

CONDIZIONI

L'abbonamento è obbligatorio per un anno e costa L. 5 — Pagamenti anticipati — Spedizione a domicilio Un numero separato Centesimi 5

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 — Spaccio in Trapani presso il sig. S. Bassi.

ATTI DELLA CAMERA DI COMMERCIO

SUNTO dei verbali delle adunanze

N XI

A 8 Luglio 1891

Tornata ordinaria

Presenti i signori Cav Uff Francesco Incagnone, *Presidente*, Cav. Ing. Nunzio Aula, *V-Presidente*, Michele Cernigliaro, Antonino Pace, Giac. Augugliaro, Mario Serrano, *Consiglieri*, Avv. Mondini, *Segretario*.

1 Si rivede, e, su proposta della Commissione di Contabilità, si approva il Conto consuntivo della Camera per l'Esercizio 1890, e la situazione patrimoniale a 31 Dic. 1890.

2 Si approva, con voto di encomio la Relazione del Segretario sul progetto per una Legge Internazionale cambiaria e marittima, secondo le proposte del Congresso di Bruxelles, e si stabilisce la pubblicazione della detta Relazione nel Bollettino della Camera (*Sarà pubblicata nel prossimo Numero*).

3. Si nominano i signori Giacomo Augugliaro e Ant. Pellegrino Vulpetti delegati camerati presso la Commissione Comunale di Trapani per la revisione della lista dei contribuenti la tassa di esercizio e rivendita, ed il reparto in categorie.

4. Su rapporto del Presidente, si delibera per acclamazione di contribuire con l'offerta di L. 100 alla erezione di un Monumento per onorare la memoria del compianto Senatore Florio.

N XII

A 15 Luglio 1891

Tornata straordinaria

Presenti i Signori Cav Uff Incagnone, *Presidente*, Cav. Aula, *Vice Presidente*; Cernigliaro, Pace, Ser-

rano e Antonio Pellegrino Vulpetti, *Consiglieri*, Mondini, *Segretario*

1 Si provvede sulle pratiche di ordine interno e di contabilità

2 Si rilasciano informazioni e certificati

N XIII

A 29 Luglio 1891

Tornata ordinaria

Presenti i Signori Cav Uff Incagnone, *Presidente*, Cav. Aula, *Vice Presidente*, Cernigliaro, Pace, Augugliaro, Serrano, *Consiglieri*, Mondini, *Segretario*

1 Si provvede su varie richieste per certificati e per informazioni.

2 Si aderisce allo invito della Consorella di Torino di diramare i regolamenti e i programmi per una Esposizione Nazionale dell'arte applicata all'industria, che si terrà in Torino nel 1892.

3 A maggioranza si delibera di appoggiare presso il Ministero il voto perche sia mantenuto il divieto della pesca dei coralli in Sciacca.

4 Si provvede sulle pratiche di ordine interno e di contabilità.

Il Segretario

AVV. MONDINI

SULLE CONVENZIONI MARITTIME

Rapporto della Presidenza al Sig. Ministro delle Poste e dei Telegrafi.

Rassegno all'E. V. in nome di questa Camera di Commercio i seguenti voti ed osservazioni riflettenti la distribuzione del servizio postale e marittimo, nello interesse di questa Provincia.

L'imminente discussione delle nuove Convenzioni, ed il convincimento che il Parlamento ed il Governo attenderanno a salvaguardare gli interessi legittimi di tutti, in un'opera che impegna l'intero

paese, e dal quale tutti attendiamo benedici effetti, mi lusinga che l'E. V. vorrà tenere in considerazione le ragioni che per mio mezzo le rassegna la Camera di Commercio.

1° La Rappresentanza commerciale di Trapani rinnova il voto per ottenere che il piroscampo postale della linea Palermo Cagliari (xxvii) dell'itinerario in vigore, 6 delle Convenzioni proposte) tocchi il porto di Trapani.

Questo voto fu rassegnato al R. Governo, d'accordo con l'On. Municipio di Trapani, sin dal 22 Giugno 1889. Cote-sto On. Dicastero fe' conoscere al Municipio direttamente ed alla Camera per organo del sig. Ministro del Commercio, che a prescindere da ogni altra considerazione, allo accoglimento del voto opponevasi la spesa di ben L. 37400 annue alla quale andrebbe incontro data la maggiore percorrenza della linea in leghe 20 in andata ed altrettante in ritorno. Ma tale obiezione fu completamente eliminata in base alle osservazioni rilevate dal Municipio, come da cote-sto On. Dicastero fu pienamente riconosciuto.

Ond'è che questa ragione che allora opponevasi per l'accoglimento del voto, oggi più non ha ragione di esistere.

Un'altra però ne rimane, la quale presentasi invero di qualche entità; ma è tale solo in apparenza.

Essa si basa sopra un doppio ordine di rilievi, che pare emergano dal fatto necessario della maggior durata del viaggio, per poco che si ammetta di prolungarne il percorso, consentendo il desiderato approdo a Trapani. In primo luogo la perdita in Cagliari della coincidenza della linea Genova-Cagliari-Tunisi (xvii), la quale non può spostarsi, perche internazionale, e perchè in coincidenza pure colla Napoli-Cagliari (xxix). Ed in secondo luogo le difficoltà operazioni commerciali in Palermo, dove il piroscampo arriverebbe alla sera.

Se non che, questa Camera ritiene, d'accordo col Municipio, che tanto la prima che la seconda obiezione non abbiano che l'apparenza soltanto di un ostacolo invincibile, e soprattutto che si basano sopra un non esatto apprezzamento del ritardo che l'approdo in Trapani verrebbe a determinare.

Or tale ritardo non è, al massimo, che di tre ore. Infatti, data la maggiore percorrenza che è di 5 leghe, data la velocità normale del piroscafo adibito a questa linea, miglia 9, 10, è evidente che un'ora e mezza sarà più che sufficiente per percorrere tale differenza. Un'altra ora e mezza sarà pure sufficiente per fare in Trapani le operazioni di commercio, dunque, come dissi, il ritardo non potrà essere superiore alle 3 ore. E uopo qui avvertire che il porto di Trapani è ben sicuro, anche in rapporto all'approdo, laonde, nessun pericolo vi ha di altro ritardo, determinato dal tempo.

Dato dunque questo limite massimo di ritardo, è facile dedurre che esso può di leggieri guadagnarsi, affinché i due temuti pericoli non si avverino.

Ed in vero, quanto al primo, abbiamo in fatto che a Cagliari il piroscafo della linea Genova-Tunisi arriva la Domenica alle 8 del mattino, e parte lo stesso giorno alle 7 di sera. Quindi anche quando quello della linea Palermo-Cagliari, giungesse invece che a mezzodì di Domenica, alle 2 p. m. farebbe benissimo in tempo per tutte le operazioni di commercio con l'altro che alle 7 di sera prosiegua per Tunisi. Tanto ciò è vero, quanto l'altro piroscafo della linea Napoli-Cagliari (xxix), pure in coincidenza con questo per Tunisi, arriva a Cagliari precisamente alle 2. Così avremmo già il guadagno di due ore, cioè di due terzi del tempo che occorre per soddisfare il legittimo desiderio di Trapani. L'altra ora e mezza occorrente, ed anche molto di più se vuolsi, potrebbe, senza verun ostacolo guadagnarsi facendo partire il piroscafo da Palermo, non già il Sabato alle 2 p. m. ma a mezzogiorno, od anche alle 11 a. m. Tale anticipo non può recare verun nocumento ad alcuno.

Ciò nel viaggio di andata, e quindi nei rapporti alla coincidenza in Cagliari col postale Genova-Tunisi.

Vediamo ora la cosa dal punto di vista degli interessi delle operazioni commerciali in Palermo, nel viaggio di ritorno.

Ciò che è da rispettare, per questo riguardo, ciò che è legittimo, consiste nel non rendere assolutamente impos-

sibili queste operazioni. Il resto, il comodo anche, non sarebbe né rispettabile né legittimo, e quindi non potrebbe né dovrebbe ostacolare lo svolgimento del commercio di un'altra importantissima piazza quale è Trapani.

Da Cagliari, il piroscafo della linea in esame, che è pure in coincidenza con la linea Tunisi-Genova, attualmente parte il Giovedì alle 2 p. m. Or, il piroscafo da Tunisi arriva in Cagliari alle 6 del mattino, dunque nulla si oppone a che il piroscafo per Palermo parta a mezzogiorno, od anco prima, invece che alle 2 p. m. Si noti infatti, che quello della linea Napoli-Cagliari pure in coincidenza con la Genova-Tunisi, parte appunto a mezzodì. Ecco dunque due ore di guadagno. L'altro guadagno occorrente, per sopperire al ritardo derivante dallo approdo a Trapani, si potrebbe, senza ostacolo apprezzabile ricavare protrahendo di un'ora od anco un'ora e mezza lo arrivo in Palermo, in modo cioè che avvenga, non come ora a mezzodì di Venerdì, ma all'1. Or anche in inverno dall'1 p. m. sino a quando ancora, rimane tempo più che sufficiente per fare tutte le operazioni di commercio che occorrono.

Ecco adunque dimostrato che la obiezione ultima non ha alcuna importanza, tanto in rapporto alle coincidenze, in Cagliari, quanto in quello delle operazioni di commercio, in Palermo.

Ciò costatato, è facile risolvere la questione, dal punto di vista di un altro gravissimo interesse, quello di Trapani, che ha in atto una grande importanza, e che una, maggiore e sempre crescente ne va ad assumere per l'avvenire.

La spesa maggiore si riduce a ben misera proporzione, il ritardo non produce alcun danno ad altri interessi ed altri diritti, legittimi e rispettabili, perchè dunque non soddisfare il voto, l'interesse di queste popolazioni, del commercio nostro?

Fu anche accennato fuggacemente, come altra obiezione contro il desiderato approdo, al nocumento che ne risentirebbero i noli Palermo-Cagliari. Ma la vittoriosa risposta a siffatto timore, si rinviene nelle stesse Convenzioni, ed è che le tariffe concordate sono proporzionali al percorso distinto in varie categorie, cioè sino a 20 leghe da 20 a 40, da 40 a 60, da 60 ad 80 ecc. ecc. E siccome la percorrenza della linea Palermo-Cagliari è di leghe 73, e con lo approdo a Trapani diverrebbe 78 e evidente che verun aumento di nolo verrebbe a risentirne la Palermo-Cagliari.

Di fronte all'importanza solo apparen-

te e minima, delle obiezioni suriferite, il Parlamento e il Governo trova in contrapposto l'interesse gravissimo che si collega al voto nostro, interesse di spiccato valore attuale, di grandissimo rilievo avvenire.

Nel valutare il bisogno di facili e favorevoli comunicazioni, che risentono tutte indistintamente le piazze commerciali, e criterio speciale e validissimo la situazione difficile in cui si trovano le città insulari.

E provvido, e savio consiglio, specialmente quando tutti indistintamente siamo chiamati a contribuire ai pubblici dispendii reclamati da un interesse generale, che si curino, che si promuovano le singole attività, senza assorbimenti, senza spostamenti.

La Camera di Commercio di Trapani nutre pertanto valida speranza che il suo voto per ottenere lo approdo in Trapani del piroscafo della linea Palermo-Cagliari, venga esaudito, perchè meritevole d'ogni considerazione.

2° Voto per ottenere una comunicazione postale marittima diretta col Continente, o, quando meno, che si accolga l'antico voto chiedente che uno dei piroscafi delle due linee, Palermo-Siracusa o Palermo-Tunisi, prosiegua, senza trasbordi in Palermo, pel Continente.

Ottenere una comunicazione diretta tra il porto di Trapani e il Continente è stato un desiderio antichissimo, legittimamente giustificato dall'entità dei commerci e dei rapporti che questa parte della Sicilia ha col resto d'Italia.

Tra tutte le importanti piazze commerciali siciliane, Trapani, la quale oramai occupa un posto rilevantissimo, tanto che accenna a mettersi in prima linea, e la sola, può dirsi, che non sia in diretta comunicazione col Continente. È la sola, cioè, cui non è concesso di poter inoltrare i suoi prodotti, e ricevere quelli del Continente, senza sottostare ad interruzioni di percorso, a trasbordi, e quindi a spese, a pericoli, a ritardi. Ed è degno di considerazione, a questo riguardo, il fatto che uno dei più grandi produttori e industriali della Provincia, che pure rappresenta una sì considerevole parte nella Società della Navigazione Generale, la Ditta Florio sente il bisogno di noleggiare un piroscafo per tutta la durata della pesca nelle sue tonnare.

Dire all'E. V. quali funeste conseguenze apportò questo stato di cose, quali danni, quali disturbi sieno inerenti al fatto di un trasbordo di merci, sarebbe del tutto inutile.

Ciò che interessa per giustificare il

voto e per rendere propizio l'intervento dell'E. V. in questa questione, e che recentemente, in base ad un contratto dello Stato, Trapani ha perduto il considerevole, importantissimo mezzo di comunicazione diretta con bastimenti a vela, che aveva con Napoli, e quindi col Continente, mediante il servizio di trasporto dei sali per la fornitura del Monopolio.

Oggi adunque che presentasi agli apprezzamenti del Governo ed all'approvazione del Parlamento il nuovo regime dei servizi postali-marittimi sovvenzionati, il Parlamento ed il Governo sono chiamati a valutare i singoli interessi dei vari elementi della questione. E il Governo e il Parlamento al certo, prefiggendosi il supremo obiettivo di conciliare gli interessi di tutti, sapranno valutare di quale importanza sia l'odierno voto della Camera di Commercio.

Istituendo in Trapani il capo linea di una comunicazione diretta con Napoli, gli svariati prodotti di queste nostre contrade, non che quelle delle isole minori e di parte della Provincia di Girgenti, potrebbero avere uno sbocco non isperato, superiore anche a qualunque previsione. Soprattutto potrebbero rendere assai più proficua, di quanto in alto nol sia, la recente linea commerciale-marittima Napoli Palermo Londra, permettendo ai nostri prodotti agricoli, e specialmente a quelli che non troppo agevolmente potrebbero sopportare i ritardi e i trasbordi, un facilissimo sbocco sul mercato di Londra, unico, altissimo obiettivo che consiglia la istituzione di quella costosissima linea.

La Camera di Commercio di Trapani si augura dunque che l'E. V. vorrà prendere in benigna considerazione questo voto per la comunicazione diretta.

Ma in ogni caso, se ragioni serie e indiscutibili — e la Camera crede che non ne esistano — si oppongono al soddisfacimento di questo legittimo desiderio, essa Camera invoca almeno che sia stabilito nelle convenzioni che una delle linee, quale si stimerà più convenientemente, le quali da Palermo, toccando Trapani, metton capo a Tunisi ed a Siracusa, muovano invece da Napoli, con approdo a Palermo, e senza trasbordo proseguano sino alla fine, e così nel viaggio di ritorno.

Trapani, 22 Giugno 1891

Il Presidente
INCAGNONE

BELAZIONE

sui bisogni del Porto di Trapani, alla Commissione Camerale nominata con Deliberazione 18 Giugno 1891

Con lettera del 27 Marzo 1889 (Prot. N. 312) il Prof. N. Nasi, Egtegio nostro Deputato, rivolgevasi alla Presidenza della Camera, e dando ragguaglio delle ragioni per cui non erasi provveduto per parte del R. Governo intorno al progetto di sistemazione del porto di Trapani, rassegnato dalla Camera sin dal 5 Settembre 1888, proponeva la ripresa e lo studio di tutte le pendenze concernenti il porto, cioè:

- 1 Nuove banchine al Ronciglio,
- 2 Basolamento d'altro spazio della marina,
- 3 Scalo di alaggio,
- 4 Comunicazione ferroviaria tra la stazione e il porto,
- 5 Banchine nel porto interno,
- 6 Scogliera alla Colombata,
- 7 Definitiva classificazione commerciale del porto.

La Camera, nella tornata 24 Maggio 1889, avuta comunicazione di questa lettera, deliberava di autorizzare la Presidenza a far quando occorresse sul riguardo, aggiungendovi la istanza per la collocazione di una grue di portata maggiore dell'attuale. In quella stessa tornata fu preso atto delle pratiche fatte per la pavimentazione di un altro tratto di piazzale nella Marina di Trapani.

In questi giorni, con lettera 12 Giugno (Prot. N. 494 — riferibile allo incarto « Convenzioni marittime ») l'On. Prof. Nasi riparla delle pendenze concernenti il porto, e dà ragguaglio delle pratiche fatte per la segnalazione dei Porcelli, richiedendo che la Camera provveda a promuovere le risoluzioni definitive per parte del Ministero.

Tenendo pertanto conto della deliberazione 24 Maggio 1889, e delle susseguenti determinazioni prese nella tornata 18 corr., la Presidenza è autorizzata a dar corso ai precedenti deliberati, non che alle richieste dell'On. Nasi.

Oi, le pendenze che concernono il porto di Trapani, possono aggrupparsi, oggi, in due categorie: la 1ª concerne la classificazione commerciale del porto, la seconda la sua sistemazione.

E questa seconda categoria può, a sua volta, per ragioni di opportunità distinguersi in due parti, di cui la prima abbraccia l'opera più importante, ma più difficile, di questa sistemazione, e la seconda le opere, non meno importanti ma di più modesta portata, cioè le Banchine al Ronciglio — la comunicazione ferroviaria tra la stazione ed il porto — le banchine nel porto interno — la segnalazione dei Porcelli — lo impianto di una nuova grue di portata maggiore. Non è il caso più di parlare dello Scalo di alaggio, che è stato già costruito. Dirò brevemente di tutte queste pendenze lo stato attuale.

I — Classificazione del porto

È inutile di riandare questa pendenza. La Camera ha sostenuto il dritto del porto di Trapani di esser collocato nella 1ª Classe della 2ª Categoria commerciale, in base alla nuova legge, non che del quantitativo delle merci imbarcate e sbarcate annualmente.

Il Governo, basandosi sulle proprie statistiche, di cui noi abbiamo dimostrato la mesattezza, assumeva che il nostro porto non aveva raggiunto il movimento di 250 mila tonnellate di merci, necessarie per tale collocazione. Oggi la questione è più semplicizzata perché anche dalle statistiche governative, divenute un po' più plausibili in seguito all'attacco di cui furono da noi fatto segno, risulta un movimento assai più considerevole, qualche volta superiore, qualche volta di poco inferiore alle 250 mila tonnellate.

Le nostre statistiche, segnano

Pel 1888 — Tonn	262824,
Pel 1889	235977,
Pel 1890	286168

E giacché sinora, come pare, nulla di definitivo si è fatto per sistemare la classificazione commerciale dei porti, sarebbe opportuno, riesaminando e riproducendo ex integro la vertenza, insistere perché sia resa questa meritata giustizia a Trapani.

II — Sistemazione del porto di Trapani

Alcuni rilievi generali

Sin dal 1884 erasi iniziato uno studio per la sistemazione del porto, studio al quale parteciparono le Rappresentanze del Comune e della Camera, il Gemo Civile e il Comando del porto.

Si propose una banchina circolare che dall'interno del porto, cioè dalle banchine esistenti, giungesse sino alla punta del Ronciglio, ed una nuova scogliera all'avamposto.

La proposta e gli studi, non ostante l'insistenza della Camera, rimasero meramente platonici. Laonde la Camera, persuasa che senza la concretazione di un progetto nulla potevasi fare, opinione già espressa dall'On. Nasi, dispose la compilazione di un progetto di massima, che indi approvò e trasmise al sig. Ministro dei Lavori Pubblici con Nota 5 Settembre 1888, N. 1028.

Il progetto comprendeva

- 1 Il prolungamento delle banchine esistenti,
- 2 La costruzione di banchine, a partire dalle precedenti, attraverso il basso fondo,
- 3 Idem lungo la scogliera del Ronciglio,
- 4 Una nuova scogliera alla Colombata,
- 5 I segnalamenti della scogliera Ronciglio e dell'entrata nell'avamposto.

Il rapporto accompagnante lo invio di questo progetto, fu comunicato al Ministro di Agricoltura e Commercio con lettera 5 Settembre 1888 N. 1029 ed all'On. Nasi con lettera di ugual data N. 1034.

Sino al Febbraio 1889, nessuna risposta pervenne dai Signori Ministri. La Presidenza

insistette, riferendone anche all'On Nasi, ed a 4 Aprile ebbe dal Ministro del Commercio la comunicazione che delle banchine progettate il Ministro dei LL. PP. non poteva consentirne che 200 metri lungo il Ronciglio, che il locale Ufficio del Genio Civile ne aveva compilato il progetto sommario, per una spesa di 400 mila lire, che infine il Governo non poteva impegnarsi, occorrendo una legge.

E la Presidenza, pur insistendo sulla più ampia sistemazione del porto, prego il Ministro a sollecitare la presentazione del corrispondente disegno di legge, e comunicò questa corrispondenza all'On Nasi.

Come è noto, non si attenne alle fatte promesse, il progetto non fu presentato, e l'On Nasi ebbe ragione di stigmatizzare in Parlamento la denegata giustizia che ci colpiva.

Le cose sono a questo punto. Ma è utile avvertire che anche per parte del Ministero della Marina, interessato dall'Egredo Comandante del Porto locale, furono fatte insistenze per la pronta costruzione di questi 200 metri di banchine.

a) — Scogliera alla Colombara

Come si vede, di questo progetto concreto, che interessa la completa sistemazione del porto nostro, non se ne è neppure parlato, e soltanto per le comunicazioni dello Egredo Deputato Nasi sappiamo che il Ministero non ne può tener conto, perché importante una spesa non lieve, e perché è di più urgente necessità provvedere ai bisogni dei porti meno favoriti dalla natura. Viceversa poi si potrebbe dire che è più urgente provvedere a certi bisogni, comunque artificiali e fittizi, che s'impongono con le intemperanze.

Se si crede utile rindare questa parte della pendenza, non abbiamo che a riportarci alle considerazioni generali che sono state altra volta rassegnate.

b 1) — Banchine al Ronciglio

Ben poco è il caso di dire. Il progetto fu fatto, si era promesso provvedere a suo tempo con un disegno di legge, non si fece, dovrebbe farsi ora, molto più che tutte le Autorità locali, e anche il Ministro di Marina son convinti dell'indispensabile utilità di quest'opera.

2) — Comunicazione ferroviaria tra la Stazione e il porto

Con deliberazione del 15 Luglio 1887, la Camera iniziò le pratiche per la costruzione di un binario di congiungimento tra la Stazione ferroviaria e il porto. Fu scritto al Presidente del Consorzio, il quale lodò il progetto, e consiglio di farne una formale domanda alla Società concessionaria, in seguito a ciò, intesa la Camera nella tornata del 19 successivo, si iniziarono le pratiche per un accordo col Municipio e col Genio Civile onde concretare le proposte occorrenti.

Le pratiche sono pendenti, e potrebbero riprodursi.

3) — Banchine nel porto interno

Già si è parlato in termini generali di questo progetto, compreso nel disegno generale di sistemazione, studiato sin dal 1884, e concretato indi, come si disse, nel 1888. Il Ministro dei LL. PP. allora, come risulta da una comunicazione fatta dal Ministro del Commercio a 7 Marzo 1889, N. 3525, rispose che le banchine interne progettate erano superiori ai bisogni commerciali del porto.

Dovendo riproporre la domanda, sarebbe utile far rilevare che il porto di Trapani possiede N. 433 bastimenti propri e un movimento complessivo di N. 6613 bastimenti di tonn. 537082 (1889), e che questo movimento va sempre crescendo, come cresce e si sviluppa energicamente il commercio del paese, e che quindi le banchine attuali, anche quando saranno completate da quelle del Ronciglio, risultano assolutamente insufficienti ai bisogni, tanto che, specie nei mesi invernali, parecchi bastimenti devono ancorare nella rada, o anche nell'interno del porto, con grave pericolo proprio ed altrui, e con sensibile nocumento per le operazioni di commercio.

4) — Segnalamento dei Porcelli

Sin da quando un inaspettato naufragio di un piroscafo postale venne a gettare lo allarme nel paese, la Camera di Trapani ha insistito presso il Ministero per ottenere il segnalamento dei Porcelli. La proposta fu appoggiata, e ritenuta fondatissima, per altro non si attuò, forse anche perché si credette di aver provveduto sufficientemente alla sicurezza di quei paraggi, mediante la collocazione di altri fanali vicini, a luce proiettante. Sarebbe per altro utile appoggiare la lodevolissima iniziativa dell'On Nasi, insistendo presso il R. Governo e il locale Ufficio del Genio Civile.

5) — Nuova grue nel porto

La pratica per la collocazione di una nuova grue nel porto di Trapani, data dal 21 Aprile 1885. Essa ha avuto delle fasi originalissime, la cui storia è registrata nella mia Relazione che accompagna lo incartamento, ed alla quale mi riporto, nulla avendo da aggiungere in linea ufficiale. Volendo ripigliarsi, non devesi che dar corso alla deliberazione 24 Maggio 1889, con la quale furono sciolte le precedenti riserve.

Trapani, 18 Giugno 1891

AVV. MONDINI, Segr.

VINCENZO SARACENI, Gerente respons.

IL PUBBLICO

Periodico Ideologico d'Amministrazione

Giocchi di Prestigio

Rioreazioni famigliari e Varietà

Torino — L. 2 — VI anno

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI

DELLA PROVINCIA DI TRAPANI

Libri, riviste e giornali

pervenuti in Ufficio

Bullettino delle Notizie Commerciali ed Agrarie — Bull. Prodotti agrari e del pane — Bull. ufficiale del Ministero del Tesoro — Conti del Ministero del Tesoro — Bullettino ufficiale delle Gabelle del Ministero delle Finanze — Decreti del Ministero delle Finanze — Bullettino Privative Industriali — Bullettino ufficiale delle Società per azioni — Bullettino mensile degli Istituti di Emissione — Legislazione e statistica doganale e commerciale del Ministero delle Finanze — Bullettino della Camera di Commercio di Parigi. Gigenti. Porto Maurizio, Arezzo — Sedute della Camera di Commercio di Cremona — Giornale della Camera di Commercio di Varese, Ferrara, Bari, Regio Emilia, Umbria, Pisa, Aquila, Modena, Alessandria, Lecce, Bologna, Como, Gazzetta di Venezia Tunisi, Alessandria di Egitto, Buenos-Ayres, Montevideo, Rosario, Santa Fe', S. Francisco di California, New-York, Costantinopoli, Londra (fascicolo) — Giornale Marina e Commercio — Gli Economisti (in fascicolo), L'Economista d'Italia, Gazzetta di Venezia, Credito e Cooperazione (Roma) — Bullettino del Museo Commerciale — Nuova Antologia — Codice di Commercio (in dispense) — Avvisi ai naviganti — Bullettino della Borsa di Palermo — Casse di risparmio — Bullettino del Ministero delle poste e dei telegrafi, Società Geografica (volume) — Bullettino dei fallimenti — Sedute Camere di Commercio Milano e Torino — Bullettino del Ministero degli affari esteri — Il Consulente Commerciale — Bullettino Rendiconti Finali — Cassa di Risparmio Salernitana — Rapporti del Consiglio di Amministrazione della Società Ferroviaria Sicula Occidentale (volume) — Adunanza Generale degli Azionisti della Banca Nazionale (volume) — Relazione sui servizi Postali Napoli — Strade ferrate della Sicilia, Relazione — Registro Italiano Modifiche al Regolamento — Relazione della Camera Italiana di Commercio ed Arti di Buenos Aires - Sulle Marche di Fabbrica e di Commercio — La Crise delle Industrie Meccaniche (fascicolo) — Relazione della Camera di Commercio di Bologna sull'opera della Camera nel 1890 (fascicolo) — Della tariffa Doganale sui prodotti chimici (fascicolo) — Proposte e Considerazioni in merito alla revisione della Tariffa Doganale (fascicolo) — Relazione della Camera di Commercio di Roma sul Movimento economico del proprio distretto (volume).

Tipografia Giuseppe Gervasi Modica