, per ideare ed effettuare un piano che ci conducesse in breve alla abolizione del corso forzoso, non già una matematica certezza degli eventi futuri durante la operazione e dopo di essa, ma piuttosto una arditezza pari almeno al grande vantaggio che la nazione avrebbe conseguito ove si raggiungesse lo scopo. In altri termini, se dovrebbe condannarsi il ministro il quale avventura il paese in un ignoto e pericoloso avvenire senza avere alcuna probabilità di tornelo vittorioso, non sapremo d'altronde comprendere un ministro il quale si attenta ad una importante operazione solo quando è *matematicamente sicuro* della riuscita, ed ha in suo favore *tutte* le probabilità, cioè la certezza.

Nel caso nostro concreto non nascondiamo che sarebbe stato assai favorevole ai piani di osservazione del ministro Magliani, che quest'anno non fossimo tormentati dalla siccità e che il raccolto agricolo fosse risultato come prometteva, abbondantissimo; avremmo avuto in favore dei nostri interessi la sicurezza che sarebbero aumentate ad un tempo le cifre dell'importazione e della esportazione, e quest'ultima avrebbe superato la prima. — E sarebbe stato egualmente favorevole che quest'anno l'Europa in generale avesse avuto una produzione agricola sufficiente ai suoi bisogni; l'Europa non avrebbe dovuto fare straordinarie importazioni dall'America, avrebbe anzi diminuito le ordinarie richieste, e quindi una minor massa d'oro sarebbe stata dal nuovo mondo assorbita, e meno sarebbero sentita sul mercato la influenza dei 400 milioni che provvisoriamente si sottraggono alla circolazione.

Invece i 93 milioni di eccedenza di importazioni sulle esportazioni che avemmo nell'anno 1880, sono stati già superati nei soli sette primi mesi del 1881, e raggiungono la cifra di 106 milioni di eccedenza. Il cattivo raccolto di grano turco, il medioere di frumento e quello non buono che si prevede dagli olivi l'ancora incerto, almeno quantitativamente raccolto dell'uva, lasciano temere che nei prossimi cinque mesi non solo non si neutralizzerà la cifra della

eccedenza delle importazioni, ma la si supererà di non poco. — Invece le cattive condizioni, specialmente annonarie dell'Europa, rendono sensibile più che mai la richiesta d'oro nell'America per il saldo della differenza nelle transazioni commerciali; le grandi banche europee si vedono sfuggire le riserve metalliche, veggono aumentarsi le richieste di restituzione dei depositi, e, ad impedire la crisi, ne producono un'altra, rialzano lo sconto dal 2 1/2 al 4 per cento, ed inceppano il commercio. Ne derivano non delle difficoltà per avere i 400 milioni, poichè ben si comprende, li avremo egualmente e nel tempo prescritto dai contratti, ma in luogo d'averli senza che il mercato monetario e commerciale se ne avveda, malgrado la perspicace cautela dei banchieri contraenti, li avremo influendo, assieme alle altre cause, a rendere più sensibile la crisi.

Questa, non dobbiamo nascondere, è, espressa in linguaggio chiaro, la situazione attuale e quale si può prevedere in un prossimo avvenire.

Sì; gli avvenimenti che abbiamo notati, sono sfavorevoli alla operazione della abolizione del corso forzoso, ma è una sciocca esagerazione anche il sospettare che possono comprometterla. Sarebbe stato ben ingenuo l'on. Magliani se avesse pensato di innalzare il suo piano su basi che equivalessero ad un decennio di eccellenti raccolti in Italia ed in Europa e magari di crisi annonaria ed industriale nell'America!

Via! non gettiamoci in braccio ad una ingiustificata sfiducia in noi stessi, nell'uomo che poco fa quasi tutti lodavano, e negli eventi! — Se tutto ci sarà contrario; se seguiranno alcuni anni di desolante miseria agricola; se la fillossera distruggerà d'un tratto i nostri vigneti; se la pioggia o la siccità impediscono i raccolti; se il nostro commercio seguirà un'importazione quasi doppia della esportazione come lo era nel 1857.... allora l'abolizione del corso forzoso diverrà ineffettuabile. — Ma ben si comprende che se tuttociò è nel numero dei casi possibili, non lo è dei probabili. L'annata attuale nè per l'Italia, nè per l'Europa è buona, ma non è poi tale da earci gridare aiuto. Abbiamo superato la crisi del 1875 e 1874 quando il bilancio dello Stato presentava molti milioni di disavanzo... non spaventiamoci adunque per una eventualità poco favorevole.

I nostri lettori troveranno forse che non valeva la pena di dir tutto questo; ma in verità che provammo un senso di disgusto al leggere in molti periodici un certo tono di mal celata compiacenza colla quale si enumeravano questi fatti che potrebbero perturbare i piani dell'onorevole Ministro delle Finanze. Noi, che ci asteniamo dalle lotte politiche e quindi non sentiamo le ire dei partiti, non sappiamo comprendere quale soddisfazione possa procurare ad alcuno il trionfo di aver *indovinato* un danno alla patria. Diciamo indovinato e non *preveduto*, poichè appunto si tratta di eventi maturatisi verso i quali qualunque previsione sarebbe stata ridicola. Con simili discorsi a poco a poco s'infiltra la diffidenza nelle masse, che si credono ingannate da tutti, ed a poco a poco si persuadono che il Governo debba prevedere la pioggia e l'asciutto.

E noi abbiamo voluto dire la nostra modesta, ma franca, chiara e libera parola, per opporci agli entusiasmi degli ottimisti, agli scoraggiamenti dei pessimisti, per dire che non crediamo convinti di quello



che dicono nè gli uni nè gli altri, e per concludere che sarebbe bene infelice capitano quello che ritenesse di non poter navigare che col vento favorevole e ad ogni nube, ad ogni soffio d'aria più forte, tremasse di panra e si credesse perduto. — Tra le virtù dei popoli vi è quella primissima d'esser forte; gli italiani diedero in quest'ultimo ventennio prove luminose della loro forza dinanzi ai più duri sacrifici; non tentiamo ora di renderli timidi e sfiduciati.

## LA LEGISLAZIONE DELLE TRAMVIE

L'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ha indirizzato ai prefetti, agli ingegneri capi del Genio civile ed ai commissari per le ferrovie una circolare colla quale raccomanda l'osservanza delle istruzioni contenute in due circolari precedenti (20 giugno 1879 e 15 novembre 1880) intorno alla concessione e all'esercizio delle tramvie a vapore. Ivi si accennava al limite delle facoltà riserbate alle amministrazioni provinciali e comunali circa le concessioni di tal mezzo di locomozione ed in pari tempo si segnava l'estensione dell'ingerenza spettante al governo. « Non si mancò fin d'allora, dice la circolare ultima di cui parliamo, di avvertire come le predette amministrazioni, sebbene competenti nella concessione del suolo delle rispettive strade per l'impianto delle tramvie, pur non di meno non potessero andar oltre tale limite, non avendo facoltà nè di statuire sulle modalità di costruzione, nè di determinare le condizioni per l'esercizio con trazione meccanica.

« Anzi a tale riguardo si prescriveva esplicitamente che dovesse cessare l'abuso verificatosi da parte di alcuni concessionari di tramvie, quello, cioè, di rivolgersi o direttamente o per mezzo delle prefetture al ministro, per ottenere l'autorizzazione dell'esercizio con trazione meccanica, ad opera compiuta e quando, cioè, riescono impossibili quegli esami che debbono necessariamente essere compiuti nell'interesse pubblico per la incolumità delle persone e per evitare imbarazzi e pericoli al carreggio ordinario.

« E di leggieri si può comprendere la ragione di tale misura, riflettendo alla stretta connessione che esiste fra il sistema di costruzione e di armamento coll'esercizio delle tramvie; connessione che non consente, senza pericoli, di sottrarre alle prescrizioni di norma tutte le modalità tecniche di costruzione sulle quali occorre il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

« Colla citata circolare non si ometteva inoltre di prescrivere che le ruotaie delle tramvie non dovessero mai essere sporgenti dal suolo stradale; condizione questa di supremo importanza, in quanto che il carattere precipuo che deve distinguere le tramvie dalle ferrovie ordinarie, è appunto quello di non recar alcun aggravio alla viabilità ordinaria. »

Le prescrizioni anzidette non vennero osservate abbastanza scrupolosamente; ond'è che l'on. Baccarini ha creduto opportuno manifestare di nuovo su tal proposito i principii adottati dal governo.

Egli dichiara pertanto non potersi ammettere che i concessionari di tramvie abbiano a rivolgersi al

ministero per essere autorizzati, anche in via puramente provvisoria, ad intraprenderne l'esercizio con trazione a vapore, dopo che già ne siano compiuti i lavori di costruzione e di armamento; e tanto meno potersi consentire che l'armamento sia fatto in guisa che le ruotaie sporgano dal suolo stradale, recando disagio e pericoli ai rotanti comuni.

Il governo intende che si esca da uno stato di cose abusivo ed affatto contrario alle norme nello interesse pubblico già stabilite colle circolari precedenti; epperò il ministro insiste affinché le domande di autorizzazione di tramvie a vapore siano presentate abbastanza in tempo per poterle esaminare colla dovuta ponderazione, onde si possano stabilire opportune condizioni per l'armamento della linea e pel tipo delle macchine; sicchè l'esercizio possa essere autorizzato con tutte le prevedibili guarentigie di sicurezza, richieste dal pubblico interesse e per le quali il governo ha diritto ed obbligo di spiegare intiera ed efficace la sua autorità.

« Questo ministero pertanto, dice la circolare, d'ora innanzi non accorderà l'esercizio di tramvie con trazione meccanica, quando risultino violate le condizioni sovraaccitate. »

Il ministero dei lavori pubblici fa indubbiamente ottima cosa richiamando al dovere i concessionari di tramvie ed imponendo loro la sorveglianza dei funzionari suoi dipendenti. Infatti, finchè non sia votata e messa in vigore una legge sulla materia, spetta al Governo stabilire una giusta interpretazione di leggi analoghe, quale sarebbe quella sulle opere pubbliche, od anco fissare quelle norme che crede migliori per tutelare la pubblica incolumità ed assicurare un soddisfacente andamento di un pubblico servizio divenuto ormai importantissimo. Ma appunto la necessità di frequenti richiami all'osservanza di coteste norme rende manifesto il bisogno imperioso ed urgente di una legge.

Non fa meraviglia che questa non esista ancora, perocchè tra le leggi, destinate a regolare le esercitazioni dell'attività umana nelle sue innumerevoli forme, nessuna viene mai emanata nè tampoco formulata e, diremmo, neanche *pensata*, finchè la forma di attività cui essa deve regolare non ha raggiunto un grado di sviluppo abbastanza considerevole da richiedere per sè sola norme speciali e nuove. Così vediamo talune legislazioni commerciali create in tempi in cui il commercio non si serviva o si serviva scarsamente della locomozione provvisoria, mancare di disposizioni abbastanza molteplici, particolareggiate e precise intorno all'esercizio delle strade ferrate sotto l'aspetto commerciale. Ne è esempio il nostro Codice di Commercio, in ordine al quale le ormai innumerevoli questioni giuridiche che ogni giorno si presentano circa l'esercizio ferroviario considerato come atto di commercio, devono alla meglio risolversi a tenore della meschina e incompleta rubrica *Del Vetturale*. È certo che nel nuovo Codice di Commercio Italiano da tanto tempo in gestazione, sarà indispensabile introdurre un titolo speciale concernente le strade ferrate, come v'è, ad esempio, nel Codice Germanico.

Tornando alle tramvie, esse hanno preso in Italia, quasi a un tratto, uno sviluppo straordinario e le loro linee già si misurano a centinaia e centinaia di chilometri. È tempo dunque di fare una legge che, per lo meno sotto l'aspetto tecnico e di sicurezza pubblica ne disciplini l'esercizio.



Quali saranno gli elementi per fare una buona legge?

Più d' uno. E prima di tutto quelle leggi che per avventura esistano in altri paesi. Non si tratta, beninteso, di copiarle, ma di ispirarsi ad esse. Da paese a paese spesso diversificano non poco le condizioni di fatto, anche in un medesimo ordine di cose: diverse quindi devono essere le disposizioni legislative. Pur nondimeno, dell'esperienza fatta altrove potremo sempre far nostro pro. — Un altro elemento dovrebbe essere l'investigazione dei bisogni e dei desideri locali. Nessuno meglio degli interessati, ossia delle rappresentanze costituite di quei territori attraverso i quali già passano o quanto prima dovranno passare le tramvie, potrebbero fornire, ci sembra, utili suggerimenti di aggiunte o di correzioni a quel primo schema di legge che venisse loro presentato dal governo. Se non erriamo, i Consigli Provinciali mediante la conoscenza che devono avere ciascuno delle speciali condizioni del proprio territorio, potrebbero aggiungere proposte d'opportunità locale alle disposizioni generali d'indole tecnica cui spetta al ministero dei lavori pubblici di formulare. — Un terzo elemento, a parer nostro, dovrebbe essere il seguente: Una legge non deve aver di mira soltanto i vantaggi da conseguire, ma puranco gli inconvenienti da evitare. Nell'esercizio, come sopra notammo, già molto diffuso delle tramvie, si sono già verificati e pericoli e gravi infortuni. (Urto di treni, rovesciamento di carri, vetture e barocchi viaggiatori sulle strade rotabili percorse dalle tramvie, morti e ferite di pedoni, ecc.).

Ora ci parrebbe cosa utile che il ministero facesse in modo di procurarsi una statistica esatta e completa di tali fatti — di quelli cioè già accaduti e di quelli che per disgrazia fossero per accadere; e se ne servisse nella compilazione della futura legge, per stabilire disposizioni atte ad impedirli o a renderli meno frequenti e meno gravi, come pure per fissare giustamente le diverse responsabilità e le corrispondenti sanzioni penali.

Ci auguriamo che questi criterii possano non rimanere estranei alla futura legge la quale varrà a dare nuovo e più retto impulso ad un modo di locomozione destinato a congiungere colle grandi arterie di comunicazione i modesti centri che non possono approfittare di queste direttamente; destinato quindi, facilitando il movimento delle persone e lo scambio dei prodotti, ad accrescere la civiltà e la ricchezza del paese.

## Società di economia politica di Parigi

Adunanza del 5 agosto 1881.

In questa adunanza il presidente sig. *Garnier* segnala un brano di un discorso pronunziato alla Sorbona in occasione della distribuzione dei premi del concorso generale fra i licei e i collegi dal sig. *Marion* professore di filosofia al collegio Enrico IV e membro del Consiglio superiore della pubblica istruzione, che aveva trattato della importanza pratica degli studi filosofici nella società moderna. Parlando dell'economia politica recentemente introdotta nel corso di filosofia, il sig. *Marion* osserva che nella

stessa sezione di filosofia si è esteso lo studio delle cose concrete che ha una utilità immediata, e che gli alunni già assai carichi di lavoro hanno accolto con gran piacere le lezioni di economia politica. I filosofi amano le verità, ma soprattutto le verità utili, per dirla con Locke. Come sdegnerebbero la scienza della ricchezza che ha sì stretti legami colla moralità privata, colla grandezza nazionale, colla pace pubblica, colla felicità degli uomini?

Il sig. *Garnier* dice che il successo è completo. Nelle facoltà filosofiche e giuridiche già così avverse all'economia politica, l'insegnamento di questa scienza è perfettamente riuscito.

Il sig. *Ducrocq* decano della facoltà di Poitiers è lieto di potere affermare che negli istituti di insegnamento superiore i corsi di economia sono seguiti con zelo e con profitto. Cita specialmente come prova di ciò il fatto che la facoltà di diritto di Poitiers per la prima volta ha posto a fin d'anno un concorso per gli scolari del 2° anno un argomento di economia politica. I risultati sono stati soddisfacentissimi. L'eccezione sta per diventare la regola in tutte le facoltà di diritto dello Stato. Grazie a un nuovo regolamento sui concorsi, la cui pubblicazione è imminente, tutte le facoltà di diritto dovranno ogni anno fra le questioni di concorso soggette alla scelta della sorte, porre una questione di economia politica. Così l'economia politica avrà il suo posto obbligatorio eguale a quello degli altri insegnamenti speciali nei concorsi delle facoltà di diritto.

Si sceglie per soggetto della conversazione generale il quesito se vi sia antagonismo fra la scienza teologica e la scienza economica.

L'abate *Tounissoux* sostiene la tesi che la teologia non condanna lo studio nè la prosecuzione dei beni temporali. Essa dice solamente che questo non è il suo dominio. Però ha coll'economia un campo comune, quello della morale, poichè le virtù che la religione glorifica sono quelle stesse che l'economia approva e incoraggia.

Il discorso dell'abate *Tounissoux* dà origine a una discussione a cui prendono parte i signori *Mercier*, *Limousin*, *De Molinari*, *A. Courtois*, *Garnier* e *Ducrocq*. Noi ci asteniamo dal riferirla non tanto per mancanza di spazio, quanto perchè non offre un grande interesse scientifico o pratico, sebbene i discorsi di alcuni oratori siano stati assai dotti, e perchè oltre a ciò, com'era a prevedersi facilmente in un argomento assai indeterminato, è andata spesso divagando.

E per vero, mentre in sostanza l'abate *Tounissoux* diceva cosa da dover piacere a tutti, poichè veniva a difendere l'economia politica dalla taccia così spesso gettatale in faccia di egoismo e di grettezza, e sosteneva che la *scienza teologica* non era in opposizione con essa, i più fra gli oratori parlarono della *Chiesa*, e mentre taluno diceva che nel medio Evo aveva fatto economicamente del bene, altri riteneva che avesse fatto del male non solo ora, ma allora.

Senza intrattenerci sopra una questione storica ormai trattata da tanti insigni scrittori, crediamo di poter dire della discussione avvenuta in seno della Società di economia politica di Parigi: interessante sì, ma non *hic locus*. Il che è tutt'altro che un rimprovero agli egregi oratori. Ripetiamo che quando i temi sono assai indeterminati e specialmente quando si fa una conversazione e non una seduta accade-



mica e compassata, è facile sconfinare. Contuttociò siamo certi che dovette essere piacevole e interessante l'assistere a questa battaglia ad armi cortesi, nella quale bisogna convenire che il dotto abate con quel calore che viene da una illuminata convinzione tenne testa agli assalti degli avversari. Non vogliamo pronunziare un giudizio poichè siamo semplici cronisti, e quindi non diremo che l'abate *Tomissoux* uscisse vincitore dalla lotta, nella quale rimase presso a poco

« Orazio sol contro Toscana tutta. »

## L'INCHIESTA SULLA MARINA MERCANTILE

*Seduta pomeridiana del 19 agosto.*

La seduta è aperta ad un' ora pom.

*Sen. Boccardo.* È d'opinione che si debba istituire una Banca di credito sovvenzionata dal Governo per prestar danaro ad un piccolo tasso, onde agevolare la costruzione di navi in ferro.

L'intervento del governo si potrebbe fare in più modi: non gli piace lo Stato banchiere, specialmente quando lo è di una speciale istituzione: non vuole l'intervento diretto.

L'onorevole *Elia* chiede quali provvedimenti prenderebbe per assicurare lo sviluppo della nostra marina.

*Boccardo* dubita molto che fuori del premio francese si possa fare altrimenti. Gli pare che un sistema che adottasse date linee da sussidiare a delle condizioni speciali, sarebbe molto meglio che il sistema francese troppo lato.

Dopo risposto ad alcune interrogazioni degli onorevoli *Costa*, *Ravenna* e *Bembo*, circa il cambio marittimo, la costruzione di bastimenti a vela in Inghilterra, e sul significato delle parole *premi senza discriminazione*, colla qual parola intendeva dire premi accordati per certi, sotto alcune condizioni ecc.; risponde all'onorevole deputato *Boselli* che egli non vorrebbe l'abolizione della Cassa degli Invalidi, e circa i trattati di navigazione rammenta la pubblicazione di un suo opuscolo nel 1862 in merito al trattato stipulato colla Francia.

I personaggi che discuteranno ora il nuovo trattato colla Francia crede che penseranno seriamente a domandarle che non sia rovinato il nostro cabottaggio; che le istituzioni di credito marittimo dovranno servire ad operare la trasformazione della nostra marina; che nella sovvenzione delle linee postali si deve aver di mira di non coprire un vero interesse commerciale.

*Mancini Antonio* capitano, vice-presidente della Società di mutuo soccorso fra i capitani marittimi, dice che le idee della Società sono esposte nelle risposte al questionario dato alle stampe. Dice che dove si parla dell'unificazione delle tasse s'intese specialmente della riduzione delle tasse consolari; espone il concetto sulla tassa della ricchezza mobile che è di levarla totalmente; e prosegue ad enumerare le risposte sindacate. Sa che vi sono persone che sono pronte ad impiegare i loro capitali per acquisti di vapori.

Si lamenta dei lavori del porto e delle difficoltà doganali che ritardano la spedizione di un bastimento; vorrebbe che le condizioni d'arruolamento, venissero ancora stampate come era per lo passato. È contrario al replicato consenso che si pretende dai genitori per un ragazzo che, munito già del libretto di matricolazione, debba ripartire per un altro viaggio.

Circa il manifesto d'arrivo che devesi presentare entro 24 ore alla dogana, si lamenta delle multe che

questa infligge al capitano quando la ritardata presentazione avvenne per pura dimenticanza, ed accenna altre circostanze in cui si applicano multe, sebbene la dogana dai documenti presentati può assicurarsi che tutto il carico è chiaramente esposto mercè le polizze che corredano il manifesto, e via via va enumerando altri fatti relativi alle provviste di bordo, circa le quali la dogana si mostra molto severa. Spiega come si procede in Francia ed in Inghilterra circa le provviste di tabacco per uso dell'equipaggio.

Circa la Scuola navale superiore constata la superiorità sulle analoghe di Francia e d'Inghilterra, e quindi non sa comprendere come si gridi contro di lei, ed enumera il numero degli ingegneri, professori e capitani ecc. che essa ha dato in 10 anni.

Accenna a diversi miglioramenti che vi si dovrebbero introdurre.

Circa l'inchiesta delle avarie che si fa dalle Capitanerie vorrebbe si eseguisse pubblicamente.

*Cav. Alberto Nattini*, armatore.

Fra le cause della decadenza della marina mercantile è principale quella dell'abuso del credito; è contrario nel concedere un largo credito e ne cita i risultati disastrosi del passato. Se si dovesse concedere un largo credito alla marina bisognerebbe fare una legge sull'ipoteca marittima.

La marina a vela è stata costituita da piccoli capitali ed ora è languente, e per risollevarla propone i premi in lire 1,50 ai bastimenti esistenti al 31 ottobre 1880; non crede sia il caso di concedere sovvenzioni alla costruzione a vela, perchè se la vela è condannata a perire, è inutile sovvenirne la costruzione.

Crede che fino a quando si costruisca in casa propria è difficile che possiamo aver vapori, e perciò alla nuova costruzione in ferro od acciaio, a vapore od a vela darebbe L. 60 la tonnellata ed altri premi accessori.

Circa i regolamenti doganali constata che il governo facilita molto le importazioni temporarie che vorrebbe estese agli attrezzi di bordo che si introducono in città per riparazioni.

*Cav. Oviglio.* Come v'è una legge che abolisce i passaporti per via di terra, vorrebbe che si abolissero anche per via di mare, perchè così l'emigrazione svincolata da tante noiose e gravose formalità di polizia, s'imbarcherebbe nei nostri porti, anzichè nei porti esteri come succede ora, ai quali si dirigono per via di terra.

Circa le diserzioni dei marinai all'estero, per le quali i capitani ci perdono spesso i salari che hanno anticipati, vorrebbe che fossero punite anzichè col carcere di due mesi, con un anno di servizio sopra una nave da guerra.

All'onorevole *Elia* che domanda come mai assera che i marinai disertori rimangono in debito verso l'armatore, mentre gli consterebbe che sono sempre creditori, risponde che tante volte si anticipano loro due mesi di salario.

Vorrebbe tolte le tante formalità doganali che occorrono per portare a bordo un involto di tela, un cesto di paste, ecc.

Se attualmente abbiamo dei vapori, lo si deve ai sussidi del governo. Non può mantenersi la marina pel Plata, che ora è ridotta alla metà dei vapori che esistevano quando fu attuata. Enumera le Compagnie ed i vapori che cessarono non essendovi ora che 2 vapori di Piaggio, 4 di Lavarello e 2 altri di diversa spettanza. Ed anche questi sono per finire a motivo della legge francese, poichè subito si mise mano in Francia alla costruzione di due vapori per servizio del Plata, che incominceranno a farci concorrenza nel venturo settembre con viaggi bimensili dal nostro porto.

Le sovvenzioni alla costruzione non faranno male,



purchè si applichino con norme determinate, imponendo inoltre il Governo alle costruzioni tipi propri onde possano all'occorrenza servirgli pel trasporto dei propri materiali.

Crede infine che la marina italiana a vapore potrà duplicare e triplicare l'attuale suo tonnellaggio di circa 80,000 tonnellate quando si abbiano bacini per riparazioni e scali d'alaggio.

*Avv. Del Re.* Entra a parlare delle tasse marittime e narra come nel febbraio del 1861, quando Cavour, allora ministro della marina, pensando ad unificare le tasse marittime per estenderle alle nuove provincie, stabilì la tassa d'ancoraggio colla quale s'intendeva di colpire la proprietà navale, nessuno avrebbe allora immaginato che colla tassa di ricchezza mobile, il cui progetto di legge veniva presentato alla Camera nel dicembre 1862, si pensasse a colpire anche con questa i bastimenti, mentre nella Relazione era detto che si applicherebbe come in Ungheria, la quale non ha bastimenti. La tassa di ricchezza mobile accollata ai bastimenti è un duplicato di tassa e quindi bisogna toglierla. Stando ai principii che reggono ora questa tassa, dovrebbe pure applicarsi agli armatori esteri pei loro bastimenti che approdano nei nostri porti a fare operazioni commerciali, ma è ovvio che ciò sarebbe impossibile sia pel breve tratto di tempo che tali bastimenti soggiornano nei nostri porti, che per la difficoltà di esigerla da armatori che risiedono all'estero, come in forza dei trattati di navigazione.

Rispondendo all'on. Boselli dice che sulla quistione dell'illegalità della tassa di ricchezza mobile ai bastimenti non si ha che la sentenza del Tribunale di Genova, il quale dichiarò che tale tassa si può estendere ai bastimenti; ma contro tale sentenza si aspetta ancora il giudicato della Corte d'Appello.

Vuole semplificati i servizi marittimi, accollando al Ministero di marina tutte le attribuzioni che per riguardo alla marina ora sono divise fra i diversi ministeri, come ad esempio i lavori pubblici navali, che con una legge del 1853 furono affidati al Genio Civile.

Rispondendo all'on. Elia dice non credere utile che la tutela della marina mercantile sia affidata al Ministero di Agricoltura e Commercio, e vorrebbe anzi che si istituisse un Consiglio amministrativo di marina.

Vuole che sia trattata egualmente la tassa d'assicurazione che per la terrestre è di circa 5 centesimi, mentre è di 75 centesimi per ogni 1000 lire nell'assicurazione marittima.

Non crede che l'ipoteca navale possa essere una risorsa per la marina.

*Cav. Francesco Lavello.* Assistiamo da diverso tempo una lotta fra chi crede poter collocare i velieri ad una posizione che oggi non può più avere e chi crede che i vapori debbano avere il sopravvento sul mare e far scomparire i velieri.

Fra quelle due correnti opposte havvi una media, per cui crede che il vapore debba avere necessariamente la prevalenza sul mare; ma ritiene che i velieri possono corrispondere ancora ai bisogni della navigazione del trasporto dei carboni alle Indie, al Pacifico, al Plata, e col rispettivo ritorno dei risi, del guano e del salnitro. Come sussisteranno ancora per i trasporti dei cereali dal Nord America.

Circa i trasporti governativi dei carboni premette che la marina a vela potrebbe sussistere colla metà delle sovvenzioni che la Francia accorda alla sua marina, e fare alla stessa una seria concorrenza. Onde cementare la costruzione dei grandi piroscafi vorrebbe che il Governo concedesse le 2/3 parti delle 500,000 tonnellate di carbone trasportate per suo conto dai vapori esteri ai vapori nazionali con un nolo da stabilirsi.

L'on. Boselli gli chiede se egli dunque sarebbe favorevole al progetto testè presentato alle Camere.

*Lavello* risponde affermativamente, ma non intende

che ne nasca un monopolio, e perciò concedere una parte, come sopra si è espresso a quante Compagnie si presenteranno fino all'esaurimento della quantità voluta. Questi contratti non lederebbero gli interessi dei velieri perchè havvi sempre per il loro rimpatrio carboni sufficienti.

Dichiara che il Governo dovrebbe appoggiare e sovvenzionare le grandi linee per esempio del Nord America Indie, Australia e le vecchie linee del Plata gestite da Lavarello e Piaggio, le quali incoraggiate potrebbero in avvenire prolungarle fino al Pacifico (via Magellano): senza di ciò dovranno cadere per causa delle linee germaniche la cui concorrenza ha prodotto un ribasso di noli di circa il 50 per 100, e quindi i dividendi dati pel passato da tali Compagnie non potranno più darsi oggi.

Il Governo dovrebbe obbligare le Compagnie, le cui linee siano sovvenzionate od altrimenti protette, alla costruzione dei loro vapori nei nostri Stabilimenti, promuovendo l'impianto d'un gradioso stabilimento siderurgico.

*Ravenna* chiede se l'Italia abbia proprio interesse di sovvenzionare una linea per l'Australia.

*Lavello* riponde che intese parlare in generale ed accenno l'Australia come avrebbe accennato altre linee, ma è d'opinione che si dovrebbe sovvenzionare pel Nord America e pel Pacifico, prolungando le linee attuali del Plata facendo capo a Genova.

Procedendo avanti nel questionario non crede necessario sovvenzionare le linee di cabotaggio; porta l'esempio della *Paglia* che aumentò da 1 a 5 i suoi vapori perchè seppe approfittare dei noli e i cui interessati sono negozianti. Accenna pure ad altro armatore, signor Tassi di Livorno, che dapprima noleggiava vapori a mare, ed ora ne ha già comprati due inalberandovi la bandiera nazionale.

Essendo alla vigilia di concludere un trattato di commercio colla Francia vorrebbe che il Governo non dimenticasse le tariffe differenziali, per cui un veliero italiano partito con granaglie dai porti del Mar Nero se rilascia in Genova, non potrebbe lo speculatore fare proseguire il carico per Marsiglia senza assoggettarsi ad una sopratassa di fr. 3 per quintale.

Lo stesso succede per le provenienze dal Plata ed altri punti che imbarcati, per esempio, 1000 sacchi di caffè, il vapore o veliere, avendo il carico principale per Genova, debba rilasciare Marsiglia, perchè se viene in Genova e trasborda la merce deve pagare un diritto non minore di fr. 5,20 al quintale.

L'on. Boselli gli domanda quale rimedio proporrebbe per questi fatti.

*Lavello* vorrebbe pari trattamento, o che la Francia tolga questi diritti differenziali o che l'Italia faccia altrettanto per la bandiera francese.

Sulla Cassa Invalidi vorrebbe dire qualcosa, ma essendo l'ora avanzata e l'argomento assai spinoso, raccomanda riordinarla in modo che non sia a carico degli armatori, che sia di sollievo ai marinari. Vorrebbe fosse costituita sul genere della Cassa di Mutuo Soccorso.

*Debarbieri Sebastiano*, costruttore navale.

I lavori dati all'estero costituiscono grandi danni alla nazione, venivano accettati con poca cauzione, sicchè siamo ridotti senza marina; l'industria navale è sterilita, avendolo privata dei guadagni colle forniture date all'estero.

Si devono mitigare le tariffe ferroviarie pel trasporto dei materiali all'estero.

I cantieri trovansi in stato miserissimo non solo per la mancanza di ordinazione di bastimenti, ma anche per le tante fiscalità amministrative pella cessione di arenili. Essi dovrebbero affittarsi a 2 centesimi il metro quadrato e lasciargli munire d'una cinta per preservarli dagli incendi e ladronaggi.

Non crede la vela morta, crede anzi possa concor-



rere col vapore pei noleggi di riso, grano dal Chili e Stati Uniti, guano dal Perù, legname dal Nord America, perchè questi viaggi importano molta distanza, e il vapore per un lungo viaggio deve caricarsi di gran quantità di carbone che toglie il posto alle merci.

Bisogna pensare a migliorare l'industria navale.

Sussidiare la vela con metà dei compensi accordati dalla Francia e anche dare qualcosa di premio agli armatori che costruissero nuove navi.

È dovere del governo incoraggiare le costruzioni in ferro per emanciparsi dall'estero, e impiantare uno stabilimento metallurgico, tanto più che abbiamo il minerale in casa che si trasporta in Inghilterra per convertirlo in ferro.

*Sismondi Luigi* marino, vuole una riforma degli istituti e scuole nautiche, per entrar nelle quali vuole che si sieno compiuti i corsi delle scuole tecniche e aver fatto due anni di navigazione.

#### Seduta del 20 Agosto in Savona

Primo a parlare fu il signore *Ottone Fortunato*, che deplorò le vessazioni che si incontrano per parte della Capitaneria del porto che si mostra di un rigore estremo. Se un capitano che muove il suo bastimento dal punto di ormeggio per portarlo pochi metri distante a dargli il fuoco, non fa sventolare la bandiera, è multato: se il capitano ad ogni piccolo movimento del bastimento nel porto non si trova a bordo, cade in multa e multe salate si applicano. Deplora per la speditezza nelle operazioni commerciali che la dogana si chiuda alle 4, mentre in estate vi sono dopo altre quattro ore lavorative.

*Tagnasso Paolo*, capitano marittimo, dice che la marina mercantile ha bisogno di sostegno, e cita il fatto di un suo bastimento ch'egli fu costretto a vendere perchè non gli dava altro che perdite per la gravità delle spese che pesano sulla navigazione. Ha una antipatia dichiarata per la tassa di ricchezza mobile e per i diritti consolari dei quali vorrebbe l'abolizione: si rassegna con un certo compiacimento al pagamento della tassa d'ancoraggio, ciò che prova l'equità delle sue domande. Sapendo che fra i membri della Commissione si trovava il negoziatore dei trattati di commercio colla Francia, osserva che per il trattato scaduto i francesi venivano alla nostra tavola, mangiavano il nostro pane, ma noi non potevamo assistere al loro banchetto.

Di fronte alla legge francese occorre che anche l'Italia faccia qualche cosa ed egli accetterebbe un sussidio indistintamente alla vela ed al vapore eguale ai due terzi di quello stabilito dalla nostra vicina.

Il signor *Bozzano Pietro* deplora le fiscalità doganali che incagliano i lavori di riparazione ai bastimenti nel porto e ritardano l'imbarco delle provviste di bordo. Cita alcuni fatti e dice fra gli altri che per scendere a terra le vele da ripararsi sulla vicina calata occorre la bolla e cauzione.

Parla contro il servizio consolare ed accenna ad un console verso cui reclamava un nostro connazionale per la perdita dei cavalli causatagli dalla guerra, il quale per *fiche de consolation* rispose invece a colui che aveva obbligo di proteggere: « Ma voi quando siete venuto qui la prima volta, cavalli non ne avete portati » E siccome l'altro insisteva e accennava alle minacce di morte a lui dirette, gli disse: « *ma non vi hanno ammazzato!* » Vorrebbe che i nostri rappresentanti all'estero fossero più curanti dei loro concittadini come fanno gli inglesi ed i francesi, e che certi consoli che stanno tanto lontani dal mare tenessero i loro uffici in vicinanza del porto e non obbligassero i capitani ad andare da North Shields, per esempio, a Newcastle per ritirare le carte di bordo.

Dice che la navigazione esercitandosi quasi costantemente all'estero, non può questa industria esser colpita dalla ricchezza mobile. È disposto a premiare le nuove costruzioni in legno ed in ferro.

Il signor *Pertica Tommaso* legge una sua memoria, nella quale dopo avere accennato alla convenienza per l'Italia di stabilire alcune colonie nei punti di più esteso commercio, a base dello svolgimento ed incremento dei commerci e della navigazione nazionale, e nelle quali sarebbe da indirizzare la nostra emigrazione, conclude proponendo l'abolizione o diminuzione delle diverse tasse che gravitano sulla navigazione; promuovere la creazione di grandi associazioni di colonizzazione, e di compagnie di navigazione a vapore; la costruzione di piroscafi negli stabilimenti nazionali ed altre analoghe proposte dirette allo scopo generalmente ora propugnato.

Si presenta davanti alla Commissione il signor *Roberti* professore dello Istituto nautico che dopo aver presentato una memoria a nome del Preside, aggiunge belle considerazioni per dimostrare la necessità di aggiungere all'Istituto una sezione per i macchinisti.

Nella seduta tenuta successivamente dalla Commissione in *Camogli* il sindaco Bozzo dichiarandosi presidente della Commissione permanente per la tutela degli interessi marittimi, presenta risposte per iscritto compilate di comune accordo colla Associazione marittima di Genova, ed imprende a svilupparle a viva voce.

Accenna ai bisogni della marina, alla necessità di agevolanze doganali e di sollievi nei tributi fiscali; afferma che la trasformazione è impedita dai capitalisti, i quali sono riluttanti dalla costruzione ed esercizio del vapore se non hanno prima assicurato un utile a carico dello Stato. — Sostiene che la marina a vela non può scomparire, ed insta per l'ottenimento di sussidi qualora la Francia perseveri nell'effettuazione della legge approvata.

Succede il signor *Filippo Schiaffino* direttore dell'Associazione marittima di Mutua Associazione Camogliense. Egli assevera che il servizio consolare è imperfetto e non corrisponde allo scopo. Che molte volte, come è accaduto a Maurizio, sono trascurati i diritti degli assicuratori in caso di sinistro e d'altra parte riuscire incompatibile la dignità consolare coll'ufficio di spedizioniere o di negoziante ricevitore. Passando a discorrere delle tasse, che gravitano sulla marina mercantile, presenta un prospetto relativo al bastimento *Emanuele*, rivolto a stabilire l'ammontare di quanto a tale titolo ha corrisposto in un anno al R. Governo.

Porge schiarimenti sulla quota d'ammortizzo attribuita al capitale investito nell'acquisto del legno, e rispondendo all'onorevole Virgilio dichiara di non aver supposto che le tasse d'ancoraggio pagate in porti esteri potessero concorrere nel conto di tributi corrisposti da una nave per averle riguardate piuttosto come un mezzo d'esercizio.

Segue il Regio Liquidatore *David Viale*, il quale dichiara di esporre, come di dovere, personali convincenti ed opinioni.

Accenna che la decadenza della marina a vela è manifesta se si considera che odiernamente il suo campo è ristretto in particolar modo agli Stati Uniti d'America e alle Indie Occidentali, avvertendo per altro essere erroneo che il trasporto del riso sia devoluto esclusivamente alla bandiera italiana. Invoca al riguardo il numero di legni germanici, inglesi e danesi adibiti a questo traffico.

Sorvolando sulla necessità imperiosa di riforme nel regime doganale, che impone alle provviste di bordo ed ai materiali per la costruzione formalità ridicole, lunghe e dispendiose, crederebbe opportuno che il disbrigo di una nave fosse, come in Inghilterra, affidato ad un solo ufficio e non dipendesse più da svariati e molteplici impiegati.

Si sofferma ad accennare gl'inconvenienti, che esistono nel nostro corpo consolare. Afferma essere impossibile, che i Consoli, i quali sono nel contempo o raccomandatori del bastimento o ricevitori del carico,



possano agire con imparzialità di criterio. Cita un esempio in appoggio del primo caso; osservando che le compagnie di sicurtà o le mutue possono testimoniare al proposito.

Sostiene d'altra parte che le imperfette leggi commerciali tornano di grave danno alla marina. Invoca quindi una legislazione più razionale ed equa in ordine ai privilegi sulle navi, i quali sono attualmente determinati confusamente in modo tale da originare seria discrepanza di concetti nella magistratura. Desidererebbe più tutelata e meglio disciplinata l'ipoteca marittima, e finalmente fa voti perchè venga in modo efficace sistemata la posizione fra armatore e caratista e determinati i rapporti dell'uno verso dell'altro, come pure siano imposte guarentigie ad evitare abusi nei noleggi.

Ciò premesso in tesi generale discende a parlare dell'avvenire della marina, della sua trasformazione, e dei mezzi per agevolarla.

Riconosce che il commercio è cambiato subendo l'influenza del telegrafo, e dei rapidi mezzi di comunicazione, i quali hanno quasi creato gli arbitraggi di merci come quelli di cambio. Che ciò stante, il vapore si presta più della vela ai nuovi disegni, per cui non è dato disconoscere la futura sua prevalenza.

Non ammette d'altro lato la assoluta forza assorbente del vapore dubitando che certe navigazioni da esso compiute, sebbene ritenute dapprima impossibili o molto problematiche (per esempio con legname) debbano attribuirsi piuttosto alla conseguenza di una insufficienza di noli e di una imperiosa necessità di lavoro. Afferma che la vela si manterrà per il trasporto di materie prime di poco valore e per località, in cui le operazioni di carico e scarico richiedono un tempo relativamente lungo.

Posto queste premesse difatto, e ritenuto poi non essere ancora bene assodato se l'esercizio del vapore si addimostri in tesi generale proficuo, egli rifugge dall'eccitare la ulteriore costruzione dei velieri, come non può ammettere la sussidiata navigazione dei piroscafi.

Dato il fatto della Francia, si limiterebbe a sovvenzionare per un determinato periodo di tempo la navigazione degli attuali velieri, e qualora si credesse necessario il possedimento di una marina a vapore, premiare la costruzione dei piroscafi.

Osserva che la crisi odierna è devoluta pur anche ad una eccessività dei mezzi di trasporto e alla conseguenza di una soverchia larghezza di credito nel passato; ed essere quindi indispensabile il restringere anzichè l'allargare gli strumenti di un'industria, la quale si è diminuita anche per la tendenza di ogni nazione a bastare a sè stessa colla propria produzione.

Ritiene fermamente che gli attuali armatori potranno trasformare il loro materiale quando sasanno posti in grado di liquidare i capitali investiti nei velieri; ed opina che la marina a vapore potrà dirsi tale quando sarà costituita da una molteplicità di singoli individui e non già da poche compagnie privilegiate.

Reputa errato il concetto, che i piroscafi vengano costrutti da grandi capitalisti e banchieri; poiche questi mireranno sempre alla speculazione e giammai all'esercizio vero ed effettivo.

Crede assoluta anomalia quella di sovvenzionare la navigazione del vapore per il semplice motivo che questo ha e deve avere un impulso proprio e perchè in ogni deteriore ipotesi non sarebbe mai permesso di istituire gli opportuni confronti fra la vela ed il vapore, spegnendo inoltre ogni sentimento di economia, sollecitudine e particolare interesse. Riguarda la chiesta sovvenzione temporanea per gli attuali velieri come un elemento di trasformazione ed il premio di costruzione ai piroscafi come un eccitamento a dissipare le incertezze sempre inerenti al cambiamento dei mezzi di produzione in un'industria qualsiasi.

Dichiara che la trasformazione non avverrà mai finchè il Governo persisterà nel sistema di sovvenzionare Compagnie di navigazione a vapore col pretesto di posta, o si vorrà ricorrere al proposto Banco di credito o si tratterà privatamente per appalti di trasporto.

Il primo ed il terzo mezzo non riuscirebbero che ad escludere la concorrenza ed a spegnere ogni iniziativa individuale; il secondo porrebbe il Governo in un grave imbarazzo ed in un'alea troppo forte.

Sarebbe ad ogni modo inutile, dappoichè non difetano i capitali, e contrario ad ogni principio economico. Il Governo infatti, può, in supreme circostanze, premiare; non deve giammai erigersi a banchiere e speculatore.

Ha poca fede nelle Società di navigazione a vapore, perchè manca l'economia, l'iniziativa ed il particolare interessamento innato nell'individuo particolare. In ogni modo ritiene che la navigazione fra determinate località prospera quando vi esiste una corrente di interessi. Cita l'esempio delle Società Lavarello e Puglia.

Conclude, dichiarando essere suo intendimento, che, sempre in rapporto alla legge francese, oltre all'alleggerire le gravanze fiscali ed al riordinare la legge di dogana e commerciale, torna indispensabile il sovvenzionare per un determinato periodo la navigazione degli esistenti velieri di lungo corso, al fine di dar loro il mezzo di operare la voluta trasformazione, incoraggiando intanto, se così si crede, la costruzione dei piroscafi.

Osserva esser vero che molto materiale a vela si è già liquidato negli scorsi anni, ma essere vero altresì che si è nuovamente investito il ricavo nell'acquisto di altri bastimenti, per cui la crisi ed il danno si risente in modo inalterato. Avere inteso di premiare non la sola costruzione, ma eziandio l'acquisto dei vapori, comprendendo questo concetto in quello; e potersi dal R. Governo impedire per un certo numero di anni il trapasso della proprietà del premiato vapore agli stranieri per impedire che questi approfittino dell'accordato premio, costruendo sui nostri cantieri o comprando al nostro nome.

Essere esagerate le sovvenzioni acconsentite alle Compagnie Florio e Rubattino, le quali si valgono del servizio postale per coprire un vero e proprio esercizio di commercio a scapito dei concorrenti nazionali e con danno dei contribuenti.

Doversi incoraggiare il patrio cabotaggio, negando alla Francia di operarlo sulle nostre coste, non avendo essa da opporci eguali vantaggi ed agevolezze.

Essere impossibile agli attuali velieri, malgrado ogni diminuzione nelle tasse di concorrere e lottare colla legge francese, ed indispensabile quindi un sussidio alla navigazione da non eccedere la metà di quello accordato in Francia.

Opinare non essere necessario un servizio postale sussidiato per il Nord America e le Antille, ma temere anzi che si tratti di ulteriore sovvenzione mascherata.

Spender il governo inglese in sussidii alle Compagnie postali di navigazione a vapore, relativamente parlando, minor somma di quella erogata dall'italiano, come si riserva di provare.

Essere convinto esistere presso di noi e nella classe marittima capitali sufficienti alla trasformazione quando la si voglia utilmente coadiuvare.

Potere i nostri vapori navigare con vantaggio sugli inglesi in ordine alle paghe e panatiche, avendo i primi però il solo vantaggio di una pronta e continua esportazione, e per ultimo dovere il regio governo incoraggiare le industrie metallurgiche con premi a fondo perduto e col lavoro, ma non impiantare giammai esso stesso uno stabilimento siderurgico per ragioni addotte trattandosi di credito.

Il signor *Gerolamo Nossardi*, armatore, nel mentre si associa alle risposte date dalla Commissione per-



manente per la tutela degli interessi marittimi in un coll'Associazione marittima, crede doveroso di segnalare specialmente le insopportabili gravanze doganali. Reclama parità di trattamento fra la vela ed il vapore, ed accenna all'utilità d'impiegare al trasporto dei generi di privativa dello Stato, e specialmente del sale, i nostri legni addetti al cabottaggio, i quali rimangono oggi inoperosi con immenso danno di capitani e marinai di età avanzata, i quali non possono esporsi ai rischi di una lunga navigazione.

Convien, del resto, nella necessità di sussidiare la navigazione dei velieri dopo l'adozione della legge francese, e per ultimo insiste sul bisogno di riformare e riordinare il servizio consolare, il quale si ad dimostra attualmente non corrispondente al compito a lui demandato.

Il signor *Antonio Carbone*, armatore, afferma che la vela non potrà mai venire annientata. Accenna a varie navigazioni, le quali saranno sempre ad essa riservate. Nota ad esempio che l'esportazione dello zucchero dall'isola di Francia è fatta esclusivamente dai bastimenti a vela, come si rileva dai listini. Osserva d'altro lato non essere del tutto esatto, che i legni di grossa portata abbiano la prevalenza su quelli di tonnellaggio medio.

L'ispezione dei menzionati listini fa provare il contrario; essendo logico e naturale che una nave di portata mediocre meglio corrisponda alle esigenze dei numerosi speculatori, i quali non possono disporre di larghi capitali. Si riferisce nel resto alle risposte date dal Comitato permanente, facendo voti che il Regio Governo non accordi speciali privilegi a vantaggio dei pochi ed a scapito della generalità.

Il signor *Gaetano Cavelli*, segretario del Comitato permanente, si limita a porgere schiarimenti in ordine alla tassa di ricchezza mobile imposta alle navi. Fa rilevare la disparità di trattamento fra provincia e provincia, l'irregolare metodo di tassazione e le molteplici lagnanze e ricorsi che ne conseguono. Ritiene che la menzionata tassa costituisca un duplicato con quella di sanità ed ancoraggio, ed invoca al proposito le argomentazioni svolte a difesa degli armatori nella lite da essi mossa contro la Regia Finanza per far dichiarare la imposta in parola come ingiusta e non dovuta.

Il signor *Emanuele Boggiano*, armatore, insta per riforme nelle leggi doganali e di servizio dei porti. Eccepisce il metodo amministrativo tenuto dalla Cassa Invalidi, di cui vorrebbe almeno riordinati gli statuti e regolamenti interni. Si unisce agli altri rispondenti, in ordine ai sussidi reclamati dal Governo ed al concetto della trasformazione della vela in vapore.

#### *Seduta del 21 agosto in Porto Maurizio*

Presiede l'on. senatore Brioschi.

Il cav. *Rambaldi* sindaco e relatore per conto della Camera di Commercio presenta una memoria scritta e si riserva di far pervenire alla Commissione una relazione che la Camera sta ultimando. Circa il progetto di legge sul trasporto dei carboni dice che si creerebbe una forza rispettabile di piroscafi, ma che si costituirebbe in pari tempo un monopolio a tutto danno della marina a vela. Sarebbe desiderabile che il Governo affidasse il trasporto delle merci che gli occorrono senza preferenza alla vela ed al vapore.

Crede vantaggioso lo stabilimento di colonie e fattorie in quei luoghi ove il commercio nazionale accenna a svilupparsi; secondare cioè il movimento spontaneo, non mai creare artificialmente un centro commerciale.

Vorrebbe che i dazi doganali non fossero proibiti, e che venissero tolte le fiscalità eccessive, e certe disposizioni che urtano il buon senso. Ad esempio gli zuccheri a S. Remo possono essere sdoganati e a Porto Maurizio no.

Convien che debba esistere una istituzione che as-

sicuri la vecchiaia dei marinari, ma sarebbe desiderabile una riforma che riducesse l'età ed il periodo di navigazione stabilito per conseguire la pensione.

I cantieri in Porto Maurizio e vicinanze sono deserti: il canone dovrebbe sopprimersi o quanto meno raggugliarsi al numero ed al tonnellaggio dei bastimenti che si costruiscono.

Il nostro materiale a vela è eccellente per la navigazione al di là dei Capi, ma potrà migliorare colla costruzione di grossi velieri in ferro.

Chiede la riduzione delle imposte e dei diritti consolari. Sarebbe contrario, in base ai principi di libertà, al sistema dei premi, ma dopo la fatale legge francese del 29 gennaio u. s. è pur necessario che sia fatto qualche cosa per incoraggiare tanto la vela come il vapore.

Il sussidio governativo, secondo l'esponente, ha contribuito a mantenere le compagnie di navigazione, ma ha impedito alle Società libere di costituirsi e prosperare. Domanda che nei nuovi trattati di commercio sia stabilita la perfetta reciprocità pel cabottaggio, e che il Governo faccia seri esperimenti sul carbone e sui metalli esistenti in Italia.

Il cav. *Solioti*, preside dell'istituto nautico si riserva di presentare una memoria; intanto dice che la ferrovia distrusse l'importanza del commercio marittimo. Per assicurare l'avvenire di Porto Maurizio bisogna che sia costruita la ferrovia per Nava ed Ormea lo metta in comunicazione col Piemonte. Il tronco di Ormea è fatto; proseguire il tratto che per la vallata dell'Impero venga a sboccare tra Porto Maurizio e Oneglia.

Esprime l'opinione che nel rimaneggiamento degli studi nautici, poichè si deplorava la scarsa coltura dei capitani, si sia andati nell'altro eccesso, prescrivendo studii assolutamente superiori alle forze degli alunni. Trova eccessivo il programma di diritto e di meteorologia e non sa con quanto vantaggio si trattengano gli allievi un anno di più per studiare le notizie dell'antica Roma.

Riferisce che molti marinari disertano per colpa dei capitani; questa accusa, commuove i capitani presenti all'inchiesta, ma il cav. Solioti la mantiene con vivacità, e prega il Governo a preoccuparsi di questi fatti e provvedere che i consoli facciano ugualmente giustizia ai marinari ed ai capitani. La severità delle leggi e la diffidenza esistente inducono i capitani a puntare prova di fortuna per precauzione. Con ciò giustifica il numero soverchio di avarie che si lamentano in Italia, giacchè molta parte di denunce non hanno seguito.

Deplora la gravanza delle tasse che vorrebbe fossero sistemate più ragionamente. Accade della marina mercantile come dell'agricoltura, che gli agenti delle imposte considerano come una buona vacca da mungere: ma se si eccede, si inaridiscono le fonti della produzione.

In teoria è contrario al sistema dei premi; al punto in cui siamo però converrà fare qualche cosa, qualunque sia persuaso che i monopoli produrranno sempre gli stessi effetti.

*Daneri Giacomo* presidente del Circolo dei capitani, si riserva di mandare alla Commissione la memoria che si sta preparando. Aggiunge che il trasporto delle merci per conto dello Stato dovrebbe riservarsi per 2/3 al vapore ed 1/3 alla vela. Discorre dei cantieri deserti e della necessità di concedere le aree per la costruzione delle navi a prezzo minimo.

Il sig. *Doria Stefano Emilio* legge una memoria.

Il capitano marittimo *Riello Giuseppe* crede che se la Francia ci aprisse tutti i suoi porti, l'Italia ne avrebbe maggior vantaggio che non i francesi ad esercitare il cabottaggio tra noi. Domanda l'unificazione dei due porti, di Porto Maurizio e di Oneglia, ciò che produrrebbe una grande economia di spese ed un vantaggio immenso alla navigazione. Dopo l'esempio della Fran-



cia occorrono premi così alla costruzione che alla navigazione. Ritene che sarà un grande vantaggio per l'industria nazionale se un bastimento costruito con premio in Italia sarà poi venduto all'estero.

La seduta fu sciolta e dichiarata chiusa l'inchiesta in Porto Maurizio.

Nella seduta tenuta in *Oneglia* il signor *Serrati Giacinto*, armatore e proprietario di un bastimento di 935 tonnellate, fa voti perchè la Commissione otenga dal Governo l'esonero completo delle tasse che gravitano sull'industria marittima. Il suo bastimento partito da 17 mesi da Genova è in disborso di lire 10 mila; ora come si può imporgli la ricchezza mobile, questa tassa che deve colpire il guadagno mentre il bastimento è in perdita? I diritti consolari sono un'altra piaga per la nostra marina ed occorre quindi un pronto rimedio. Domanda che il trasporto dei carboni per conto dello Stato sia riservato in parte alla marina a vela, e che siano esonerate dal pagamento dei dazi le materie prime occorrenti alla navigazione. I trattati di commercio hanno preso di mira gli interessi della marina mercantile; nei nuovi negoziati si tengano presenti le rimostranze del commercio per ottenere un equo trattamento.

Se si modificheranno le tasse sanitarie si risparmieranno da 4 a 500 lire per ogni bastimento. Insiste per la fusione dei due porti di Porto Maurizio e di *Oneglia*, che dovrebbero essere classificati almeno di seconda classe, e dimostra i vantaggi che verrebbero alle due città se la ferrovia del Piemonte da Ormea venisse ad avere uno sbocco a Porto Maurizio ed *Oneglia*. Chiede la reciprocità pel cabottaggio colla Francia.

Dopo il signor *Serrati* legge una memoria il signor *Bruno Valerio*. Esprime il voto che le stazioni ferroviarie, sieno poste in diretta comunicazione coi luoghi di sbarco per poter facilmente scaricare le merci dal bastimento sul vagone. Per riguardo ad *Oneglia*, la spesa d'allacciamento ai due moli sarebbe minima. Propone di prolungare ai porti di *Oneglia* e Porto Maurizio la ferrovia Ceva-Ormea.

Vuole che il trasporto del carbone si faccia tanto dai velieri che dai vapori, e ciò specialmente devesi fare per riguardo alla navigazione di questa provincia che ha un commercio importante nei vini e negli olii; trasportando questi generi in Inghilterra, i velieri al loro ritorno troveranno un utile impiego, caricando per conto dello Stato.

Propende per l'impianto di fattorie e stazioni navali, subordinatamente però queste ultime al rilevamento della marina.

Fa voti perchè nella stipulazione del trattato di commercio coll'Inghilterra siano, nell'interesse della marina a vela, diminuiti i dazi di uscita dall'Italia e che rispetto al trattato colla Francia se ne imponga uno sulle pellicole d'olive.

Raccomanda sia modificato il Regolamento sulla pesca, tanto dannoso ai pescatori oneghesi.

Sostiene l'istituzione della Cassa Invalidi, ma vorrebbe che la quota che si paga fosse riunita in una sola tassa marittima. Domanda l'abolizione della tassa pel permesso di cabottaggio e la sospensione per un decennio della tassa di ricchezza mobile. Chiede che si faccia un porto solo dei due di Porto Maurizio ed *Oneglia*, o quanto meno elevarli di categoria.

Crede che la tassa unica marittima ridotta al minimo possibile basti per far prosperare la marina a vela. Chiede che il credito marittimo sia concesso direttamente dal Governo.

È contrario ai sussidi per la marina a vapore; vorrebbe che linee sovvenzionate si concedessero per pubblico incanto. Non vuole sia imposto l'obbligo per ora di costruire vapori in Italia, costando essi meno all'estero. Ammette il premio di costruzione per i vapori che superarono le 600 tonn., come intende che gli armatori non sovvenzionati sieno per ragioni di

giustizia e d'eguaglianza, aiutati in qualche modo dal governo. È favorevole ai premi di navigazione, e li vorrebbe accordati al cabottaggio in generale.

Aggiunge altre considerazioni il signor *Lanquasco Giuseppe*, e quindi la seduta viene sciolta.

## RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 3 settembre.

La determinazione presa dalla Banca d'Inghilterra di accrescere di un altro punto il tasso dello sconto sia per difendere il proprio numerario, quanto per farlo affluire nelle sue casse, dagli altri mercati europei, fu nel secondo punto di vista combattuta, e quasi paralizzata dal simultaneo aumento del saggio dello sconto a Parigi, a Bruxelles e a Berlino, ragione per cui si crede in generale che ben limitato sarà il numerario che dal continente andrà nella capitale inglese. Se poi le domande di denaro proseguissero dagli Stati Uniti talmente vive da provocare a Londra un nuovo aumento nello sconto, probabilmente la stessa misura verrebbe presa come adesso dalle altre banche d'Europa; e allora rimarrebbe difficile prevedere quello che accadrà, ma le probabilità apparenti sembrano per un ulteriore rincaro del denaro. Frattanto nessun miglioramento vien segnalato da Nuova York e gli ultimi avvisi recano che la domanda di denaro si faceva, su quel mercato sempre maggiore, e che dal rendiconto delle banche associate risultava una deficienza nella riserva di mezzo milione di sterline. Eppure dal 1° luglio più di un milione di sterline fu esportato dall'Inghilterra per gli Stati Uniti. Secondo recenti statistiche al terminare dell'anno fiscale agli Stati Uniti, cioè al 30 giugno si era importato a Nuova York nel 1880-81 la somma in numerario di dollari 91,168,650 per saldo delle merci esportate, mentre nell'anno fiscale 1879-80 l'importazione di numerario superò i 95,895,000. Sicchè l'Europa spedi nell'anno scorso quasi un mezzo miliardo d'oro, ossia l'equivalente di tutta la produzione annuale d'oro nel mondo intero, e la ventottesima parte di tutto l'oro che l'Europa possiede secondo i dati di Soetbeer.

Scendendo adesso a segnalare il movimento della settimana premetteremo che il ribasso, specialmente nei primi giorni, fece notevoli progressi in tutte le borse d'Europa, e che fu determinato unicamente dal rincaro del denaro, e dal timore che questo rincaro possa prendere proporzioni più allarmanti. A Parigi nella prima parte dell'ottava la situazione del mercato fu difficilissima, poichè mentre i venditori di titoli crescevano continuamente, i compratori erano affatto scomparsi. In seguito, mercè i poderosi sforzi dei sindacati all'aumento, le condizioni della piazza ottennero qualche miglioramento, ma con gran difficoltà a consolidarsi.

A Londra nella prima parte dell'ottava la domanda d'oro fu molto attiva, e i prezzi fermi essendosi scontate le firme primarie da 33¼ a 37½ per 100. In borsa poi non si ottennero prestiti su titoli che dal 5 al 5¼ per 100. Sul mercato dei valori pubblici vi furono piccole oscillazioni di rialzi e di ribassi, ma nel complesso prevalsero le ultime.



A Berlino, Vienna e Francoforte malgrado le buone disposizioni la cota dominante per il ritiro.

In Italia ai primi giorni dell'ottava si ebbero non insignificanti deprezzamenti nella maggior parte dei valori; in seguito si ebbe un po' di ripresa, ma senza brillanti risultati nè circa la progressione dei prezzi, nè nell'attività della transazione, che si mantennero in limiti ristrettissimi.

*Rendite francesi.* — Il 5 0/0 da 117.45 dopo aver toccato prezzi più bassi resta oggi a 116.30; il 3 0/0 da 85.65 a 85.40; e il 3 0/0 ammortizzabile da 87.25 a 87. I riporti per il 5 0/0 variarono da 50 a 60 cent.

*Consolidati inglesi.* — Oscillarono da 99 7/8 a 99 3/8.

*Rendita turca.* — A Londra si mantenne sostenuta a 17 e a Napoli fu trattata da 17.20 a 17.40.

*Rendita italiana 5 0/0.* — Sulle varie piazze italiane da 92.05 in contanti cadeva a 91.30 per risalire più tardi a 91.60; e per fine mese resta oggi a 92.05; a Parigi da 90.55 indietreggiava a 89.80 per riprendere poi fine a 90; a Londra da 89.5/8 declinava a 88 1/2 e a Berlino da 91 a 90 30.

*Rendita 3 0/0.* — Si fece in questo titolo qualche piccola operazione da 56.70 a 56.80 circa.

*Prestiti cattolici.* — Trascorsero per tutta l'ottava nominali al prezzo di 94.45 per il Rothscild; di 93 per il Blount, e di 93.15 per il cattolico 1860-64.

*Obbligazioni ecclesiastiche.* — Vennero quotate fra 92 e 93 per gl'interessi.

*Valori bancari.* — Ebbero movimento affatto insignificante e prezzi ridotti. Le azioni della Banca Nazionale italiana da 2,390 caderono a 2,365; la Banca toscana da 886 a 876; il Credito mobiliare da 940 a 932; la Banca generale da 652 a 645; la Banca romana nominale a 1106; il Banco di Roma a 623 e la Banca toscana di credito sostenuta fra 515 e 520.

*Regia tabacchi.* — Le azioni vennero negoziate intorno a 850, e le obbligazioni in oro fra 512 e 515.

*Fondiarie.* — Il ramo incendi nominali a 593.

*Cartelle fondiari.* — Sostenute ma con movimento ristrettissimo: Roma resta a 475; Torino a 507; Milano a 506; Siena a 496 e Napoli a 493.

*Valori ferroviari.* — Inattivi ma sufficientemente sostenuti. Le azioni meridionali ebbero qualche affare a 471 circa; le azioni livornesi a 415.50; le Romane a 145; le romane privilegiata a 370; le obbligazioni livornesi C D a 289; le nuove sarde a 284; le maremmane a 469 e le centrali toscane a 467.

*Prestiti municipali.* — Le obbligazioni 3 0/0 di Firenze vennero trattate a 59.10, e Napoli 1868 a 127.50.

*Oro e cambi.* — In rialzo. I napoleoni restano a 20.39; il Francia a vista a 135, e il Londra a 3 mesi a 25.38.

## LA FABBRICAZIONE DELLE MICCE DI SICUREZZA IN ITALIA

L'Esposizione di Milano ha confermato in modo solenne come l'Italia si vada emancipando dal consumo di molti prodotti dell'industria forestiera, sostituendovi quelli, non inferiori, dell'industria nazionale.

Diciamo ciò a proposito della mostra di micce di sicurezza, fatta a Milano da quel distinto industriale che è il **cav. Luigi Murialdo di Genova**, a cui devesi l'impianto di questo genere d'industria.

La fabbricazione delle micce era per il passato sconosciuta fra noi, mentre oggi il Murialdo, nel suo vasto stabilimento la esercita con pieno successo.

Fra i prodotti della classe prima, gruppo primo, nella galleria delle cave e mine, vicino alla mostra delle miniere di Sardegna, figura in una vetrina il campionario di micce di sicurezza della fabbrica Murialdo.

Queste micce oggi adottate in ogni parte d'Italia, hanno guadagnato la simpatia di tutti coloro che se ne servono, ed infatti esse sono di una sicurissima riuscita.

Ma il cav. Murialdo, non solo ha mirato alla bontà dei suoi prodotti, ma cosa essenzialissima nell'industria, al loro buon mercato.

Il campionario esposto a Milano fa bella mostra di sé per l'eleganza colla quale sono preparate le micce che lo compongono.

Esso consta di miccia bianca doppia, incollata, gialla e rossa per roccie asciutte e per le gallerie dove devesi evitare più che sia possibile il fumo; di incatramata, grigia, a doppia intonacatura ed a nastro, bianca e nera, per i luoghi più o meno umidi; di miccia in guttaperca per i lavori sott'acqua e di semplice bianca incatramata e grigia. Le qualità a nastro ed in guttaperca non furono mai finora da altri fabbricate in Italia, quantunque se ne consumi moltissima, specialmente nei lavori subacquei nei quali si fa uso di dinamite.

Noi ci rallegriamo di cuore coll'egregio cav. Murialdo per la perfezione che ha saputo portare nella fabbricazione delle sue micce, e siamo certi che il Giuri saprà ricompensare le sue fatiche ed i suoi sacrifici.

## NOTIZIE COMMERCIALI

**Cereali.** — Anche in questa settimana le transazioni furono generalmente attive in tutte le granaglie, e questa maggior ricerca è dovuta dapprima alle notizie poco buone che si hanno dai centri agricoli francesi, dove i raccolti principali diedero un risultato assai meschino: in secondo luogo al mancato raccolto del granturco e dei foraggi, tanto nel nostro Stato, che nei diversi paesi di produzione a noi circonvicini. In terzo luogo abbiamo la speculazione, che da qualche tempo fa attiva ricerca dei generi in vista di aumenti nel prossimo inverno, e la compera che generalmente fanno i proprietari e coltivatori onde premunirsi contro futuri rincari, in seguito al mancato raccolto dei commestibili di prima nutrizione delle classi campa-



gnuolo. Quantunque molta parte della merce acquistata esista ancora nei magazzini e non venga adoperata subito, pure i prezzi ne risentirono di tale ricerca, particolarmente ora che in seguito alle copiose domande, i porti originari d' esportazione aumentarono le domande nei prezzi.

Il movimento dell'ottava è stato il seguente. A *Livorno* i grani gentili bianchi si contrattarono da L. 29.50 a 28.50 al quintale, e i gentili rossi da L. 28 a 29. — A *Pisa* i prezzi praticati furono da L. 29.60 a 23.30 all'ettolitro per i grani rossi; da L. 21.30 a 21.90 per i mazzocchi, e da L. 13.90 a 14.40 per i granturchi. — A *Firenze* i gentili bianchi realizzarono intorno a L. 31 al quintale, e i gentili rossi sulle L. 30. — A *Bologna* i grani da pane si contrattarono da L. 28.50 a 29 al quintale, e i granturchi pronti da L. 21 a 22. — A *Ferrara* i grani pronti deboli da L. 28 a 29 al quintale, e per consegna novembre a febbraio invariati da L. 31 a 31.25; i granturchi Polesine si contrattarono sulle L. 22 al quintale. — A *Modena* i grani pronti fecero da L. 27.50 a 29 al quintale, e i fagioli bianchi da L. 26.50 a 27.50. — A *Rovigo* i grani ribassarono di mezza lira e i granturchi di oltre una lira. — A *Verona* i prezzi dei grani furono da L. 26.50 a 28.50 al quintale. — A *Milano* i grani meno sostenuti da L. 26.50 a 30 al quintale; i granturchi si venderono da L. 21 a 23, e il riso nostrale fuori dazio da L. 30.50 a 39. — A *Novara* i risi nostrali fecero da L. 24.50 a 26.80 all'ettolitro, e i bertonni da L. 20.75 a 23.70. — A *Torino* il listino segna da L. 29.50 a 32 al quintale per i grani; da L. 19.75 a 24.50 per i granturchi, e da L. 29.50 a 39.50 per il riso fuori dazio. — A *Genova* i grani nostrali si contrattarono da L. 28.50 a 21.50 al quintale, e le provenienze dal Mar Nero, Danubio e Polonia da L. 23.50 a 25 all'ettolitro. — In *Ancona* per i grani si praticò da L. 26 a 27 al quintale, e — a *Bari* le bianchette fecero da L. 28 a 28.50 al quintale, e le rossette da L. 27.50 a 27.75.

**Sete.** — La settimana che termina oggi trascorse abbastanza attiva nella maggior parte dei mercati. — A *Milano* la ricerca principale versò sugli organizzini nei titoli 17|19 a 20|22 e sulle relative greggie, come pure sulle trame secondarie in sostituzione delle asiatiche. Tutti questi articoli aumentarono di circa 1 lira. Anche le greggie e i lavorati chinesi ebbero buona ricerca ed aumentarono da L. 1 a 2 e furono pure ricercate le bengalesi, mentre le giapponesi furono tenute in disparte. I prezzi praticati furono di L. 58 per le greggie classiche 9|10; di L. 56 a 54 per dette di primo e secondo ordine; di L. 70 a 72 per gli organizzini di marca 18|20; di L. 69 a 70 per detti classici; di L. 68 a 62 per detti di primo, secondo e terzo ordine, e di L. 64 a 59 per le trame a due capi 24|26, di primo, secondo e terzo ordine. — A *Como* gli organizzini classici 18|22 realizzarono L. 68; le trame mazzami belle 26|30 L. 52 e i corpetti greggi chiari 24|32 da L. 42 a 43.50. — A *Torino* le greggie di Piemonte di prim'ordine ottennero L. 58, e le stresse di prim'ordine L. 12.50. — A *Lione* affari attivi con prezzi in aumento da centesimi 50 a 1 franco. Abbiamo notato greggie toscane di secondo ordine vendute da fr. 59 a 60; organizzini *idem* di secondo ordine 20|22 a fr. 67 e le trame di Piemonte di secondo ordine a fr. 67.

**Carboni minerali.** — La situazione del commercio dei carboni a *Genova* dura sempre la stessa. Non ricevendo i negozianti il numero di vagoni occorrenti per spedire la merce, sono obbligati a depositarla sulle calate in attesa di vagoni. Questo scarico e carico porta l'aumento di circa una lira per tonnellata, cosa che il negoziante avrebbe dovuto evitare, onde agevolare viepiù il commercio nel porto, ma una fatalità s'impone a tutti, e fa d'uopo di vedere aggravata la merce di

inutile spesa. — I prezzi praticati per ogni tonnellata furono i seguenti: Newcastle, Hasting e Cardiff di prima qualità, da L. 28 a 29; Scozia da L. 26 a 27; Liverpool da L. 24 a 25; Washington da L. 25 a 26; Coke Garesfield da L. 47 a 48 e Coke da gas, inglese, da L. 36 a 38.

**Petrolio.** — Il sostegno continua a dominare e a Nuova York e negli altri mercati americani sostegno prodotto in gran parte dalla mancanza del tonnellaggio e dalle molte domande da quel continente. — A *Genova* si praticò fuori dazio da L. 21.50 a 22 al quintale per le casse e L. 24 per i barili, e con dazio L. 62 per le casse e da L. 64 a 64.50 per i barili. — A *Trieste* i barili pronti si contrattarono da fr. 9.50 a 9.75 al quint. — In *Anversa* fu quotato a fr. 18.75 al quint. al deposito — e a *Nuova York* e a *Filadelfia* da cents 7 1/2 a 7 3/4.

**Olj d'oliva.** — Il movimento segnalato durante l'ottava è stato il seguente. A *Diano* pochi affari ma la tendenza si mantiene favorevole all'articolo con speranza di ripresa nel mese di settembre. I sopraffini biancardi si quotarono da L. 168 a 175; i fini pagliati da L. 155 a 160, i mezzofini da L. 142 a 145 e i mangiabili da L. 95 a 135. — A *Genova* si fece qualche affare in olj di Sardegna da L. 130 a 160 al quint. — A *Livorno* gli olj maremmani fecero da L. 101 a 105 al quint. — A *Lucca* mercato sostenuto stante la scarsissima prospettiva del futuro raccolto in tutta la provincia. Gli olj sopraffini bianchi si contrattarono da L. 185 a 190; i pagliati chiari da L. 160 a 167; i gialli da L. 135 a 140; le altre qualità mangiabili da L. 100 a 128 e i lampanti da L. 86 a 90. — A *Siena* i prezzi correnti sono da L. 95 a 135 al quint. secondo mercato. — A *Firenze* si praticò da L. 78 a 85 per gli acerbi, e da L. 67 a 76 per le altre qualità mangiabili il tutto per soma di chil. 61,200. — In *Arezzo* si fece da L. 110 a 118 al quint. — A *Napoli* i Gallipoli per ottobre si quotarono a D. 30.85 per salma e per dicembre a 31,35 e i Gioja a D. 80 7/8 per ottobre e a 81 5/8 per dicembre.

**Vini.** — Malgrado la bella prospettiva del prossimo raccolto, tutte le principali piazze di consumo continuano a mandare prezzi sostenuti, e ciò avviene per le molte domande dall'estero, e per l'assottigliamento del vecchio prodotto. — A *Torino* i vini di 1<sup>a</sup> qualità realizzarono da L. 52 a 62.50 all'ettol. daziato, e le seconde da L. 42 a 52. — A *Casalmonferrato* i vini scelti realizzarono da L. 44 a 42 all'ettol. e gli andanti L. 34 circa. — A *Genova* gli scoglietti si venderono intorno a L. 44 all'ettol. — A *Pontedera* i vini d'Empoli ottennero da L. 36 a 44 all'ettol. i Firenze da L. 44 a 46, e i Siena da L. 45 a 48. — A *Siena* i vini delle circostanti colline si venderono da L. 28 a 46 all'ettol. — In *Amelia* (Umbria) i vini rossi si venderono da L. 40 a 42 senza dazio. — A *Gallipoli* i nuovi mosti da L. 21 salirono a L. 26 all'ettol. — A *Barletta* da L. 26 a 29. — A *Brindisi* da L. 23 a 25. — A *Lecce* da L. 20 a 23 e a *Pachino* salirono fino a L. 30.

## ESTRAZIONI

**Prestito 5 0|0 città di Mondovi 1875** (di L. 420,000 in obbligaz. da L. 500). — 10<sup>a</sup> estrazione semestrale, 31 luglio 1881.

N. 191 204 638

Rimborso in L. 500 dal 1° ottobre 1881, a Mondovi, Cassa comunale.



**Prestito Piemontese 4 p. c. 1849** (obbligazioni di L. 1000 al portatore, create con legge 26 marzo 1849). — 65ª estrazione semestrale, 31 luglio 1881.

Lire **36865** N. 16933.

» **11060** » 17771.

» **7375** » 8000.

» **5900** » 17490.

» **1320** » 18816.

N. 44	74	90	220	252	253	363	396	409	421	462
601	650	719	753	765	834	901	913	997	1030	
1036	1051	1075	1157	1161	1233	1256	1296	1298		
1300	1346	1373	1385	1397	1420	1423	1450	1555		
1585	1603	1631	1663	1670	1725	1728	1739	1771		
1799	1830	1837	1898	1901	1930	1944	1946	2067		
2090	2091	2132	2199	2205	2275	2296	2409	2552		
2564	2584	2586	2629	2639	2656	2666	2675	2685		
2703	2818	2854	2880	2996	3017	3190	3202	3231		
3295	3340	3384	3408	3446	3458	3476	3487	3525		
3526	3533	3551	3634	3695	3772	3733	3816	3828		
3938	3974	4055	4175	4188	4227	4368	4455	4516		
4518	4576	4595	4654	4722	4731	4760	4787	4873		
4943	4975	5028	5031	5071	5201	5219	5303	5304		
5320	5321	5423	5479	5482	5519	5580	5604	5610		
5645	5748	5837	5882	5905	5941	5968	6009	6049		
6052	6061	6105	6163	6220	6328	6457	6555	6673		
6805	6826	6946	6975	7007	7036	7103	7110	7152		
7203	7271	7300	7307	7351	7364	7411	7520	7521		
7540	7560	7595	7612	7626	7640	7703	7730	7789		
7829	7857	7831	8059	8064	8074	8095	8139	8187		
8237	8285	8395	8406	8502	8584	8709	8829	8928		
8986	9017	9060	9282	9323	9350	9445	9452	9481		
9499	9507	9556	9557	9664	9680	9786	9824	9832		
9854	9859	9885	9910	9920	9965	9993	10133	10143		
10274	10299	10378	10414	10493	10501	10664	10797			
10814	10857	10889	10959	11057	11065	11088	11103			
11108	11121	11123	11163	11184	11210	11285	11316			
11325	11326	11333	11405	11597	11611	11736	11874			
11890	11926	11983	12029	12050	12102	12146	12180			
12348	12354	12360	12425	12481	12505	12513	12586			

12838	12729	12770	12807	12808	12828	12849	12896
12913	12949	12993	12995	13012	13131	13181	13188
13193	13205	13209	13273	13330	13355	13356	13418
13434	13476	13535	13604	13628	13753	13768	13815
13818	13824	13827	13871	13872	13944	13981	13983
14068	14112	14140	14143	14152	14230	14259	14261
14342	14411	14448	14461	14479	14504	14542	14556
14588	14615	14640	14703	14715	14735	14761	14937
14984	15037	15048	15128	15150	15196	15219	15228
15296	15373	15373	15470	15527	15591	15690	15736
15762	15787	15814	15832	15880	15881	15914	15950
16093	16098	16149	16154	16165	16170	16228	16327
16393	16474	16492	16511	16650	16701	16713	16718
16789	16881	16973	17122	17214	17260	17272	17292
17448	17501	17636	17674	17696	17714	17749	17761
17795	17852	17868	17955	18024	18042	18060	18073
18216	18276	18297	18320	18337	18421	18453	18487
18522	18533	18540	18543	18549	18561	18576	18586
18612	18693	18699	18763	18779	18821	18876	18882
18927	18975	19029	19073	19295	19388	19469	19516
19521	19552	19578	19606	19633	19649	19656	19715
19806	19870	19874.					

Il rimborso dei capitali in un coi premi assegnati alle cinque prime estratte avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1881, contro restituzione delle obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori aventi i numeri dal 66 al 73.

**Prestito 5 0/0 1880. - Società Generale Immobiliare di Lavori di utilità pubblica ed agricola.** — 2ª estrazione semestrale, 1° agosto 1881.

261	300	510	750	873	1554	1592	1981	2387	2474
2627	2896	3329	3452	3482	4017	4021	4130	4640	
4685	5306	5609	5870	6908	6054	6108	6156	6482	
6733	6817	6887	6977	6984	7109	7159	7320	7863	
8214	8474	8487	8683	9116	9199	9696	9752	9831	
9958	10373	10699	10684	10739.					

Rimborso in L. 500, dal 1° ottobre 1881, dalle sedi e succursali della Banca Nazionale del regno d'Italia.

Avv. GIULIO FRANCO *Direttore-proprietario.*

EUGENIO BILLI *gerente responsabile*

## STRADE FERRATE ROMANE

### A V V I S O

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di una Rimessa per Locomotive nella Stazione di Spoleto apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 23 andante al N. 4309 ed al quale sono uniti i disegni, sarà ostensibile dal dì 28 corrente nell' Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 2ª Sezione del Mantenimento, situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Cen-



trale della Società in Firenze una cauzione provvisoria di L. 300 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al Portatore od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 12 settembre prossimo.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

### Offerta per la costruzione di una Rimessa Locomotive a Spoleto

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

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

#### LA DIREZIONE GENERALE

Firenze, 27 Agosto 1881.

(C. 2980)

## STRADE FERRATE ROMANE (Direzione Generale)

### PRODOTTI SETTIMANALI

26<sup>a</sup> Settimana dell'Anno 1881 — Dal dì 25 Giugno al 1<sup>o</sup> di Luglio 1881.

(Dedotta l'Imposta Governativa)

(C. 2980)

	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	MERCANZIE		VETTURE Cavalli e Bestiame		INTROITI supplementari	Totali	Chilometri esercitati	MEDIA del prodotto chilometrico annuo
			Grande Velocità	Piccola Velocità	Grande Velocità	Piccola Velocità				
Prodotto della settimana . . . . .	353,151.03	14,296.73	55,096.36	218,833.09	7,800.15	967.96	2,407.45	652,552.77	1,681	20,241.50
Settimana cor. 1880	283,319.77	11,574.20	46,113.62	191,288.93	6,257.02	1,798.68	909.98	541,262.20	1,681	16,835.38
Differenza $\left\{ \begin{array}{l} \text{in più} \\ \text{meno} \end{array} \right.$	69,831.26	2,722.53	8,982.74	27,544.16	1,543.13	" "	1,497.47	111,290.57	"	3,406.12
	" "	" "	" "	" "	" "	830.72	" "	" "	" "	" "
Ammontare dell'Esercizio dal 1 <sup>o</sup> genn. al 1 <sup>o</sup> luglio 1881	7,789,866.30	400,540.23	1,411,404.22	6,122,456.35	241,093.73	55,066.49	67,256.67	16,087,683.99	1,681	19,193.19
Periodo cor. 1880	7,162,294.91	379,874.46	1,328,608.58	5,225,957.43	193,867.71	43,851.04	57,742.53	14,392,196.71	1,681	17,217.45
Aumento . . . . .	627,571.39	20,665.77	82,795.64	896,498.92	47,226.02	11,215.45	9,514.14	1,695,487.28	"	1,975.74
Diminuzione . . . . .	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "