

CONDIZIONI

L'abbonamento è obbligatorio per un anno e costa L. 4 — Pagamenti anticipati — Spedizione a domicilio Non si vendono numeri separati

Prezzo delle inserzioni da convenirsi

LA PROVINCIA

RASSEGNA DEGLI INTERESSI ECONOMICI

AVVERTENZE

Per associazioni, inserzioni od altro, rivolgersi alla Direzione del giornale *La Provincia*, presso la Segreteria della Camera di Commercio ed Arti di Trapani. I manoscritti non si restituiscono — Le lettere non affrancate si respingono

— ORGANO DELLA CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI TRAPANI —

Si pubblica il 30 d'ogni mese — Si spedisce alle Camere di Commercio del Regno, ai Municipi della Provincia, ed ai giornali che accordano il cambio

ATTI DELLA CAMERA DI COMMERCIO

SUNTO dei verbali delle tornate

N XXV

17 Aprile 1886

Tornata ordinaria

Sono presenti i Signori Commendatore G. D'Alì, *Presidente*, — G. Salvo, *Tesoriere* — F. de Bartoli, D. Aula, M. Cernigliaro, Comm. G. Pampelone, *Consiglieri* — Avv. Mondini, *Segretario*.

1. Si prende atto delle pratiche fatte dalla Presidenza presso la locale Intendenza di Finanza onde migliorare lo andamento del servizio doganale

2. Si provvede in ordine alle riscossioni della tassa Commerciale arretrata, relativamente al Comune di Castellammare del Golfo

3. Si provvede sui reclami avverso la iscrizione nei ruoli della tassa Commerciale

4. Si dispone siano fatte le pratiche preliminari per lo svinecolo della cauzione del Sensale Pellegrino Vito, che ne ha fatto domanda

5. In conformità al voto emesso nella tornata 8 Marzo 1881, e previo invito della Consorella di Girgenti, si delibera far voti al R. Governo onde ottenere che la linea Castelvetro-Menfi sia compresa nei mille chilometri di ferrovie complementari, affinché quei territori così ricchi ed importanti possano venir messi in condizioni di giovare agli scali marittimi di Porto Palo e Marinella

6. Si fa voto al R. Governo perchè la Dogana dell'isola di Pantelleria sia messa in condizione di ammettere alla esportazione i tessuti greggi di fabbricazione indigena

7. Sulla importante questione proposta dall'On. Camera di Arezzo intorno alla riabilitazione troppo benignamente accordata ai falliti che abbiano concluso concordati, mettendoli nelle identiche

condizioni di quegli altri che, dopo il fallimento abbiano per intero soddisfatto i loro creditori, la Camera, convinta di essere necessario un provvedimento, e considerando d'altro canto che difficilmente si possa raggiungere lo scopo per mezzo di circolari od istruzioni ministeriali, delibera invocare l'opera del Governo perchè la questione sia risolta in modo adeguato e sicuro, merco l'intervento, ove occorra, del potere legislativo

N XXVI

5 Giugno 1886

Tornata ordinaria

Sono presenti i Signori Comm. D'Alì, *Presidente* — Salvo, *Tesoriere* — Commendatore Martorana, Cernigliaro, Commendatore Pampelone, *Consiglieri* — Avvocato Mondini, *Segretario*

1. Si provvede sulle pratiche d'ordine interno

2. Si delibera che nulla osta per la ammissibilità di Penna Tommaso alle funzioni di Spedizionario doganale in Pantelleria

3. Si provvede sopra un quesito proposto dall'On. Camera di Commercio di Catania

4. Si provvede in ordine alle liste elettorali commerciali della Provincia di Trapani per l'anno 1885

Il Segretario

AVV. MONDINI

CONVENZIONE DI NAVIGAZIONE

TRA L'ITALIA E LA FRANCIA

La nuova convenzione di navigazione tra l'Italia e la Francia — in sostituzione a quella del 13 giugno 1862, così onerosa per noi, tuttavia in vigore — è stata già presentata alle Assemblee legislative dei due paesi, chiamate ad appro-

varla. Si afferma che in Francia essa non abbia incontrato molto favore, e possibile che anche in Italia non tutti i legittimi interessi marittimi rimangano soddisfatti, ma tutto induce a sperare che, vinte le opposizioni francesi e calmate le nostre, essa tra non guari risulterà un fatto compiuto

E veramente, la Francia finirà certo col convincersi che al postutto essa ha goduto abbastanza degli enormi benefici che la convenzione del 1862 le assicurò, benefici che se furono giustificati in quel primo periodo del nostro risorgimento politico ed economico, non lo furono poscia e molto meno lo sarebbero oggi che noi tanto politicamente che economicamente contiamo oramai qualche cosa nel movimento mondiale

D'altro canto noi stessi dobbiamo convincerci che ben difficilmente potevamo sperare di più, e che il passaggio da un sistema di assoluta inferiorità ad una perfetta reciprocità di fatto, non è da dispregiarsi, molto più in previsione di un nostro progressivo aumento di attività

Crediamo utile nell'interesse del nostro commercio marittimo di riassumere i punti più salienti della nuova convenzione, ma vogliamo far precedere alcune brevi osservazioni riguardo a quella parte di esse che riesce a soddisfare meno completamente i nostri desideri, molto più che per noi in particolare questa parte è di gravissima importanza

Ciò che principalmente era ritenuto esiziale per gli interessi italiani nell'antica convenzione, consisteva nella diversità di trattamento riservato al cabottaggio delle due Nazioni; ebbene, questo grave inconveniente è ora eliminato, ed il cabottaggio fu reciprocamente riservato alla bandiera nazionale, mentre d'altro canto la navigazione di ciascuno dei due paesi fu dichiarata in perfetta parità di condizioni

Per la navigazione di scalo, che fa

parte del movimento internazionale, e consiste nel caricamento o scaricamento di merci provenienti o destinate all'estero, in più porti dello stesso Stato, e del pari convenuta una perfetta parità di trattamento. Ma ciò non costituisce invero alcun beneficio per noi, anzi produrre un danno sensibilissimo, perchè dato lo sviluppo delle nostre coste, e la grande attività spiegata nei porti italiani dalla marina francese, attività che per ragioni naturali, come per ragioni economiche, e enorme di fronte alla nostra, è evidente che la parità di trattamento risulterà a totale beneficio della Francia. Ma ciò logicamente non poteva indurre i nostri negozianti, né può consigliare al nostro paese, di opporsi, poteva bensì e doveva procurare a noi un adeguato compenso, e così si è cercato di fare nella nuova convenzione, sulla importante materia dell'esercizio della pesca quantunque la concessione fu ed è vivamente combattuta in Francia.

È noto che per l'esercizio della pesca, specialmente quella del corallo — e quella delle spugne, aggiungiamo noi — le condizioni dei pescatori italiani furono seriamente, specie in questi ultimi tempi, contrastate, e rimasero sotto la minaccia di una tassa fissa di franchi 400 per barca. La nuova convenzione mantiene in favore della pesca in generale lo *status quo* — vale a dire fa cessare ogni minaccia di riservare l'esercizio della pesca alla bandiera nazionale, e per la pesca del corallo invece della tassa fissa stabilisce una tassa proporzionale di franchi 12 per tonnellata.

Premesso ciò, diamo un sunto delle principali convenzioni pattuite.

Anzitutto è stabilito per le navi di ciascun paese e per rispettivi carichi lo stesso trattamento riservato alla navigazione nazionale, anche per ciò che riguarda i dritti di tonnello e simili, ed in generale per tutte le spese, formalità, procedure sanitarie o doganali, esenzioni di tasse per le navi che entrano in zavorra, agevolazioni di carico e via dicendo.

Eccetto il caso di vendita giudiziaria, e stabilito che le navi dell'un paese non potranno venire nazionalizzate nell'altro senza una dichiarazione di ritiro della bandiera, rilasciata dallo Stato di origine.

Indi si mettono altresì in parità di condizioni, tanto in riguardo al trattamento doganale che rispetto alle misure fiscali d'ogni natura, i prodotti, gli oggetti e le merci di ciascuno degli Stati trasportati nell'altro sia con bandiera propria che con quella dell'altro Stato.

È parimente con perfetta reciprocità

convenuta la navigazione di scalo nei porti dei due paesi.

La navigazione di cabottaggio e rispettivamente riservata alla bandiera nazionale.

L'esercizio della pesca è in favore degli italiani mantenuto in quelle condizioni di agevolezze in cui si trova in atto, i pescatori dei due paesi non saranno obbligati a pagar contributi per gl'invaldi della marina, quelli italiani di corallo, pagheranno una tassa di patente di franchi 12 per tonnellata di stazzatura, ed è mantenuta la giurisdizione dei consoli nazionali per ciò che concerne l'esercizio della pesca.

I bastimenti italiani nelle possessioni francesi saranno assoggettati allo stesso trattamento della nazione più favorita.

I piroscafi postali sovvenzionati da uno dei due Stati, non potranno esser soggetti a sequestro, imbarco o contrabbando di guerra nell'altro.

La convenzione avrà vigore sino al 1° febbraio 1892, tranne il caso della risoluzione riservata del trattato di commercio del 3 novembre 1881.

Aggiungiamo in macchina che la detta convenzione è stata dalla nostra Camera dei Deputati approvata nella tornata del 25 corrente. Da recentissime notizie pare che probabilmente la Commissione parlamentare francese si sia impegnata a farla approvare; ma che in seguito a reclami della Camera di Commercio di Marsiglia essa Commissione abbia pregato Freycinet di negoziare perchè i piroscafi possano trafficare senza limiti sulle coste mediterranee dell'Italia e della Francia, e le navi a vela limitatamente sulle coste mediterranee continentali.

REGOLAMENTO

per l'applicazione della legge dei provvedimenti a favore della marina mercantile.

(Continuaz. vedi num. prec.)

Piroscafi da costruirsi in Italia

Art. 34. Se i piroscafi di cui nei precedenti articoli sono costruiti nello Stato, l'accertamento delle condizioni relative allo scafo sarà fatto in occasione delle visite accennate nell'articolo 16.

In questo caso la dichiarazione di costruzione di cui all'articolo 10, capo II, dovrà indicare che il piroscifo è costruito per poter essere a fini militari nello intendimento di ottenere il maggior compenso di cui all'articolo 4 della legge.

Piroscafi acquistati all'estero

Art. 35. Ove trattisi di piroscafi acquistati all'estero durante il decennio contemplato

dalla legge, l'armatore ne chiederà la visita mediante apposita domanda alla capitaneria di porto d'iscrizione, indicando il porto dello Stato dove il piroscifo si trova e l'epoca in cui sarà in condizione da poter esser visitato.

Accertamento delle condizioni di velocità.

Art. 36. Per accertare le condizioni di velocità il piroscifo dovrà eseguire una corsa di prova sopra una base misurata, alla quale prova assisterà un agente del Governo.

A tal uopo gli armatori fanno in tempo debito le opportune comunicazioni alla capitaneria di porto di iscrizione, la quale ne informerà il Ministero della marina.

Se si tratta di piroscafi acquistati all'estero, in questa occasione saranno calcolati anche la forza delle macchine in cavalli indicati, secondo le norme stabilite dall'articolo 21, ed il peso delle caldaie nei modi indicati dall'articolo 22.

Certificato degli agenti del Governo

Art. 37. Dei risultati delle visite e delle prove di cui negli articoli 34, 35, 36, gli agenti del Governo faranno constare, mediante appositi certificati in doppio esemplare che saranno consegnati all'autorità marittima locale, la quale muniti del suo visto, li farà pervenire, dove ne sia il caso, alla capitaneria di porto di iscrizione.

Il Ministero della marina, sentito il Comitato per i disegni delle navi al quale saranno trasmessi in comunicazione un esemplare dei certificati suddetti ed i piani dello scafo e delle macchine e caldaie, determinerà la misura del maggior compenso da accordarsi nei limiti fissati dalla legge.

Documenti per la liquidazione del compenso speciale ai piroscafi adatti per fini militari.

Art. 38. La capitaneria di porto d'iscrizione del piroscifo, ricevuta copia della determinazione di cui all'articolo precedente trasmetterà al Ministero della marina:

a) Progetto di liquidazione fatto dallo armatore e vidimato dalla capitaneria (modello 18),

b) Copia del certificato di classificazione del registro, autenticata dalla capitaneria,

c) Certificato della capitaneria dal quale risultino il tipo e denominazione del piroscifo, il numero e la data dell'atto di nazionalità, il numero di matricola, il tonnello lordo, il cognome, nome e domicilio dell'armatore,

d) Copia della disposizione ministeriale che stabilisce il maggior compenso.

Caso di piroscafi costruiti in Italia

Art. 39. Se la liquidazione del maggior compenso, di cui nel precedente articolo, si faccia per un piroscifo costruito in Italia e contemporaneamente alla liquidazione del compenso di costruzione, basterà che ai documenti, di cui nell'articolo 24, sia unito soltanto il certificato di visita dell'agente del Governo contemplato nell'articolo 37.

CAPO III

PREMI PER TRASPORTI DI CARBONE

Portata delle navi

Art 40 Per portata della nave, agli effetti di cui nell'articolo 8 della legge, si intende il tonnellaggio netto di registro di essa

Dichiarazione del capitano

Art 41 Il capitano di una nave nazionale che approdi ad un porto dello Stato per sbarcarvi un carico di carbone, nei casi contemplati dall'articolo 8 della legge, deve produrre una dichiarazione dell'autorità marittima nell'atto che si presenta per prendere pratica

Questa dichiarazione indicherà

- a) il cognome e nome del capitano,
- b) il cognome, nome e paternità dello armatore, non che il luogo del suo domicilio,
- c) il tipo e la stazza della nave, il numero e la data del suo atto di nazionalità, il compartimento di iscrizione ed il numero di matricola, il registro di classificazione e la classe,
- d) la quantità di carbone esistente a bordo e quella che deve essere sbarcata in quel porto,
- e) il cognome e nome dei ricevitori del carico

La dichiarazione sarà fatta in doppio originale

Documenti da prodursi dal capitano

Art 42 Il capitano, unitamente alla dichiarazione, di cui nel precedente articolo, consegna all'autorità marittima

- a) la fattura d'origine della miniera che ha provveduto il carbone, autenticata dallo agente consolare italiano del luogo d'imbarco, o copia di essa,
- b) copia delle polizze di carico

L'autorità marittima si accerta che le copie sono conformi agli originali e vi appone il suo visto

Permesso per lo sbarco del carbone

Art 43 Il capitano non incomincerà lo sbarco del carbone senza il permesso della autorità marittima, la quale potrà, se lo creda, recarsi a bordo per fare le opportune verificazioni relative alle quantità del carico

Assistenza dell'autorità marittima nello accertamento del peso del carbone

Art 44 Quando la consegna del carbone sia fatta previo lo accertamento del peso, l'autorità marittima può presenziare questa operazione

Certificato doganale

Art 45 Compiuto interamente lo sbarco del carbone, il capitano ne dà avviso all'autorità marittima, presentando un certificato che comprovii la quantità del carbone sbarcato

Documenti da prodursi dall'armatore per la liquidazione del premio

Art 46. Per ottenere la liquidazione e il pagamento del premio per trasporti di car-

bone, l'armatore deve produrre alla capitaneria presso cui è iscritta la nave

- a) Domanda indicante anche il luogo dove deve eseguirsi il pagamento,
- b) Copia del certificato di classificazione della nave, autenticata dalla capitaneria,
- c) Progetto di liquidazione (mod 19)

Trasmissione al Ministero dei documenti per la liquidazione del premio

Art 47 La dichiarazione del capitano, gli originali o le copie delle polizze di carico e delle fatture, ed il certificato doganale indicati negli articoli 41, 42 e 45 sono trasmessi dall'ufficio che li ha ricevuti alla capitaneria di porto d'iscrizione della nave

Essa, accertatane la regolarità, appone il visto sulla domanda dell'armatore, e rivolge al Ministero della marina tutti i documenti per la liquidazione

CAPO IV

PREMI DI NAVIGAZIONE

Che s'intende per mare Mediterraneo

Art 48 Quando nel presente capo parlasi di mare Mediterraneo s'intendono i mari di tutto il Mediterraneo, compreso il mar di Marmara, il mar Nero, il mare d'Azoff e la navigazione del Danubio

Navi che hanno diritto al premio di navigazione

Art 49 Hanno diritto al premio di navigazione le navi mercantili che, trovandosi nelle condizioni di cui all'articolo 11 della legge, abbiano a bordo merci o passeggeri in quantità non minore di quella indicata nello articolo seguente

1° Allorché arrivino in un porto dello Stato provenienti da porti non europei posti fuori del Mediterraneo,

2° Allorché compiono viaggi fra diversi continenti, escluse le navigazioni nei mari di tutto il Mediterraneo

Operazioni di commercio

Art 50 Per gli effetti di cui nell'articolo 13 della legge, non è considerata operazione di commercio lo imbarco alla partenza di merci in quantità minore del decimo, e di passeggeri in numero inferiore al ventesimo del tonnellaggio netto della nave

Il divieto di sbarcare merci, stabilito dal primo capoverso del detto articolo 13, riguarda gli scali fatti dalla nave in partenza per completare il carico

Per porto d'arrivo s'intende la destinazione definitiva con operazioni di commercio della nave, risultante dalle carte di bordo e dalla dichiarazione di armamento, e non gli scali fatti, sia pure con operazioni di commercio, nel continente di arrivo o sue isole. Il pagamento del premio sarà però calcolato sulla linea sretta marittima fra il porto di partenza e quello di estremo arrivo

(Cont)

INTERESSI FINANZIARI

E con vero piacere che oggi ci occupiamo del bilancio del 23° esercizio (1885) della Reale Compagnia di assicurazioni generali sulla vita dell'uomo, sedente in Milano

Questo bilancio, chiaro, ordinato e che è specchio della situazione prospera della Compagnia, la quale è nazionale ed è amministrata da nazionali, i cui nomi, anche da soli, sono una forte garanzia di proba, accurata e buona amministrazione, questo bilancio ha le seguenti linee caratteristiche e cioè

Affari sempre progredienti e diminuzione di annullamenti il che, se da una parte esprime la diffusione continua della utile istituzione, dall'altra è prova della solidità della clientela della Compagnia e della fiducia che ispira, dando anche ragione al verdetto delle tre diverse Giurie, composte di uomini fra i più competenti che abbia l'Italia nella statistica e negli studi economici, le quali assegnarono alla Reale Compagnia *tre Medaglie d'Oro*, alle Esposizioni di Milano, Lodi e Torino

Aumento sugli incassi dei premi, conseguenza diretta dell'aumento degli affari e del minore annullamento dei contratti, riprova della fiducia che le accorda il pubblico

Investimento di fondi in stabili e valori di piena tranquillità e con buon reddito. Basta ricordare che la Compagnia possiede, netti da ogni ipoteca nella parte più centrale, o più frequentata di Milano, quattro grandi stabili, in uno dei quali tiene la sua sede e che fu già il Monte Napoleone, il Monte dello Stato; in un altro, già palazzo Firenze, vi sono il Caffè Cova, la Società Patriotica, la Società l'Unione, il Ristorante della Borsa, ecc. Questi quattro stabili hanno un valore di L. 2,765,000 e diedero un reddito netto del 4,97 1/2 a ragione d'anno. Se si esamina, poi l'inventario dei Titoli di proprietà della Compagnia, si trovano tutti di prima categoria ed esposti ad un prezzo, che lascia un larghissimo margine contro i possibili deprezzamenti e diedero un reddito netto 5 29 0/10 in ragione d'anno

Marcata diminuzione di sinistri, il che dimostra con quanta prudenza la Compagnia assuma i rischi e come il suo portafoglio sia ottimamente costituito. Mentre le tavole di mortalità avrebbero assegnati N. 54 morti per un capitale di Lire 497,828,24 nell'anno, le morti verificatesi non furono che 32 per Lire 299,746,79.

Il corollario di queste linee caratteristiche del bilancio della Reale Compagnia, e un utile netto di L. 79,369,45, del quale fatti gli assegnamenti portati dallo Statuto, si sono destinate L. 50,000 agli azionisti, ovvero L. 40 per azione, alle quali aggiunto l'interesse sul versato sulle azioni, toccarono un dividendo, che corrisponde al 13 0/10 sul versato.

Questi risultati dispensano da ogni commento e mentre facciamo voto che la utile istituzione delle assicurazioni sulla vita abbia sempre maggior diffusione nel nostro paese auguriamo alla Reale Compagnia, che la rappresenta con tanta dignità, correttezza e scrupolosa esattezza, molti affari e bilanci sempre remuneratori come quello del 1885, e che fra la sua eletta clientela abbiano una larga rappresentanza i nostri concittadini.

Agente in Trapani Sigg. Leonardo Martone & Compagni

VINCENZO SARACENI, Gerente responsabile

FABBRICA DI FILTRI DI CARBONE PLASTICO POROSI

C. BÜHBING & C.

Rappresentanti esclusivi, per la Sicilia e le Calabrie

Salv. E. Santi Rizza e C., Messina.

STUDIO COMMERCIALE

Commissioni e Rappresentanze

Depositi in prodotti Agricoli, Commerciali ed Industriali.

Referenze, Mutui, Transazioni.

FRANCESCO DALLA CHIARA

Agente Viaggiatore della Compagnia Assicurazioni Generali di Venezia per Mantova

EMULSIONE

DI

SCOTT

d'Olio Puro di

FEGATO DI MERLUZZO

CON

Iposofiti di Calce e Soda.

È tanto grato al palato quanto il latte.

Possiede tutto le virtù dell'Olio Crudo di Fegato di Merluzzo, più quelle degli Iposofiti.

Quarisco la Tisi.
Quarisco la Anomia.
Quarisco la debolezza generale.
Quarisco la Scrofola.
Quarisco il Reumatismo.
Quarisco la Tose e Rafredori.
Quarisco il Rachitismo nei fanciulli.

È ricetta dai medici, è di odore e sapore gradevole di facile digestione, e la sopportano li stomachi più delicati.

Preparata dal Ch. SCOTT e BOWNE - NUOVA-YORK

In vendita da tutte le principali Farmacie a L. 5, 50 la Bott. e 3 la mezza e dai grossisti Sig. A. Manzoni e C. Milano, Roma, Napoli - Sig. Paganini Villani e C. Milano e Napoli.

IL DROGHIERE

PERIODICO FONDATA PER LA TUTELA DEGLI INTERESSI DEI DROGHIERI D'ITALIA

Rivista settimanale

del commercio delle droghe, coloniali, cereali, generi chimici, di tintoria ed affini, oli, frutta ed altri prodotti del suolo e dell'industria italiana ed estera

Rubrica ebdomadaria per l'industria dei vini e dei liquori.

Abbonamento annuo L. 5 — Semestre L. 3

Si pubblica in Milano Piazza Mercanti — Palazzo della Ragione N. 26.

THE PULLMAN COMPANY LIMITED

AGENZIA

ORLANDI BONFIGLIO & C.

Corso Vittorio Emanuele, 112 113

MESSINA

La Ditta Orlandi Bonfiglio & C., rappresentante la Società Pullman, e facultata di vendere i biglietti per i posti delle Vetture Pullman che fanno il servizio fra Reggio Calabria e Napoli.

Chiunque fuori Messina volesse fissare i posti preventivamente, può rivolgersi per lettera o telegramma alla sudetta Ditta

Indirizzo telegrafico *Orlandi* — Messina

BANCA DEL POPOLO IN TRAPANI

ANNO IV

SOCIETÀ ANONIMA COOPERATIVA

N. 5

PRESIDENTE ONORARIO COMM. IGNAZIO FLORIO SENATORE DEL REGNO

Situazione al 31 Maggio 1886

Soci N. 994 — Capitale Versato L. 478192 83

ATTIVO

Azionisti (Rimanenza a versare)	L.	124537	17
Cassa	,	123482	69
Effetti scontati { a 3 mesi N 1384	L. 1133801, 91	1593602	15
{ a più lunga scadenza » 448	» 459800, 24		
Anticipazioni s/ titoli e s/ oggetti	,	6196	89
Effetti all'incasso N 136	,	68660	41
Depositi a garanzia ed a custodia	,	5180	05
Deposito in garanzia alla Banca Nazionale	,	70000	,
Mobili e spese d'impianto	,	4819	70
Consegnatari diversi	,	9434	07
Agenzie loro cf cf	,	17045	46
Debitori diversi	,	5344	48
<i>Spese e perdite dell'esercizio</i>		2028323	48
Spese d'amministrazione	L.	7444	18
Interessi passivi	,	11588	99
Tasse pagate	,	1102	31
TOTALE L.		2048468	96

PASSIVO

Capitale sottoscritto N 12055 azioni	L.	602750	,
Fondo di riserva	,	17570	45
Depositanti di oggetti e titoli	,	5180	05
Conti correnti passivi N 248	,	985761	62
Libretti di Risparmio » 538	,	284794	69
Creditori diversi	,	23564	45
Accettazioni cambiarie ed assegni amessi	,	6860	10
Azionisti loro cf pf dividendo	,	5097	60
Effetti ricevuti da altri Istituti pf l'incasso	,	58533	65
<i>Utili dell'esercizio</i>		1990112	61
Sconto s/ effetti	L.	43245	35
Risconto dell'esercizio precedente	,	14256	85
Interessi s/ anticipazioni	,	123	32
Benefici diversi	,	730	83
TOTALE L.		2048468	96

Il Direttore T. PIAZZA

Tipografia di Giuseppe Gerassi-Modica — Corso Vitt. Em. N. 49.