

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

SCIENZA ECONOMICA, FINANZA, COMMERCIO, BANCHI, FERROVIE, INTERESSI PRIVATI

Anno XXXI — Vol. XXXV

Firenze, 2 Ottobre 1904

N. 1587

SOMMARIO: Governo e Maggioranza — La relazione dell'on. Rubini sulla questione ferroviaria, I, (*Continua*). — R. D. V. Gli scioperi di Marsiglia — Le ispezioni governative alle Casse di Risparmio ordinarie — **Rivista economica:** *Il personale ferroviario in Italia e all'estero* — *Le Casse di risparmio prussiane — L'industria serica in Francia.* — Il monopolio dell'alcool nella Svizzera — Il commercio dell'Italia col l'Austria-Ungheria — Sui prestiti pubblici delle nuove contrade — I prodotti agricoli e la Svizzera — Il Monte di Pietà a Roma — Cronaca delle Camere di Commercio (Livorno, Rovigo, Lucca, Bergamo) — Mercato monetario e Banche di emissione — Rivista delle Borse — Società commerciali ed industriali (Rendiconti di assemblee) — Notizie commerciali — Annunzi.

GOVERNO E MAGGIORANZA

I fatti recentemente accaduti in Italia, se bene avessero scopo politico, hanno anche troppe legame coi fatti economici, perchè non sia il caso di esaminarli sotto il duplice aspetto, specialmente riguardo ai giudizi che emettono oggi i giornali.

Si afferma da ogni parte che questo sciopero generale ha dimostrato il fallimento dell'indirizzo politico dell'on. Giolitti, perchè la calma che si era avuta in questi anni, non era evidentemente che una calma apparente, bastò che pochi capi irresponsabili volessero sollevare le moltitudini operaie, perchè la tranquillità pubblica andasse a soquadro quasi in ogni angolo d'Italia; e si conclude: deve la maggioranza sottostare ai capricci di pochi demagoghi che si compiacciono sperimentare la loro influenza sulle masse operaie, non ostante gli enormi danni che con tali esperimenti procurano al paese?

E questo ragionamento in una forma o nell'altra, si legge in quasi tutti gli organi politici più autorevoli.

Franca mente noi vogliamo fare in proposito alcune chiare considerazioni che non sono dirette a difendere l'on. Giolitti e la sua politica, ma a dire quello che ci pare la verità sulla situazione e ad avvertire che non bisogna farsi nuove illusioni.

Ecco adunque, si dice, la enorme maggioranza diventata mancipia di una esigua minoranza ed il Governo connivente colla prima od almeno in condizioni tali da non sapere o volere o potere tutelare i diritti di questa grande maggioranza di cittadini.

E noi domandiamo: ma di quale maggioranza si parla? — Per maggioranza si deve intendere un numero prevalente di persone che abbiano un programma loro proprio ed uno scopo comune da raggiungere. Ora, dove è in Italia una maggioranza che non sia quella in-

garda, neghittosa, adattabile, che accetta tutto e tutti, pur di non pensare o di non vivere la vita del paese e solo pronta a gridare quando abbia avuto dei fastidi?

Forse ch'è la maggioranza ha essa inventato o voluto il programma dell'on. Giolitti e questi non ne fu che l'esecutore?

Niente affatto, quella stessa Camera, quella stessa classe dirigente che aveva applaudito l'on. Pelloux ed avrebbe accettato, se non vi fosse stato l'ostruzionismo, il suo indirizzo politico racchiuso nel famoso decreto-legge, quella stessa maggioranza ha subito senza efficace opposizione il programma Giolitti, che era tutto l'opposto di quello Pelloux.

E la stessa maggioranza non ha niente affatto incoraggiato l'on. Giolitti a battere la sua via, ma gli ha creato ogni sorta di ostacoli finchè ebbe speranza di rovesciarlo, prendendo a pretesto i voti favorevoli che otteneva dalla Estrema Sinistra; e la stessa maggioranza, quando l'Estrema Sinistra si staccò clamorosamente dall'on. Giolitti, non prestò affatto il suo valido appoggio al Ministero, ma preferì sfasciarsi il giorno in cui il suo Capo, l'on. Sonnino, dichiarò in pieno Parlamento che accettava lealmente l'indirizzo liberale dell'on. Giolitti.

Cra è avvenuto lo sciopero generale e con esso fatti dolorosi e deplorabilissimi, soprattutto per la spavalda incoscienza degli organizzatori; ed ecco la maggioranza che aveva accettato Pelloux, che aveva finito ad accettare e sostenere Giolitti, che si affanna a gridare di essere sopraffatta nei suoi diritti di maggioranza.

Bisogna essere ingenui per non comprendere che, ritornata la calma e terminato il panico, si vuole approfittare della occasione per far cadere l'on. Giolitti ed averne la eredità.

A noi davvero poco importa che al Ministro Giolitti, ne succeda un altro, ma non sappiamo credere che vi sia una maggioranza che abbia un altro programma; vi è una maggioranza che aspira al potere e nulla più.

Per vantare diritti di maggioranza bisogna

avere anche opere di maggioranza e di queste non ne vediamo.

Tutti, in Parlamento, compresa l'Estrema Sinistra, hanno peccati di omissione e di azione di fronte alla riforma tributaria che era il capo saldo di un indirizzo liberale. L'on. Giolitti lo aveva posto a capo del suo programma in cui parlava di progressività a rovescio dei tributi, ed ebbe il torto di lasciarsi esso stesso sopraffare dalla maggioranza, che non vuole la riforma tributaria ed oppone ad essa una resistenza passiva.

A Milano stesso, che cosa ha fatto la maggioranza per organizzare le proprie forze mano a mano che si organizzavano quelle dei socialisti? Nemmeno ha saputo approfittare del dissidio delle due tendenze per essere una forza ed imporsi. Certo, chiacchiere, articoli, proteste molte ve ne furono, ma atti efficaci, nessuno; la maggioranza si trovò sopraffatta e sprovvista proprio come il Governo.

Ed è per questo che a noi pare che la condotta del Governo corrisponda precisamente alla fisionomia della maggioranza: buona volontà e promesse; ma attività vera ed efficace per cambiare questo nostro vecchio e disadatto meccanismo amministrativo, tributario e sociale, niente del tutto.

E non crediamo di ingannarci affatto affermando che l'attuale movimento contro il Ministero non è altro che la speranza di strappare un voto che lo abbatta.

L'Italia da secoli è costituita da moltitudini anarchiche — nel senso di disordinate ed improvvise, — e da classi dirigenti incapaci di governare.

Diverso non è e non può essere il Parlamento, diverso non è e non può essere il Governo fino a che gli italiani non imparino — e ci vorrà del tempo — che per avere dei diritti bisogna compiere dei doveri; che per avere un Governo forte bisogna dargli la forza; che per avere il progresso bisogna svecchiare e rinnovare tutto l'edificio e non lasciarlo demolire da chi afferma di volerlo ricostruire senza altezza ma con tutte le pietre allo stesso livello.

Certo è che l'Italia per molte ragioni sente di essere male governata da un pezzo, e se la maggioranza non trova in sé stessa la capacità di governar meglio, lascia essa stessa con ciò il posto alle minoranze audaci.

Il Ministro Giolitti cadrà presto, ha già vissuto più dell'età media dei Ministri; ma è chiaro che succederà un Ministero che farà lo stesso o peggio e la famosa maggioranza si acconcerà a tutto.

Questa è la verità, come la vediamo noi; il resto è la finzione politica per arrivare al potere e intanto per far la crisi.

La relazione dell'on. Rubini sulla questione ferroviaria

I.

Finalmente dopo tanto tempo ecco un uomo retto che dice una parola retta sulla situazione attuale della questione ferroviaria; abbiamo letto

la relazione dell'on. Rubini con vivo interessamento e con grande soddisfazione; con vivo interessamento perchè abbiamo la fortuna di conoscere l'uomo e sappiamo quanto competente, misurata e sincera sia la sua parola; con soddisfazione perchè quel documento parlamentare mette in chiaro molte cose e servirà a raddrizzare molte idee sbagliate che vanno per la maggiore.

Se non erriamo, l'on. Rubini propende per suo convincimento per l'esercizio privato delle strade ferrate; non era però il caso che egli insistesse nel proprio convincimento e discutesse a fondo e intorno alla questione pregiudiziale, sull'esercizio privato o di Stato, quando era chiamato a studiare una soluzione intorno ad un progetto che presuppone già deciso l'esercizio di Stato. Ma di questo poco importa; l'on. Rubini, lamentando vivamente che a pochi mesi dalla scadenza delle attuali Convenzioni non si conosca ancora quale sia il pensiero del Governo intorno alla questione fondamentale, se cioè continuare ad affidare l'esercizio delle strade ferrate a Società private o farlo assumere dallo Stato, si mostra sgomento di dover riferire su un progetto di massima, che sarebbe stato buono a discutersi alcuni anni or sono, ma che oggi, data la ristrettezza del tempo che domanda non discussioni astratte, ma conclusioni pratiche, è veramente un'opera vana.

E che lo stesso relatore sospetti di fare opera vana studiando il progetto di legge, lo si desume dal seguente brano di relazione che riportiamo integralmente perchè delinea la situazione e ad un tempo lo stato d'animo sfiduciato dal relatore.

« La situazione a cui si deve provvedere è fra le più ardue che mai si sia presentata a un Governo, al legislatore.

« Stringe inesorabile il tempo: esso non consente una sufficiente preparazione. Fra il cozzo delle varie dottrine, l'agitarsi dei diversi interessi, l'irrisolutezza dominante in ogni cosa che minacci di agitare profondamente le acque parlamentari, l'eccesso delle critiche, appena uguagliato dalle esuberanza delle aspettative, per cui anche i partiti, ragionevoli in massima, divengono inattuabili nell'applicazione, nessuna potente volontà si è estrinsecata per additare la via o per imporre proposte concrete e definite.

« Siamo quindi condotti a « gettare le basi « di un ordinamento da porre in opera, quando « per tutte o per una parte delle ferrovie non « si riuscisse a conseguire patti soddisfacenti da « private imprese... senza pregiudicare la definitiva soluzione del problema ferroviario » (pag. 4 della relazione del Governo).

« Questa è la situazione delle cose.

« Nulla è definito, tutto è ancora lasciato all'avvenire: che l'esercizio di Stato si faccia o non si faccia, che si faccia una rete di piccola estensione, o che abbracci tutte le ferrovie di Stato ora esercitate sotto il regime delle Convenzioni, che vi si aggiungano o non vi si aggiungano quelle, se riscattate, ora possedute dalla Società delle Meridionali, ad ogni più vario caso contingente il disegno dovrebbe prov-

vedere e provvedere in astratto con un'unica formula.

« Per le difficoltà e la trepidanza che egli prova, per l'intima persuasione che, comunque si faccia, nessun congegno può sortirne che non sia deficiente e che, all'atto pratico, non abbia ad essere, almeno in parte, modificato, chi ha l'onore di riferirvi più volte fu sul punto di rinunciare al compito commessogli, e assunto con grande ritrosia, per la visione chiara della situazione. Non lo ha fatto, unicamente perchè costretto quasi, a continuare, dalla benevolenza dei colleghi e perchè avrebbe per la sua parte contribuito, con la rinuncia, ad aggravare la situazione medesima, che ha per esponente l'angustia del tempo ».

Ma l'on. Rubini trae argomento dal dover riferire su tale disegno di legge per esporre quale sia la situazione presente del problema ferroviario in Italia. E la importanza della questione ci induce a seguire il relatore nelle sue dimostrazioni sobrie ed eloquenti.

Nota prima di tutto l'on. Rubini che sulla questione fondamentale: esercizio privato o di Stato, non sono concordi le opinioni e che dalle varie manifestazioni raccolte sembrerebbe che coloro i quali si servono delle ferrovie — specie industriali e commercianti — siano in maggioranza propensi all'esercizio privato, coloro invece che servono le ferrovie — ferrovieri — sieno in preponderanza propensi per l'esercizio di Stato.

E pensando alla utilità diretta che le ferrovie recano ad alcune classi o gruppi sociali osserva con molto acume:

« A chi voglia rimanere a contatto della vita reale, come essa si svolge nel paese, degli interessi legittimi e cospicui che la agitano e fecondano ed abbia per ufficio il dovere di soddisfarli, in quanto non urtino con esigenze d'ordine superiore, tali estrinsecazioni dell'opinione pubblica non possono rimanere inosservate; ed anzi dove (ed è il caso comune per i paesi civili, ma, pur troppo, non per il nostro) l'esercizio delle ferrovie rimunerà in misura più o meno appropriata, se non vistosa, il capitale impiegato, esse meritano di tenere il primo posto.

« In Italia, però, la questione è più complessa, perchè poche sono le linee veramente redditizie del loro costo; altre lasciano un frutto meschinissimo del capitale; molte non ne lasciano affatto o sono addirittura passive anche nel solo esercizio, per cui avviene che il maggiore degli interessati e che presta il maggiore contributo in denaro o in opera, è quello che direttamente e personalmente non figura come tale; vale a dire è il pubblico numeroso che poco o nulla si serve delle ferrovie, che non si colloca a mercede presso di esse, poichè è su di lui che ricade il peso delle loro passività ».

Ed infatti il relatore prendendo a base lo stato preliminare del bilancio di previsione 1904-905 trova che le entrate ferroviarie, di qualunque specie, ammontano a 155 milioni (di cui 154,5 entrate effettive) e le spese a 298,5 milioni (di cui 268 nelle spese effettive, 12,7 nelle costruzioni, 17,9 nel movimento di capitali). Perciò essendo la entrata di 155 milioni e la

spesa di 298 milioni e mezzo, il bilancio ferroviario presenta un disavanzo di 143 milioni e mezzo; si intende fatto fronte con ciò ad ogni spesa, compresa quella per l'annualità di riscatto della rete dell'Alta Italia, e comprese le sovvenzioni a tutte le linee; ma non compresa nella entrata anche la imposta di ricchezza mobile sui titoli creati per le costruzioni od i riscatti, per l'ammontare di quasi 30 milioni, cifra che si compensa però coi vantaggi indiretti che lo Stato ricava dalle ferrovie.

Per cui si può dire che coloro i quali non si servono delle strade ferrate pagano — dice il relatore — assieme a quelli che se ne servono i 143 milioni e mezzo di disavanzo; in altri termini gli utenti delle strade ferrate non pagano abbastanza per coprire tutte le spese che derivano allo Stato dalle strade ferrate stesse.

A questo calcolo dell'on. Rubini si possono però contrapporre delle osservazioni: la prima che il debito ferroviario va necessariamente diminuendo finchè si estinguerà, mentre il reddito ferroviario va crescendo e continuerà sempre a crescere, perciò le cifre messe insieme non sono rigorosamente omogenee; la seconda che anche quelli che *stanno a casa*, sebbene indirettamente, sono utenti delle strade ferrate perchè godono del minore costo delle cose in causa della facilità delle comunicazioni; onde è difficile assai distinguere se e quanti vi siano italiani che non ricavano beneficio diretto od indiretto dall'esistenza delle strade ferrate e se la cifra di 143,5 milioni che viene pagata da tutti i contribuenti sia o no in relazione a tale indiretto beneficio.

Comunque, sta il fatto rilevato dall'on. Rubini negli ultimi dati che in Italia le strade ferrate sono uno strumento di civiltà che non basta a se stesso, come bastano a se stesse le poste ed i telegrafi, ma bisogna che il bilancio vi aggiunga 143,5 milioni.

E' ben vero che fra i principali paesi d'Europa l'Italia è quello che dà un minor numero di viaggiatori in paragone agli abitanti; infatti su 100 abitanti

il Belgio ha viaggiatori	2088
la Svizzera.....	1823
la Germania.....	1595
la Francia.....	1291
l'Austria.....	648
l'Ungheria.....	346
l'Italia.....	186

Nè si può dire che il disavanzo del bilancio ferroviario sia causato da una eccessiva estensione di costruzioni ferroviarie, perchè l'Italia ha, in ragione della superficie ed in ragione degli abitanti, la minore rete ferroviaria.

Infatti ecco un prospetto che indica per i principali paesi il numero dei chilometri per superficie e per abitanti:

	chilom. di SS. FF. ogni 100 chil. di superficie	chilom. di SS. FF. ogni 1000 abitanti
Belgio.....	15.74	6.92
Germania.....	9.80	9.40
Svizzera.....	9.09	11.31
Francia.....	8.13	11.19
Austria.....	6.53	7.49
Italia.....	3.40	4.70
Ungheria.....	5.32	8.97

Dunque effettivamente il disavanzo del bilancio ferroviario è prodotto da due cause: dall'alto costo della rete, in un paese in tanta parte così montuoso; dallo scarso numero di viaggiatori, non ostante i molti forestieri che visitano l'Italia.

Circa alla attuale consistenza della rete ferroviaria italiana risulta di 15,494 chilometri di cui 9000 appartenenti allo Stato, 2277 chilometri alle Meridionali e 4217 a diverse Società.

Le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula delle quali al 30 giugno 1905 scadono le convenzioni d'esercizio, comprendono una rete di 9454 chilometri, di cui 4672 costituiscono la rete Mediterranea, 4177 la rete Adriatica, 605 chilom. le rete Sicula.

I 15,494 chilometri di reti italiane sono per 14,276 chilometri a scartamento normale, di cui soli 1814 a doppio binario, e 1218 chil. a scartamento ridotto.

La spesa totale di costruzione costò, esclusi gli approvigionamenti, 5604 milioni, di cui 5068 per la costruzione, che fu a carico dello Stato per 3,627, e milioni 535,8 per il materiale d'esercizio e rotabile.

(Continua.)

GLI SCIOPERI DI MARSIGLIA

Ciò che avviene da qualche tempo nel porto di Marsiglia, e per ripercussione in qualche altro porto francese, è altamente interessante, perchè si tratta di conflitti economici, che per più d'un carattere, si staccano da quelli soliti a prodursi nelle industrie, sebbene al fondo della contesa si ritrovi sempre una tendenza illegittima e dannosa, quella cioè dei sindacati di lavoratori di voler esercitare funzioni che non spettano ad essi, ma agli imprenditori. A Marsiglia infatti, sono in conflitto gli armatori, gli ufficiali delle navi mercantili, o per usare la espressione francese, gli stati-maggiori della marina mercantile, gl'iscritti marittimi, ossia gli equipaggi, e i *dockers*, cioè i lavoratori del porto. Insomma, la disorganizzazione del porto e delle compagnie di navigazione, per ciò che riguarda la mano d'opera, è completa, e per farsi un concetto esatto delle cause che hanno prodotto gli scioperi di quel porto, occorre tener conto di alcuni fatti che hanno avuto grande importanza a determinare la condotta degli stati-maggiori delle navi mercantili.

Già nel 1901 vi era stato a Marsiglia uno sciopero dei *dockers* che chiedevano i « due otto » — otto ore di lavoro e otto franchi il giorno — ma dopo la stipulazione di un accordo nel 1893 sino al principio del 1904 non si erano avuti fatti gravi che rivelassero la inclinazione a suscitare nuovi conflitti. Quel programma dei *dockers* non era abbandonato, ma essi più che ad agire per la sua vittoria, furono chiamati a far causa comune con gli equipaggi delle navi mercantili nelle lotte che ebbero a sostenere con le Compagnie a causa dei dissidi con gli ufficiali delle navi mercantili. In seguito specialmente alla formazione del sindacato degli iscritti ma-

rittimi, si diffuse per gli equipaggi uno spirito d'indisciplinatezza che condusse, com'è naturale, a disobbedienze gravi di fronte agli ordini degli ufficiali delle navi.

E gli equipaggi insofferenti di punizioni, di ordini rigorosi, di tutto ciò che può parere od essere soggezione a una volontà diversa da quella del sindacato, più volte pretesero dagli armatori lo sbarco di quell'ufficiale capitano o secondo, verso il quale avevano motivo di rancore e la cui autorità era stata disconosciuta. Queste pretese furono appoggiate da atti di boicottaggio, di messa all'indice, preceduti dall'abbandono delle navi per parte dei rispettivi equipaggi. André Sayous, che si è occupato dell'argomento, riferisce vari casi di tal genere, desunti dal memoriale che gli stati maggiori delle navi hanno compilato per spiegare lo sciopero ch'essi alla lor volta dichiararono; e fra quei numerosi *affaires* citiamo questo: Il 1° aprile 1904 l'equipaggio dell'*Abd-el-Kader* si lagnò del sig. Angeli, secondo capitano che i suoi colleghi qualificano di ufficiale giustamente stimato dalla *Compagnie Transatlantique*, e fra i suoi colleghi pel suo sentimento del dovere e la dignità del carattere. Esso lo accusò di maltrattare il capo dell'equipaggio, di esigere un lavoro eccessivo e di non lasciar prendere nè riposo, nè pasto a ore fisse. L'amministratore della marina si offrì come arbitro, invece di procedere in virtù del decreto-legge del 1852. Per spirito di conciliazione la Compagnia Transatlantica accettò. Una inchiesta minuziosa ebbe luogo in presenza dei sigg. Vaudo e Rivelli, presidente e segretario del Sindacato degli iscritti e del sig. Tournaire, presidente dell'Associazione federativa dei capitani di lungo corso. L'arbitro si pronunciò in favore del sig. Angeli. Gl'iscritti non vollero sottomettersi a questa decisione e disertarono l'*Abd-el-Kader*, trascinando con sé gli equipaggi di tre altre navi.

Per mettere un termine al conflitto, il signor Angeli domandò di essere sbarcato, ma questo atto di pacificazione, e taluno direbbe di debolezza, come tanti altri dello stesso genere, non ha fatto che stimolare sempre più gli equipaggi ad accampare pretese e a volere ch'esse ad ogni costo fossero accettate dagli armatori.

Il mezzo cui gl'iscritti marittimi fecero più di frequente ricorso fu quello del boicottaggio, della *mise à l'index*, dello sciopero, e poichè occorreva frenare la condotta indisciplinata degli equipaggi, gli stati-maggiori delle navi mercantili, si accordarono a sbarcare e a dichiarare alla loro volta lo sciopero. Questo avveniva il 22 aprile, nel qual giorno i membri dell'Associazione federativa dei capitani di lungo corso e ufficiali della marina mercantile, del Sindacato dei capitani di cabottaggio e del Sindacato dei meccanici diplomati, votavano un ordine del giorno che ricordava gli *affari* dell'*Abd-el-Kader*, del *Magali*, e dell'*Amphion*, dimostrava che le domande di sbarco di ufficiali con minaccia di sciopero, gli atti d'indisciplina a bordo « moltiplicavansi con una spaventevole rapidità » e dichiarava ch'essi « non riprenderebbero il loro posto che allorquando i sigg. Castagnoni, Lande e Bosc (sacrificati dalla Compagnia per

volere del sindacato degli iscritti) sarebbero stati reintegrati sulle loro navi ». Ma questa volta il conflitto fu eliminato dopo poco tempo, non però in modo tale da dare qualche serio affidamento ch'esso non sarebbe risorto a breve termine. Tanto è vero, che si ebbero quasi subito dopo nuovi dissidi: il 3 giugno u. s. scoppiò un conflitto tra *rossi* e *gialli*, ossia tra operai iscritti al Sindacato e altri operai indipendenti, il 4 giugno l'equipaggio della nave *Orient* si rende solidale con uno dei fuochisti e sbarca; sulla nave *Abd-el-Kader* avviene un nuovo incidente, e così via o nei cantieri, o sui moli o nei *docks*, o sulle navi si moltiplicano nuovamente i conflitti e il lavoro viene abbandonato, e nuovi boicottaggi, nuove *mises à l'index* vengono a perturbare l'andamento dei lavori e del traffico nel porto di Marsiglia. Così si arriva al 29 luglio, nel qual giorno i marinai della Compagnia Transatlantica riprendono la questione, sempre sospesa, dell'ordinamento del lavoro a bordo dei loro battelli.

Essi adottarono un « cahier de revendications » e cercarono un mezzo per imporre la loro volontà. Due proposte vennero fatte; l'una di messa all'indice parziale e l'altra di messa all'indice generale. Fu la seconda che prevalse con la seguente riserva: se gli equipaggi dei battelli designati pel disarmo sono sostituiti, gli altri equipaggi sbarcheranno immediatamente.

I *dockers* si unirono anche questa volta al movimento degli iscritti e gl'incidenti andarono sempre più aumentando nè qui potrebbsi, anche volendolo, renderne conto adeguato.

Ciò che importa notare è che in seguito a tutto ciò gli Stati maggiori della marina mercantile del porto di Marsiglia sbarcarono nuovamente il 23 agosto, questa volta anche per far atto di solidarietà col sindacato dei capi-mastri (*contremaîtres*) e ausiliari della manutenzione. Subito dopo il sindacato degli armatori di Marsiglia pubblicò una dichiarazione la quale comincia così: Da due anni a questa parte l'industria marittima marsigliese si dibatte in mezzo a uno stato di cose anarchico. Non c'è Compagnia, non c'è nave, non c'è cantiere di manutenzione in cui si sia sicuri del domani. Ogni giorno, i marinai o gli operai obbediscono, incoscienti o terrorizzati, a un manipolo di *meneurs*, sollevano nuovi incidenti, avanzano nuove pretese, pretendono imporre in ogni cosa la loro sovrana volontà ». E dopo avere esposto le loro lagnanze chiudevano la loro dichiarazione con queste parole: « E poichè tutti i contratti sono denunciati, tutte le convenzioni stracciate, gli armatori aspetteranno che gli operai di tutte le categorie riprendano coscienza del male che cagionano col perpetuare il disordine e diano per l'avvenire garanzie serie e definitive di stabilità nel lavoro, stabilità senza di cui non è possibile alcuna industria ».

Alla fine di agosto il disarmo da parte delle Compagnie era completo e gli equipaggi erano sbarcati, mentre i *dockers* approfittando dell'occasione trassero fuori nuovamente la domanda delle otto ore di lavoro al giorno. Così il conflitto diveniva più che mai di difficile soluzione.

Tentò la parte di conciliatore il presidente della Camera di Commercio, ma invano, sicchè

di fronte ai danni generali prodotti dallo sciopero, danni per le industrie, per la marina, per gli operai, pel commercio si venne all'accordo di deferire la risoluzione del conflitto a un arbitro, il sig. Magnan il quale nella sentenza resa il 25 u. s. si è limitato a chiarire alcuni punti del contratto 6 maggio 1903 che sono causa del dissidio. Egli rilevò che quel contratto conteneva implicitamente la piena libertà per l'assunzione al lavoro tanto per i padroni come per gli operai e ch'esso vieta il boicottaggio sia diretto che indiretto e dichiara infine che a nessuno è lecito proibire od imporre contratti individuali. L'arbitro decise che il lavoro dovesse essere ripreso immediatamente, ma le notizie che recano i giornali sono tali da lasciar credere che la questione non è ancora del tutto risolta. I *dockers* hanno respinto il lodo arbitrale, non così gli scaricatori di carbone che lo accettano; ma forse la questione principale non è tanto quella dei lavoratori del porto quanto l'altra degli iscritti marittimi, perchè i *dockers* finiranno forse per ottenere che, come essi domandano, gl'imprenditori accettino e mantengano il contratto del 1903 nella sua integrità senza alcuna aggiunta nè commento. Ma gli equipaggi verranno a migliori consigli di quelli che finora prevalevano nel loro sindacato e si asterranno dal ricorrere ai boicottaggi quando avranno da lagnarsi di qualche capitano o secondo? E quanto ci dirà l'avvenire, perchè certe tendenze, non possono mutare da un giorno all'altro.

Gli scioperi di Marsiglia presentano un interesse rilevante per le classi di persone che in essi sono coinvolte e per l'indole stessa della industria che ne è colpita. È indubitato che gli Stati maggiori della marina mercantile hanno avuto motivo di lagnarsi per la indisciplinatezza degli equipaggi e che la loro mossa di sbarcare dalle navi era imposta loro da una serie di incidenti e di boicottaggi divenuti intollerabili. La industria dei trasporti marittimi non si può assimilare alle altre industrie e la responsabilità che grava sugli ufficiali delle navi è tale da esigere in essi un'autorità indiscussa e riconosciuta, altrimenti le persone le merci e la nave stessa possono correre gravi pericoli. Il porto di Marsiglia intanto con questi frequenti conflitti economici ha subito perdite, che non è possibile di precisare ora, ma che trattandosi del principale porto francese non è a dubitare sieno rilevanti. Le Compagnie di navigazione, le industrie e il commercio hanno certo visto diminuire i loro profitti, e i lavoratori del porto di ogni classe hanno perduto ingenti somme per salari. Su queste perdite sarà il caso di tornare in altro momento, quando si avranno dati attendibili. Ma poichè esse sono un fatto incontrastabile è da sperare almeno che l'esempio di Marsiglia non trovi imitatori in Italia e che se sorgessero divergenze nei nostri porti si voglia e si sappia eliminarle senza ricorrere allo sciopero.

R. D. V.

Le ispezioni governative alle Casse di Risparmio ordinarie

La legge 15 luglio 1888 e il regolamento 21 gennaio 1897 ordinano le ispezioni governative alle Casse di risparmio ordinarie e stabiliscono le modalità perchè tale funzione delicata e importante sia compiuta regolarmente e in modo efficace. Pure non manca chi dubita della utilità di tali ispezioni, mentre altri, e a nostro avviso più giustamente, vorrebbe ch'esse fossero compiute con maggior rispetto della legge e quindi con maggiore esattezza e regolarità. Nè può dubitarsi della opportunità delle ispezioni quando si consideri che sopra 214 Casse di risparmio ordinarie ve ne sono 28 in liquidazione, anzi parecchie di queste in eterna liquidazione. Ancora sulla fine del 1903 in seguito a una ispezione ordinata dal Ministero di agricoltura, industria e commercio venne accertato alla Cassa di risparmio di Cagli (prov. di Pesaro-Urbino) un primo ammanco dipendente in gran parte dalla esistenza in portafoglio di cambiali false create dai funzionari di quell'Istituto, ammanco che venne poi definitivamente accertato in 425,000 lire, in seguito di che con decreto del 24 gennaio ultimo scorso venne sciolto quel Consiglio d'Amministrazione e nominato un Regio Commissario. Questi ed altri fatti deplorabili meno recenti sono tali da indurre a credere che non solo le ispezioni sono indispensabili, ma che occorre sieno condotte con maggior precisione e frequenza.

Di ciò è pienamente convinto un egregio amministratore della Cassa di Foligno, il signor Raffaele Santarelli, che dopo essersi occupato della tassa di manomorta a carico delle Casse di risparmio (e a suo tempo riferimmo le sue idee) ora ha trattato l'importante argomento delle ispezioni dando utili suggerimenti. Egli osserva che le ispezioni vanno considerate in rapporto al tempo e al modo in cui vengono eseguite. L'art. 21 del regolamento determina che « le ispezioni ordinarie o periodiche si praticano di regola una volta all'anno e si compiono mercè gli opportuni riscontri dei registri, del portafoglio e della cassa degli istituti ». Parrebbe adunque che il legislatore avesse provveduto in modo adeguato tanto più che le ispezioni avvengono improvvisate e saltuariamente per zona e quindi lo scopo a cui mira l'opera del funzionario, quello cioè di sorprendere l'Istituto nello svolgimento delle sue funzioni, appunto per meglio assumere il successo pieno ed intero alla propria missione, è altamente previgente e risponde a quei sani principi di controllo.

Ma come avverte lo stesso sig. Santarelli « non sempre annualmente avvengono le prescritte ispezioni e spesso passano degli anni più d'uno prima che una Cassa venga nuovamente assoggettata a riscoti siffatti. E dire che la legge anche in materia di vigilanza governativa, epperò in merito alle ispezioni, è esplicita; per cui non si sa comprendere come non si ottemperi alle precise disposizioni di essa. »

Il ministero risponderebbe forse che il personale è deficiente e che per poter applicare

rigorosamente la legge occorre aumentarlo; noi crediamo che questa sia una delle ragioni, ma non la sola; ad ogni modo è certo che aumentate di numero le Casse di risparmio diventa necessario per compiere le ispezioni di avere un personale in relazione a quel maggior numero, e aggiungeremo anche, in qualche caso, di maggior competenza e operosità. Il citato scrittore nota: che possono esservi degli Istituti verso i quali il Ministero è... in benevola aspettativa, può darsi; che altri abbiano bisogno di un tempo più o meno lungo per riprendere la primiera vigoria e quindi ridare novella e più vigorosa elasticità ai bilanci, può ammettersi anche; ma ciò che non può ammettersi è il non compiere certi atti, che hanno il loro valore pratico, qualunque sia lo *stato della istituzione*. Epperò è buona regola che le ispezioni periodiche avvengano una volta all'anno, perchè desse comunque e sempre influiscono beneficamente sull'Istituto; mentre non eseguendole nel tempo determinato dalla legge, il più delle volte può ingenerarsi *soverchio ottimismo*, non privo quasi sempre di *sorprese spiacevoli* e di *conseguenze dolorose*. »

Nè potrebbe sostenersi che basta in molti casi l'esame delle situazioni semestrali dei conti, dei rendiconti annuali e degli altri documenti prescritti dal regolamento, perchè se questo esame da parte del Ministero può servire a rilevare una certa regolarità formale e può dare elementi per la statistica delle Casse non può certo dare la prova certa che la *parte contabile* si svolga regolarmente e che i valori tutti dell'Istituto abbiano perfetta corrispondenza con essa; nè si potrà desumere se la *parte amministrativa* giustifichi ampiamente i fatti che hanno dato luogo al movimento dell'azienda; mentre appunto per via d'indagini conviene accertarsi se l'amministrazione nel suo svolgimento si è attenuta alle disposizioni di legge e a quelle statutarie, e se per avventura, nelle sue operazioni si fosse preoccupata più delle persone che della sostanza delle cose.

Ora questo, lo avverte benissimo il Santarelli, non può ottenersi con l'esame delle situazioni semestrali e dei rendiconti annuali, esso potrà tutt'al più portare alla conoscenza degli aumenti o diminuzioni dei singoli conti e dello incremento o meno dell'azienda; ma una verifica completa, nel senso sopra accennato non può aversi se non con riscontri e valutazioni da effettuarsi *sul luogo*; allora soltanto potrà aversi la convinzione che il funzionamento amministrativo e contabile dell'Istituto in esame è in ogni sua parte retto e rigoroso.

Vi è anche, è vero, la vigilanza governativa per opera dei prefetti e sottoprefetti, come stabilisce l'art. 20 del regolamento, ma francamente non è il caso di farvi gran calcolo; per tanto rispetto al tempo in cui le ispezioni devono esser fatte, sarebbe certamente utile che avvenissero sempre in ogni anno.

Rispetto al modo con cui le ispezioni hanno da eseguirsi, l'art. 21 del regolamento dice che esse debbono mirare più particolarmente all'accertamento: 1° della corrispondenza dei libri e registri dell'Istituto con le situazioni semestrali

e con i rendiconti annuali; 2° dei titoli di credito, dei valori e del danaro risultante dalle scritture; 3° dell'osservanza delle disposizioni delle leggi, del regolamento e dello statuto rispetto ai depositi, ai modi di impiego, al fondo di riserva; 4° del buon andamento generale dei servizi amministrativi e contabili dell'Istituto. Qui sono indicate le linee generali del lavoro che l'ispettore deve compiere, ma non sono ne potevano essere date le indicazioni minute sul modo di procedere nelle varie verifiche. Buoni consigli dà, a questo riguardo, il sig. Santarelli e noi non possiamo che raccomandarli a tutti coloro che sono chiamati a compiere ispezioni alle Casse di risparmio.

Recentemente il numero degli ispettori è stato elevato da 6 a 10 e pel servizio di ispezione gli Istituti di previdenza venne richiesto il concorso degli Ispettori del Tesoro, ma ciò non può bastare per compiere inchieste complete ed esaurienti sovra ogni parte della gestione, non solo in occasione delle ispezioni straordinarie, ma anche, come dovrebbero, in quelle ordinarie. E soprattutto occorre che ciò si faccia per gli Istituti di risparmio piccoli e medi che sono quelli più esposti a pericoli di vario genere e sui quali è meno facile che il controllo del pubblico si eserciti assiduamente. L'esperienza già fatta dimostra che con ispezioni assidue è possibile di impedire che una Cassa perseveri negli stessi errori o sia danneggiata per lungo tempo. Procuriamo adunque di dare a quest'opera utile un indirizzo appropriato sia riguardo al tempo, sia per rispetto al modo in cui dev'essere compiuto e avremo avvantaggiato così Istituti che lo Stato deve tutelare e favorire con ogni cura.

Rivista Economica

Il personale ferroviario in Italia e all'estero — Le Casse di risparmio prussiane — L'industria serica in Francia.

Il personale ferroviario in Italia e all'estero. — Dalla relazione dell'on. Rubini nel progetto di ordinamento dell'esercizio ferroviario di Stato togliamo alcuni dati — assai interessanti specialmente nel presente momento — relativi all'onere che il bilancio delle ferrovie sopporta per il personale.

Nel 1885, per l'esercizio di 9254 chilometri di strade ferrate, le Società disponevano complessivamente di 79,297 persone, delle quali 18,102 « giornalieri », che importavano la spesa di L. 91,214,800.

Nel 1901, per l'esercizio di 12,746 chilometri di ferrovie, le Società disponevano di 99,714 persone, delle quali 18,900 « giornalieri » sopportando una spesa di L. 129,171,195.

Laonde, nel periodo di sedici anni, ad un aumento di 3492 chilometri di ferrovie corrispose un aumento di 20,417 impiegati, ossia, la rete si sviluppò nella ragione del 37.73 per cento; il ruolo organico del personale in quella del 25.65 per cento.

In rapporto allo sviluppo della rete si hanno queste percentuali:

1885. — 8.58 impiegati per ogni chilometro di ferrovia;

1901. — Soli 7.82.

In Francia questo rapporto discende al 7.51; in Svizzera al 7.10; in Ungheria al 2.68.

Sale, invece, al 10.77 in Germania; al 10.78 in Austria e, finalmente, al 12.24 nel Belgio.

Il personale delle tre reti principali, che importava la spesa di L. 91,314,800 nel 1885, sottraeva nel 1901 ai proventi ferroviari lordi L. 129,171,195.

Aumento associato: L. 37,856,395; aumento percentuale: 25.70.

Lo stipendio o salario medio, che nel 1888 era di L. 1,151.50, saliva a L. 1,295.50 nel 1901.

Per i provvedimenti del 1902 la spesa del personale è stata aumentata ancora di altre 8,800,000 lire, delle quali L. 3,651,000 sono a carico dello Stato di guisa che lo stipendio o salario medio, aumentato di altre L. 88.15, saliva a L. 1,383.65.

Cotesta media è superiore a quella austriaca (L. 1,239.30), ed a quella svizzera (L. 1,337.10); è inferiore, invece, a quella ungherese (L. 1,485.70) ed a quella tedesca (L. 1,629.30).

Ma, se si pone in confronto la spesa del personale con l'entrata lorda dell'esercizio ferroviario, si hanno queste medie per ogni milione di prodotto lordo:

Italia (1885)	— L. 425,649
Italia (1904)	— L. 472,393
Austria	— L. 399,460
Germania	— L. 390,566
Svizzera	— L. 293,108
Ungheria	— L. 253,559

ossia la spesa percentuale delle ferrovie italiane per il loro personale è la più alta.

Abbiamo già detto che il personale ferroviario da 79,297 aumentò a 99,714 nel periodo di sedici anni.

E' opportuno notare ancora che l'aumento si è verificato quasi totalmente nel personale di ruolo.

Infatti nel 1885 si avevano 61,195 impiegati di ruolo e 18,102 giornalieri. Nel 1901 i primi erano saliti ad 80,814 ed i secondi a 18,900, vale a dire che era avvenuto un aumento di 19,619 impiegati, mentre il numero dei giornalieri era cresciuto di soli 798.

L'on. Rubini, discorrendo delle condizioni del personale, osserva che « il numero degli agenti impiegati per ogni chilometro di estensione di rete è naturalmente molto variabile, essendo assai diversa la intensità del traffico chilometrico; ma in rapporto appunto al traffico, nessuna rete è così riccamente provveduta di personale come le nostre, e le differenze sono, sotto questo rispetto, assai notevoli ».

Sulle ferrovie francesi si discende a poco più di 200 agenti e sulle ungheresi sino a 170 per ogni milione di prodotto. La Svizzera ne dispone all'incirca 219, la Germania di 240, il Belgio (rete di Stato) di 297.

Le ferrovie italiane impiegano da 341 a 342 agenti per ogni milione di traffico. Soltanto l'Austria non ci sta molto lontano con 322 agenti.

Ne viene che l'unità di traffico è, presso di noi, assai più aggravata, anche di spesa personale, in confronto dell'estero.

Le Casse di risparmio prussiane. — Il movimento delle Casse di risparmio in Prussia, durante l'anno 1903, è dimostrato dalle seguenti cifre:

Depositi al 1° gennaio.....	marchi 6,231,800,000
Interessi passati a crediti.....	» 189,470,000
Depositi del 1903.....	» 1,777,610,000
Rimborsi del 1903.....	» 1,466,520,000

Consistenza del 1903 marchi 6,732,360,000

Ossia i depositi, nel corso dell'anno, aumentarono di marchi 500,560,000.

Significanti per lo sviluppo della capacità del risparmio sono le eccedenze dei nuovi depositi in confronto ai rimborsi, marchi 311,000,000. Più importante ancora dal punto di vista politico e sociale è la prevalenza rimarchevole dei libretti a piccoli depositi.

In Prussia, dove ogni 4 persone circa si conta un libretto di risparmio, l'aumento annuale dei libretti non accenna a far sosta. Nel 1902 ne furono emessi 1,278,844, contro soli 927,432 estinti.

Eccedenza 351,411 libretti nuovi.

Tenuto calcolo dell'istituzione di nuove casse e della cessazione di altre, risulta che quelle rima-

nenti alla fine del 1902 avevano in corso 10 milioni di libretti. Il numero di poco superiore di 2 milioni nel 1874 aumentò rapidamente e già nel 1901 aveva superato i 9 milioni.

La Provincia di Wiesbaden è quella che in Prussia dà il maggiore risparmio.

L'industria serica in Francia. — Cominciamo dalla produzione serica francese che nel 1903 fu di: kg. 5,985,481 con una differenza in meno di kg. 1,302,000 su quella del 1902, di 2,566,000 su quella del 1901 e di 3,195,000 su quella del 1901.

La produzione del 1903 è stata dunque la più scarsa che si sia avuto in questi ultimi anni. Ciò è dipeso tanto dalla minor quantità di seme posta in incubazione quanto dal minor rendimento.

Passando all'industria, teniamo conto dei due maggiori centri di fabbricazione, Saint-Etienne e Lione.

L'industria serica di Saint-Etienne, giudicando dall'ammontare delle vendite, subì nel 1903 un grave ristagno. Infatti le vendite diminuirono di 19 milioni di franchi fra il 1903 e il 1902.

La produzione delle fabbriche di Saint-Etienne nell'ultimo quinquennio è stata la seguente:

	Consumo interno franchi	Esportazione franchi	Totale franchi
1899	48,930,000	35,711,000	84,641,000
1900	42,021,000	35,300,000	77,321,000
1901	46,971,000	47,501,000	94,472,000
1902	52,818,992	99,214,208	92,233,200
1903	48,300,278	24,672,269	72,972,547

Passando a Lione, la produzione di manufatti serici di quelle fabbriche, al pari di quella di Saint-Etienne, subì un movimento retrogrado nel 1903, tale che il suo valore risulta inferiore a quello di tutti gli anni precedenti a partire dal 1898 e presenta una diminuzione di 31 milioni di fr. di fronte al 1902.

Ecco i dati complessivi:

1898	fr. 415,000,000	1901	fr. 439,350,000
1899	» 451,000,000	1902	» 444,700,000
1900	» 441,350,000	1903	» 413,300,000

Le più notevoli diminuzioni si sono riscontrate nella fabbricazione dei tessuti di seta pura, lisci e operati, nei tessuti misti e nei foulards.

Il monopolio dell'alcool nella Svizzera

Dal rapporto del Consiglio federale alla assemblea federale sulla gestione della regia degli alcool per l'anno 1903 si rileva che la regia federale degli spiriti provvide ai bisogni del consumo della Svizzera durante l'anno 1903 nel modo seguente:

Alla fine del 1902 esisteva nei suoi depositi uno stock di 5,120 quintali di alcool indigeno e di 26,672 di alcool estero; gli acquisti furono nel 1903 di 28,915 quintali di alcool indigeno e 69,194 di alcool estero (importato per 36,789 quintali dalla Germania e per 32,405 dall'Austria-Ungheria; quindi in complesso la regia dispose di una quantità di 129,901 quintali.

Deducendo ora da questa cifra 46,886 quintali di alcool da adulterare, 3402 di alcool indigeno e 22,424 di estero rappresentanti lo stock esistente alla fine del 1903, in tutto una deduzione di 72,712 quintali si ottiene una provvista di alcool potabile disponibile per il consumo di 57,189 quintali.

Le quantità di alcool che la regia ha venduto nel 1902 sono:

— 56,771 quintali di alcool potabile, cioè 4118 di *trois-six* extrafino, 2057 di *Kahlbaum* fino, 2398 di *trois-six* sopraffino, 39,700 di *trois-six* fino e 8498 di alcool greggio;

— 48,689 quintali di alcool adulterato, dei quali 47,580 assolutamente adulterato e 1109 relativamente adulterato.

Il consumo interno delle bevande distillate è stato calcolato di 141,457 ettolitri di alcool a 50 gradi, così divisi:

	Ettolitri
Vendite fatte dalla regia (quintali 56,772)...	135,413
Importazione di <i>trois-six</i> (quintali 99).....	233
Importazione d'acquavite, liquori, ecc. (quintali 6708 il quintale calcolato a 120 litri di acquavite).....	8,050
Importazione di vermut (quintali 1453 il quintale calcolato a 30 litri di acquavite)....	436
Consumo d'acquavite fine indigena soggetta a monopolio.....	2,583
Totale.....	144,715
A dedurre pe esportazione (quintali 1386)...	3,258
Rimangono per il consumo interno.....	141,457

cioè, per una popolazione media di 3,386,972 abitanti, litri 4.2 per testa.

Le entrate totali del monopolio degli spiriti salirono nel 1903 a fr. 12,941,705, le spese a 6,485,808; il beneficio netto fu quindi di 6,455,897 franchi.

Il Commercio dell'Italia col' Austria-Ungheria

E' stato pubblicato dalla Direzione Generale delle Gabelle, il volume statistico sul movimento commerciale del 1903, ripartito per Nazioni, e ci affrettiamo a riassumere i dati che riflettono i nostri scambi colla monarchia austro-ungarica, parendoci in questo momento di grande interesse valutarne esattamente la importanza.

Ecco intanto il movimento complessivo degli ultimi cinque anni:

	Importazioni dall'Austria Ungh. in Italia	Esportazioni dall'Italia in Austria-Ungh.
1899	160,783,000	158,711,000
1900	191,394,000	144,342,000
1901	178,411,000	130,857,000
1902	176,113,000	126,559,000
1903	176,067,000	153,836,000

Vi è dunque una eccedenza nelle importazioni sulle esportazioni che varia da 50 a 22 milioni circa per anno, sempre in favore dell'Austria-Ungheria.

Esaminando, sommariamente, le importazioni austro-ungariche in Italia, e soffermandoci alle sole categorie principali, nella categoria VIII *seta*, specialmente costituita dai bozzoli e dalla seta tratta, troviamo la seguente progressione:

1899	Lire	16,775,000
1900	»	16,141,000
1901	»	15,436,000
1902	»	17,534,000
1903	»	20,055,000

In questa ultima cifra i bozzoli figurano per L. 10,223,000 e la seta tratta per L. 6,890,000.

Nella categoria IX *legname*, la progressione è anche più accentuata:

1899	Lire	38,237,000
1900	»	47,805,000
1901	»	51,517,000
1902	»	52,101,000
1903	»	54,536,000

Finalmente nella categoria XV *animali*, si nota una certa stazionarietà:

1899	Lire	33,665,000
1900	»	34,944,000
1901	»	35,674,000
1902	»	39,092,000
1903	»	32,831,000

In queste cifre i cavalli figurano per la maggior parte; eccone la importazione nel quinquennio:

	Numero	Lire
1899	31,603	25,282,000
1900	32,25	25,806,000
1901	34,523	27,618,000
1902	40,633	28,443,000
1903	33,597	23,518,000

Come si vede le oscillazioni dei valori più che dal numero dei cavalli importati dipende dalle variazioni dei prezzi.

**

Venendo alle nostre esportazioni in Austria-Ungheria, e tenendo conto soltanto delle categorie più importanti, abbiamo nel quinquennio alla categoria I comprendente il vino, le seguenti cifre:

	Lire	Lire
1899		39,589,000
1900	>	30,876,000
1901	>	19,606,000
1902	>	19,445,000
1903	>	34,465,000

In queste cifre complessive il vino in botti figura colle seguenti quantità e valori:

	Ettolitri	Lire
1899	1,233,998	33,318,000
1900	850,778	25,523,000
1901	542,819	14,656,000
1902	567,961	14,199,000
1903	976,297	29,289,000

Vanno aggiunte piccole quantità di vermouth e Marsala, che nel 1903 rappresentano un valore di L. 1,130,000.

La cat. V *canapa* è in aumento da 5,986,000 nel 1902 a 6,316,000 nel 1903 costituita per oltre la metà da canapa greggia.

La cat. VIII *seta* è stazionaria sui 21,269,000 costituita per due terzi dalla seta tratta greggia.

In aumento le *pelli* da 5,063,000 a 6,034,000 e così la cat. XII *pietre, terre, vasellami*, che presenta questa curva ascendente:

	Lire	Lire
1899		8,661,000
1900	>	9,727,000
1901	>	8,731,000
1902	>	9,250,000
1903	>	10,024,000

Prevalgono in questa cifra i laterizi e lo zolfo.

Molto più importante la categ. XIV *prodotti vegetali*, ma stazionaria, nel 1903 rappresenta una somma di L. 88,366,000. Prevengono le mandorle per Lire 8,560,000; i legumi e ortaggi freschi Lire 4,820,000; gli agrumi per Lire 7,177,000; le frutta fresche per Lire 3,535,000 e le secche per L. 2,463,000 ecc.

Finalmente la categoria XV, *prodotti animali*, va da L. 16,477,000 nel 1900 a 11,321,000 nel 1901 a 10,767,000 nel 1902 e a 14,823,000 nel 1903.

Tengono i primi posti il corallo greggio e lavorato, il formaggio e i pesci freschi d'ogni sorta.

Sui prestiti pubblici delle nuove contrade¹⁾

Una serie di divergenze emerge fra i titoli di debito pubblico degli Stati monetari e quelli degli Stati proletari, considerati come valori internazionali.

Si premetta, che la differenza maggiore sta nel modo di comportarsi del capitale estero rispetto ai

medesimi. In un paese vecchio, forte, conosciuto, il capitale estero, che cerca impiego in titoli pubblici, si muove sotto l'applicazione della legge del valore soggettivo e con un criterio comparato. Ha modo difatti di acquistare i titoli nazionali e di paragonarli con quelli dell'estero, e se si decide per questi è per cercarvi un più alto premio; è per trovarvi un più elevato coefficiente di sicurezza, a premio pari o anche minore; è per crearsi un ambiente favorevole a investimenti più lucrosi: come chi si trasferisce a Londra per aprirvi traffici e pagasse la sua carta d'introduzione nella City, presentandovisi fornito di consolidato inglese, il cui minore interesse sconta largamente coi maggiori profitti che si ripromette di conseguire. Verso un paese nuovo il capitale invece difficilmente si muove: è quel certo *grado di difficoltà* che la dottrina del costo comparativo assume pel trasferimento del capitale e del lavoro da un paese all'altro, mentre all'interno di ogni nazione la mobilità di questi due elementi è una delle principali condizioni che determinano il vantaggio relativo delle particolari occupazioni e la ragione per cui i costi e le remunerazioni tendono, per una serie di equilibri instabili, ad equipararsi.

Noi anzi diremmo che il capitale serio poco o punto si dirige verso i titoli dei paesi nuovi, per varie cause: 1° perchè crescono i rischi ed il capitale rifugge dal rischio, non trovando in esso l'origine del proprio interesse; 2° perchè non è facile l'aver cognizioni esatte su la natura, il modo di emissione, le garanzie di tali titoli, sulle condizioni economiche e politiche dello Stato emittente; 3° perchè sono sensibilissime e continue le oscillazioni che sul mercato monetario hanno quei valori; 4° per non poter essi che assai difficilmente servire da valori internazionali, salvo in determinate contingenze di traffico.

Il loro mercato è così molto ristretto. Nel paese d'origine non sono appetiti, perchè i paesi nuovi generalmente mancano di capitale, o per lo meno del capitale mobiliare-oro che essi richiedono. Troppe occasioni di ben più profittevole investimento trovano gli indigeni intorno a loro, nell'ambiente che ha sete di capitale, e non hanno quindi alcuna tendenza a cristallizzare i propri risparmi nei titoli pubblici. Dal che nasce una divisione ancor più profonda tra le economie dei singoli e la pubblica economia, determinando codesta serie evolutiva di fenomeni: 1° lo Stato costruisce a sé il proprio fabbisogno di entrate straordinarie, perdendo quasi ogni controllo dei sudditi, che si appartano completamente dal punto di vista finanziario, preoccupati a porre fra il proprio bilancio e il bilancio pubblico una barriera insormontabile; 2° lo Stato è portato a rafforzare per suo conto tutti quei privilegi che a danno della massa lavoratrice ha trasportato come tristi amuleti dal vecchio continente ed ha lasciato stabilirsi a favore di pochi, elevando il proprio diritto al credito a generatrice costante di entrata straordinaria; 3° lo Stato, non trovando in paese quegli accumulamenti in denaro, quegli *hoards* benefici, che sono frutto lento, paziente e spontaneo di secoli di lavoro e di previdenza, in ogni vera o artificiosa grave contingenza in cui si possa trovare, è costretto a rivolgersi sempre ed unicamente all'estero, subendone le condizioni e senza speranza di godere, in un avvenire più o meno prossimo, quella legge tendenziale che abbiamo vista attiva per i titoli pubblici, della riduzione delle rendite per successive conversioni. dato che le classi ricche del paese, man mano che trasformano i loro profitti in denaro tendono — se desiderio di quiete e di sicurezza li spinge ad accantonarli in titoli pubblici — ad investirli in consolidati esteri e di preferenza in quelli delle vecchie contrade, anzichè investirli nei titoli nazionali, sorti e rimasti quasi sempre estranei alle loro economie.

Viceversa: 4° tale Stato giovane e nuovo, che ha generalmente in paese già largamente abusato del credito, in questa sua aspirazione verso il continente d'origine per collocarvi prestiti pubblici trova le nazioni vecchie così riunite in un grande mercato monetario, con comunanza di leggi e di interessi, che deve adattare la propria all'altrui volontà; 5° e finalmente trova le nazioni così sature d'impegni, così scettiche sulla pretesa ricchezza fondata sul debito, che si avvede di essere vissuto com-

¹⁾ Dal libro di prossima pubblicazione dell'egregio prof. Eteocle Lorini su « La Repubblica Argentina e i suoi maggiori problemi di economia e di finanza » — volume secondo — *Il debito pubblico*, (Roma, Ermanno Loescher e C., 1904).

pletamente estraneo, non solo alle economie dei propri amministratori, ma anche a quelle delle altre contrade civili, dovendo sottoporsi a subire quei gravi costi di rassegnazione, di sacrificio, di ravvedimento, che sono indispensabili per conquistarsi la stima delle Borse maggiori e a farsi aprire fiduciosi i sacri tabernacoli aurei delle Banche serie. Ed è solenne tale momento per i paesi nuovi, posti, con la speranza di un prestito aureo da' dalle buone Banche, a contatto dai vecchi.

**

Vediamo quindi come dovrebbero comportarsi. Dato — supponi in Europa — un fondo capace di soddisfare la domanda di prestito dei paesi nascenti d'oltre oceano e data la competenza che essi sarebbero tenuti a muoversi per ripartirselo, la loro riuscita dipende dal modo in cui si presentano sul mercato. Ora è noto che nella vita, come nella lotta economica tra gl'individui e le nazioni, è necessario tenere sommo conto delle posizioni iniziali, per ben valutare la posizione terminale, che è la soluzione dello svolgimento a cui dà luogo l'iniziale; poichè l'esito dipende da ciò che è implicito nella posizione iniziale, la quale esercita sulla terminale un' influenza talora decisiva, talora qualificativa. In omaggio a questa legge le nazioni giovani dovrebbero aver massima cura del primo momento e del modo in cui verrebbero al mercato, sia per vincere, sia per non essere poste del tutto fuori concorso. E cioè, prima di chiedere mezzi eccezionali per tacitare i loro eccezionali bisogni, dovrebbero: — rendersi conto delle costituzione economica internazionale odierna, contro cui sono impotenti a lottare e debbono quindi trarne il massimo beneficio, contente di parare il massimo danno; — offrire tutte quelle garanzie morali, di serietà, di ordine, di probità, di ambiente proprio al lavoro ed al risparmio, di puntualità negl'impegni assunti, che sono proprie di ogni Stato che si rispetta, come di ogni uomo-economico privato, e che gli verrebbero a conquistarsi il favore del capitale serio ed onesto; — offrire le garanzie politiche, di retto regime, di pubblico controllo, di savia amministrazione, di severa giustizia, che sono indispensabili perchè le somme chieste a mutuo trovino sicuro e fecondo investimento; — offrire le garanzie finanziarie di un bilancio ben assestato, di pubblica ragione, di piena vigilanza parlamentare e di elasticità per far fronte ai gravami che il nuovo prestito porta seco; — offrire infine le garanzie economic-sociali, di piena e libera estrinsecazione delle energie locali e immigrate, nonchè le economico-specifiche relative alla bontà dell'investimento per cui il mutuo vien da esse richiesto.

Dall' avere tutti o nessuno di questi requisiti iniziali dipende la fortuna della posizione terminale degli Stati nuovi; perchè saranno sicuri di vincere quelli che si presenteranno in pieno assetto, mentre gli altri verranno irrimediabilmente scartati. Dall' avere invece una parte minore o maggiore dei requisiti stessi nasce l'azione qualificativa delle posizioni iniziali, poichè nella terminale si troveranno i paesi graduati fra loro in esito, ottenendo un maggiore o minor numero di concessioni dai rispettivi fornitori di capitale mobiliare.

Ed anzi i prestiti pubblici degli Stati nuovi, passati sotto simile vaglio del capitale serio delle vecchie nazioni, avrebbero quasi un punto di eccellenza al confronto dei titoli pubblici degli Stati vecchi. Infatti questi, in sostanza, è di capitale proprio che dispongono; il calcolo edonistico soggettivo dei sudditi possessori di capitali disponibili, può per conseguenza benissimo essere deviato da coefficienti veri ed estranei al puro calcolo economico; per cui possono essere portati a decidersi per l'impiego e la dazione delle loro scorte monetarie al di là di ciò che lo stretto tornaconto immediato potrebbe consigliare, supponi, per amor di patria, per una illimitata pretenziosità politica e via dicendo. Mentre invece il capitale nel suo impiego oltre-mare sarebbe dominato dal solo tornaconto edonistico ed il mercato internazionale, conoscendo questa circostanza, accoglierebbe i relativi titoli con maggior fiducia, determinandone un corso piuttosto elevato e non negando loro alcuna di quelle funzioni che ab-

biamo visto essere compiute dai buoni valori internazionali.

**

Invece le nazioni nuove hanno generalmente la pretesa di presentarsi sul mercato monetario delle vecchie nazioni quasi prive delle garanzie suindicate. Si trovano così in una posizione iniziale pessima che produce naturalmente una posizione terminale decisiva, altrettanto infelice e disastrosa.

Esse hanno un bell' accampare il loro diritto al credito; il sistema della proprietà privata, come lo nega ai privati, non lo riconosce neppure agli Stati. Hanno un bel millantare le proprie ricchezze, cercar di nascondere il disordine amministrativo interno con le infinite aree di terreno ubertoso, colto ed incolto; provarsi a nascondere lo stato della giustizia o l'imposizione inegualmente distribuita su le ricchezze interne; fondarsi sui sistemi protettori e sui privilegi concessi, per lusingare il capitale estero; questo non s' impressiona, come non s' intenerisce agli altrui ideali nazionalistici, clamanti nel deserto. Alle nazioni nuove, che persistono a mantenersi in quelle false posizioni iniziali, non rimane che a ricadere fatalmente nella fungaia intraprenditrice. E si stabilisce allora sul mercato, fra i titoli che nascono, una graduazione all'ingù e non più all'insù; non più di eccellenza, ma d' inferiorità, quotandosi i titoli corrispondenti per il meno peggio.

Se pure si quotano tali titoli nelle Borse; perchè le *Limited Co.s* largheggiando i danari racimolati sul credito, non hanno nemmeno l'intento di possedere nei titoli degli Stati nuovi e proletari dei veri valori internazionali. Essi mirano a farne dei valori di portafoglio, e non di piazza. E con operazioni di portafoglio presso le buone banche che trovano l'oro da mandare ai paesi nuovi; ad esse basta quindi di contrapporvi un portafoglio proprio più lucrativo e, non solo di tanto quanto è il divario che intercede tra il tasso dell'interesse nel paese d'origine e il tasso dell'interesse nel paese di destinazione, ma con un considerevole margine di extraprofitto, che permetta di conseguire quelle ottime remunerazioni cui mirano, per quanto senza fondamento economico.

Così i titoli degli Stati nuovi, accessi forzatamente con le case bancarie intraprenditrici d'ultima categoria, presentano il rovescio della medaglia di quanto dovrebbero rappresentare, se fossero accolte, secondo la sana dottrina, dalle banche di prima categoria. Ossia: 1° non hanno i titoli degli Stati nuovi un' origine, nè uno sviuppo proprio, ma sono in funzione dei titoli degli Stati vecchi; perchè è generalmente su questi e in rapporto al loro valore ed alla loro disponibilità che gl'intraprenditori fanno le loro operazioni di credito, atte a fornire le somme monetarie di base a quei prestiti; 2° vivono detti titoli all'infuori del mercato e se vi penetrano, è nel baricentro londinese, dove più che a sè stessi danno la norma, l'indice di misurazione per tutte le altre transazioni reali; tra gli Stati nuovi e vecchi, per comodità del traffico e del cambio, quando pure non servono (ciò che avviene assai frequente) alla losca speculazione degl'intraprenditori, che procurano artificiali rialzi e ribassi su quei titoli, allo scopo di alterare le spontanee condizioni del traffico e del cambio ora sulla piazza d'origine, ora su quella di destinazione; 3° rimangono chiusi negli scrigni degl'intraprenditori, trascurati dai possessori di scorte monetarie private, e se alcuno di costoro vi inceppa, è sotto la pressione delle banche intraprenditrici che cercano accalappiare qualche buon villico, per alleggerire in dati momenti il loro portafoglio; 4° non fungono da valori internazionali, ma da semplici generatori di cambi, che gravano nel passivo della bilancia degl'impegni delle nazioni nuove verso le vecchie; 5° non servono a mantenere la *equation of indebtedness* (BASTABLE, *Theory of intern. trade*, pagine 77-78, 2ª ediz., 1897), per avviare gl'inconvenienti di una subita alterazione dei prezzi nel periodo delle brevi crisi e non offrono quindi il beneficio di quella precaria stabilità che danno i buoni titoli delle contrade monetarie; 6° sono considerati infine sui mercati monetari, appena tentano uscire alla luce del sole, non come titoli concorrenti, ma come titoli ingombranti, che impesantiscono la piazza e che, se per qualche ragione, politica ad es., sono tolle-

rati, lo sono sempre a titolo precario, con la visibile avversione dei banchieri e capitalisti seri, i quali stanno sull' avviso per cogliere il minimo pretesto onde cancellarli irremissibilmente dai loro listini.

Diventano in tal modo, in ultima analisi, le cartelle consolidate delle nazioni nuove tante cambiali a scadenza infinita e a domicilio fisso, malgrado l' intraprenditore giuri di farne dei veri e propri titoli esteri, e percepisca a tale scopo un' alta provvigione, per infonder quel suo preteso soffio generatore, che non può dare, e per lanciarli su quel mercato internazionale, sul quale basterebbero avessero la sana origine economica tracciata dal paragrafo anteriore per entrare liberamente.

Prof. ETEOCLE LORINI
della R.^a Università di Pavia.

I prodotti agricoli e la Svizzera

Gaston Valran, consigliere del commercio estero in Francia, incaricato di una missione commerciale in Svizzera, ne pubblica ora i risultati.

La relazione ha grande importanza, sia per le accurate osservazioni sul mercato svizzero, sia per le conclusioni cui giunge dal punto di vista degli interessi francesi. Ma come appunto quegli interessi sono in parte concorrenti coi nostri, e come la Svizzera costituisce anche per noi, come si è visto nell' esame che abbiamo fatto testè del nostro movimento commerciale con quel paese, un mercato di prim' ordine, così crediamo opportuno riassumere l' accurato lavoro del Valran, la cui attualità è ancora accresciuta dalla recente definizione del trattato commerciale italo-svizzero.

La situazione geografica della Svizzera, intermedia, per così dire, tra le colture agricole mediterranee e quelle delle pianure settentrionali dell' Europa, ne fa un paese di transito. Quantunque, anche quale mercato di consumo proprio, e-sa ha un' importanza molto maggiore di quello che sembrerebbe guardando alla cifra esigua della popolazione.

La ragione sta nella enorme, continua affluenza che di anno in anno si manifesta dei forestieri di tutte le regioni. Stando alla media degli ultimi cinque anni, gli stranieri lasciano in Svizzera 100 milioni all' anno, e poichè le spese degli albergatori possono valutarsi a 55 milioni, si vede quale rilevante guadagno per loro mezzo ritragga la nazione e quanto si debba elevare, solo pel soggiorno dei forestieri, la domanda di generi alimentari.

* * *

Ciò premesso il Valran si propone di mostrare con quali mezzi la Francia potrebbe approfittare della potenzialità assorbitrice del mercato svizzero, sia quanto al consumo interno, sia quanto al transito, per quel che riguarda i prodotti agricoli mediterranei. E considera la posizione relativa della Francia nel commercio svizzero: a) rispetto alle sostanze alimentari in genere; b) rispetto ai prodotti agricoli nel loro complesso; c) rispetto ai singoli prodotti agricoli.

Quanto al primo punto ecco la statistica in milioni di lire del movimento commerciale 1902:

	Import.	Esportaz.
Francia.....	64	24
Italia.....	49	9
Austria-Ungheria	42	4
Germania.....	32	22

Mentre dunque nella importazione primeggia la Francia, seguita a non troppo grande distanza dall' Italia, dall' Austria e dalla Germania, la corrente esportatrice dividersi quasi ugualmente tra la Francia e la Germania, trascurando l' Italia e soprattutto l' Austria.

Pel commercio speciale dei prodotti agricoli abbiamo i seguenti dati, espressi in migliaia di lire:

	Import.	Esportaz.
Germania.....	1526	6109
Austria-Ungheria	173	346
Spagna.....	1216	—
Francia.....	3608	314
Italia.....	3164	39

Anche qui la Francia mantiene il primato nella importazione, incalzata assai da vicino dall' Italia, mentre per la esportazione il mercato svizzero può affermarsi quasi completamente germanico.

Ma dei prodotti di quali dei due paesi esportatori si compone prevalentemente questo transito, così prevalentemente germanico per la sua destinazione?

L' Autore qui dichiara di non poter avvantaggiarsi di statistiche poco complete, ma di potere affermare per informazioni concordi ricevute che « è « specialmente la importazione italiana per la via del « Gottardo che alimenta il commercio di transito con « la Germania ».

* * *

Venendo in ultimo ai singoli prodotti agricoli, si nota la decisa prevalenza francese nella importazione di legumi freschi. L' Italia è seconda per un valore di affari al disotto della metà e spunta un temibile concorrente nell' Egitto, che già sorpassa, malgrado la maggiore distanza, le altre regioni dell' Africa settentrionale.

La Francia prevale quasi nelle stesse proporzioni per le frutta fresche, ed anzi qui l' Italia si lascia avanzare perfino dalla Germania.

Invece l' Italia ha il primo posto nelle uve da tavola, nei datteri, il primissimo nelle castagne; segue assai da presso la Spagna negli agrumi, resta però indietro alla Germania e alla Francia nelle patate.

La tesi del Valsan è questa: essendo la Svizzera per il suo approvvigionamento un mercato principalmente francese, perchè non dovrebbe esserlo altresì pel transito?

Perchè questo avvenga, perchè, come si esprime l' autore, la pressione francese esercitata da Ginevra possa divergere più ad est la corrente dall' Italia, e il transito prendere, con vantaggio della Francia, una direzione perpendicolare a quella che tiene presentemente, bisogna anzitutto studiare la psicologia del mercato ginevrino, essendo evidente che solo col secondare gl' interessi di quei commercianti solidali coi loro colleghi francesi nel desiderio di rompere la linea di provenienza dall' Italia, si potrà riuscire nell' intento.

A noi italiani evidentemente interessa, capovolgendo la tesi francese, di conservare la nostra corrente di transito, anzi di rafforzarla e di aumentare in genere la nostra esportazione di prodotti agricoli in Svizzera. Perchè non si può affermare come fa il Valzan che la Svizzera sia *naturalmente* un mercato francese. Al contrario, la posizione geografica, le comunicazioni ugualmente e anche più dirette, del Gottardo e ben presto del Sempione, la feracità del suolo, sono tutti coefficienti a nostro vantaggio.

Ma come ai francesi per ragione di solidarietà il mercato di Ginevra, a noi importa lo studio dei mercati di Zurigo e Basilea.

Ci conviene però far tesoro di quanto scrive il Valzan, a proposito delle nostre istituzioni e iniziative che egli indica a modello. Egli nota il vantaggio della nostra tariffa differenziale secondo l' importanza del carico per le spedizioni a grande velocità; elogia l' organizzazione dei produttori toscani costituiti in veri sindacati di vendita e consiglia simili associazioni ai suoi connazionali.

Ma la organizzazione della produzione è una condizione necessaria non sufficiente di buon successo; occorre anche migliorare il servizio dei trasporti.

Il Valzan fa sue le proposte di un treno diretto Nizza-Berlino per la linea costiera e di un treno diretto per la linea delle Alpi, che potrebbe utilizzare

le energie idro-elettriche. Il tutto combinato col migliore ordinamento dei servizi marittimi dall'Africa settentrionale ove sono le colonie francesi d'Algeri e Tunisi, e l'installazione di vapori frigoriferi pel trasporto delle derrate coloniali.

Da ultimo, circa i mezzi di imballaggio, egli segnala il sistema dei panieri con copertura d'alluminio ideato dalla Società d'agricoltura delle Bocche del Rodano, mirando al punto capitale di evitare la spesa e il perditempo d'un nuovo imballaggio all'intermediario del transito.

Il Monte di Pietà di Roma

Al resoconto morale per l'anno decorso del Monte di Pietà in Roma sono stati allegati alcuni quadri statistici che riassumono il movimento del Pio Istituto; e che nella loro constatazione offrono pur un indizio per molti riflessi notevole delle condizioni economiche della Capitale.

Non crediamo quindi un fuor di luogo di riassumerli nelle loro linee generali.

Per l'anno 1903: pegni in numero di 1,180,705 e la somma prestata in L. 17,886,346,50 ripartiti in giorni operativi 294 danno la media di 4046 pegni e di L. 60,769,88 per giorno, di fronte a pegni 1.227,683 su cui fu prestata la somma di L. 17,586,942 nell'anno 1902, nel quale essendo stati 295 i giorni operativi, la media fu di 4162 pegni e di L. 59,616,75 per giorno.

In confronto quindi del 1902, la differenza è pressochè insensibile, perchè se la media giornaliera dei pegni fu nel 1903 di poco superiore a quella del 1902, l'importo medio dei medesimi fu d'altra parte di poco inferiore a quello dell'anno precedente. L'ultimo biennio nelle condizioni economiche locali non segna quindi alcuno spostamento sensibile e viene a dimostrare che soltanto un 10 0/0 circa della popolazione — in cifra tonda — affluisce giornalmente al Monte di Pietà.

Più interessante riesce l'esame della qualità e della entità. Nell'anno decorso infatti il valore dei singoli pegni si ripartì nel modo seguente:

Pegni da:

L. 1.— a L. 5	N. 662,857	L. 1,791,325.50
> 5.50 a > 10	• 280,996	• 1,914,581.—
> 11.— a > 20	> 130,340	> 1,914,546.—
> 21.— a > 299	> 161,106	> 9,363,974.—
> 300.— in poi	> 4,406	> 3,048,920.—

N. 1,189,705 L. 17,866,246.50

Questo prospetto è purtroppo triste: perchè dimostra che il maggior numero di pegni si riferisce alle L. 5 e che sulla totalità di 1,189,705 pegni ben 893,853 non superarono le 10 lire. La folla quindi degli impegnati è costituita dalla povera gente costretta a ricorrere al Monte per far fronte a minuziose necessità quotidiane.

E a tale proposito giova rilevare che i pegni superiori alle 300 lire non ammontarono neppure a 4500. Che se poi oltre il valore si vuole indagare la qualità degli oggetti impegnati risulta:

	Pegni	Capitale
Categoria I (Ori ecc. (Fagotti ecc.	213,541	659,856.50
(da L. 1 a 5)	449,316	1,181,469.—
Categoria II (Ori ecc. (Fagotti ecc.	145,970	1,136,483.50
(da L. 5,50 a 10)	85,017	611,062.50
Categoria III (Ori ecc. (Fagotti ecc.	106,236	1,581,049.—
(da L. 11 a 20)	20,104	333,582.—
Categoria IV (Ori ecc. (Fagotti ecc.	151,106	8,890,105.—
(da L. 21 a 299)	10,000	473,779.—
Categoria V (Ori ecc. (Fagotti ecc.	4,390	3,037,572.—
(da L. 300 in poi)	26	11,348.—

Di fronte quindi a 621,242 pegni di oggetti di oro, argento, gioie ecc. per un valore di 15,305,156 lire, avemmo 568,463 pegni di panni, rappi, biancherie, rami ecc. per un valore di L. 2,561,190.

Ed è proprio il piccolo corredo quello che forma l'oggetto principale del pegno, perchè dei 568,463 pegni di panni ecc. formati nell'anno, 449,316 avevano un valore non superiore alle 5 lire, 106,236 non superiore alle 10 lire.

Nel complesso non si notarono grandi spostamenti fra i diversi mesi dell'anno. Tenendo conto delle giornate operative, da un *minimum* di 89,604 pegni per un valore di L. 1,341,257 (febbraio, 23 giorni) si salì ad un *maximum* di 108,028 pegni per un valore di L. 1,659,523 (ottobre, 27 giorni). Siamo dunque più o meno fra i 90 e i 100 mila pegni al mese, sui quali non si notano neppure grandi spostamenti fra gli ori ed i panni, perchè, mentre i primi oscillano fra un *minimum* di 48 mila ed un *maximum* di 55 mila, i secondi da un *minimum* di 42,635 si elevano ad un *maximum* di 52,000.

Guardando poi al movimento del Pio Istituto nell'ultimo trentennio, troviamo le seguenti cifre:

Anni	Abitanti	Pegni	Capitale
1876	264,000	353,480	7,363,787
1880	300,000	485,563	4,385,650
1885	333,000	601,416	11,834,934
1890	414,000	798,926	14,392,430
1895	456,000	981,266	15,357,114
1903	480,000	1,189,705	17,866,346

Che cosa dicono queste cifre? Che fra il 1876 e il 1903 si è riscontrato un costante progressivo peggioramento, conseguenza senza dubbio della crisi che per oltre un decennio ha tormentato la nostra città. V'è peraltro di che consolarsi pensando che questo triste periodo può dirsi tramontato. I risultati, infatti, dell'ultimo triennio presentano:

Anni	Pegni ori	Pegni panni	Totale
1901	624,705	622,115	1,246,820
1902	627,948	599,735	1,227,683
1903	621,242	568,463	1,189,705

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di commercio di Livorno.— Nell'ultima adunanza camerale il presidente fece al Consiglio varie comunicazioni fra le quali è degna di nota la seguente:

Il Ministero del Commercio ha risposto al telegramma del Presidente col quale si chiedeva la sospensione dell'andata in vigore del servizio cumulativo ferroviario marittimo istituito dalla Società Veneziana di Navigazione a vapore, dicendo che il detto servizio, già approvato, non costituisce un provvedimento eccezionale di favore per il porto di Venezia; che esso riguarda il trasporto diretto delle merci fra qualsiasi stazione delle reti Adriatica, Mediterranea e Sicula agli scali indiani con imbarco nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Catania e Venezia; che la istituzione di servizi cumulativi ferroviari marittimi con l'estero è da gran tempo reclamata dai nostri commercianti, ed il Governo si propone di studiare il modo ed i mezzi per dare a tali servizi il necessario sviluppo; e infine, che col nuovo servizio cumulativo, che non può più danneggiare il traffico del porto di Livorno, si potrà ricavare tutto l'effetto utile del quale è capace la linea di navigazione Italia-Calcutta, per la istituzione della quale lo Stato contribuisce con non lieve spesa.

Trende in esame un memoriale degli esportatori di coccole di ginepro col quale si chiede che il R. Governo insista perchè nel nuovo trattato di commercio con la Germania sia mantenuta l'esenzione del dazio per la introduzione negli Stati tedeschi delle coccole fresche e secche, le quali, secondo la nuova tariffa doganale germanica 25 dicembre 1902, verrebbero colpite rispettivamente da un dazio di marchi 5 e 8 al quintale.

La Camera, facendo proprie le considerazioni svolte nell'accennato memoriale, delibera di appog-

giare, col concorso di altre consorelle della Toscana, della Romagna, dell' Umbria, i voti espressi nel memoriale stesso.

Accogliendo la istanza del presidente dell'Asilo Nazionale per gli orfani dei marinari italiani sedente in Firenze, delibera d'istituire una borsa di studio per un ricoverato, a condizione che tale borsa venga a preferenza assegnata ad un figlio di marinaio livornese. Viene stabilito inoltre di dar comunicazione di tal deliberazione alle altre Camere di commercio delle piazze marittime del regno e alla Cassa Invalidi della Marina mercantile di Livorno.

Camera di commercio di Rovigo. — Il 19 settembre si riunì il Consiglio di questa Camera di commercio.

Il Presidente comunicò che il Ministero di agricoltura, industria e commercio, approvò tanto il consuntivo 1903 che la deliberazione presa dalla Camera di pagare in via anticipata per la complessiva somma di L. 5086.76 le rate di ammortamento sul mutuo passivo colla locale Cassa di risparmio.

In seguito ai lavori della Commissione per l'applicazione della tassa camerale, l'aliquota della stessa venne determinata in L. 1.40 per ogni 100 lire di reddito imponibile; il risultante ammontare della tassa stessa per la provincia di Rovigo fu per l'anno in corso di L. 21,546.14.

Per la questione dell'alzamento del ponte di Corbola, la Camera di commercio di Rovigo si associò ai deliberati delle consorelle di Ferrara e di Mantova.

Fu approvato quindi lo statuto-regolamento della scuola serale di commercio che si aprirà in ottobre. Fu respinta la domanda del Municipio che chiedeva l'aumento (da 200 a 500 lire) del sussidio annuo elargito dalla Camera alla Scuola d'arti e mestieri; ed infine fu approvato il preventivo 1905 della Camera di commercio, in totale di L. 34,266.89.

Camera di commercio di Lucca. — Il Consiglio di questa Camera di commercio, nella sua ultima adunanza, ratificò l'operato della presidenza circa l'inclusione di Livorno fra i punti obbligatori di approdo della linea Genova-Bombay; approvò al rialzamento del con. avv. Ricci riguardo alla riforma dei servizi postali e telegrafici; approvò la relazione della Presidenza relativa al problema ferroviario in quanto si riferisce ai desiderati del commercio; deliberò alcune modificazioni al regolamento per l'applicazione della tassa sul commercio girovago e temporaneo nella provincia di Lucca.

Camera di Commercio di Bergamo. — È noto come la interpretazione estensiva data all'art. 7 della legge 11 luglio 1889, n. 6214, per la revisione generale dei redditi dei fabbricati, nel senso di tener conto delle forze motrici per la valutazione del reddito immobiliare degli opifici, abbia provocato generali reclami e sollevate giustissime agitazioni.

La Camera di Commercio di Bergamo, che della importante questione ebbe ad occuparsi fino dal 1902 preoccupata dalle dannose conseguenze che la pretesa del fisco — sempre fermo ed insistente nel suaccennato criterio — arreca all'industria nazionale, anche per le sperequazioni create da giudizi opposti e non raramente contraddittori, in seduta del 10 corrente mese, ha votato alla unanimità un ordine del giorno della Commissione Camerale di legislazione ed economia pubblica, nel quale, dopo gli opportuni considerando, esprime il voto che il Governo, anche a mezzo di disposizione legislativa, chiarisca l'articolo 7 della legge 13 luglio 1889, nel senso di escludere le forze motrici, di ogni natura, dalla imposta fabbricati, come già risultava nell'intendimento del legislatore, giusta le relazioni che accompagnavano il progetto di legge succitato.

L'ordine del giorno venne diramato alle Camere di Commercio, Circoli ed Associazioni industriali, chiedendone l'appoggio per esso.

Mercato monetario e Banche di emissione

La condizione del mercato inglese rimane del tutto soddisfacente e ciò sia per il saggio dello sconto sul mercato libero, sia per la eccellente situazione della Banca d'Inghilterra.

Si attendono invii di oro dall'India mentre come d'ordinario, avrà luogo il ritorno del numerario dalla provincia, sicchè tutto lascia credere che la Banca potrà rafforzare sempre più la sua posizione. Senonchè bisogna tener conto oltre che delle condizioni del mercato interno, anche di quelle del mercato internazionale e allora si comprende che dato il buon mercato del danaro nell'Inghilterra sono probabili domande da parte dell'estero. Intanto lo sconto a Londra è a 2 1/2 0/10 e i prestiti brevi furono negoziati a 1 1/2 0/10.

Agli Stati Uniti la situazione monetaria è diventata meno facile il che dipende dall'invio di numerario negli stati dell'ovest per somme considerevoli. Siamo nell'epoca in cui da Nuova York ha luogo un esodo considerevole di moneta per le operazioni commerciali e pel trasporto relativi alle derrate agricole. Inoltre vi è ora una maggior attività finanziaria e questa richiede maggiori capitali.

Così il saggio dello sconto è in aumento al 2 per cento e sarebbe certo salito ad un saggio più elevato se il mercato non si fosse trovato largamente provvisto.

A Berlino si avverte già il maggior bisogno di numerario che ha ora l'agricoltura e il saggio dello sconto è salito a 3 1/4 0/10 e dimostra la tendenza a salire ancora. Inoltre i cambi fanno capire che avviene il ritiro dei capitali tedeschi impiegati all'estero.

Sul mercato francese si nota pure un po' di fermezza con tendenza all'aumento; lo sconto è a 1 3/4 per cento.

In Italia dove le ripercussioni monetarie sono meno sensibili restiamo ai soliti saggi di sconto fra 4 e 5 per cento, i cambi ebbero queste oscillazioni:

	su Parigi	su Londra	su Berlino	su Vienna
26 Lunedì.....	100.25	25.19	123.50	105.30
27 Martedì.....	100 —	25.19	123.45	105.25
28 Mercoledì...	100. —	25.185	123.45	105.25
29 Giovedì.....	100. —	25.17	123.45	105.30
30 Venerdì.....	100. —	25.17	123.42	105.10
1 Sabato.....	100. —	25.17	123.42	105.10

Situazioni delle Banche di emissione estere

		23 Settembre	differenza
Banca Austro- Inglese	Attivo	Incasso ... Corone	1,525,720,000 + 2,278,000
		Portafoglio	364,539,000 + 610,000
		Anticipazione ...	42,206,000 + 126,000
	Passivo	Prestiti	292,010,000 + 295,000
		Circolazione.....	1,664,022,000 — 10,377,000
		Conti correnti...	201,263,000 + 7,690,000
	Cartelle fondiarie	237,000,000 + 389,000	
		24 Settembre	differenza
Banca di Spagna	Attivo	Incasso (oro Peseta)	369,873,000 + 310,000
		Argento	511,573,000 + 780,000
		Portafoglio	856,609,000 + 246,000
	Passivo	Anticipazioni.....	107,909,000 — 1,516,000
		Circolazione.....	1,632,739,000 + 401,000
		Conti corr. e dep. ...	600,154,000 — 514,000
		22 Settembre	differenza
Banca Nazionale del Belgio	Attivo	Incasso..... Franchi	122,713,000 — 1,647,000
		Portafoglio	521,116,000 — 991,000
		Anticipazioni.....	30,978,000 — 1,234,000
	Passivo	Circolazione.....	630,438,000 + 3,066,000
		Conti correnti.....	63,580,000 — 1,070,000

		24 Settembre	differenza
Banche Associate di New York	Attivo	Incasso met. Doll.	251,970,000 — 5,050,000
		Portaf. e anticip.	1,138,500,000 — 2,490,000
		Valori legali....>	77,800,000 — 580,000
	Passivo	Circolazione.....>	40,720,000 + 610,000
		Conti corr. e dep.	1,214,080,000 — 10,190,000
		15 Settembre	differenza
Banca imperiale Germanica	Attivo	Incasso..... Marchi	916,695,000 + 2,017,000
		Portafoglio.....>	770,783,000 + 15,301,000
		Anticipazioni.....>	61,518,000 — 2,538,000
	Passivo	Circolazione.....>	1,246,000 + 40,506,000
		Conti correnti.....>	669,686,000 — 10,653,000
		10 Settembre	differenza
Banche di emis. Svizz.	Incasso	oro.....Fr.	109,199,000 + 207,000
		argento.....>	8,686,000 + 180,000
	Circolazione.....>	208,454,000 + 238,000	

RIVISTA DELLE BORSE

1° Ottobre 1904.

La cronaca della settimana per le nostre borse si riassume in poche parole: andamento buono, ed immutato. Il danaro ha continuato a mostrarsi abbondante in ottava, e già la liquidazione di fine mese si annunzia facilissima ed a tassi miti di riporto.

L'ambiente in cui si svolgono le nostre sedute continua a mantenersi sano e privo per ora di artificio: gli avvenimenti internazionali, di gravità indiscutibile, non riescono per ora a commuovere ed a sradicarne l'ottimismo.

All'estero, Parigi ha contegno fermo, ed il mercato londinese va facendosi più facile.

Da noi in rendita 5 per cento si fece 103.35 in media per contanti: oggi in chiusura segniamo 103.90 e 104.02 fine ottobre. Il nostro 3 1/2 per cento ebbe affari a 102, e immutato troviamo il 3 0/10 a 71.50.

A Parigi l'italiano vale 104 circa; il francese 3 per cento chiude a 97.50 alquanto oscillante, indebolito troviamo lo spagnolo a 88.20 sotto lo stacco del coupon di primo ottobre, sostenuto il russo a 76.35, ed il portoghese a 62.70.

I consolidati inglesi a Londra valgono 88.50.

TITOLI DI STATO	Sabato 24 Settemb. 1904	1° undi 26 Settemb. 1904	Marvedì 27 Settemb. 1904	Mercoledì 28 Settemb. 1904	Giovedì 29 Settemb. 1904	Venerdì 30 Settemb. 1904
Rendita italiana 5 %	103.97	104.02	103.95	103.92	103.87	103.90
» » 3 1/2 %	101.97	101.95	102. —	102. —	102. —	102. —
» » 3 %	74.20	74.20	74.50	74.50	74.50	74.50
Rendita italiana 5 %:						
» a Parigi.....	104. —	104. —	104. —	103.97	104. —	104.05
» a Londra.....	103.75	103.75	103.50	103.50	103.50	103.25
» a Berlino.....	104.30	104.10	104. —	103.90	103.90	104. —
Rendita francese 3 % ammortizzabile.....	—	—	98.70	—	98.55	—
» » 3 % antico.	97.87	97.82	97.80	97.70	97.75	97.80
Consolidato inglese 2 1/2 %	88.25	88.25	88.10	88.35	88.25	88.50
» prussiano 3 1/2 %	101.90	101.80	101.90	101.70	101.40	101.90
Rendita austriaca in oro	119.35	119.35	119.25	119.45	119.40	119.40
» » in arg.	99.50	99.47	99.50	99.50	99.65	99.40
» » in carta	99.50	99.50	99.55	99.65	99.65	99.60
Rendita spagn. esteriore:						
» a Parigi.....	86.65	88.90	88.45	88.25	88.20	88.20
» a Londra.....	87.50	88.50	87.90	87.50	—	—
Rendita turca a Parigi.	86.40	86.50	86.30	86.15	86.20	86.22
» » a Londra	84.75	84.75	85. —	84.50	84.30	84.40
Rendita russa a Parigi.	76. —	75.80	75.80	75.90	75.75	76.35
» portoghese 3 % a Parigi.....	62.80	62.80	62.70	62.55	62.70	62.70

VALORI BANCARI	24 Settem. 1904	1 Ottobre 1904
Banca d'Italia.....	1125. —	1124. —
Banca Commerciale.....	778. —	773. —
Credito Italiano.....	611. —	608. —
Banco di Roma.....	127. —	127. —
Istituto di Credito fondiario..	571. —	572. —
Banco di sconto e sete.....	172. —	174. —
Banca Generale.....	31. —	31. —
Banca di Torino.....	80. —	85. —
Utilità.....	272. —	272. —

Le inevitabili piccole oscillazioni, dipendenti anche dai realizzi, hanno fatto ripiegare di uno o due punti le Azioni Banca d'Italia, Banca Commerciale e Credito Italiano. Gli altri titoli hanno tendenze alla sostenutezza come le Azioni Credito Fondiario, Banco Sconto e Sete, e Banca di Torino. Utilità invariate.

CARTELLE FONDIARIE	24 Settem. 1904	1 Ottobre 1904
Istituto italiano..... 4	510. —	510.50
» » »..... 4 1/2	518. —	518. —
Banca Nazionale..... 4	510. —	510.50
» » »..... 4 1/2	510. —	511.50
Cassa di Risparmio di Milano 5	517. —	517. —
» » »..... 4	512.50	512.75
Monte Paschi di Siena.. 4 1/2	511. —	511. —
» » »..... 5	517. —	517. —
Op. Pie di S. P. ¹⁰ Torino 5	527. —	528. —
» » »..... 4 1/2	514. —	514. —

Ferme le cartelle fondiarie con scambi limitati, prezzi per alcuni titoli nominali.

PRESTITI MUNICIPALI	24 Settem. 1904	1 Ottobre 1904
Prestito di Roma..... 4 0/10	517. —	515.50
» Milano..... 4 >	102. —	101.80
» Firenze..... 3 >	75. —	75.50
» Napoli..... 5 >	102.25	102.12

VALORI FERROVIARI	24 Settem. 1904	1 Ottobre 1904
Meridionali.....	736.50	740. —
Mediterranee.....	463. —	460. —
Sicule.....	655. —	685. —
Secondarie Sarde.....	269. —	267. —
Meridionali..... 3 0/10	360. —	360.50
Mediterranee..... 4 0/10	507.25	506.40
Sicule (oro)..... 4 >	518. —	518. —
Sarde C..... 3 >	369. —	369. —
Ferrovie nuove. 3 >	358.50	358.50
Vittorio Eman. 3 >	388.50	388.50
Tirrene..... 5 >	517. —	517. —
Costruz. Venete. 5 >	—	—
Lombarde..... 3 >	327. —	329. —
Marmif. Carrara. >	257. —	257. —

Ricercate le Azioni Meridionali e sostenute, più incerte le Mediterranee e Sarde.

Nelle obbligazioni lievi oscillazioni e differenze insignificanti.

VALORI INDUSTRIALI	24 Settem. 1904	1 Ottobre 1904
Navigazione Generale.....	460. —	460. —
Fondaria Vita.....	289.25	289.25
» Incendi.....	153.50	153.75
Acciaierie Terni.....	1872. —	1882. —
Raffineria Ligure-Lomb.....	461. —	476. —
Lanificio Rossi.....	1525. —	1530. —
Cotonificio Cantoni.....	541. —	547. —
» veneziano.....	319. —	320. —
Condotte d'acqua.....	340. —	346. —
Acqua Marcia.....	1457. —	1460. —

Linificio e canapificio nazion.	184. —	185. —
Metallurgiche italiane.....	161. —	157. —
Piombino.....	122. —	123.50
Elettric. Edison vecchie.....	560. —	562. —
Costruzioni venete.....	121.50	122. —
Gas.....	1400. —	1396. —
Molini Alta Italia.....	600. —	590. —
Ceramica Richard.....	367. —	368. —
Ferriere.....	84. —	84. —
Officina Mec. Miani Silvestri.	134.50	134.50
Montecatini.....	97. —	95. —
Carburo romano.....	1146. —	1146. —
Zuccheri Romani.....	97. —	100.50
Elba.....	557. —	545. —

Banca di Francia.....	3800. —	3800. —
Banca Ottomanna.....	584. —	585. —
Canale di Suez.....	4335. —	4350. —
Crédit Foncier.....	712. —	730. —

Listino leggermente migliore del precedente: aumentarono in ottava le Terni, le Raffinerie e Cotonifici, le Condotte e le Metallurgiche.

SOCIETÀ COMMERCIALI ED INDUSTRIALI

Rendiconti di assemblee

Società ceramica Richard-Ginori. —

Nell'assemblea ordinaria, il Consiglio d'amministrazione ed i Sindaci hanno presentato con le rispettive relazioni, il bilancio sociale chiuso al 30 giugno 1904, con un saldo attivo di L. 616,070,95.

La Brianza - Merate. — (Capitale versato L. 1,200,000). — Ebbe luogo presso la Banca di Merate l'assemblea degli azionisti di questa Società per la fornitura dell'energia elettrica, del gas e dell'acqua potabile, approvandosi il bilancio con un dividendo del 50/100 sul capitale, ammortizzando per L. 25,000, passando a riserva 3,200 lire e a conto nuovo L. 400.

Manifattura Rossari e Varzi - Galliate (Novara). — (Capitale versato L. 200,000). — Il 25 settembre venne tenuta in Galliate l'assemblea degli azionisti, essendo rappresentate N. 5659 azioni.

Vennero lette le relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci.

Il bilancio del quarto esercizio sociale si chiude con un utile di L. 172,706.15, che permette un dividendo di L. 20 per azione, pari all'8 per cento sul capitale, inviandosi L. 8635 alla riserva.

Società consumatori gas - Torino. — Il bilancio, approvato dagli azionisti nell'assemblea del 15 sett. si chiude al 30 giugno u. s., e si pareggia nella cifra di L. 3,537,524.25. Il bilancio si chiude con un utile di L. 78,216.53 da passare in conto nuovo.

La relazione degli amministratori, fra le altre cose, rileva che il consumo del gas durante lo scorso esercizio è aumentato, essendosi venduti metri cubi 13,641,929, e così mc 581,171 in più di quelli venduti nell'esercizio precedente e combatte le contrarie asserzioni delle relazioni municipali affermantici che per la industria del gas non vi ha più da sperare in un progressivo sviluppo. L'ammontare complessivo del gas venduto durante questo esercizio fu di lire

2.512,444, con un maggiore incasso sull'esercizio precedente di lire 53,509.37.

I relatori espongono i miglioramenti introdotti nel servizio degli utenti. Dicono che l'importo del coke venduto nello scorso esercizio fu di L. 1,086,748.

NOTIZIE COMMERCIALI

Vini. — Mercati sempre attivi: merce abbondante e di buona qualità in genere.

A *Milano*, uva bolognese da L. 15 a 18, modenese da 18 a 20, Montepulciano da 21 a 24, Piemonte da 28 a 30, Squinzano da 20 a 23 al quintale. A *Canelli*, uvaggio 279.20 da 20 a 24.50, freisa 152.80 da 23.50 a 24.70. A *Casale Monferrato*, uvaggio da L. 19 a 21. A *Ceva*, dolcetti da L. 15 a 20, media 17.50. A *Chieri*, freisa da L. 16.50 a 20.50. A *Fossano*, uve diverse da L. 14 a 16, media 15. A *Moncalieri*, uvaggio da L. 18 a 20, media 19. A *Nizza Monferrato*, uvaggio 140 da 20 a 22.50, barbera 2800 da 21.50 a 26.50. A *Oleggio*, nostrana nera 538,73 da 12 a 19.80, media 17.46, americana 72.02 da 5.75 a 7.10, media 6.18. A *Parma*, uva rossa mercantile da L. 10 a 13, media 11.43, id. fina 250 da 14 a 16, media 14.65. A *Pianello*, una rossa fina da L. 15 a 16, id. mercantile da 14 a 15, bianca fina da 14.50 a 15, id. mercantile da 13 a 14, da mensa rossa da 18 a 19, id. bianca da 19 a 20 al quintale. A *Reggio Emilia*, uva nera, da L. 14.50 a 15, media 14.53. A *Rivergaro*, uva rossa fina da L. 16 a 19, id. mercantile da 13 a 15, bianca fina da 15 a 17, id. mercantile da 12 a 14 al quintale. A *San Damiano d'Asti*, Barbera da L. 20 a 23, uvaggio 755 da 16 a 19.50 al quintale. A *Torino*, uvaggio da L. 24.50 a 28. Compreso il dazio in L. 7 al quintale.

Bestiame. — A *Torino*, sanati L. 10.10 a 11.10, vitelli da 8 a 9, buoi e manzi da 6.25 a 7.25, tori da 6 a 7, torelli e moggie o manze da 4.75 a 5.75, vacche e soriane in genere da 4.25 a 5.25, suni da 9 a 10 al miria. A *Milano*, buoi di 1ª qualità da L. 1.57 a 1.60, 2ª da 1.38 a 1.40, e 3ª da 1.10 a 1.12. Vacche 1ª qualità da L. 1.42 a 1.45, 2ª da 1.22 a 1.25 e 3ª da 0.90 a 0.95. Tori, 1ª qual. 1.28 e 1.31, 2ª da 1.18 a 1.22. Vitelli nati. 1ª qual. 1.69 a 1.71, 2ª 1.58 a 1.60 al chilo. Vitelli immaturi, 1ª L. 0.80, 2ª 0.95, d'allevamento da 0.80 a 0.30 peso vivo. A *Tunisi*. Buoi da macello di 1ª qualità da franchi 230 a 231 l'uno, 2ª da 180 a 181; correnti di 1ª qualità da 150 a 151, 2ª da 95 a 97, piccoli da 80 a 51, vacche grasse da fr. 105 a 103; vitelli 1ª qualità da 50 a 51, 2ª da 45 a 47; montoni da 21 a 22, pecore da 15 a 18, agnelli da 9 a 13, capre da 7 a 8, capretti da 2 a 3 l'uno.

Sete. — Gli affari mancano sempre di attività, ridotti come sono ai soli acquisti per il consumo; tuttavia le transazioni giornalieri sono sufficienti a sostenere le quotazioni che continuano a dare prova di una singolare resistenza. In sete d'Europa e del Levante i corsi hanno conservato il loro livello precedente, e cioè: greggia Cevenne extra 10/12 fr. 45; Francia bianca 1º ord. 18/20 a 44; Piemonte 1º ord. 13/15-21/23 da 42.50 a 43; Italia buon 2º ord. 9/11 a 42; Friuli 1º ord. 13/15 a 42; Siria 1º ord. 9/11 da 40 a 41; id. 2º ord. 9/11 a 39.50; Broussa Bagdad 1º ord. 13/15 da 40 a 41; id. 2º ord. 13/15 da 39 a 39.50; organzino Cevenne 1º ord. 20/22-24/26 da 46 a 47; id. 2º ord. 18/20 a 46; Piemonte 1º ord. 24/26 da 46 a 47; Italia 1º ord. 24/26 a 46; Siria 1º ord. 19/21 a 44; Broussa 2º ord. 23/32 a 44; trame Francia 1º ord. 24/26 a 46; id. Italia 1º ord. 24/26 a 45.50.

In sete del Giappone si è fatto: Giappone filatura 1 1/2 a 2 9/11 da fr. 42.50 a 42.75; 1 1/2-11/13 a 42; 1 1/2 a 2 10/12 11/13 a 41.50; 1 1/2 13/15 a 41.75; 1 1/2 a 2 13/15 a 41.50; 2 12/14 13/15 a 41; Kakeda una testa disponibile a 40.25; id. in partenza da Yokohama a 40.

In sete del Canton corrente d'affari attiva, sulla base di: Canton filatura Min lun on 9/11 a fr. 35; Kin seng 11/13 a 35; sun yun 9/11 a 35; wing hing lun 13/15 a 35; Kwong ping on 10/12 a 34.50; u han cheong 10/12 a 34; moon cheong 13/15 a 33; win sing cheong 16/18 a 33; Kwong wo shing 14/16 a 32; soey wo cheong 13/15 (in mare da 30.75 a 31; ram seng

18/22 a 30.50; wai king wo 18/22 a 30; quau wo hing 14/18 a 30; yee wo lun 14/18 a 29.50.

In sete *cinesi* si è fatto: China filatura soylun gold anchor *extra* 3/11 a fr. 48; sooking 29 11 a 44.25; szeiking *extra* 11/13 a 43; gold globe 3 10/13 a 42.

Carboni. — La persistente mancanza di materiale rotabile sulle nostre calate è di grave intralcio alle operazioni di scarico dei numerosi vapori ancorati nel nostro porto. Enormi quantità di carbone vanno accatastandosi sulle calate e le chiatte sono ora insufficienti al bisogno. La richiesta dall'interno seguita attiva, ma sempre per la mancanza dei vagoni è impossibile dar esito alle numerose ordinazioni. A Genova Newcastle da gas come: New Pelton Main Holmside, Waldrige, Peareth da L. 19.50 a 19 75, West Leversons Washington, Hebburn e qualità corrispondenti da 18.75 a 19, Newcastle da vapore come: Davison, Bothal, Cowpen, Ravensworth da 22.50 a 23, Best Hamilton, Ell, Splint da 20 a 20.50, Splint da 20.50 a 21, Wishaw Main, Lothian Dysart Ayrshyre Scozia, secondario Fifeshire da 18 a 18.25, Liverpool Rushy Park da 24 a 24.25, a Cardiff primissime qualità come: Ferndale, Albion, Cambrian Nixon's Navigation, Naval da 27 a 27.50, Cardiff buone qualità come: North's Navigation Standard, Dowlais, Great Westera da 26 a 26.50, Newport primissime qualità come: Abercan Risca, Tredegar, Western Walley da 24.50 a 25, mattonelle di Cardiff, marche Ancora, Corona e di Swansea Graicola, Atlantic Pacific da 28.50 a 29, carbone americano (Nord) Pocalontas, Montana, Yonghiogheny, New River, George Creek, Cumberland, Big, Wein Cumberland da 22 a 22.50, coke metallurgico Original Victoria Garesfield da 36.50 a 37, id. nazionale (vagone Savona) da 32 a 33, id. da gas per cucina e riscalda-

mento da 32 a 33. Antracite minuta da 12 a 12.50, pisello da 28.50 a 29, Cobles da 35.50 a 36, Robbly Culm da 17.50 a 18, grossa da 30 a 31 la tonnellata. Mattoni refrattari inglesi EM da 125 a 130 per ogni mille chilog., sul vagone per contanti senza sconto.

Prodotti chimici. — In buona domanda le caustiche ed il carbonato di soda per pronto come a consegna ai soliti prezzi del Sindacato. Ben sostenuto il solfato di rame per la prossima campagna e con tendenza all'aumento. Invariato il minio e con minor richiesta.

Quotiamo:

Carbonato di soda ammoniacale 58° in sacchi L. 12.—, Cloruro di calce « Gaskell » in fusti di legno duro 14.—. Clorato di potassa in barili di 50 chilogrammi 69.—. Solfato di rame prima qual. 52.—, di ferro 7. Carbonato ammoniacale 35.—. Minio rosso LB e C 36.75. Prussiato di potassa giallo —. Bicromato di potassa 72.—, id. di soda 55 —. Soda caustica bianca 60/62, L. 22.25, id. 70/72, 24.75, id. 76/77, 26.60. Allume di rocca in pezzi 13.75, in polvere 15.50. Silicato di soda « Gossage » 140 gradi T nera 11.50, id. 75 gradi 9.50. Potassa caustica Montreal ——. Bicarbonato di soda mezza luna in barili di chilogrammi 50, 19.—. Borace raffinato in pezzi 33.50, in polv. 35.50. Solfato d'ammoniaca 24 0/0 buon grigio 32.—, Sale ammoniacale prima qual. 108.—, seconda 103.—, Magnesia calcinata Patinsson in fiacons da 1 lib. 1.25, in latte 1 lib. 1.10.

Il tutto per 100 chilog. costo nolo s. Genova; spese doganali e messa al vagone da aggiungersi ai suddetti prezzi.

Prof. ARTURO J. DE JOHANNIS, *Direttore-responsabile*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima — Sedente in Milano — Capitale L. 150 milioni — interamente versato
AMMORTIZZATO PER L. 630,000

ESERCIZIO 1903-1904

Prodotti approssimativi del traffico dall' 11 al 20 Settembre 1904.

(8^a decade)

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE COMPLEMENTARE		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilom. in esercizio...	4760	4760	—	1065	1065	—
Media.....	4760	4760	—	1065	1065	—
Viaggiatori.....	2,245,255.00	2,114,462.00	+ 130,793.00	120,783.00	106,145.02	+ 14,637.98
Bagagli e Cani.....	87,467.00	91,125.10	— 3,658.10	3,060.00	3,599.54	— 539.54
Merci a G.V. e P.V. acc.	419,962.00	386,281.21	+ 33,680.79	15,533.00	14,842.32	+ 1,250.68
Merci a P.V.....	2,285,705.00	2,193,321.51	+ 91,883.49	94,238.00	86,658.23	+ 7,579.77
TOTALE.	5,038,389.00	4,785,689.82	+ 252,699.18	233,674.00	210,745.11	+ 22,928.89

Prodotti dal 1° luglio al 20 Settembre 1904.

Viaggiatori.....	15,582,126.00	14,743,997.51	+ 838,128.49	816,437.00	762,376.47	+ 54,060.53
Bagagli e Cani.....	636,625.00	663,621.30	— 26,996.30	21,319.00	24,574.65	— 3,255.65
Merci a G.V. e P.V. acc.	3,157,474.00	3,055,056.90	+ 102,417.10	115,788.00	112,477.35	+ 3,310.65
Merci a P.V.....	17,189,825.00	16,865,812.76	+ 324,012.24	786,785.00	714,206.91	+ 22,578.09
TOTALE.	36,566,050.00	35,328,488.47	+ 1,237,561.53	1,490,329.00	1,613,635.38	+ 71,693.62

Prodotto per chilometro

della decade.....	1,058.48	1,005.40	+ 53.08	219.41	197.88	+ 21.53
riassuntivo.....	7,681.94	7,421.95	+ 259.99	1,587.16	1,515.15	+ 72.01

(*) La linea Milano-Chiasso (Km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.