ISTITUZIONI DI COMMERCIO

R. Camera di Commercio ed Arti (via Alfieri, n° 9). — Esisteva in Torino, fondata da Re Carlo Felice il 4 gennaio 1825, una Camera d'agricoltura e di commercio, che avea per iscopo di invigilare sui progressi dell'agricoltura, sul miglioramento dell'industria e sull'andamento del commercio, d'indagare gli ostacoli che potevano opporvisi, e d'avvisare ai mezzi di toglierli. Nel 1840 essa istituiva una cattedra di diritto commerciale, e più tardi un'altra ne istituiva di scienza economica e delle sue applicazioni all'industria ed al commercio.

A quel provvido Istituto va debitrice l'industria patria delle pubbliche esposizioni che ebbero luogo più volte nel R. Castello del Valentino.

Ma con legge del 6 luglio 1862 si posero le basi per istituire nuove Camere di Commercio ed Arti nell'ingrandito Regno d'Italia; epperò la Camera di Torino dovette cessare, e fu riordinata con R. decreto 23 ottobre 1862 sopra le basi dalla citata legge stabilite con giurisdizione sulle province di Torino e di Novara (V. *Liste elett. commerc.* pag. 451).

Le elezioni ebbero luogo in dicembre 1862, ed in principio dell'anno seguente la nuova Camera entrò in esercizio. Con

decreto ministeriale 7 marzo 1863 venne poi approvato il Regolamento interno formato dalla Camera stessa.

Il presidente rappresenta permanentemente la Camera: questa si raduna due volte almeno ogni mese. Vi hanno tre Commissioni permanenti: una per la contabilità della Camera, un'altra per la Borsa di Commercio, ed una terza per lo Stabilimento della condizione delle sete e per quello del Saggio normale della seta.

Il bilancio della Camera di Torino per l'anno 1869 porta la somma totale di L. 381,635,83 nel passivo, ed imponendo 3 centesimi per lira sull'imposta della ricchezza mobile (colonna *B*, tavola *O*) che le frutta L. 35,000, ottiene il perfetto pareggio nell'attivo.

A giusto encomio della Camera devesi far cenno di una somma di L. 110,000 che quest'anno ha impostato nel suo bilancio per favorire l'insegnamento professionale.

Gli uffizi della Camera sono aperti dalle 9 ant. alle 5 di sera.

È affidata alla sorveglianza ed all'amministrazione della Camera la Borsa di Commercio, e sono sotto la dipendenza ed amministrazione esclusiva della medesima lo Stabilimento della pubblica condizione delle sete e lo Stabilimento del saggio normale della seta.

Borsa di Commercio (via Alfieri, n° 9). — La Borsa di Commercio fu fondata in Torino col R. decreto del 26 novembre 1850 sotto la dipendenza della Camera di Commercio. Prima di quest'epoca la trattazione dei valori di commercio si faceva in privato in una sala del caffè vicino alla chiesa di S. Cristina, che ritiene ancora il nome della Borsa.

Le riunioni di Borsa hanno per oggetto le operazioni di cambio e le negoziazioni dei valori, degli effetti e delle merci che vi sono annesse, ed i cui prezzi giornalieri sono iscritti nel bollettino ufficiale per determinarne il corso e renderlo pubblico.

Spetta alla Camera di Commercio ed Arti il determinare

i titoli e le merci che possono essere iscritti sulla lista di Borsa: i titoli di rendita sul Debito pubblico però vi sono ammessi di pien diritto.

La Borsa sta aperta tutti i giorni non festivi per un'ora nel mattino.

Dato colla campana l'avviso di chiusura i mediatori di commercio si ritirano nella sala del loro sindacato per fare le dichiarazioni delle operazioni conchiuse a contanti od a termine colla loro intromessione.

Pubblicato il bollettino ufficiale dei corsi stati accertati il locale della Borsa deve tosto essere sgombro. Hanno accesso alla Borsa tutti i regnicoli godenti dei diritti civili, salve poche eccezioni stabilite dalla legge.

Il bollettino giornaliero si pubblica alla porta della Borsa e contiene i corsi ufficiali dei fondi pubblici, dei valori commerciali ed industriali e degli altri valori, ed il corso dei cambi.

Due volte per settimana, cioè il mercoledì e il sabato sono pubblicati i corsi delle sete e delle altre merci ammesse alla Borsa. Oltre il bollettino officiale della Borsa di Torino si pubblica ogni giorno, appena giunto da Parigi, per via telegrafica, il listino di quella Borsa.

Ciò venne fatto a vantaggio del commercio locale, su cui hanno d'ordinario grande influenza i prezzi di quella gran piazza commerciale.

La liquidazione di ogni operazione a termine o nel corrente del mese si fa dall'ufficio di Sindacato per mezzo dell'asta pubblica. I proventi delle tasse dovute per questa operazione sono ripartiti fra gli agenti di cambio, e versati in una cassa di beneficenza, i cui frutti sono poi erogati a benefizio di mediatori bisognosi.

La Borsa è retta dal Regolamento approvato col R. decreto 11 giugno 1868.

Mediatori e Consiglio di Sindacato. — La professione del Mediatore è libera. Spetta alla Camera di com-

mercio inscrivere nel ruolo dei Mediatori coloro che ne hanno le qualità richieste dalla legge, e vigilare il loro esercizio.

I Mediatori in adunanza presieduta da un membro della Camera di commercio eleggono un Sindacato composto di sette membri il quale vigila sull'esercizio dei pubblici Mediatori, ed accerta nelle forme stabilite i corsi degli effetti pubblici e privati dei cambi, dei noli, dei premi d'assicurazione, dei prezzi delle merci, e degli altri valori ammessi a far parte della lista della Borsa.

L'esercizio della pubblica Mediazione è regolato dal Codice di Commercio e dal R. decreto 23 dicembre 1865.

Condizione delle sete. — Lo stabilimento della condizione delle sete è un luogo, in cui le sete vengono esposte ad un regolare asciugamento per evitare, che nella vendita si facciano frodi, cioè si vendano le sete umide.

Lo stabilimento è affidato ad un Direttore sotto la vigilanza di una Commissione della R. Camera di commercio ed arti.

Con R. decreto del 17 marzo 1851 al metodo che si adoperava per la stagionatura delle sete fu sostituito il metodo di condizionamento a vapore detto all'*assoluto*, e fu stabilito, che il peso accertato mercè tale procedimento coll'aggiunta dell'undici per cento costituisse il vero peso legale delle sete vendute o date a fattura sulla piazza, o per ragione di contratto rimesse o pesate nello stabilimento; ma anche questo metodo ebbe coll'andare del tempo maggior perfezione: epperò con R. decreto 9 maggio 1860 fu stabilito, che, continuando il metodo all'*assoluto*, si facesse però uso esclusivo di essiccatori ad aria calda invece degli apparati di essiccazione a vapore.

Da ogni collo di seta presentato alla condizione si estraggono tre bioccoli, del peso non superiore a 500 grammi, e i medesimi si pesano sopra bilancie di precisione: di questi tre bioccoli di sperimento due soltanto sono sottoposti all'essiccazione assoluta in apparecchi separati: il terzo bioccolo

viene posto in riserva per l'operazione di controllo, ove sia necessaria.

Quando in questa operazione la differenza di calo dei due bioccoli non eccede il mezzo per cento, la comune del peso assoluto risultante serve di base a determinare il peso assoluto di tutto il collo da cui il bioccolo fu estratto.

Quando questa differenza eccede il mezzo per cento, il terzo bioccolo riservato viene sottoposto all'essiccazione.

Se la perdita di questo, e quella dei due altri bioccoli non eccede l'uno per cento, le tre operazioni riunite servono a stabilire il peso assoluto del collo: ma se questa differenza eccede l'uno per cento, i tre bioccoli sono messi in riserva per ore 24 per essere in seguito assoggettati di nuovo all'essiccazione. Il risultato della nuova operazione sui tre bioccoli serve poi a determinare il peso assoluto del collo di cui si tratta.

I diritti da pagarsi pel condizionamento sono:

1° Per ogni collo non eccedente il peso di 75 chilogrammi L. 6, e per ogni 5 chilogrammi in più centesimi 40;

2° Diritto fisso di centesimi 20 per la consegna a domicilio dei campioni;

3° Diritto del bollo.

I risultati del movimento della condizione delle sete nell'anno 1868 fu il seguente:

Organzini: colli 4292: peso presentato chilogr. 328130,34: calo di condizione chilogr. 556,74: perdita per cento 1,84.

Seta greggia: colli 1609: peso presentato chilogrammi 89058,64: calo di condizione chilogrammi 1318,58: perdita per cento 1,48.

Articoli diversi: colli 269: peso presentato chilogrammi 15055,08: calo di condizione chilogrammi 325,59: perdita per cento 2,16.

In totale: colli 6581: peso presentato chilogr. 462436,52: calo di condizione chilogr. 7715,66: perdita per cento 1,66.

Diritti pagati allo stabilimento L. 45,027,45.

L'ufficio della condizione è aperto dalle 8 alle 10 antimeridiane e dalle 11 antimeridiane alle 4 1/2 pomeridiane dal 1° aprile a tutto settembre, e dalle 8 1/2 alle 10 antimeridiane e dalle 11 antimeridiane alle 5 pomeridiane dal 1° di ottobre a tutto marzo.

Saggio normale delle sete. — Per tutelare il commercio delle sete la R. Camera d'Agricoltura e di Commercio allora esistente fu con R. decreto 26 dicembre 1853 autorizzata a stabilire presso la Condizione pubblica delle sete il così detto Saggio normale.

Oggetto dello stabilimento del Saggio è il riconoscere per mezzo di pesi e di misure di precisione i gradi di finezza del filo di seta, e dare per tal modo una legale dichiarazione del titolo dei campioni delle sete, tanto gregge quanto lavorate, stati sottoposti alle prescritte operazioni. Lo stabilimento riconosce pure e dichiara il grado di elasticità e di forza della seta e il grado delle diverse torciture degli organzini e delle sete altrimenti torte.

La gerenza dello stabilimento è affidata ad un impiegato sotto l'ispezione di una Commissione della Camera.

Le operazioni del Saggio, che si fanno con istrumenti di massima precisione, consistono nel collocare sulla bilancia 450 metri del filo di seta che si vuole sperimentare e nel riconoscerne il peso. Il numero dei mezzi decigrammi necessari per ragguagliare il peso di questi 450 metri costituisce il titolo della seta saggiata: si fanno varie prove simili e si ricava la media per avere il vero titolo.

Con adatti strumenti si riconosce poi la forza, l'elasticità ed il grado di torcitura del filo serico.

I diritti da pagarsi sono:

L. 2	per ogni saggio sino a	30 capi di matasse.
„ 2,50	id.	da 31 a 40.
„ 3	id.	da 41 a 50.

E così di seguito cent. 50 di aggiunta sempre colla stessa proporzione.

L. 1 per la ricognizione del torto o filato di 10 fili.
L. 0,50 per la ricognizione della elasticità e forza di 10 fili.
L. 1,25 per tutte due le operazioni riunite pure su 10 fili.
Il doppio per ogni operazione su maggior numero di fili.

Le operazioni di saggio eseguite nell'anno 1868 furono 4,012, cioè:

Con pagamento	N.	1
Con ritenzione di seta *organzina* . .	„	2,487
Id. *trama* . . .	„	320
Id. *greggia* . . .	„	871
Analisi	„	333
Totale	N.	4,012

Il prodotto in danaro delle eseguite operazioni fu di lire 9,695 50.

L'orario per l'uffizio del Saggio è uguale a quello della Condizione delle sete.

Magazzini generali di Torino *(Docks)* (via della Cernaia, presso la stazione della ferrovia). — Avendo il R. D. 6 novembre 1861 dichiarato di secondo ordine la Dogana di Torino, il Municipio, nel mese di ottobre 1862, pensò in qual modo potesse schermirsi dai danni che per sì fatto provvedimento avrebbe sofferto il commercio torinese, e iniziate pratiche col Governo, dopo lungo ragionare, adottò un progetto dell'ingegnere Cesare Valerio, basato sulle seguenti due massime:

1° Sottrazione dell'operazione industriale del deposito delle merci dall'azione governativa, lasciando solo all'amministrazione doganale quanto le spetta per la parte fiscale.

2° Costruzione ed esercizio del deposito doganale al Municipio, da cedersi dal medesimo, e sotto la sua guarentigia, all'industria privata.

Il progetto fu convertito in regolare contratto che si stipulò col Ministero delle finanze il 20 novembre 1862, ed il contratto fu poi approvato con legge dell'11 agosto 1863.

Per esso il Municipio assunse l'obbligo di costrurre a sue spese il fabbricato per le dogane ed i magazzini generali, e di esercire questi ultimi come magazzini per merci di deposito; ed il Governo in corrispettivo cedette il terreno per erigervi sia la dogana, sia i magazzini, promise l'annuo fitto per i siti della dogana in L. 70,000, e fece licenza al Municipio di trasmettere ad una Società i diritti da esso acquistati.

Dopo di ciò (il 3 maggio 1864) il Municipio stipulò un contratto col Banco di sconto e sete, il quale si riduce sommariamente ai seguenti capitoli:

1° Il Banco assume, a suo carico e rischio, la costruzione dei magazzini generali e della dogana, fornendo la somma a ciò necessaria, calcolata a L. 2,800,000.

2° Il Banco assume pure l'esercizio dei magazzini.

3° Questa duplice impresa è fatta per la durata di 50 anni, spirati i quali, e compiuta l'ammortizzazione del detto capitale, tutte le opere di costruzione cadranno in proprietà del Municipio.

4° Durante i 50 anni il Municipio guarentisce al Banco una rendita annua netta di L. 6,40 per % sul capitale predetto, cioè L. 179,200: i benefizi netti dell'esercizio dei magazzini eccedenti quest'annua rendita saranno alla chiusura di ogni anno ripartiti per giusta metà tra il Municipio ed il Banco.

5° Il Municipio stanzierà nel suo bilancio, e per 50 anni, l'annua somma necessaria per estinguere ripartitamente entro tale tempo il capitale.

6° Il regolamento per l'amministrazione dei magazzini sarà approvato dal Municipio.

Le costruzioni si compierono con grande celerità: ma le vicende politiche impedirono la pronta apertura dei magazzini. Fu intanto sancito il regolamento e l'esercizio dei magazzini cominciò il 1° giugno 1867.

Nell'anno 1868 i conti finali diedero i seguenti risultati:

Attivo — Fitto della dogane	L.	70,000 „
Provento per i diritti de' magazzini comuni e dei magazzini privati	„	18,507 59
Totale . . .	L.	88,507 59

Passivo — Garanzia del 6 per % sul capitale speso dal Banco di sconto	L.	173,659 36
Spese a carico del Municipio	„	27,971 47
Totale . . .	L.	201,630 83

Rimase quindi a carico del Municipio la passività per il 1868 di L. 113,128 24.

Il regolamento per l'esercizio dei magazzini fu approvato con R. D. 25 novembre 1866: ma il medesimo con R. D. del 16 dicembre 1868 venne sostanzialmente modificato.

L'amministrazione dei magazzini generali secondo queste ultime disposizioni:

A) Riceve ogni sorta di merci estere o nazionali, ammessibili in deposito, soggette o non a diritti di dogana o dazio consumo, con facoltà di esportazione;

B) Introduce tali merci in magazzino, e le colloca nel più conveniente sito disponibile, senza preferenza nè favore, ed assume la responsabilità di custodirle e conservarle, senza rispondere per altro delle avarìe e dello scadimento delle merci, provenienti dalla natura e dalla condizione delle merci stesse, nè dei casi di forza maggiore.

C) S'incarica di tutte le operazioni relative al ricevimento, alla collocazione in magazzino, ed alla consegna delle merci, non che di tutte le occorrenti operazioni di dogana;

D) Assicura contra i danni eventuali d'incendio la merce per conto del depositante;

E) Spedisce le ricevute all'ordine al presentatore della merce in nome di lui, od in capo ad un terzo ch'esso indichi, il quale sarà per ciò considerato come proprietario;

F) Cura le vendite all'asta pubblica nella sala della do-

gana a ciò destinata, sia per conto del proprietario, sia per conto dell'erario pubblico;

G) Permette la visita della merce depositata, e rilascia perciò gratuitamente dei biglietti d'ingresso in bianco agli esibitori di ricevute all'ordine che ne facciano domanda;

H) Regola l'orario e stabilisce l'ordine delle operazioni di servizio.

Lo sdoganamento delle merci non può essere in via ordinaria protratto oltre un anno. Le merci non isdoganate entro questo tempo si vendono all'asta pubblica per conto del proprietario. L'assicurazione contra gl'incendi è obbligatoria.

Si concedono magazzini particolari ai commercianti mediante pagamento di fitto.

La tariffa annessa al regolamento 16 dicembre 1868 fissa i diritti da pagarsi per l'introduzione e l'esportazione delle merci, per il loro magazzinaggio, per la loro straordinaria manutenzione e per ogni altra operazione ad esse relativa.

Società promotrice dell' industria nazionale (piazza Castello, n° 25). — Formatasi in Torino nel 1868 una Commissione per promuovere una pubblica mostra di saggi dell'industria nazionale, in occasione delle auguste nozze celebratesi tra il Principe ereditario e la Principessa Margherita Duchessa di Genova, con molto zelo e con pubblica lode finì il suo cómpito; ma non contenta di quel passeggero successo, chiusa l'esposizione, diessi a pensare in qual modo si potesse permanentemente giovare all'industria del paese coll'opera e col consiglio di cittadini con vincolo sociale riuniti; e dopo molto discutere e ragionare fu approvato uno statuto, che con R. decreto 11 aprile 1869 ebbe la sanzione sovrana. La Società da esso creata venne riconosciuta come ente morale sotto il titolo di Società promotrice dell'industria nazionale.

Essa ha per iscopo di fare in Torino in ogni anno una esposizione parziale o generale dell'industria agraria e manifattrice italiana.

Si propone anche di prestare il suo concorso a una grande esposizione industriale da farsi in Torino nell'anno 1871, e più precisamente nell'epoca in cui sarà aperto al pubblico servizio il traforo delle Alpi.

I soci contraggono l'obbligazione triennale di una quota annua di lire 50, ed hanno speciali diritti nello statuto indicati. Coloro che non essendo soci vogliono partecipare ad una esposizione debbono pagare lire 25 per ogni volta.

L'Amministrazione della Società spetta ad una Direzione composta di un presidente e di 12 consiglieri nominati dalla assemblea generale.

La Società si è costituita definitivamente nel mese di maggio 1869.

Società cooperativa torinese (palazzo Carignano). — La Società cooperativa torinese promotrice di lavoro e di progresso materiale e morale nella classe operaia, che ebbe vita nel 1866, si costituì sopra nuove basi il 20 agosto 1867.

Essa si propone di favorire le piccole industrie aiutando i soci operai.

A questo scopo somministra loro, per quanto può, i mezzi necessari per procacciarsi le materie prime dei lavori che intendono eseguire, e quindi ne ritira i manufatti per guarentirsi del capitale anticipato, e per farne poi una esposizione permanente, ed agevolarne così la vendita.

La Società ha in animo di aprire un laboratorio, formandone il capitale per mezzo di azioni, ed intende di rimunerare quei soci, che siano autori di qualche trovato utile al paese, o fondino qualche stabilimento d'industria nazionale.

La Società si propone pure di promuovere l'istruzione fra i soci con letture gratuite sulle arti, sui mestieri, sulle macchine, sulle invenzioni, per mezzo di lezioni di lingua, di aritmetica e di geometria, e per mezzo di una biblioteca popolare.

Finalmente ha in animo di formare una cassa di pensioni per gli operai divenuti inabili.

Il fondo della Società è formato delle quote dei soci e delle oblazioni dei benefattori.

La Società si compone di soci fondatori, di soci benemeriti e di soci effettivi.

I fondatori sono quelli che contribuirono coi loro doni allo stabilimento della Società.

I benemeriti sono quelli che fanno oblazioni alla Società.

Gli effettivi sono coloro che pagano la quota mensuale di 50 centesimi.

Tutti i Corpi morali delle Associazioni di mutuo soccorso sono membri nati della Società. Essi possono essere rappresentati all'assemblea generale da tanti individui, quante sono le quote che i Corpi medesimi pagano alla Società.

Una decima parte del fondo sociale è inalienabile.

Il potere deliberativo è esercitato da tutti i soci effettivi nell'assemblea generale.

L'amministrazione spetta ad un Consiglio direttivo composto di nove membri e ad un Comitato di controllo composto di tre.

Il Consiglio direttivo è presieduto da un direttore da esso nominato nel suo seno.

Oltre lo statuto, la Società ha per norma delle sue operazioni un regolamento interno.

La Società ebbe incoraggiamento e sussidii fin dalla sua fondazione, ed è senza dubbio destinata a recare gran bene alla industria nazionale ed alle classi lavoratrici.

Essa conta già 250 soci.

Nel mese di giugno 1869 aperse una galleria in via del Seminario, presso la piazza di S. Giovanni, per la vendita di oggetti delle fabbriche nazionali.

VIE FERRATE

Le vie ferrate che partono da Torino sono le seguenti:

1ª	Da Torino	a	Genova
2ª	„	a	Cuneo
3ª	„	a	Susa
4ª	„	al	Ticino
5ª	„	a	Pinerolo
6ª	„	a	Ciriè.

1ª Da Torino a Genova. — Il servizio della via ferrata di Genova, costrutta a spese dello Stato Sardo (RR. PP. 18 luglio 1844 e 13 febbraio 1845), ebbe principio il 24 settembre 1848 pel tronco tra Torino e Moncalieri: il 14 dicembre dello stesso anno fu esteso a Cambiano: il 5 marzo 1849 a Valdichiesa, il 5 novembre a Dusino, e ad Asti il 15 dello stesso mese ed anno. Il 1° luglio 1850 si giunse a Novi, il 5 gennaio 1851 ad Arquata, nel 1852 a Busalla, e finalmente nel dicembre del 1853, compiutasi la galleria dell'Apennino, si pervenne a Genova.

La strada costò la somma di 135 milioni. Le principali opere d'arte, che fanno ammirabile questa strada, sono il via-

dotto di 26 arcate, ed il ponte sul Po, di 7 archi, presso Moncalieri; il ponte viadotto, di 5 arcate, sullo Stenevasso, che s'innalza 30 metri dal suolo; i due ponti sul Borbore, uno dei quali obliquo; il ponte di 15 archi sul Tanaro; quello di 9 archi sulla Bormida; parecchi ponti sulla Scrivia, uno dei quali di un solo arco di 40 metri di luce: un viadotto oltrepassato il villaggio d'Isola del Cantone lungo metri 250, alto metri 25; varie gallerie, una lunga 682 metri, un'altra 810 metri, una terza 440 metri, una quarta metri 795, e finalmente una quinta (quella dei Giovi), lunga più di tre chilometri, che si trova all'altezza di metri 361 sopra il livello del mare.

L'inclinazione fra la galleria dei Giovi e Pontedecimo è di 35 00/oo in alcuni punti, e per lunghissimo tratto di 27 00/oo. Per superare queste ascese si adoperano locomotive di molta forza, a cui si diedero i nomi significativi di *Mastodonte*, *Sansone*, *Ercole*, ecc.

Magnifica è la stazione di Porta Nuova che abbiamo già descritto alla pag. 166.

Con legge del 14 maggio 1865 l'intiera linea fu ceduta alla Società ferroviaria dell'Alta Italia.

Dalla ferrovia di Torino a Genova si diramano le seguenti strade:

A) *Da Alessandria ad Acqui*, propria di una Società anonima, avente ora sede in Firenze, autorizzata con legge 14 giugno 1856, aperta il 3 gennaio 1858. La Società dell'Alta Italia ne assunse l'esercizio per legge 14 maggio 1865.

B) *Da Alessandria e da Novi a Stradella e Piacenza*, costrutta da una Società anonima (leggi 23 luglio 1854, 16 gennaio 1856 e 12 luglio 1859), ed aperta il 19 gennaio 1860. Ora appartiene alla Società dell'Alta Italia.

C) *Da Alessandria ad Arona*, autorizzata con RR. PP. 18 luglio 1844 e 13 febbraio 1845, aperta il 14 giugno 1855. Fu costrutta a spese dello Stato, che la cedette il 14 maggio 1865 alla Società ferroviaria dell'Alta Italia.

2ª Da Torino a Cuneo. — Questa via fu autorizzata con leggi 5 luglio 1851 e 5 maggio 1852, ed aperta il 5 agosto 1855. Fu costrutta da una Società anonima: il Governo ne divenne poi principale azionista, indi la cedette alla Società dell'Alta Italia il 14 maggio 1865, lasciando però sussistere la Società, rappresentata da pochissime azioni.

Essa si stacca dalla ferrovia di Torino-Genova alla stazione di Trofarello.

Dalla ferrovia di Cuneo si diramano le seguenti vie:

a) *Da Cavallermaggiore a Bra e da Bra ad Alessandria.* — Il primo tronco fu costrutto da una Società anonima, che si fuse poi con un'altra Società formatasi per compiere il secondo. L'esercizio di questa linea, prima assunto dal Governo, fu poi ceduto il 14 maggio 1865 alla Società ferroviaria dell'Alta Italia. Con R. D. 27 ottobre 1868 furono recate alcune modificazioni allo statuto, nell'occasione in cui la Società divenne concessionaria della linea da Castagnole a Mortara: e mutò l'antico suo nome in quello di *Società per le ferrovie del Monferrato.*

b) *Da Savigliano a Saluzzo*, autorizzata con legge 6 febbraio 1855, aperta il 1° gennaio 1856. Fu costrutta da una Società anonima. Il Governo divenne poi il principale azionista, e quindi cedette la strada alla Società dell'Alta Italia il 14 maggio 1865.

3ª Da Torino a Susa. — La linea da Torino a Susa autorizzata con legge 14 giugno 1852, aperta il 25 maggio 1854, fu costrutta dalla Società Vittorio Emanuele. Per convenzione approvata con legge 25 agosto 1853 fu ceduta allo Stato, e dallo Stato fu poi ceduta alla Società dell'Alta Italia.

Si sta ora costruendo la linea da Bussoleno all'imbocco Sud del traforo delle Alpi. Questo tronco avrà la lunghezza di circa 40 chilometri. (V. *Del traforo delle Alpi*, pag. 339).

4ª Da Torino al Ticino. — Questa linea fu iniziata da una Società a tal uopo istituitasi (legge 11 luglio 1852), per giugnere sino a Novara. Essendosi poi la Società di Novara

fusa colla Società Vittorio Emanuele (legge 15 agosto 1857), la ferrovia fu condotta sino al Ticino il 20 ottobre 1857: il 25 agosto 1863 venne ceduta allo Stato, e da questa nel 1865 fu ceduta alla Società ferroviaria dell'Alta Italia.

Dalla ferrovia Torino-Ticino si diramano le seguenti vie:

A) *Da Chivasso ad Ivrea*, autorizzata il 4 giugno 1856, aperta il 12 novembre 1858. Essa è propria di una Società anonima: la Società dell'Alta Italia ne ha l'esercizio.

B) *Da Santhià a Biella*, autorizzata con legge del 2 settembre 1854, aperta l'8 settembre 1856 da una Società anonima: ne ha l'esercizio la Società ferroviaria dell'Alta Italia.

C) *Da Vercelli a Valenza per Casale*, autorizzata l'11 maggio 1854, aperta il 22 marzo 1857 per cura di una Società. Il Governo ne acquistò la proprietà per convenzione approvata con legge 27 ottobre 1860, e poi la cedette alla Società dell'Alta Italia nel 1865.

D) *Da Settimo a Rivarolo*. È questa una ferrovia a cavalli secondo il sistema Luè, che fu costrutta da una Società anonima approvata il 24 maggio 1863 e fu inaugurata nel 1865.

Gli affari di questa Società volgono alla peggio: si decise anzi di vendere la strada all'asta pubblica, ma finora non si è trovato il compratore.

E) *Da Novara a Cava d'Alzo*. È una ferrovia che pone in comunicazione la Cava d'Alzo presso Orta colla città di Novara. Essa è propria di privati, ed è tenuta in esercizio dalla Società dell'Alta Italia.

5ª Da Torino a Pinerolo. — Questa strada fu autorizzata con legge 26 giugno 1853 e fu aperta il 5 luglio 1854 a spese di una Società anonima.

Il Governo ne assunse l'esercizio, poi lo cedette nel 1865 alla Società dell'Alta Italia.

6ª Da Torino a Ciriè. — Questa strada fu autorizzata con legge 14 maggio 1865: fu costrutta a spese di una Società anonima ed aperta nel mese di gennaio 1869.

Via ferrata da Torino a Savona. — La strada ferrata da Torino a Savona per Carmagnola, che fu autorizzata con legge del 21 luglio 1861, e dee percorrere 112 chilometri (non compreso il tratto della strada di Torino-Cuneo che si stende da Torino a Carmagnola) con una diramazione da Cairo ad Acqui di 47 chilometri, fu intrapresa da parecchi anni e sino a buon punto condotta: ma la Società andò soggetta a tante avversità, e si trovò ridotta a così penose distrette, che dovette sospendere i lavori, e dichiararsi in fallimento.

Dopo molti tentativi fatti invano per assicurare il compimento dell'utile impresa, e per trarre profitto delle opere ingenti abbandonate dalla fallita Società, con una recente convenzione si è ora provveduto al compimento della linea: non manca più altro che la sanzione del potere legislativo.

Via ferrata da Torino a Rivoli. — La facoltà di costrurre una strada ferrata a cavalli da Torino a Rivoli fu conceduta con legge 12 luglio 1868 al Cav. Carlo Dionigi Reinfeld, ma la concessione non ebbe effetto; onde un nuovo progetto fu iniziato dalla città di Rivoli, e fu favorito dalla Provincia e dal Municipio di Torino, mercè il quale sarà costrutta una ferrovia a vapore dal Cav. Gio. Batt. Colli col premio di L. 100,000. Fra poco si comincieranno i lavori.

Ferrovie in progetto. — Seri studi si stanno facendo per una ferrovia che dovrà congiungere Torino col Comune di Giaveno.

Un'altra ferrovia è pure in progetto, che recherà vantaggio a Torino, quella che partendo da Pinerolo moverà a Torre Pellice, e poscia si congiungerà colle strade ferrate francesi.

Due progetti si posero testè in campo per una ferrovia, che partendo da Torino condurrà a Chieri, valicando la collina e toccando gli ameni villaggi di Cavoretto, di Revigliasco Torinese e di Pecetto Torinese, e poi s'inoltrererà nelle ubertose campagne del Monferrato.

Finalmente non è lontano il giorno, in cui si porrà mano

alla strada ferrata da Cuneo a Ventimiglia (col traforo del Colle di Tenda), che grandissimi vantaggi apporterà alle valli dell'alto Po e dell'alto Tanaro, e farà di Torino il deposito più importante degli olii e dei saponi delle riviere italiana e francese.

Orarii e Tariffe delle ferrovie. — Dalle Amministrazioni delle Società ferroviarie si pubblicano gli orarii e le tariffe in tutte le stazioni, e si fanno anche conoscere al pubblico per mezzo di libretti che si espongono in vendita a tenue prezzo.

Vi hanno inoltre fogli periodici, che danno particolareggiati ragguagli su tutti i servizi ed ampie istruzioni a comodo dei viaggiatori tanto per il servizio in Italia, quanto per i servizi internazionali. Noi ci contentiamo di porgere una tabella, in cui sono indicati i prezzi normali per i viaggi alle stazioni delle principali città della penisola.

Si avverta, che il prezzo di ogni corsa devesi aumentare di cent. 5 per la tassa imposta dalla legge 1° ottobre 1866.

STAZIONI	KILOM.	Prezzi dei posti		
		1ª classe	2ª classe	3ª classe
Acqui	125	13 80	9 70	6 95
Alba	76	8 40	5 90	4 25
Alessandria	91	10 05	7 05	5 05
Ancona	539	59 40	45 50	33 65
Arona	138	15 20	10 65	7 60
Asti	57	6 30	4 40	3 15
Bari	987	108 70	80 »	58 30
Barletta	933	102 75	75 85	55 35
Bergamo	202	23 25	16 55	11 80
Biella	90	10 60	7 65	5 30
Bologna	335	36 95	27 50	20 15
Bra	58	6 40	4 55	3 25
Brescia	251	29 15	20 85	14 90
Brindisi	1098	120 90	88 55	64 40
Busalla	144	15 85	11 10	7 95
Camerlata	195	22 40	15 95	11 40
Casale (*via di Vercelli*)	102	11 25	7 90	5 65
Castelbolognese	377	41 50	31 20	22 95

STAZIONI	KILOM.	Prezzi dei posti		
		1ª classe	2ª classe	3ª classe
Catania	1361	181 30	126 80	62 15
Cavallermaggiore	45	4 95	3 50	2 50
Cesena	418	46 10	34 85	25 65
Chivasso	29	3 20	2 25	1 60
Ciriè	21	2 10	1 20	» 70
Crema	205	23 60	16 80	12 »
Cremona	230	25 45	17 85	12 80
Cuneo	87	9 60	6 70	4 80
Desenzano	279	32 55	23 30	16 65
Faenza	385	42 45	31 90	23 45
Ferrara	382	42 10	31 65	23 25
Firenze	467	50 70	38 70	28 50
Foggia	865	95 30	70 65	51 60
Foligno	673	70 85	55 10	41 45
Fossano	64	7 05	4 95	3 55
Gallarate (*discend. a Rho*)	164	18 65	13 20	9 45
Genova	166	18 30	12 80	9 15
Imola	370	40 70	30 60	22 50
Ivrea	62	6 85	4 80	3 45
Lecce	1136	125 10	91 50	66 50
Livorno	517	56 10	42 85	31 80
Lodi	183	20 95	14 85	10 65
Magenta	123	13 65	9 60	6 85
Mantova	350	40 75	29 45	20 80
Messina	1244	170 30	117 80	57 15
Milano	150	16 95	11 95	8 55
Modena	298	32 85	24 25	17 70
Monza	163	18 50	13 10	9 35
Mortara	126	13 40	9 75	6 95
Napoli	844	118 30	82 80	39 15
Novara	101	11 15	7 80	5 60
Novi	113	12 45	8 75	6 25
Padova	398	47 30	34 35	24 05
Palermo	1100	164 30	112 80	54 15
Parma	246	27 15	19 70	14 25
Pavia (*via di Alessandria*)	156	17 30	12 15	8 70
Pescara	685	75 50	56 75	41 70
Peschiera	294	34 55	24 80	17 75
Piacenza	188	20 75	14 55	10 40
Pinerolo	38	3 35	2 55	1 70
Pisa	498	54 50	41 55	30 85
Pistoia	433	47 70	36 15	26 60

STAZIONI	Kilom.	Prezzi dei posti 1ª classe	2ª classe	3ª classe
Pontedecimo	154	16 95	11 90	8 50
Pontelagoscuro	387	42 65	32 10	23 55
Ravenna	461	50 90	38 60	28 55
Reggio	274	30 25	22 15	16 10
Rimini	446	49 20	37 30	27 50
Roma	839	90 60	69 70	51 20
Saluzzo	68	7 50	5 25	3 75
San Severo	837	92 20	68 45	50 05
Santhià	60	6 60	4 65	3 30
Savigliano	52	5 75	4 05	2 90
Siena	564	60 10	46 »	33 90
Sinigaglia	514	56 65	43 30	32 »
Spezia	»	33 30	22 80	15 15
Spoleto	697	73 75	57 15	42 90
Susa	54	5 95	4 20	3 »
Terni	726	76 90	59 35	44 50
Tortona	113	12 50	8 75	6 30
Trapani	182	20 80	14 80	10 55
Treviso	445	53 25	38 80	27 10
Trieste	647	81 20	56 70	40 20
Udine	551	65 65	48 10	33 30
Valenza (*via di Alessandria*)	105	11 55	8 10	5 80
Varese	183	20 95	14 85	10 65
Veneria Reale	7	» 70	» 40	» 25
Venezia	435	51 90	37 80	26 35
Vercelli	79	8 70	6 10	4 35
Vergato	374	41 25	30 95	22 70
Verona	320	37 65	27 15	19 25
Vicenza	368	43 60	31 60	22 20
Vigevano (*via di Alessandria*)	139	15 35	10 80	7 70
Voltri	174	19 20	13 45	9 65

AVVERTENZE PEI VIAGGIATORI.

1. Gli orologi delle ferrovie sono regolati al tempo medio del meridiano di Roma, il quale precede di 19 minuti il tempo medio del meridiano di Torino.

2. Niuno può entrare nelle sale di aspetto o nelle vetture se non è munito di biglietto.

3. La dispensa dei biglietti comincia un'ora prima della

partenza nelle stazioni principali, e mezz'ora prima nelle stazioni secondarie: essa termina nelle stazioni principali 5 minuti avanti la partenza, e nelle secondarie al suono della campana che annunzia l'arrivo del convoglio.

4. Vi hanno tre classi di vetture pei viaggiatori: nei convogli diretti, i quali si arrestano solo nelle stazioni principali, vi sono solamente vetture di 1ª e di 2ª classe: nei convogli detti *omnibus*, i quali si fermano in tutte le stazioni che si trovano lungo la linea, vi hanno vetture di tutte e tre le classi.

5. Si può avere a propria disposizione un intiero compartimento in vetture di 1ª o di 2ª classe pagando il prezzo di tutti i posti, di cui il compartimento è capace.

6. Hannovi nelle vetture di 1ª classe posti detti di *coupè*, i quali sono messi a disposizione dei viaggiatori mediante pagamento di una tassa speciale: questi posti vengono dati preferibilmente ai viaggiatori che pagano una corsa più lunga. Per le linee di diramazione poi i posti di *coupè* non si pagano che sino al cambio di vettura, perchè non si può garantire, che pel tratto successivo di corsa il convoglio abbia disponibili posti di questa specie.

7. I biglietti rimessi ai viaggiatori sono valevoli unicamente per la corsa per la quale furono distribuiti.

8. I ragazzi di età inferiore ai tre anni sono ammessi gratuitamente nelle vetture, purchè non occupino un posto di viaggiatore: quelli di età fra tre e sei anni pagano la metà del prezzo.

9. I viaggiatori possono passare durante il viaggio dalla 3ª alla 2ª e dalla 2ª alla 1ª classe, pagando la differenza del prezzo dal punto ove succede il cambiamento fino a destinazione.

10. I viaggiatori debbono presentare il loro biglietto alle guardie nell'entrare nella sala d'aspetto e nella vettura, ed ogni volta che ne sono richiesti anche durante la corsa. Nell'uscire dalla stazione, dove terminano il viaggio, debbono consegnare il biglietto.

11. Il viaggiatore privo di biglietto all'arrivo, deve pagarne uno valutato dalla stazione, onde la corsa ebbe principio, salvo che giustifichi di essere partito da una stazione intermedia. Tale biglietto sarà di 1ª classe, ove non sia accertato, che il viaggiatore abbia durante la corsa occupato una vettura di classe inferiore.

12. Chi giugne ad una stazione con biglietto alterato, o di data scaduta, o di classe inferiore a quella in cui ha fatto viaggio, pagherà un biglietto di 1ª classe per il tratto di via indicata dal biglietto di cui è portatore.

13. Chi oltrepassa il luogo di destinazione indicato nel suo biglietto senza darne avviso al Capo-convoglio, pagherà un biglietto di 1ª classe per la maggior distanza percorsa.

14. Oltre ai biglietti che danno diritto ad una corsa, si distribuiscono dalle stazioni in apposito elenco indicate biglietti giornalieri a prezzo ridotto, coi quali si compie la corsa d'andata e ritorno nel giorno medesimo.

15. Vi hanno pure biglietti a prezzi ridotti per i giorni festivi, che si distribuiscono dalle stazioni descritte in pubblico elenco. Con questi biglietti si può fare la corsa d'andata con l'ultimo convoglio del dì precedente al festivo, e la corsa di ritorno col secondo del giorno susseguente al festivo. Coloro per altro, che sono muniti di biglietto di 3ª classe dovranno compiere la corsa di ritorno col primo convoglio susseguente al dì festivo, nel caso che il secondo convoglio non sia *omnibus*.

*16. Si dispensano finalmente dalle principali stazioni i biglietti a prezzi ridotti per i viaggi detti *circolari*, e questi sono ora di quattro specie:

1° Viaggio fra Torino, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Bologna, Genova e Torino, con biglietti validi per 30 giorni.

Prezzo 1ª classe	. . . . .	L. 54 25
— 2ª „	. . . . .	„ 63 15
— 3ª „	. . . . .	„ 45 40

2° Viaggio fra Torino, Milano, Venezia, Bologna, Fi-

renze, Roma, Livorno, Bologna, Genova e Torino, con biglietti validi per 40 giorni.

Prezzo 1ª classe . . . . . L. 131 90
— 2ª „ . . . . . „ 100 30
— 3ª „ . . . . . „ 72 45

3° Viaggio fra Milano, Como, Lecco, Bergamo e Milano, con biglietti validi per 8 giorni.

Prezzo 1ª classe . . . . . L. 13 10
— 2ª „ . . . . . „ 9 50

4° Viaggio fra Novara, Arona, Lago Maggiore, Magadino, Sesto Calende, Milano e Arona, con biglietti validi per 8 giorni.

Prezzo 1ª classe . . . . . L. 19 30
— 2ª „ . . . . . „ 12 60

17. Nelle sale d'aspetto è vietato il fumare.

Nei convogli è lecito il fumare solo nelle vetture e nei riparti riservati ai fumatori.

18. Possono i passeggieri aver seco in carrozza senza pagamento di tassa, ma sotto la propria responsabilità, un bagaglio di peso non maggior di chilogrammi 20, purchè questo non ecceda il volume di metri 0,50×0,25×0,30.

19. Dieci minuti prima dell'ora fissata cessa l'accettazione dei bagagli.

20. I bagagli si possono assicurare mediante il pagamento della tassa stabilita pel numerario e per gli oggetti preziosi.

21. Il bagaglio è restituito al passeggiere nella stazione d'arrivo mediante presentazione dello scontrino rimessogli dalla stazione di partenza.

22. Chi si presentasse a reclamare bagagli senza presentare lo scontrino comprovante la consegna fattane alla stazione di partenza, potrà tuttavia ottenerli quando egli giustifichi di esserne il proprietario.

23. Se all'arrivo del convoglio si riconoscesse mancante tutto o parte del bagaglio inscritto sullo scontrino, il passeggiere deve avvisarne immediatamente il Capo-stazione,

dandogli una nota degli oggetti contenuti nei colli mancanti. Il Capo-stazione dovrà in cambio dello scontrino, rimettere al passeggiere un certificato indicante il numero ed il peso dei colli mancanti.

24. Nel caso di perdita del bagaglio sarà rimborsato al passeggiere l'equivalente del valore dichiarato, quando trattasi di bagaglio stato assicurato: se poi il bagaglio non è stato assicurato, sarà accordata al passeggiere l'indennità di L. 5 per chilogramma, semprechè il bagaglio non sia di valore inferiore.

25. I viaggiatori che desiderassero far passare in Italia i loro bagagli in esenzione di visita da un confine all'altro, dovranno, nel farne la richiesta all'Agente dell'Amministrazione che assiste alla visita doganale, consegnare al medesimo i loro scontrini o bollettini d'iscrizione. Qualora i bagagli non fossero registrati fino al confine opposto, l'iscrizione dovrà essere rinnovata, e la tassa di trasporto pagata sino a destinazione.

26. I bagagli piombati dalla Dogana dovranno arrivare intatti al confine pel quale furono emesse le bolle di transito; i bagagli per conseguenza non potranno essere rilasciati al passeggiere durante il viaggio.

27. La tassa di commissione spettante alla ferrovia, oltre quelle dovute alla Dogana, è stabilita in centesimi 50 per ogni collo.

28. Le merci ed i bagagli non ritirati nel termine di 24 ore dalla data del loro arrivo, vanno soggetti ad un diritto di sosta di L. 0,10 per ogni quintale e per giorno: pel numerario e per gli oggetti preziosi il detto diritto è di L. 0,10 per ogni mille lire e per giorno.

29. I viaggiatori possono in tutte le stazioni depositare i loro bagagli anche prima della partenza dei convogli: per tale deposito verrà esatta la tassa di L. 0,10 per ogni quintale e per giorno.

30. Il trasporto delle messaggerie ha luogo coi convogli

omnibus e misti: però le spedizioni non eccedenti ciascuna il peso di 50 chilogrammi vengono effettuate anche coi convogli diretti, per quanto lo consentano le esigenze del servizio.

31. I cani non sono accettati che muniti di museruola e guinzaglio, e non vengono ammessi nelle vetture dei passeggieri, ma si trasportano nei vagoni dei bagagli. Quelli non ritirati all'arrivo del convoglio saranno dati in custodia a spese ed a rischio del proprietario. L'Amministrazione non risponde della fuga dei cani.

32. Il facchinaggio pel servizio dei bagagli nell'interno delle stazioni è fatto gratuitamente.

33. Il trasporto dei bagagli e delle merci, sia a grande, sia a piccola velocità, a domicilio viene fatto per mezzo di carri propri di speciali appaltatori.

34. Per ciò che riguarda gli Uffizi delle amministrazioni ferroviarie si vegga il capo in cui si tratta di proposito delle Società.

ISTITUZIONI DI CREDITO

Banca nazionale (via dell'Arsenale, n° 8). — La Banca nazionale si è formata mediante il R. decreto 14 novembre 1849 sancito dalla legge 9 luglio 1850 colla riunione delle due Banche di Torino e di Genova, la prima delle quali era già stata approvata colle RR. LL. PP. 16 ottobre 1847, e la seconda colle RR. LL. PP. 16 marzo 1844.

Col decreto 11 luglio 1859 essendosi estesa la sua azione alle province lombarde, parmigiane e modenesi, se ne riformarono gli statuti, che furono approvati il 1° ottobre dello stesso anno, e sono tuttora in vigore.

Con R. D. del 29 giugno 1865 l'Amministrazione centrale della Banca venne trasferita a Firenze.

Essa estese a poco a poco la sua azione a tutta l'Italia, ed oltre le sedi di Genova, Torino, Milano, Napoli, Palermo, Firenze, Venezia, ha ora in varie parti del Regno 52 succursali.

La Società costituente la Banca è durativa sino al 31 dicembre 1889. Il suo capitale è di cento milioni diviso in centomila azioni nominative.

Le operazioni della Banca consistono nello sconto di let-

tere di cambio e d'altri effetti di commercio a ordine, nell'esazione gratuita di effetti esigibili nelle sue sedi e succursali, nell'accettazione in conto corrente di danaro, e nel pagamento di mandati ed assegni sopra di esso, e nella custodia di depositi. La Banca può inoltre fare anticipazioni sopra depositi di verghe, monete d'oro e d'argento, di cedole e obbligazioni, di buoni del tesoro, di sete, di cambiali e di azioni ed obbligazioni industriali. La Banca può finalmente emettere biglietti pagabili al portatore ed a vista.

Ogni semestre si distribuiscono gli utili netti fra gli azionisti, tenendo conto delle speciali avvertenze descritte nello statuto.

All'amministrazione della Banca si provvede
dall'Adunanza generale degli azionisti,
da un Consiglio superiore,
da un Direttore generale,
da un Consiglio di reggenza per ciascuna sede,
dai Censori presso ciascuna sede,
da una Commissione di sconto presso ciascuna sede,
da un Consiglio amministrativo e da un Direttore per ciascuna succursale.

Nell'anno 1867 la Banca scontò effetti 178,643 per la somma di L. 554,191,093. Fece 52,692 anticipazioni per la somma di L. 227,688,229. Ricevette in deposito in conto corrente più di 124 milioni. Emise 135,450 biglietti a ordine per la somma di L. 411,584,340.

La circolazione totale dei biglietti di Banca il 28 marzo 1868 era di L. 733,015,294 e la sua riserva metallica era di L. 159 milioni.

Nello scorso mese di maggio (1869) la Banca firmò una convenzione col Governo colla quale si obbligò di assumere gratuitamente al fine dell'anno 1870 il servizio di tesoreria dello Stato, rimettendo al Governo per garanzia la somma di 100 milioni.

In forza di questa convenzione la Banca avrebbe la pro-

roga de' suoi privilegi fino al 1900, la facoltà di concorrere per una somma non eccedente il decimo del suo capitale nella istituzione di Casse di sconto, e di prender parte alla formazione di una nuova Società per la vendita dei beni demaniali, o all'ingrandimento dell'attuale, ed infine l'obbligo di riprendere il cambio dei suoi biglietti in valuta metallica sei mesi dopo che lo Stato avrà soddisfatto al debito di 378 milioni che ha verso di essa.

Questa convenzione per altro non avrà alcun valore, ove non si approvi con apposita legge.

Credito fondiario (via del Monte di pietà, n° 32). — Il credito fondiario con emissione di cartelle fu istituito con legge 14 giugno 1866. Le operazioni di credito fondiario delle province continentali del Regno, non compreso il Veneto, vennero assunte dai seguenti istituti di credito:

Banco di Napoli;
Cassa di risparmio di Bologna;
Cassa centrale di risparmio di Milano;
Monte dei Paschi di Siena;
Opera pia di S. Paolo di Torino;
Banco di Sicilia (Legge 11 agosto 1867).

L'Opera pia di S. Paolo fa le operazioni di credito fondiario nelle province di Alessandria, Cuneo, Genova, Novara fino al lato destro della Sesia (meno il circondario di Varallo), Parma, Piacenza, Porto Maurizio e Torino.

Le operazioni del Credito fondiario sono:

1° Il prestito con ipoteca ed emissione di cartelle;
2° Anticipazione sopra apertura di crediti a conto corrente con ipoteca;
3° Anticipazione sopra deposito di cartelle fondiarie.

L'operazione principale è il prestito con ipoteca, il quale vien fatto mediante consegna di cartelle fondiarie per somme rimborsabili con graduale ammortizzazione da 10 a 50 anni nei limiti da lire 1,000 a lire 500,000 per ogni prestito cautelato da prima ipoteca sopra immobili situati nel comparti-

mento territoriale assegnato ad ogni Istituto e fino alla metà del valore.

Le cartelle fondiarie sono di lire 500 caduna: possono per altro essere sostituite da spezzati di lire 100.

L'interesse che si paga ai possessori di questi titoli è del 5 per cento sul valore nominale il 1° aprile ed il 1° ottobre di ogni anno. Le cartelle sono al portatore o nominative, e sono estinguibili nella proporzione delle somme estinte dal mutuatario per il quale furono emesse.

Il mutuo si fa in cartelle: il loro spaccio è quindi a cura e rischio del mutuatario che le riceve alla pari: ma questi, se crede rinunciare all'ammortamento, ha pure d'altra parte il diritto di anticipare in cartelle alla pari l'estinzione del proprio debito.

Oltre la quota d'ammortamento, che varia secondo il tempo in cui questo deve compiersi, il mutuatario deve l'interesse costante del 5 per cento sul valore nominale delle cartelle ricevute: centesimi 45 per ogni 100 lire per diritti di commissione, e centesimi 15 (riducibili per R. D. a 10) pure per ogni 100 lire a titolo di abbonamento delle tasse ipotecarie di registro e di bollo, costituendosi così un'annualità sul valore nominale, la quale sta fra un minimo di lire 6,06 (ammortamento in 50 anni) ed un massimo di lire 13,429 (ammortamento in 10 anni).

Che se al proprietario di beni stabili più che l'uso immediato di tutta la somma accreditatagli giovi la disponibilità di un credito presso l'Istituto, può ottenere il conto corrente con ipoteca secondo le norme descritte nel regolamento approvato con R. D. 6 dicembre 1866.

Finalmente può l'Istituto fare anticipazioni sopra deposito di cartelle fondiarie fino a quattro quinti del corso loro e nei limiti del fondo assegnato per questa operazione.

L'Opera di S. Paolo cominciò le sue operazioni il 1° ottobre 1867, e il risultato delle medesime al 31 dicembre 1868 fu il seguente:

DOMANDE							
PRESENTATE		RIGETTATE		AMMESSE		IN CORSO	
N.	Somme	N.	Somme	N.	Somme	N.	Somme
314	10,487,500	74	2,413,000	113	3,953,500	127	3,944,500

CONTRATTI				
CONDIZIONALI		DEFINITIVI		CARTELLE EMESSE
N.	Somme	N.	Somme (1)	
99	3,720,000	88	3,451,000	6,902

Il corso medio delle cartelle del credito fondiario emesse dall'Istituto di S. Paolo fu di lire 433,75 equivalente all'86,75 per cento.

I risultati di questo Istituto furono veramente soddisfacenti, e tali da lasciare buone speranze per l'avvenire. Il modico interesse, l'ammortamento graduato e quasi insensibile del capitale, la facoltà di pagare il debito anzi tempo e con cartelle al valor nominale sono ragioni che inducono il pro-

(1) Contratti ammessi e rimasti da stipulare, al 31 dicembre 1868, N. 14 per la somma di L. 233,500.

AVVERTENZE.

1ª Nella colonna *Contratti condizionali* sono compresi tutti quelli stipulati sia definitivamente sia condizionatamente; onde detraendo da tale colonna la somma dei contratti *definitivi*, si ottiene la somma dei contratti che a tutto il 31 dicembre 1868 si stipularono condizionatamente. Tale somma è di L. 269,000 ed il numero dei contratti corrispondenti è di 11.

2ª La differenza, in L. 176,500, tra il totale delle tre colonne *Domande rigettate*, *ammesse* ed *in corso* ed il totale della colonna *Domande presentate* proviene dalle riduzioni che la Commissione amministratrice operò nell'ammettere varie domande.

prietario a valersi del credito fondiario per avere capitali disponibili; e la sicurezza dell'Istituto che riposa sulla massa dei beni gravati da prima ipoteca, il vantaggio di un interesse ragionevole, qual è quello del 5 per cento sul valore nominale delle cartelle, e la poca oscillazione che le cartelle risentono in commercio sono motivi che persuadono il capitalista ad investire in questi titoli il suo danaro.

Banco di Sconto e Sete (via S. Teresa, n° 11). — Il Banco di sconto e sete fu approvato con R. decreto 2 settembre 1863, e poi fu modificato con R. decreto 20 novembre 1864.

Ma in seguito a gravi traversie sofferte la Società reputò necessario di correggere i propri statuti e di ridurre il capitale sociale. Le modificazioni furono approvate con R. decreto 22 marzo 1868. Da 30 milioni composti di 120.000 azioni da lire 250 caduna il capitale fu ridotto a 18 milioni con egual numero di azioni, ma di sole lire 150 caduna.

Questo Banco fa sconti, anticipazioni, tiene conti correnti e depositi. Le anticipazioni si fanno sopra fondi pubblici, buoni del tesoro, titoli delle provincie, dei comuni, dei corpi morali, titoli industriali (meno le proprie azioni) *warants*, merci depositate, polizze di carico coperte da assicurazioni e da altre garanzie.

La Società avrà termine il 30 giugno 1893.

Essa è amministrata da un Consiglio composto di 10 membri eletti dall'assemblea generale degli azionisti.

Due censori esercitano vigilanza per l'esecuzione degli statuti: un direttore tratta gli affari sotto la sorveglianza immediata del Consiglio.

Si distribuiscono semestralmente gli utili fra gli azionisti tenendo conto delle avvertenze descritte nello statuto.

Banca della Piccola Industria e Commercio (piazza Carignano, n° 6, piano 1°). — Con R. decreto 14 gennaio 1864 si costituì una Società col fine precipuo di fare sovvenzioni alle classi dei piccoli industriali e dei modesti

commercianti, ai quali mancano per lo più i fondi necessari per aver credito e rendere fruttuoso il lavoro.

Il capitale sociale è fissato ad un milione di lire rappresentato da 20,000 azioni da L. 50 caduna: la durata della Società è di 50 anni.

Le operazioni della Banca consistono nello scontare *biglietti all'ordine, pagherò* ed altri effetti commerciali con iscadenze non eccedenti i tre mesi e pagabili sulle piazze ove ha sede la Banca nazionale, aprire conti correnti ad interesse, fare anticipazioni sopra valori e mercanzie.

Può pure la Banca emettere *buoni di cassa* a scadenza da un mese a tre anni contra deposito di effetti o di altri valori equivalenti, od anche col mezzo di altre garanzie reputate idonee dal Consiglio d'amministrazione.

Le azioni sono divise in due categorie, le une sono quelle assunte dai soci fondatori che non godono che dell'interesse del 5 per cento da prendersi sugli utili sociali, le altre sono quelle che oltre l'interesse danno pure diritto ad un dividendo.

Il Consiglio d'amministrazione è composto di 12 azionisti eletti dall'assemblea generale: è nominato dal Consiglio un Direttore che ha la direzione materiale della Banca.

Il riparto degli utili annuali, dedotte le spese e gli interessi del 5 per cento sul capitale, viene fatto nel modo seguente:

Il 50 per cento agli azionisti della 2ª categoria;
Il 25 „ pel fondo di riserva;
Il 25 „ viene erogato in opere d'incoraggiamento a favore di operai laboriosi ed onesti.

Società generale di credito mobiliare italiano (via dell'Ospedale, nº 24). — Questa Società approvata con R. decreto 24 aprile 1863 cominciò le sue operazioni in Torino il 1º giugno di quell'anno. Nell'agosto 1866 la residenza della Società fu trasferita a Firenze, rimase per altro una sede a Torino.

Il suo capitale che prima era di lire 50,000,000 fu ora ridotto a 40,000,000 diviso in 80,000 azioni di lire 500. Le molteplici operazioni permesse a questa Società sono indicate all'art. 4 de'suoi statuti, tra le quali, oltre le operazioni bancarie, è da segnalarsi quella di poter creare intraprese di opere pubbliche, d'incaricarsi della fusione o trasformazione delle Società commerciali ecc.: quindi il Credito mobiliare ha ad un tempo per iscopo le operazioni di Credito commerciale e quelle di Credito di accomandita.

Il Credito mobiliare s'impegnò nell'impresa di costruzione di vie ferrate, costituì la *Società anonima per l'acquisto dei beni demaniali,* prese parte alle operazioni del *Prestito nazionale,* all'impresa dei viveri e dei foraggi per la guerra, alla Società per il *Dazio di consumo,* è a capo della *Regìa cointeressata dei tabacchi,* ed acquistò le ragioni della *Società italiana del gaz-luce* sostituita alla *Società anonima di Torino:* finalmente concorse alla fondazione di parecchie Società estere.

Dal resoconto 1868 risulta, che essa fece operazioni per L. 227,805,839 02 con un profitto di L. 2,598,830 91.

La Società si regge a norma del suo statuto da un Consiglio d'amministrazione di 15 membri nominati dall'assemblea degli azionisti.

Banca di Credito italiano (via Carlo Alberto, n° 24). — La Banca di Credito italiano formatasi con atto del 29 gennaio 1863 fu approvata con R. decreto 24 aprile dello stesso anno.

Nell'anno 1865 trasportò la sua sede in Firenze, e lasciò in Torino un'agenzia.

La Società compie tutte le operazioni proprie degli istituti di credito, e specialmente si adopera ad acquistare e vendere effetti pubblici, azioni e obligazioni, a sottoscrivere imprestiti od intraprese di lavori pubblici ecc.

Ha un fondo sociale di 60,000,000 diviso in 120,000 azioni di 500 lire; è amministrata da un Consiglio di 28 membri,

Vi ha inoltre un Comitato a Parigi a cui sono date speciali attribuzioni.

Sui benefizi netti ogni anno si preleva il cinque per cento del capitale versato sulle azioni per essere ripartito: il rimanente si impiega secondo le norme fissate dallo statuto.

La Società è duratura per 99 anni.

Consorzio nazionale (palazzo Madama).—Per iniziativa del giornale torinese la *Gazzetta del Popolo* fu iniziata nel mese di marzo 1866, col nome di *Consorzio nazionale*, una sottoscrizione pubblica volontaria collo scopo di rialzare il credito dello Stato, e di formare un fondo per concorrere alla estinzione del debito nazionale.

Gli Italiani di tutte le province risposero con grande slancio di patriottismo e di generosità all'appello: copiosi furono i versamenti di danaro e di rendita, e copiosissime le promesse.

Si costituì un Comitato centrale in Torino sotto la presidenza di S. A. R. il principe Eugenio di Savoia-Carignano; molti Comitati secondari si costituirono nei capi-luoghi di provincia.

Il Parlamento fece plauso a sì nobile impresa, e con legge del 6 maggio 1866 concedette all'Associazione l'immunità dalla tassa delle manimorte e dall'imposta sulla ricchezza mobile, non che dalla tassa di bollo e registro per le quitanze dei versamenti delle oblazioni.

Il Consorzio fu poscia riconosciuto come Corpo morale con R. D. 14 giugno 1866.

Il montare del fondo raccolto al 31 marzo 1869 era il seguente:

1° In numerario	L.	70,698	92
2° In rendita 3 per cento (L. 300) al valore nominale	„	11,000	„
3° In rendita 5 per cento (L. 468,045) id.	„	9,360,900	„
4° In valori diversi . . . . . id.	„	9,920	„
Totale .	L.	9,452,518	92

Cogli interessi del semestre e colle somme che giungono continuamente al Comitato, il Consorzio avrà al 1° luglio 1869 il fondo di dieci milioni (valore nominale).

Questo risultamento fu conseguito con l'agglomerazione di piccole somme versate in gran parte dalle persone poco agiate, come si scorge dai resoconti pubblicati nel suo Bollettino ebdomadario dal Comitato centrale: or quale successo avrebbe avuto l'impresa, se i ricchi avessero imitato l'eloquentissimo esempio dei loro concittadini men favoriti dalla fortuna, o almeno avessero tutti i soscrittori lealmente e coscienziosamente adempiuto al loro debito di onore?

Se tutte le promesse fossero state fedelmente mantenute, il Consorzio avrebbe oggimai nelle sue casse cento milioni, e potrebbe in epoca non lontana raggiugnere il suo scopo. Ciò non parrà incredibile, quando si pensi, che cento milioni in cento anni, mercè la riunione degli interessi ad ogni semestre capitalizzati, formerebbero la somma di ben quattordici miliardi.

Le operazioni e gli incassi in rendita ed in numerario sono eseguiti dalle varie sedi della Banca nazionale, del Banco di Napoli e della Banca nazionale toscana.

Le somme offerte, di mano in mano che sono incassate, vengono investite in cartelle del consolidato italiano, e poi convertite in certificati nominativi a favore del Consorzio.

Ogni oblatore riceve dal Comitato un certificato di benemerenza.

Lo scopo di quest'istituzione essendo, come si disse, di estinguere successivamente il Debito pubblico dello Stato, la Rappresentanza del Consorzio, giusta l'art. 12 dello statuto, sarà convocata tosto che, per l'importanza delle somme raccolte, si potrà stabilire un sistema di ammortamento di rendita pubblica.

SOCIETÀ

FERROVIARIE, INDUSTRIALI, DI ASSICURAZIONI, ECC.

Società ferroviaria dell' Alta Italia (via della Cernaia, n° 9). — Colla legge 14 maggio 1865 fu approvata una convenzione stipulata il 30 giugno 1864 tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i rappresentanti della Società delle vie ferrate lombarde e dell'Italia centrale, in forza del quale la Società ferroviaria dell'Alta Italia (è questo il nome che assunse la Società predetta) venne in possesso di parecchie ferrovie proprie dello Stato e del diritto di navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Garda, e contemporaneamente sottentrò allo Stato per l'esercizio di parecchie linee di ferrovie proprie di Società particolari.

La durata della concessione delle linee cedute in proprietà alla Società fu fissata ad anni 95, salvo le facoltà di riscatto nel termine stabilito dalla legge.

Per prezzo della cessione la Società pagò allo Stato ducento milioni e lo stato guarentì alla Società per la durata della concessione un interesse annuo del 5 % e l'ammortamento computato in base dei due decimi per cento sulla to-

talità delle spese incontrate per l'acquisto delle linee e per l'esecuzione degli obblighi dichiarati nel capitolato.

Nell'atto addizionale alla convenzione 30 giugno 1864, stipulato il 2 febbraio 1865 ed approvato colla citata legge, si stabilì, che la sede della Società sarebbe in una città dei regi Stati, e che il domicilio legale della medesima s'intenderebbe essere in quella città, ove risiedesse il Consiglio d'Amministrazione.

Per deliberazione della Società fu scelta la città di Torino per sede di questo Consiglio.

Consiglio d'amministrazione (via della Cernaia, n° 9). — Il Consiglio d'amministrazione rappresenta la Società e dà norma e misura a tutti i servizi.

Direzione generale (via della Cernaia, n° 9). — La Direzione generale sopraintende al servizio generale, tratta immediatamente gli affari più importanti della Società e fa eseguire le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione.

Direzione dell'esercizio (stazione di Porta Nuova). — La Direzione dell'esercizio si compone dei seguenti servizi: 1° Direzione, 2° Traffico, 3° Materiale e Trazione.

1° *Direzione.* — La Direzione comprende le seguenti divisioni: a) Segretariato dell'esercizio; b) Telegrafi; c) Contabilità e controllo; d) Economato.

a) La divisione del Segretariato dell'esercizio si riparte in quattro sezioni, cioè: uffizio del segretario, uffizio dei reclami, agenzia del movimento, uffizio delle tariffe.

b) La divisione dei Telegrafi ha la direzione dei telegrafi e provvede all'illuminazione, al riscaldamento, agli attrezzi di pesatura ed agli orologi.

c) La divisione della Contabilità e del controllo si parte in due sezioni: la prima ha il controllo dei prodotti, la seconda il controllo delle spese.

d) L'Economato ha quattro principali attribuzioni, cioè la cassa di soccorso ed il servizio medico; l'economato propriamente detto; la sorveglianza delle materie in approvvigiona-

mento nelle stazioni; e la tenuta e la sorveglianza degli inventari del mobiliare, degli attrezzi ed utensili in servizio nelle stazioni, negli scali e negli uffizi.

2° *Traffico.* — Per il servizio del Traffico le linee della Società sono ripartite in quattro divisioni, come segue:

A) Prima divisione (ufficio centrale a Torino) linee:

Torino-Susa.
Torino-Genova.
Torino-Cuneo.
Torino-Pinerolo.
Saluzzo-Savigliano
Torino-Novara (escl. Novara).
Genova-Chiavari.
Genova-Savona.
Santhià-Biella.
Chivasso-Ivrea.
Valenza-Vercelli (esclusa Valenza).
Alessandria-Cavallermaggiore.
Alessandria-Acqui.
Servizio internazionale colle Ferrovie Francesi.

B) Seconda divisione (ufficio centrale a Milano) linee:

Milano-Brescia (escl. Brescia).
Novara-Milano.
Novara-Gozzano.
Alessandria-Arona.
Milano-Voghera.
Mortara-Vigevano.
Milano-Arona.
Pavia-Codogno-Cremona.
Pavia-Alessandria (escl. Aless.).
Gallarate-Varese
Milano-Camerlata.
Milano-Piacenza.
Treviglio-Cremona.
Bergamo-Lecco.
Servizio cumulativo colla Società Lariana e colle Poste Svizzere.
Lago Maggiore.

C) Terza divisione (ufficio centrale a Firenze) linee:

Alessandria-Piacenza (esclusa Alessandria).
Novi-Tortona (escl. Novi).
Piacenza-Bologna.
Bologna-Pistoia.
Firenze-Pistoia-Pisa.
Pisa-Spezia.
Avenza-Carrara.

D) Quarta divisione (ufficio centrale a Verona) linee:

Venezia-Cormons.
Venezia-Brescia.
Brescia-Cremona (escl. Olmenetta e Cremona).
Padova-Bologna (escl. Bologna).
Verona-Mantova.
Verona-Ala
Lago di Garda.

Ogni divisione del Traffico comprende due uffizi o sezioni, cioè: l'ufficio degli ispettori e la segreteria e contabilità delle spese e del personale.

3° *Materiale e Trazione.* — Questo servizio si divide nei seguenti uffizi: A) Ufficio centrale; B) Materiale; C) Trazione; D) Magazzini; E) Navigazione sui laghi.

A) L'ufficio Centrale comprende quattro sezioni: la segreteria, l'ufficio degli studi, l'ufficio dei saggi, la contabilità ed il controllo.

B) L'ufficio Materiale dirige gli opifizi e sorveglia i lavori che in essi si fanno.

C) L'ufficio Trazione ha la direzione e la sorveglianza dei depositi e del personale addettovi. Torino è sede di un deposito.

D) L'ufficio Magazzini ha due sezioni: il magazzino generale di Torino ed il deposito di combustibili in Genova.

E) L'ufficio Navigazione sui laghi, ha sede in Arona.

Direzione delle costruzioni e della manutenzione (piazza S. Carlo, n° 2). — Questo uffizio provvede alla costruzione ed alla manutenzione del corso stradale, del materiale fisso e dei fabbricati. Componesi di parecchie divisioni, una delle quali (la divisione dell'armamento) forma un ufficio staccato. Questa direzione esercita le sue funzioni col mezzo di uffici di sezione sparsi sulla rete ferroviaria, uno dei quali risiede in Torino. Quando tutte le nuove costruzioni siano terminate, essa riterrà solo il nome di *Direzione della manutenzione.*

La divisione dell'armamento ha sede nella stazione di Porta Susa.

Opifizi. — Presso le stazioni di Porta Nuova e di Porta Susa vi hanno grandi opifizi per tutti i lavori di riparazione del materiale mobile, e per la costruzione in casi straordinari anche di materiale mobile nuovo. Essi dipendono dal servizio *Materiale e Trazione*, e sono diretti da un ingegnere capo. Sono addetti all'ufficio di direzione 5 ingegneri, 9 impiegati d'ordine ed un disegnatore. Sorvegliano i lavori 12 maestri.

Gli operai sono divisi nelle seguenti categorie:

Montatori	N°	76
Aggiustatori	„	81
Fucinatori	„	57
Battimazza	„	73
Calderai	„	59
Ramai	„	10
Lattai	„	11
Tornitori e Piallatori di legno	„	81
Falegnami	„	154
Tornitori di metalli	„	9
Carrozzai	„	60
Riparatori di ruote in ferro	„	20
Tappezzai e Sellai	„	38
Verniciatori	„	62
Manuali	„	83
Allievi operai	„	38
Operai diversi	„	26
Totale	N°	938

Agenzia. — Havvi poi un'Agenzia della Società in via delle Finanze, n° 13, che compie quasi tutte le operazioni proprie di una stazione propriamente detta. In essa si danno informazioni sul servizio di tutte le ferrovie, si ricevono i gruppi di numerario, gli oggetti preziosi e le merci da spedirsi a grande velocità, non che le notifiche delle merci a piccola velocità da prendere a domicilio. Essa inoltre distribuisce biglietti per le città più importanti della Francia e della Svizzera, assicura i posti nel corriere e nella diligenza del Moncenisio e spedisce merci e valori a grande velocità per ogni destinazione.

ISTITUZIONI DIPENDENTI DALLA SOCIETÀ. — Presso le officine vi ha una scuola tecnica a favore degli operai, della quale terremo discorso nel capo *Dell'Istruzione.*

Dell'Associazione di mutuo soccorso (denominata *Cassa-pensioni*) fra gl'impiegati e della Cassa di soccorso e di pensione degli agenti con paga giornaliera, faremo cenno nel capo *Delle Associazioni di mutuo soccorso.*

Quadro indicante i Prodotti e le Spese di ciascuna Linea ferroviaria propria della Società dell'Alta Italia, o da essa esercitata negli anni 1867 e 1868.

Num. d'ordine	DENOMINAZIONE delle LINEE	Lunghezza in chilometri	PRODOTTO		SPESE	
			1867	1868	1867	1868
1	Milano-Ticino	34	1,094.741	1,142,546	398,878	467,607
2	Rho-Sesto Calende	44	524,39[illegible]	683,795	305,504	311,039
3	Gallarate-Varese	19	99,250	127,160	119,054	114,041
4	Sesto Calen le-Arona	9	»	49,216	»	21,711
5	Milano-Camerlata	45	1,092,760	1,110,586	486,884	495,521
6	Milano-Peschiera	137	3,996,834	4,326,766	1,698,253	1,691,175
7	Treviglio-Cremona	66	457,193	353,383	332,434	337,291
8	Bergamo-Lecco	33	220,243	256,773	192,168	204,767
9	Milano-Pavia	32	920,889	1,014,256	385,489	498,674
10	Milano-Piacenza	67	1,753,794	1,683,912	789,597	832,512
11	Piacenza-Bologna	147	5,322,816	4,791,707	2,133,515	1,980,857
12	Bologna-Pontelagoscuro	52	1,046,966	1,184,446	679,364	590,834
13	Bologna-Pistoia	9[illegible]	2,963,942	3,193,251	1,740,246	1,809,71[illegible]
14	Torino-Genova	171	9,978.820	9,583,654	4,012,549	3,920,899
15	Alessandria-Arona	102	1,902,488	1,753,587	1,009,101	992,26[illegible]
16	Torino-Ticino	116	3,364,087	3,124,237	1,244,826	1,337,956
17	Valenza-Vercelli	42	543,877	557,755	318,171	315,171
18	Alessandria-Novi-Piacenza	116	2,645,499	3,159,418	1,247,488	1,228.897
19	Torino-Cuneo-Saluzzo	103	1,454,528	1,530,109	806,378	850,909
20	Torino-Susa	54	1,024,383	902,231	594,679	568.921
21	Voghera-Brescia	129	»	934,641	»	787,949
22	Torino-Pinerolo	38	431,588	439,573	277,876	248,518
23	Mortara-Vigevano	13	47,932	46,748	94,791	84,087
24	Acqui-Alessandria	34	216,174	237,328	249,541	228,017
25	Cavallermaggiore-Alessandria	9	721,956	774,483	853,259	811,528
26	Chivasso-Ivrea	3	196,520	209,864	212,816	211,056
27	Cava d'Alzo-Novara	36	142,595	154,803	148,086	153,447
28	Santhià-Biella	30	270,830	289,743	200,492	125,349
29	Torreberretti-Pavia	41	952,187	348,663	355,867	234,042
30	Peschiera-Venezia	14	4,966,255	5,479,721	2,004,930	1,914,204
31	Verona-Peri	39	243,337	442,355	283,536	312,462
32	Verona-Mantova	33	233,873	219,16	258,650	251,73[illegible]
33	Mestre-Cormons	145	3,025,073	2,786,501	1,317.781	1,284,25[illegible]
34	Padova-Pontelagoscuro	72	732,153	1,205,773	537,551	540,491
	Totale	2376	52,598,026	54,108,209	25,290,054	25,877,89[illegible]

NB. — Non sono comprese le linee da Genova a Savona e da Genova a Chiavari, e le linee di navigazione sui laghi Maggiore e di Garda.

Quadro indicante in particolare i prodotti e le spese delle linee ferroviarie proprie della Società dell'Alta Italia o da essa esercitate negli anni 1867 e 1868 prese complessivamente.

1° PRODOTTI.

		1867	1868
A) *Viaggiatori.*			
Viaggiatori di 1ª classe	L.	3,911,970	4,253,242
Id. 2ª	»	9,029,022	9,286,673
Id. 3ª	»	8,819,849	9,654,839
Militari con richiesta	»	1,172,717	1,113,177
Convogli speciali	»	74,718	95,748
Introiti diversi	»	258,039	398,029
	L.	23,266,315	24,801,708
B) *Trasporti a grande velocità.*			
Bagagli	L.	1,012,492	1,048,740
Mercanzie	»	3,075,625	3,101,625
Numerario ed oggetti preziosi . .	»	451,252	506,924
Carrozze	»	29,921	27,814
Cavalli	»	87,550	93,022
Cani	»	41,624	41,422
Bestiame	»	427,123	362,251
Trasporti militari	»	315,777	290,390
Introiti diversi	»	122,342	201,660
	L.	5,563,706	5,673,848
C) *Trasporti a piccola velocità.*			
Mercanzie	L.	22,151,066	22,309,921
Carrozze	»	11,998	6,476
Cavalli	»	132,544	4,383
Bestiame	»	195,727	194,956
Trasporti militari	»	178,000	168,729
Introiti diversi	»	253,479	391,381
	L.	22,923,714	23,075,846
D) *Introiti vari.*			
Argini stradali e piantagioni . .	L.	58,039	64,804
Pigioni	»	79,480	95,000
Telegrammi privati	»	98,837	110,636
Pedaggi	»	19,304	19,300
Introiti diversi	»	829,460	267,067
	L.	1,085,120	556,807
Totale dei *Prodotti*	L.	52,838,855	54,108,209

2° SPESE.		1867	1868
Direzione e servizio amministrativo	L.	876,447	964,724
Servizio della manutenzione . . .	»	5,899,239	6,229,251
Servizio del materiale e delle locomozioni	»	9,052,144	8,798,404
Servizio del traffico	»	9,315,313	9,3415,502
Spese generali	»	388,069	3470,014
Totale delle *Spese*	L.	25,531,212	25,877,895

RIEPILOGO

		1867	1868
Totale dei *Prodotti*	L.	52,838,855	54,108,209
» delle *Spese*.	»	25,531,212	25,877,895
Differenza (utili) . . .	L.	27,307,643	28,230,314

Prodotti e spese in relazione coi chilometri in esercizio e coi chilometri percorsi.

		1867	1868
I chilometri in esercizio furono durante l'anno	N.	2,253	2,370
Il prodotto totale essendo stato di .	L.	52,838,855	54,108,209
Il prodotto per ogni chilometro in esercizio fu di	»	23,441	22,830
I chilom. percorsi dai convogli furono	N.	9,157,837	9,449,048
Il prodotto per ogni chil. percorso fu di	L.	5,685	5,726
Le spese totali essendo state per tutte le linee di	L.	25,531,212	25,877,835
Ogni chilom. in esercizio ha costato	»	11,332	10,919
Ogni chilometro percorso ha costato	»	2,700	2,739

Movimento nelle tre stazioni di Torino (Porta Nuova, Porta Susa e Succursale) negli anni 1867 e 1868.

		1867		1868	
		Partenze	Arrivi	Partenze	Arrivi
Viaggiatori di 1ª classe	N.	54,227	46,890	46,640	48,921
Id. 2ª	»	159,806	149,380	134,590	135,076
Id. 3ª	»	382,913	377,363	361,135	350,468
A prezzi ridotti	»	51,934	43,759	141,748	306,198
Militari	»	33,244	30,175	37,826	46,934
Merci a grande veloc.	Quint.	64,708	106,383	81,673	80,839
Animali	N.	25,300	25,125	24,823	16,868
Merci a piccola veloc.	Tonn.	83,669	259,171	78,917	227,184

Introito totale dei trasporti nelle tre stazioni di Torino: nell'anno 1867 L. 4,995,014 e nell'anno 1868 L. 4,762,503.

Società canavese per la via ferrata da Torino a Ciriè. (*Stazione della ferrovia, via al Ponte Mosca*). — L'ingegnere Gaetano Capuccio, che per legge 14 maggio 1865 era divenuto concessionario per la costruzione e l'esercizio di una via ferrata tra Torino e Ciriè, cedette tutti i suoi diritti, mediante adeguato compenso, ad una Società anonima formatasi il 13 luglio dello stesso anno per l'eseguimento dell'opera. La Società approvata con R. decreto 1° ottobre successivo assunse il titolo di *Società canavese per la strada ferrata da Torino a Ciriè.*

Essa ha la durata di 99 anni. Il capitale sociale è di un milione e seicento mila lire diviso in 6400 azioni di L. 250 caduna.

L'Amministrazione è affidata ad un Consiglio composto di 9 membri.

Gli utili netti, detratte le spese, verranno applicati al pagamento degli interessi ed all'ammortamento delle azioni secondo le norme descritte nel citato R. decreto.

La strada fu compiuta felicemente ed aperta al pubblico il 28 febbraio 1869: essendosi per altro oltrepassata la spesa presunta (si spesero 2,700,000), nè volendosi aumentare il fondo sociale, si crearono obbligazioni per semplice guarentigia, senza però farne l'emissione, e lo stesso iniziatore dell'opera e direttore dei lavori prese a suo carico di soddisfare le incontrate passività, purchè fosse a lui devoluto per un determinato periodo di anni il 50 % sulle entrate, oltre al 50 % che a lui è già dovuto come compenso per l'esercizio della ferrovia ch'egli assunse in società coll'ingegnere Giorgio Bertlin.

L'Amministrazione tiene un uffizio per l'esercizio della ferrovia presso la stazione sulla via al Ponte Mosca, e ne tiene un altro sulla Piazza del Palazzo di Città dove si distribuiscono biglietti per gli *omnibus*, che all'arrivo dei convogli a Caselle partono per le strade di Lanzo, Cuorgnè, Corio e Rocca di Corio.

Società anonima della strada ferrata centrale del Canavese. — Addì 11 agosto 1856 si ponevano le basi di una Società che approvata con R. decreto 28 marzo 1857 si obbligava il 2 aprile 1863 a costrurre ed esercitare a sue spese una ferrovia a cavalli (sistema Luè) tra Settimo torinese e Rivarolo canavese, transitando pei Comuni di Volpiano, S. Benigno, Bosconero e Feletto, a patto di riscuotere tasse per il trasporto dei viaggiatori e delle merci. A mente dell'atto costitutivo della Società si formò un fondo di L. 800,000 diviso in azioni di L. 250 ciascuna, con riserva di formare un altro fondo per il protendimento della strada sino a Cuorgnè. Si promise agli azionisti l'interesse del 5 % ed un dividendo sugli utili: l'Amministrazione della Società fu affidata ad un Consiglio di 9 membri. La strada fu compiuta e si aperse all'esercizio pubblico nell'anno 1868; ma, tra perchè la spesa fu maggiore delle previsioni, e perchè l'esercizio non diede i proventi sperati, la Società prese la risoluzione di vender la strada e di liquidare così il capitale sociale.

Altre Società ferroviarie. — Le altre Società di ferrovie ancora esistenti ed aventi sede in Torino dopo la cessione delle ferrovie dello Stato alla Società dell'Alta Italia sono le seguenti:

1. Società per la ferrovia da Torino a Pinerolo (via dell'Ospedale, n° 5).
2. Id. da Alessandria e Novi a Stradella e Piacenza (id.)
3. Id. da Chivasso ad Ivrea (via Bogino, n° 25).
4. Id. del Monferrato (via Doragrossa, n° 3).
5. Id. da Biella a Santhià (via dell'Accademia Albertina, n° 3).
6. Id. da Torino a Cuneo (id.)

Società industriali:

1. Società del ponte Maria Teresa.

2. Società anonima per l'esercizio dei molini di Collegno, via Nizza, presso la stazione della ferrovia.

3. Società anonima per la condotta d'acqua potabile, via Lagrange, n° 22.

4. Società italiana per il gaz, corso del Duca di Genova, n° 1.

5. Società anonima per la fabbricazione dei pani da caffè, via Gaudenzio Ferrari, n° 3.

6. Società agrario-botanica Burdin Maggiore e Comp., via Burdin.

7. Manifattura privilegiata di nastri in seta delle fabbriche riunite, via Porta Palatina, n° 2.

8. Unione tipografico-editr. torinese, via Carlo Alberto, n° 33.

9. Società anonima per la fabbricazione di acque gazose, via Gaudenzio Ferrari, n° 3.

10. Società della Stamperia Reale, via Vanchiglia, n° 16.

11. Società dei consumatori di gaz-luce, via Nuova, n° 20.

12. Società torinese delle case operaie, via della Provvidenza, n° 33.

13. Società dei canali italiani d'irrigazione Cavour, piazza S. Quintino, n° 1.

14. Società anonima dei molini di Torino, Molini del Borgo Dora.

15. Società degli esercenti per la riscossione delle tasse sulla minuta vendita di bevande e sulla fabbricazione d'acque gazose, via Gaudenzio Ferrari, n° 3.

16. R. miniere di Monteponi presso Iglesias, via Carlo Alberto, n° 41.

17. Società anonima dei Brentatori di Torino, vicolo del Montone.

18. Società anonima dei capi operai, calzolai e consumatori merci, via S. Maurizio, n° 10.

19. Società per la fabbricazione di materiali laterizi e per la cottura della calce, via dei Mercanti, n° 15.

20. Istituto paterno di educazione, via delle Rosine, n° 14.

21. Società per la cava di granito d'Alzo, via dell'Arsenale, n° 15.

22. Società delle manifatture d'Annecy e Pont, via al Ponte Mosca, n° 1.

23. Società anonima per la depurazione del petrolio, via dell'Ospedale, n° 26.

24. Società anonima delle Torbiere d'Alice canavese, via Bogino, n° 18.

25. Società edificatrice italiana per la piazza dello Statuto, piazza dello Statuto.

Società di assicurazioni:

1. Società R. d'assicurazione generale mutua contro gl'incendi, via della Corte d'Appello, n° 11.

2. Assicurazioni generali di Venezia per i danni degli incendi e della grandine, e per le merci in mare, via di Po, n° 1.

3. Tontine italiane, cioè Assicurazioni mutue sulla vita, amministrate dalla Società d'assicurazione generale di Venezia, via di Po, n° 1.

4. Compagnia anonima d'assicurazione a premio fisso contro gl'incendii, via di S. Filippo, n° 12.

5. *The Grésham*, Compagnia inglese d'assicurazione a premio fisso sulla vita, via Alfieri, n° 20, con sede principale a Firenze.

6. Riunione adriatica di sicurtà, Assicurazioni a premio fisso contro gl'incendi e la grandine, per le merci in trasporto, e sulla vita, via Botero, n° 19, con sede principale a Firenze.

7. *Le Monde*, assicurazione contro gl'incendi, ed assicurazione di capitali e di rendite vitalizie, via S. Teresa, n° 7, con sede principale a Firenze.

8. Prima Società ungherese, Assicurazioni contro gl'incendi, la grandine ed i pericoli del trasporto di merci per acqua e per terra, ed Assicurazioni sulla vita dell'uomo, via del Teatro d'Angennes, n° 14.

9. *Cassa Paterna*, Assicurazioni mutue, dotali e generali ed a premio fisso, via Carlo Alberto, n° 18.

10. *La Paternelle.* Assicurazioni a premio fisso contro gli incendi, via Carlo Alberto, n° 18.

11. *Caisse générale des assurances agricoles et contre les incendies.* Assicurazioni contro gl'incendi, piazza S. Carlo, n° 2.

12. Società italiana di mutuo soccorso contro i danni della grandine, via dell'Accademia Albertina, n° 3, con sede principale a Firenze.

13. *La Nazione*, Compagnia anonima di assicurazione contro gl'incendi, via dei Mercanti, n° 15, con sede principale a Firenze.

14. Società R. italiana d'assicurazione mutua contro i danni delle malattie e la mortalità del bestiame, via dei Mercanti, n° 15, con sede principale a Firenze.

Prezzo dei due Volumi L. 7.