

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 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

I

LA GESSATURA DEI VINI IN RAPPORTO AL "MARSALA",

Sciogliendo le riserve fatte nel numero precedente, informiamo che la Camera di commercio, nella tornata 16 stante, discutendo la gravissima questione della gessatura dei vini in rapporto al *Marsala*, trasmise seduta stante al sig. Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio il seguente telegramma:

Questa Camera commercio, insistendo ragioni rassegnate nel 1890, prega vivamente accogliere domanda presentata dai produttori affinché, o sia dichiarata inapplicabile vino *Marsala* di disposizione art. 141 Regolamento 3 agosto 1890, che prescrive limite gessatura non oltre due per mille, ovvero sia prorogata per altro congruo periodo tolleranza sinora goduta.

Subordinatamente prega Governo studiare se convenga elevare pel *Marsala*, vino di lusso, limite tolleranza.

Produzione vino *Marsala* costituisce principale nostra risorsa — unica industria che finora ha resistito alla crisi economica. Essa assicura esistenza migliaia contadini, operai, che piomberebbero nella miseria se produttori dovessero venire ulteriormente inceppati da vincoli ingiustificabili, che fan sospettare trattarsi di lotta di concorrenza, nella quale la Sicilia è minacciata di pagare le spese.

Prego comunicare, appoggiando, S. E. Presidente Consiglio Ministri.

Presidente Camera Commercio
N. AULA

Questi voti, illustrati da analoghi rapporti, furono rassegnati al R. Governo e comunicati agli Onorevoli

signori Senatori e Deputati della Provincia, ed alle Camere Siciliane, chiedendo valido appoggio.

In punto il sig. Ministro dell'Interno comunica il proposito di prorogare fino al 1902 il periodo di tolleranza.

II

SUNTO dei verbali delle adunanze

N. XVIII

A 12 Maggio 1896

Tornata ordinaria

Presidenza del Cav. Uff. Ing. Nunzio Aula, *Presidente*.

1

Si provvede sulle pratiche d'ordine interno e di Contabilità.

2

Su rapporto e proposta del Consigliere Cav. Vito Favara Scurti, si delibera interessare il R. Governo perché provveda alla eliminazione di un gravissimo sconcio che nella Istria danneggia il commercio enologico italiano, pel fatto di alcuni speculatori che immettono al consumo dei vini manipolati, e più o meno sofisticati, facendoli passare per vini italiani.

Si delibera di comunicare questo voto alle Camere Siciliane ed a quella di Bari.

(N. B. Le Camere Siciliane han tutte aderito a questo voto)

3

Si accordano L. 200 di sussidio alle cucine economiche di Trapani.

4

Si approvano le seguenti Liste elettorali commerciali 1896

1 Camporeale — Sez. XII con N. 51 iscritti

2 Favignana — Sez. XIX con N. 66

N. XIX

A 16 Giugno 1896

Tornata straordinaria

Presidenza dal Cav. Uff. Ing. Aula, *Presidente*.

1

In seguito ad invito del Ministero sulla questione degli studi rivolti a promuovere i traffici ferroviari a grandi percorrenze, la Camera intese il Rapporto del Segretario (*Alleg. 1 al presente*) ed in conformità al parere in esso manifestato, dichiara che essendosi ritenuto impossibile ridurre ulteriormente le tariffe, sarebbe del tutto inutile lo spingere i produttori a ribassare i prezzi delle merci. Appoggia intanto la proposta della riduzione del minimo dei vagoni completi, utile all'applicazione della tariffa speciale.

2

Si appoggia il voto della Camera di Foligno rivolto ad interessare il R. Governo perché negli appalti per fornitura di stampati allo Stato sia tolta ogni condizione intesa ad ostacolare il concorso delle Tipografie di Provincia, e perché, possibilmente, gli appalti siano divisi in più partite.

3

Si provvede sulle pratiche d'ordine interno e di Contabilità.

4

Si discutono alcuni reclami tasse camerali, e si provvede sui medesimi.

5

Si approvano le seguenti Liste elettorali commerciali 1896

1 Trapani — Sez. I con N. 952 iscritti,

2 Paceco — Sez. III con N. 61,

- 3 Marsala — Sez IV con N 612,
 4 Salemi — Sez IX con N 174,
 5 Alcamo — Sez XI con N 300,
 6 Vita — Sez XIV con N 115,
 7 Salaparuta — Sez XVI con N. 24,
 8 Poggioreale — Sez XVII con
 N. 55

6.

Su rapporto del Segretario (*Alleg 2 al presente*), si aderisce in massima alla proposta della Camera di commercio italiana in Londra, rivolta a promuovere, sopra luogo, degli studi per migliorare le condizioni del commercio italiano in China, previa una azione preliminare invocante la iniziativa e l'appoggio del Governo

7

Su rapporto del Segretario (*Allegato 3 al presente*) si delibera invocare che siano promossi i movimenti viaggiatori nelle ferrovie d'Italia, favorendo le brevi percorrenze, più usate dai meno agiati.

13

Si stabiliscono dei criteri più larghi circa alla concessione del fido doganale per trasporti del sal marino

14.

Si prega il R. Governo di provvedere alla eliminazione del grave inconveniente della pleora della moneta di bronzo in Provincia di Trapani.

15.

Si delibera spedire al R. Governo, seduta stante, un telegramma sulla questione della gessatura dei vini in rapporto al Marsala, si compila il telegramma, e si approva. Si delibera pure di interessarne gli Onorevoli Senatori e Deputati della Provincia, e le Camere Siciliane.

Il Segretario

AVV. MONDINI

Allegato I al verbale N. XIX

Pei traffici ferroviari a grandi percorrenze — Rapporto del Segretario —
 Il Sig. Ministro del commercio (Protocollo N. 2197) richiama l'attenzione delle Camere sulla recente discussione fatta dal Consiglio delle tariffe per le strade ferrate in ordine ai provvedimenti da adottarsi per promuovere i traffici internazionali a grandi distanze. Ed invita le Camere a studiare la que-

stione dal punto di vista degli interessi enologici, argomento particolarmente designato alla loro attenzione dal Consiglio medesimo.

Il Relatore della Commissione, nel suo pregevolissimo rapporto, in base a rilievi statistici che presenta, nota che la quantità del vino esportato per via di mare dall'Italia, supera di gran lunga quella esportata per via di terra. Ciò che è dovuto al maggiore tornaconto dei trasporti marittimi, ed al fatto che molta parte dell'esportazione è diretta in America. I trasporti per via di terra si riducono appena ad un quarto dell'intera esportazione, e riguardano principalmente l'Austria, il Belgio, la Francia, la Germania, la Gran Bretagna e la Svizzera; pur constatando che per l'Austria e la Germania, dalla conclusione dei trattati, accrebbero notevolmente i trasporti per via di mare.

E poi da rilevare che la maggior parte dei trasporti via di terra per la Austria e la Germania, e rappresentata dai vini dell'Italia centrale e settentrionale, e quindi da percorrenze relativamente brevi mentre dall'Italia meridionale ed insulare si preferisce la via marittima. Aggiungendo per altro che molte quantità di vino da taglio sono inoltrate per via di mare a Genova, da dove indi, per via di terra, vanno all'estero.

A prescindere dall'Austria, dove la importazione dei vini italiani è prevalente, in Germania ed in Svizzera noi subiamo la concorrenza della Francia, della Spagna e dell'Austria, e siamo vinti in Germania dalla Francia.

Ciò è dovuto perché essendo la nostra esportazione principale di vini da taglio, questi hanno a loro danno una molto maggiore percorrenza. Or non possiamo certamente vincere la concorrenza austriaca in Germania, perché la vicinanza dei due paesi è un ostacolo insormontabile, non quella francese, perché la esportazione da quel paese concerne vini di diretto consumo, resta la Spagna, la quale è un assai temibile concorrente per noi, non solo in Germania, ma anche nella Svizzera, ed a parità di regime doganale, noi non potremo mai vincere tale concorrenza.

Dopo questo studio il Relatore esamina con le cifre ed i rilievi statistici il nostro regime dei trasporti e le condizioni alle quali dovrebbero cedere i nostri vini in Germania e nella Svizzera per resistere alla concorrenza spagnuola. E venendo alla conclusione, tro-

va che, pur essendo per i vini italiani il prezzo dei trasporti per la Svizzera e la Germania, minore, il prezzo di produzione ne è elevato, e quindi i vini italiani, tutto compreso, ed in media, nei mercati Germanici e Svizzeri possono esser ceduti ad un prezzo maggiore, dalle 3 alle 4 lire per ettolitro, in rapporto ai vini spagnoli. Che cosa converrebbe di fare per dare maggiore resistenza alla esportazione italiana? Il Relatore in nome della Commissione, opina che il rimedio dovrebbe essere doppio, economico l'uno, cioè una equa diminuzione delle pretese dei produttori, in vista dei pericoli che corrono, fiscale l'altro, cioè un sacrificio per parte dello Stato, che permetta una diminuzione delle tariffe trasporti.

Questa la Relazione del Cav. Callegari. Il Consiglio per altro, dopo elevata a minuziosa discussione, rilevo che non era il caso, in seguito alla attuazione della tariffa eccezionale N. 1002, di proporre qualche altra cosa, dal punto di vista ferroviario. Raccomando per altro ai Ministri competenti lo studio del problema dal punto di vista economico, desiderando che all'uopo venissero interpellate le Camere di Commercio, i Comizi agrari e le Amministrazioni ferroviarie. Quanto alle concessioni speciali, raccomando la riduzione dei quantitativi di impegno, fissandoli ai 100 vagoni invece dei 3000 oggi prescritti.

La Camera vedrà che si tratta di una ben seria questione. La Commissione e il Relatore di essa, preoccupati dalla seria concorrenza che i nostri vini subiscono in Germania ed in Svizzera dai vini Spagnoli, e rilevato che la tariffa 1002 italiana mette i trasporti dei vini in condizioni migliori, fa notare che essi risultano pur sempre più cari degli spagnoli, per l'elevata media dei loro prezzi. Non osa risolvere la questione di un ulteriore ribasso delle tariffe trasporti, ma trova che la cosa sia da esaminarsi e studiarsi, come da esaminare e studiare e la questione economica una diminuzione del prezzo di produzione. Il Consiglio, più esplicito, ritiene che non sia il caso di proporre un'ulteriore diminuzione di tariffe, meno per la parte che concerne le tariffe speciali, con impegnativi di vagoni completi, ma raccomanda lo studio del problema ai Ministri ed ai Corpi interessati, dal punto di vista economico e fiscale.

Se la Camera vuole approfondire an-

cor oltre la questione, sarebbe il caso di nominare una Commissione tecnica e di portare la pratica all'ordine del giorno

Trapani, 8 Giugno 1896

Il Segretario
AVV. MONDINI

Allegato II al verbale N. XIX

Pel commercio italiano in China — Relazione del Segretario. — La Camera di commercio italiana di Londra (Protocollo N. 1939) ha trasmesso una Memoria, presentata da un Componente il suo Comitato esecutivo, riguardante le condizioni del commercio mondiale con la China, e il posto che in esso potrebbe e dovrebbe occupare l'Italia. Essa Camera, persuasa che anche l'Italia dovrebbe prender parte alla gara con cui le grandi Nazioni commerciali del mondo attendono a svolgere le loro relazioni con quel vasto Impero Asiatico, ritiene utile lo invio cola di una Commissione commerciale, per esaminare, coll'assistenza dei Consoli nazionali, ciò che vi sia da fare nell'interesse delle nostre industrie. E si dichiara pronta a concorrere all'uopo con un modesto contributo.

Dallo studio della Memoria in parola mi risulta

Anzitutto, che dietro le recenti conflazioni, la China è stata costretta ad aprire un considerevole numero di sbocchi commerciali alla intraprendenza delle Nazioni europee, fatto importantissimo, il quale, mentre pone quel paese in condizione di valutare la propria inferiorità economica, istituisce una gara tra gli stati europei meglio organizzati per concorrere alla lotta economica e commerciale.

In seguito son passati a rassegna i fatti e i tentativi, all'uopo intrapresi dalla Russia, dalla Germania, dalla Francia dall'Inghilterra e dall'America, e rilevati i propositi che dovunque si sono manifestati, e sono in via di attuazione, per attivare sempre più un commercio, già in atto rilevante.

E presentato lo specchio di questo commercio, distinto per paesi e per bandiere, la Memoria si chiude col chiedere se non sembri opportuno che le Camere di commercio italiane si uniscano per promuovere gli scambi commerciali tra l'Italia e l'Impero Chinese.

A completamento di quanto precede, rassegnò i dati attuali, quinquennio

1890-1894, riguardanti le relazioni marittime e commerciali tra l'Italia e la China, secondo le statistiche ufficiali. Premetto che la Navigazione Gen. Italiana ha una linea mensile Bombay-Singapore, con fermata facoltativa a Colombo (Ceylan). Come si vede nemmeno trattasi di comunicazioni dirette.

Quanto alla navigazione tra i porti italiani e la China, il Giappone ed altri paesi asiatici, si è svolta nel modo seguente

'90	bast n	7 tonn	781 merci,	tonn	1110
'91	»	» 1	» 286	»	—
'92	»	» 1	» 806	»	600
'93	»	» 1	» 735	»	730
'94	—	» —	» —	»	—

Va da se che si tratta di bastimenti e di merci arrivati e partiti.

Quanto al commercio d'importazione e di esportazione da e per la China, abbiamo

IMPORTAZIONI (seta, cascami di seta, ed altri prodotti)

1890	Quintali	549	L	1843
1891	»	1552	»	2291
1892	»	3041	»	6447
1893	»	3933	»	7783
1894	»	6353	»	13157

ESPORTAZIONI (specialmente corallo)

1890	Quintali	343
1891	»	353
1892	»	531
1893	»	525
1894	»	888

Vede benissimo la Camera che lo stato attuale delle relazioni marittime e commerciali tra l'Italia e la China è più che modesto e quasi insignificante soprattutto rilevando, come risulta dai quadri compresi nella Memoria in esame, che essa è una incalcolabile parte del movimento marittimo e commerciale degli altri paesi con quell'Impero.

Sarà possibile modificare questo stato di cose? e utile provarsi a raggiungere lo scopo?

Per giudicare se sia possibile, realmente, immediatamente, occorrerebbe studiare quali siano i principali generi di esportazione e di importazione da e per la China, ed esaminare, con la scorta di dati di fatto qual posto l'Italia potrebbe prendere nel movimento, e soprattutto quali nuove correnti potrebbe essa farvi convergere. Ciò non mi è dato di farlo, perchè mi mancano gli elementi di studio. Devo però dire che in massima, cola dove siavi qualche cosa da fare nel campo economico, la dovrebbe essere il posto d'Italia.

Quanto alla utilità di studi pratici sopra luogo, parmi evidente, e quindi non rigetterei la proposta presentata dalla Camera di Londra. Soltanto farei precedere ad ogni risoluzione concreta, pur dichiarando di approvare in massima essa proposta, un'azione preliminare, rivolta al Sig. Ministro del Commercio, invocante la sua iniziativa affinché l'impresa riuscisse più praticamente attuabile.

Trapani, 11 Maggio 1896

Il Segretario
AVV. MONDINI

Allegato III al verbale N. XIX

Interessi ferroviari Memoria dell'Unione delle Ferrovie Italiane — Relazione del Segretario

L'Unione delle ferrovie italiane d'interesse locale, sedente in Milano (Prot. N. 1869) ha trasmesso un Memoriale riflettente la conversione della tassa di bollo sui biglietti ferroviari in un aumento proporzionale sui trasporti viaggiatori, onde provvedere al riordinamento delle Casse di previdenza del personale ferroviario.

Come è noto, attualmente è percepita sui biglietti viaggiatori ferroviari una tassa fissa di bollo, indipendente dal percorso e dal prezzo di essi biglietti. Il Ministero dei Lavori pubblici, nell'occasione del riordinamento delle Casse ferroviarie di previdenza, ha proposto qualche modificazione a questa tassa. L'Unione delle ferrovie chiede invece che all'attuale tassa sia sostituita un'aliquota in aumento alla tassa erariale sui trasporti, la quale essendo proporzionale all'importo dei biglietti, non verrebbe a pesare sui piccoli percorsi, e conseguentemente sui meno abbienti, che di essi più si giovano.

L'Unione delle ferrovie sviluppa questo concetto, facendo rilevare, come difatti è dimostrato, che mentre l'Erario nulla perderebbe con la riforma, perchè base alla medesima resterebbe sempre la percezione quale è in atto e quale potrebbe modificarsi, esso stesso e le Amministrazioni ferroviarie migliorerebbero il servizio, semplificandolo, e i brevi percorsi e le terze classi, di cui principalmente si giovano i lavoratori e i meno abbienti, sarebbero più alla portata di tutti, e quindi aumenterebbero. Ed aggiunge che questa trasformazione, attuata in Austria e in Rumania, ha dato buone prove.

Pare a me che essendo utile fare in Italia ciò che altrove, dovunque, si è fatto con tanto successo, cioè promuovere i movimenti ferroviari mediante miglioramenti nelle tariffe trasporti, la proposta dell'Unione delle Ferrovie Italiane sia degna di considerazione e di appoggio

Trapani 11 Maggio 1896

Il Segretario
AVV. MONDINI

Pagamenti di dazi d'importazione

Siamo lieti di pubblicare il seguente telegramma del Sig. Ministro del Tesoro, comunicato alla Camera dalla Prefettura e dalla Intendenza di Finanza

« In corso Decreto ministeriale pro-
roga disposizione relativa accettazione
pagamento dazi d'importazione moneta
divisionale argento nella misura indi-
cata dal Decreto ministeriale 14 Di-
cembre 1895.

« Prego far smentire subito qualsiasi
contraria notizia, avvertendo che nes-
suna innovazione è avvenuta alle di-
sposizioni circa accettazione e corso
della moneta »

* * *

Sulla denominazione commerciale del formaggio di grana prodotto nella Pro- vincia di Reggio Emilia.

La Camera di commercio di Reg-
gio Emilia ci invita a pubblicare
il seguente ordine del giorno appro-
vato ad unanimità nella sua adu-
nanza del 23 Aprile u. s.

« La Camera

« Esaminate le deliberazioni delle
proprie Consorelle di Milano e di Parma
colle quali non han creduto di aderire
alla proposta conciliativa da essa pre-
sentata di denominare parmigiano reg-
giano il Formaggio di grana che si
fabbrica nell'Emilia

« Considerato che la fabbricazione
del Formaggio di grana nella Provin-
cia di Reggio-Emilia e senza dubbio
più importante di quella delle altre
Province dell'Emilia e che questo
prodotto si distingue sia per l'eccellente
qualità, sia pel color giallo permanente
della sua pasta

« Tenuto conto che nelle pubblica-

zioni di caseificio italiane ed estere,
nei Listini e fatture commerciali, il
Formaggio di grana fabbricato nella
Provincia di Reggio Emilia, suole già
designarsi colla denominazione di « gra-
na reggiano » o semplicemente « reg-
giano »

« Uniformandosi ai voti espressi del-
l'Assemblea generale dei produttori e
negozianti di Formaggio della Provin-
cia, tenutasi nella residenza della Ca-
mera stessa il giorno 26 Gennaio u. s.

« Delibera

di invitare i produttori e negozianti so-
pradetti a volere nelle fatture, listini,
ed in genere nelle contrattazioni tan-

to per l'Interno del Regno che per lo
estero, usare costantemente la denomi-
nazione di « grana reggiano »

« Di dare alla presente deliberazione
la maggior possibile diffusione, sia in
Italia che all'Estero »

Verso i primi del prossimo luglio
uscirà in Milano un **Numero Unico** —
nel quale hanno cooperato i più noti
scrittori ed artisti italiani — a benefi-
cio degli infelici Ascari mutilati
Lo raccomandiamo vivamente ai no-
stri lettori

VINCENZO SARACENI Gerente respons.

Tipografia Gius. Gervasi-Modica

Movimento marittimo del Porto di Trapani

BANDIERA	VELIERI				PIROSCAFI			
	ARRIVI		PARTENZE		ARRIVI		PARTENZE	
	Num.	Tonn.	Num.	Tonn.	Num.	Tonn.	Num.	Tonn.
Maggio 1896								
Italiani	278	12754	288	11018	43	25341	44	26187
Ellenici	»	»	»	»	1	1077	1	1077
Inglese	1	22	1	22	2	2222	2	2222
Norvegesi	»	»	»	»	2	692	2	692
Ottomani	»	»	»	»	1	1065	1	1065
Svedesi	1	472	»	»	»	»	»	»
Tunisini	1	23	1	23	»	»	»	»
TOTALE	281	13271	290	11063	49	30397	50	31243
Gennaro Maggio 1896								
Italiani	1070	43180	1080	41592	179	104035	178	102257
Austro-Ungarici	2	1254	2	1254	»	»	»	»
Ellenici	»	»	»	»	4	3345	4	3345
Germanici	»	»	»	»	1	1007	1	1007
Inglese	7	742	8	971	7	9352	7	9352
Norvegesi	6	3953	7	4203	22	17583	25	21885
Ottomani	1	23	1	23	1	1065	1	1065
Russi	1	424	1	425	»	»	»	»
Svedesi	3	1076	2	624	»	»	»	»
Tunisini	1	23	1	23	»	»	»	»
TOTALE	1091	50675	1102	49115	214	136387	216	138911