

sulla clausola del *Factory and Workshops bill* che fissa l'età in cui i fanciulli possono esser assunti a mezza giornata (*half-timers*) nelle officine, dichiarò il giorno appresso nella Camera dei Comuni che accettava l'emendamento Buxton, votato mal suo grado, il quale stabilisce quell'età a 11 anziché a 10 anni. La condotta del Governo in questa faccenda è mancante, non solo di coerenza, ma anche di rispetto agli impegni internazionali. Infatti non approvarono i suoi delegati alla Conferenza di Berlino la disposizione che ammette i fanciulli nelle officine non prima dei 12 anni? Avrebbe dovuto, quindi, stabilire semplicemente questo limite d'età nel suo *bill*, invece di proporre quello di 10 anni, portato poi a 11 in seguito all'approvazione dell'emendamento Buxton. Fu punito del suo fallo dalla defezione d'una trentina de' suoi amici politici. L'incidente prova ripetiamo, che nelle quistioni cosiddette sociali non c'è fermezza di convinzioni, perchè non c'è chiarezza e unità d'idee, nei partiti; sugli stessi scanni ministeriali si manifestano divergenze di vedute. La *Labour Commission*, che ha cominciato la sua inchiesta raccoglierà forse il materiale per la formazione di convinzioni e di criteri sulla legislazione a favore delle classi operaie.

La tariffa ferroviaria per zone in Ungheria. — La importanza dell'applicazione del nuovo sistema di tariffa per zone, di che ci siamo occupati altre volte, rende interessante seguire gli effetti che vanno man mano esplicandosi sulla rete ferroviaria ungherese, sulla quale per prima è stato sperimentato quel sistema.

È noto che la tariffa per zone fu applicata sulla rete dello Stato a cominciare dall'agosto del 1889. Ora rileviamo da una recente pubblicazione del governo ungherese che in quei cinque mesi del 1889 il numero dei viaggiatori trasportati fu di 8,944,900 e che nell'intero anno 1890 si elevò a n. 15,690,600; mentre nel 1888 il numero dei viaggiatori si era limitato a 5,047,494.

L'effetto del nuovo sistema, innegabilmente provato dalle cifre suaccennate, è stato dunque quello di triplicare il movimento dei viaggiatori ed è superfluo dimostrare di quanto possa con ciò avvantaggiarsi la pubblica economia.

Vediamo d'altra parte quali siano, nei riguardi della finanza, i risultati dell'esercizio ferroviario col nuovo sistema. I prodotti provenienti dal movimento dei viaggiatori si ragguagliarono nell'intero anno 1889 (con soli 5 mesi di applicazione della tariffa per zone) a fiorini 10,659,025 e in tutto l'anno del 1890 a fior. 11,895,694; mentre nel 1888 non erano giunti che a fior. 8,544,496.

È naturale che sia principalmente Budapest, testa di linea, che ha avuto il maggiore beneficio della tariffa ferroviaria per zone. Facendo un confronto tra i prodotti del 1889 e quelli del 1890, si scorge che gl'incassi delle quattro stazioni della rete dello Stato in Budapest, da 2 milioni circa sono cresciuti a 6,854,952 fiorini.

IL PROGETTO SULLE BANCHE

Diamo il testo del progetto quale venne modificato ed approvato ad *unanimità* dalla Commissione col pieno consenso dei ministri del tesoro e del commercio:

« Art. 1. — È prorogata fino al 31 dicembre 1892 a favore:

della Banca Nazionale nel regno d'Italia,
del Banco di Napoli,
della Banca Nazionale Toscana,
della Banca Romana,
del Banco di Sicilia,
della Banca Toscana di Credito,

la facoltà di emettere biglietti di banca, pagabili a vista ed al portatore consentita ai detti Istituti fino al 30 giugno 1891.

« Art. 2. — Il corso legale dei biglietti di banca è prorogato a tutto il 31 dicembre 1892, ferme le speciali prescrizioni degli articoli 2, 3 e 4 della legge 28 giugno 1885 n. 3167 (Serie 3.^a).

« I biglietti di ciascun Istituto non avranno corso legale che nelle singole provincie, nelle quali esista una sede, succursale, agenzia o rappresentanza dell'Istituto che assuma l'impegno del cambio per la durata del corso legale.

« Gl'Istituti potranno prendere accordi per la rappresentanza reciproca agli effetti del cambio.

« Art. 3. — Ferma rimanendo la facoltà di emettere biglietti interamente coperti da riserva metallica, durante la detta proroga, la circolazione per proprio conto di ciascun Istituto non potrà eccedere la media dell'anno 1890, salvo che questa sia rimasta inferiore al quadruplo del capitale versato. In tale caso la detta circolazione potrà raggiungere quel limite.

« La riserva metallica non dovrà essere minore del terzo dei biglietti in circolazione e degli altri debiti a vista.

« Art. 4. — La tassa sulla circolazione dei biglietti emessi da ciascun Istituto, esclusi quelli interamente coperti da riserva metallica, sarà dell'uno per cento.

« L'Istituto che oltrepassi il limite assegnato alla circolazione nell'articolo precedente, in luogo della tassa di circolazione dell'uno per cento sarà obbligato, per la parte eccedente, a pagare una tassa equivalente al doppio dell'intero ammontare della ragione dello sconto.

« Uguale tassa sarà applicata alla circolazione che, sebbene emessa nei limiti stabiliti, non sia provvoluta della riserva metallica ai termini dell'articolo precedente.

« Art. 5. — Entro sei mesi dalla promulgazione della presente legge ciascun Istituto dovrà presentare al Ministero di agricoltura, industria e commercio una situazione particolareggiata delle attività non liquide per esposizioni cambiarie, siano o no in sofferenza, riguardanti imprese immobiliari e crediti d'ogni sorta coperti da garanzia ipotecaria.

« Art. 6. — Ciascun Istituto deve accettare in pagamento i biglietti degli altri Istituti.

« Entro due mesi dalla promulgazione della presente legge, su proposta del ministro di agricoltura, e commercio, di concerto col ministro del tesoro, dopo aver udito il parere dei direttori generali delle Banche d'emissione, saranno determinate per regio decreto le norme per regolare il baratto dei biglietti fra le Banche e per correggere gli effetti della riscontrata.

« Art. 7. — Salle anticipazioni statutarie dovute al Tesoro dagli Istituti d'emissione, a tenore delle disposizioni in vigore, per un ammontare di L. 105,500,000 e sull'anticipazione straordinaria fatta