

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXXI — Vol. XXXV

Firenze, 28 Agosto 1904

N. 1582

SOMMARIO: I socialisti e la guerra — I monti di pietà postali — Trasporti cumulativi in terra e in mare — Gli italiani secondo le professioni, I (*Continua*). — Gli scioperi in alcuni paesi: (Austria, Svizzera, Danimarca, Olanda, Canada). — **Rivista bibliografica:** G. De Leener, L. Wodon, E. Waxweiler. Le Charbon dans le Nord de la Belgique — Achille Richard. L'organisation collective du Travail — Prof. Edgard Milhaud. La rachet des Chemins de Fer — Dr. Pasquale Rossi. Sociologia e psicologia collettiva — Pierre Leroy-Beaulieu. Les Etats-Unis au XX siècle. — **Rivista economica:** I raccolti nella Russia meridionale — Il Commercio della Macedonia — Lo spopolamento della Francia. Natalità e mortalità — I biglietti soggetti a prescrizione — Rimesse e risparmi degli emigrati — Relazione del Consiglio di amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali (*Continua*) — Mercato monetario e Banche di emissione — Rivista delle Borse — Notizie commerciali.

I socialisti e la guerra

Sembra ormai accertato che i socialisti italiani ed austriaci si uniranno a Congresso in una città della Svizzera, affine di prendere gli opportuni accordi onde cercare di impedire che tra l'Austria e l'Italia scoppi una guerra.

Non sappiamo quanto possa essere esatta la supposizione che tra i due paesi, ora alleati, si manifesti un conflitto armato, ma non possiamo a meno di notare che il modo col quale l'Austria amministra le popolazioni italiane ad essa soggette può determinare una tensione minacciosa; tanto più in quanto non si può negare che il contegno del Governo austriaco e dell'Autorità della vicina monarchia si è sempre manifestato quasi insolente in più occasioni, nonostante la prudenza quasi remissiva seguita sempre dal Governo e dell'Autorità italiana.

Noi crediamo che la buona politica italiana dovrebbe avere per base un accordo intimo e cordiale coll'Austria, ma non ci nascondiamo che il paese non seguirebbe tale politica se non con repugnanza, quando l'Austria continuasse coi suoi metodi duri e crudi verso le popolazioni italiane che fanno parte della monarchia.

Se quindi è forse una esagerazione l'ammettere facile e prossimo un conflitto armato tra l'Italia e l'Austria, non è altrettanto esagerato l'ammettere che vi sono non poche cause che dimostrano tutta la tensione dei rapporti tra i due paesi, specie tenendo conto che sono tra loro alleati.

Data pertanto la ipotesi che i fatti vadano fatalmente determinandosi così da rendere inevitabile presto o tardi la guerra, si domanda se sia biasimevole il partito socialista se dirige le proprie forze in modo da cercare di evitarla.

E francamente rispondiamo che non solo non vanno biasimati, ma vanno anzi altamente lodati, e che ciascun partito politico deve invi-

diare l'azione che essi svolgessero a questo scopo.

Nulla è più meritorio degli atti che sono diretti ad impedire una guerra in qualunque luogo si combatta; e la dolorosa impressione che producono le notizie provenienti dall'Estremo Oriente dove si sacrificano a migliaia giovani vite, combattendo su territorio altrui e quindi contro ogni diritto ed ogni giustizia, non possono che far nascere vivo il desiderio e sincero l'augurio, che se veramente esiste un pericolo di conflitto tra l'Austria e l'Italia, i socialisti riescano ad evitarlo.

Ed è doloroso il vedere che una parte della stampa italiana biasima questa iniziativa dei socialisti e li considera quasi colpevoli di lesa patria.

Certo se i socialisti pretendessero che l'Italia rimanesse senza difesa in caso di un movimento ostile dell'Austria, essi non potrebbero essere considerati che stolti, poiché sarebbe un rinnegare tutta la storia del nostro politico risorgimento. Ma se essi si limitano a cercare ed attuare per quanto possono i mezzi per impedire il conflitto, sarebbe stoltezza il condannarli.

E' ben vero che alcuni pensano che non tutta la terra italiana è unita alla patria e che quindi deve essere costante preoccupazione dell'Italia raggiungere l'intento di completare il Regno; ma questa aspirazione non sarebbe che una stolido leggerezza, quando ci portasse a tentare di ottenerla senza la matematica sicurezza di riuscire.

Ora affermiamo ben alto che se è da sperarsi che l'Italia sia in grado di difendersi, se assalita, essa non è affatto per ora in grado di darsi il lusso di una aggressione senza correre il pericolo di gravi conseguenze. E vanno giudicati come cattivi patriotti coloro che mai pensassero di spingere ora l'Italia ad una guerra con l'Austria allo scopo, pur santo e meritorio, di strappare alle durezze della Monarchia Austriaca le provincie italiane.

Nè si può ritenere pari all' arduo scopo la forza armata come non lo è la finanza, e come non ci pare lo sia nemmeno la politica internazionale.

Soprattutto impensierisce la gracilità economica del paese, che esce appena da una grave e lunga crisi e che ha bisogno ancora per lungo tempo di lavorare colla sicurezza della pace. Ammesso pure che arridesse all' Italia la sorte delle armi, avrebbe da una guerra una tale scossa economica che occorrerebbero molti anni per ripararla.

Lasciamo adunque che i socialisti seguano il loro progetto e lo attuino colla maggiore prudenza possibile; siavi o no pericolo di un conflitto, la loro azione non può essere danuosa al mantenimento della pace.

E di pace, e lunga pace, l' Italia ha ora soprattutto bisogno; nè per conservarla occorre rinunciare alle storiche aspirazioni. *Omnia tempus habent.*

I MONTI DI PIETÀ' POSTALI

La *Tribuna* del 21 corr. risponde all' articolo da noi pubblicato nel numero del 14 andante intorno alla proposta di istituire delle Casse di pegno presso gli uffici postali. Noi abbiamo osservato che la istituzione dei Monti di Pietà non va favorita, che ad ogni modo la posta ha già abbastanza da fare con le funzioni che a poco a poco le sono state addossate per non aggravarla di nuovi compiti, non strettamente necessari e non connessi con il suo principale ufficio. La *Tribuna* ci risponde che è bensì vero che molto vi è da migliorare e da fare nelle funzioni della posta italiana, ma forse che (essa dice) non è possibile in questa materia *l'unum facere et alterum non omittere*? « Noi avremmo compreso, aggiunge la *Tribuna*, il ragionamento dell' *Economista* prima che si impiantasse coi mandati postali di pagamento una vera Agenzia bancaria postale. » No, egregia *Tribuna*, il nostro ragionamento regge benissimo anche ora, e non diciamo così perchè è nostro, ma perchè la più semplice riflessione lo dimostra.

Vediamo anzitutto di non confondere le cose tra loro. Buona o no che sia stata l' idea del Sella di istituire le Casse postali di risparmio (e non è mancato allora chi la contrastasse perchè contrario allo *Stato banchiere*) è un fatto ch' essa era ed è di facile attuazione. La posta s' incarica di raccogliere i risparmi e di restituirli quando il depositante lo desidera; ma nulla più. L' impiego dei risparmi per renderli fruttiferi non entra nelle attribuzioni della posta. Ma, dice la *Tribuna*, « perchè lo Stato ha da sfruttare tutti i piccoli capitali dei poveri una volta che li ha raccolti senza convergerne una piccola parte a beneficio dei poveri? Adoperando una parte anche minima dei fondi raccolti dalle classi lavoratrici nelle Casse postali, adoperando questa porzione per istituire alcuni Monti di pietà postali a beneficio dei poveri,

si viene precisamente a convergere il risparmio dei minimi a beneficio dei minimi. Una porzione almeno del fondo raccolto nelle Casse postali torna logicamente alla propria fonte. E' una cosa buona e morale ad un tempo ».

Supponiamo, per far piacere al proponente cav. Sessini e allo scrittore della *Tribuna* che sia proprio così. Ma noi domandiamo se essi credono che sia la stessa cosa il prendere del danaro in deposito per rimborsarlo quando viene domandato e il fare dei prestiti su pegno, sia pure di oggetti preziosi? Non vi è forse una enorme differenza nel fatto che occorre peritare gli oggetti dati in pegno, custodirli ed eventualmente procedere alla loro vendita, se dopo un certo tempo non sono ritirati? E' possibile che in tutti gli uffici postali si possano fare operazioni di tal genere? E se escludete gli uffici dei piccoli e piccolissimi luoghi allora lasciate l' inconveniente, che deplorate e che vorreste eliminare, di avere cioè dei luoghi sprovvisti di Monti di pietà. Chi non vive soltanto nei grandi centri, ma passa qualche tempo nelle campagne e nei villaggi di montagna, dove si trova quella povera gente che più facilmente potrebbe ricorrere al Monte di pietà postale, comprende come, a parte qualsiasi altra considerazione d' ordine generale, l' idea sia tutt' altro che di facile attuazione. Invece, rimane in qualsiasi luogo una cosa facilissima il raccogliere i risparmi della povera gente; funzione che la posta esercita nei piccoli centri senza soverchie fatiche, mentre nei centri importanti, dove forse è meno necessaria, riesce talvolta assai ingombrante.

Non si dica adunque che la Posta poichè è anche Cassa di risparmio può diventare Monte di pietà. Queste sono frasi e nient' altro. Diremo anche, se fa piacere, che sono iniziative umanitarie; ma in verità, crediamo non sia un *umanitarismo* di buona lega, perchè, come abbiamo già detto nel fascicolo del 14 agosto, i Monti di Pietà, nonostante il loro titolo, non vanno favoriti e se i capitali raccolti dalle Casse postali di risparmio devono essere rivolti a scopi di vantaggio immediato per la povera gente meglio, cento volte meglio, sarà di autorizzare la Cassa dei depositi e prestiti, che riceve i depositi e li fa fruttare, ad accordare prestiti a Società cooperative per la costruzione di case popolari, a istituti popolari di assicurazione e simili, piuttosto che metter su dei Monti di Pietà per aiutare una famiglia disgraziata per ogni novantanove dissipatori o imprevidenti o infingardi e simili.

La Posta, si dice, ha ormai molte funzioni che non sono inerenti e indispensabili al servizio postale; ma è appunto questo che in gran parte dobbiamo deplorare e che deve trattenerci dall' affidarle altre funzioni non necessarie.

Un po' per la incompetenza dei capi supremi del Ministero, che viene affidato all' uno o all' altro uomo politico secondo le convenienze parlamentari, anche se non ha nessuna competenza, un po' precisamente pel cumulo soverchio delle funzioni, i due servizi principali della posta e del telegrafo funzionano male in Italia. E il disordine non si verifica soltanto nei piccoli centri, ma anche nei grandi, e se tutti coloro che hanno

da lagnarsi della posta lo dicessero pubblicamente si sentirebbe un coro così numeroso come non s'è mai udito. In Italia il servizio postale è in arretrato di parecchi anni, e non si vede alcun accenno d'uno *spirito nuovo* che vada infiltrandosi nell'amministrazione postale. Conosciamo delle città, e Firenze tra le altre, dove da più anni si domanda una riforma nel servizio di distribuzione della corrispondenza e invece non si sa far nulla, si mantiene una ripartizione della città in zone di distribuzione che è irrazionale, contraria allo sviluppo che essa ha avuto e in tal modo la distribuzione delle corrispondenze avviene tardi e senza alcun criterio organico. Vi sono uffici con personale insufficiente, in locali indecenti e disadatti; abbiamo tariffe esagerate, orari insufficienti, e con tutti questi difetti, inconvenienti e deficienze, dovremmo pensare a dare alla posta una funzione nuova, complicata, difficile, della cui utilità sociale è lecito anche dubitare! Nè si dica, tanto per fare accettare la proposta, che i Monti di Pietà postali dovrebbero sorgere là dove non esistono presentemente Monti di Pietà, perchè tutti sanno che una volta create le agenzie governative dei pegni, non sarebbe possibile concederle agli uni e ricusarle agli altri. Fatto il primo passo su questo terreno non sarebbe possibile di fermarsi e bisognerebbe dare a tutti questo grande beneficio di avere denaro a prestito contro pegno a un interesse non usurario.

La *Tribuna*, pensando bene, si persuaderà che è possibile di venire in aiuto alla povera gente in altro modo, e molto più efficace, che non sia quello di creare i Monti di Pietà postali; ma poichè non ci facciamo illusioni sui risultati della nostra opposizione e non ci maraviglieremo che la gran trovata avesse favorevole accoglienza presso coloro che si lasciano abbagliare dalle belle frasi — e sono tanti nel nostro paese — così noi intravediamo digià il giorno in cui il *Monte di Pietà postale* darà i soldi e le lire da giuocare al *lotto*. Così le due istituzioni si completeranno a beneficio della finanza e della morale!

Trasporti cumulativi in terra e in mare

La frequenza e rapidità dei trasporti, quale si manifesta oggi in confronto dei tempi passati, ha determinato il bisogno di renderne sempre più semplici e spediti i meccanismi: non solo quelli tecnici, il che è evidente, ma anche quelli amministrativi e giuridici.

Amministrativi. Le coincidenze, i raccordi, gli allacciamenti, vanno sempre più sopprimendo nei trasporti le soluzioni, tanto frequenti una volta, di continuità. Da Reggio Calabria ad Amburgo e da Brindisi a Parigi e oltre, la merce corre senza interruzioni, dopo che fu spedita con un solo atto, mediante un solo contratto, in base a un solo calcolo complessivo di condizioni e di prezzi. Ma v'è molto progresso da conseguire ancora. Come vedremo a momenti, la cosa è assai meno agevole e comoda quando l'itine-

rario d'uno stesso trasporto sia in parte per terra e in parte per mare.

Giuridici. Per salvaguardare gli interessi e la responsabilità di chi possiede la roba e la spedisce e di chi s'incarica di portarla da un luogo all'altro, è indispensabile che ogni trasporto sia accompagnato da un documento, che da un documento risultino l'esistenza e le condizioni del relativo contratto. Quando per un trasporto il vettore, dalla partenza fino all'arrivo, è uno solo, anche il documento può e suole esser unico; quando viceversa più vettori si succedono, bisogna che anche i documenti siano più d'uno. Così alcuno è stato necessario per un pezzo, ma adesso l'estensione grandissima presa dalle reti ferroviarie in tutti i paesi civili ha permesso e provocato, già da tempo, preventivi e sistematici accordi tra i vari esercenti delle reti stesse, sicchè il privato che spedisce una data merce viene ad aver che fare soltanto col primo vettore, gli paga un solo complessivo prezzo, riceve da lui un solo documento che vale per l'intero trasporto. Ciò avviene non solamente per le spedizioni tra un punto e l'altro d'uno stesso paese, che siano situati su reti ferroviarie esercitate da vettori diversi, ma anche, come nei casi ricordati poc'anzi, per le spedizioni tra due punti lontani di diversi paesi.

Il progresso, come dicevamo, è rimasto più lento nei trasporti il cui itinerario, sia in parte marittimo. Se non erriamo, servizi cumulativi ferroviari marittimi internazionali non esistono finora. Ne esistono alcuni entro un medesimo Stato, ma sono, almeno in Italia, tuttora imperfetti, tutt'altro che agili, limitati a poche linee, costituiscono timidi tentativi, stentati esperimenti.

È prevedibile che in avvenire, fra tutti i paesi dove corrano strade ferrate e dove approdino navi, si potranno attivare servizi cumulativi ferroviario-marittimi internazionali. Ma la via è lunga e la meta lontana. Frattanto a noi italiani deve premere l'attivazione di tali servizi in quei limiti nazionali che più direttamente ci interessano.

Le richieste in Italia si vanno facendo più numerose e incalzanti a mano a mano che si avvicinano la scadenza ormai prossima delle convenzioni per l'esercizio ferroviario e l'altra non remota di quelle per i servizi postali e commerciali marittimi.

In proposito, due recenti scritti meritano speciale attenzione: uno del senatore Erasmo Piaggio, ex direttore della Navigazione Generale Italiana, espertissimo di traffici marittimi per pratica personale e per lunga e bella tradizione paesana e domestica; l'altro del prof. Alberto Marghieri, giureconsulto e professionista fra i più valenti di Napoli, specialista in materia commerciale.

Il Piaggio s'occupa della questione solo in via di massima, dal lato amministrativo e dell'impianto, in un suo studio sul riordinamento generale dei servizi marittimi italiani. E scrive:

« Per un paese come il nostro, ricco di coste e di isole, vi sono linee marittime che rappresentano un completamento della rete ferroviaria, sia che colleghino la rete continentale a quella delle due grandi isole, sia che servano

a prolungare la ferrovia sino alle isole minori, sia che colleghino i vari punti di una stessa costa, avviando alla mancanza di strade ferrate littoranee. Per queste linee il servizio ha da essere in prevalenza cumulativo ferroviario marittimo, e così ben ordinato ed armonizzato che il pubblico se ne possa servire come se si trattasse di un unico mezzo di trasporto, come avviene del servizio ferroviario cumulativo fra le varie reti. Questo scopo non si è raggiunto in passato nonostante i molti studi e tentativi, e per l'avvenire non potrà raggiungersi meglio che affidando, secondo una proposta che ho già sentito avanzare, questi servizi postali interni alle stesse amministrazioni che esercitano le reti ferroviarie interessate, le quali vedrebbero allora il proprio tornaconto collimare con quello del commercio. Non è chi non comprenda quale grande vantaggio ricaverrebbero la Sardegna e la Sicilia da un largo trasporto dei loro prodotti, coperto da un unico documento e responsabilità, e con tariffe ragionevoli, da una stazione qualunque dell'isola ad una stazione qualunque dell'Italia continentale. Eguale beneficio risentirebbero le isole minori; e tutte, e la Sicilia segnatamente, conseguirebbero anche l'altro vantaggio del servizio cumulativo circolare per i viaggiatori, che, per quanto studiato e proposto, non poté essere in pratica efficacemente attuato, perchè il servizio ferroviario e quello marittimo sono esercitati da diverse amministrazioni. »¹⁾

Dopo aver trattato dell'ingerenza che lo Stato dovrebbe avere nelle tariffe, della sua partecipazione ai lucri, ecc. l'on. Piaggio aggiunge: « Prevedendo però che una soluzione così radicale, per quanto logica e tale che finirà per imporsi, troverebbe all'inizio della sua attuazione tutte le difficoltà inerenti agli interessi particolari che ne verrebbero turbati, parmi che intanto potremmo utilmente incominciare con un esperimento applicato alle due arterie marittime che più interessano il servizio cumulativo: la Napoli-Palermo e la Civitavecchia-Golfo Aranci. Trattandosi poi di un provvedimento più specialmente inteso a favorire il movimento delle due grandi isole, sarebbe da affidare la prima alle ferrovie Sicule, la seconda alle ferrovie Sarde. »

Il prof. Marghieri, in uno studio breve ma succoso, svolto in forma limpida, considera la questione sotto il rispetto giuridico.²⁾

Egli propugna l'istituzione d'un titolo unico di trasporto per i servizi cumulativi di terra e di mare, che avrebbe il doppio vantaggio di fare risparmiare spese e di rendere più facile lo sperimentare le azioni di risarcimento che spettano al mittente e al destinatario contro il vettore in caso di danno.

L'art. 411 del Codice di Commercio suona così: « Ogni domanda di risarcimento dev'essere diretta contro il primo o contro l'ultimo vettore. Si può proporre contro il vettore intermedio,

quando si provi che il danno sia avvenuto durante il trasporto da lui eseguito. »

« Ogni vettore chiamato a rispondere di fatti non suoi, ha la scelta di rivolgere le sue azioni contro il vettore che immediatamente lo precede, oppure contro il vettore intermedio, responsabile del danno secondo la precedente disposizione. »

Il citato articolo potrebbe sembrare dettato per ogni specie di spedizioni; ma la giurisprudenza italiana lo dichiara applicabile soltanto al caso in cui il trasporto sia stato affidato a più vettori successivi con un unico titolo. Le decisioni in questo senso sono numerose. Basti citarne una pronunziata l'anno scorso dalla Cassazione di Napoli, secondo la quale i trasporti contemplati dall'art. 411 vanno eseguiti « a base di unica lettera di vettura, accettata da tutti i successivi vettori, e non riguardano quei servizi che han luogo mediante contratti separati e distinti, i quali non creano alcun vincolo tra un vettore e l'altro. In questo caso la catena è rotta e ciascun contratto costituisce un tutto a sè, staccato e indipendente dall'altro. Quando unica fu la lettera di vettura, la legge, ad evitar circoli viziosi, permette la scelta delle persone tra i vettori a chi risenti un danno dal trasporto. Ma se invece i contratti furono separati, allora il solo responsabile è colui che contratta. »

Se non che il documento unico vi può essere quando i vettori che si succedono adoperano tutti un identico mezzo di trasporto: e di fatti le Società che esercitano ciascuna una rete ferroviaria si sono accordate per adottarlo. Invece per i trasporti misti di terra e di mare, a tutt'oggi non c'è, e una merce che cominci il viaggio, supponiamo, per via di terra, accompagnata da lettera di vettura, o altro documento qualunque ne sia il nome, arrivando al porto deve munirsi di polizza di carico, e sbarcando in altro porto, munirsi di altra lettera di vettura se per giungere a destino le occorra percorrere ancora un tratto d'itinerario terrestre. Si rendono così necessari altrettanti singoli e distinti contratti di trasporto, non atti, appunto per la loro molteplicità, a richiamare l'applicazione dell'art. 411.

« La pratica — osserva il Marghieri — riesce per conto suo a semplificare i rapporti delle parti, mediante l'ausilio di un primo spedizioniere, il quale assume su di sè la responsabilità dei vari vettori, dal primo all'ultimo, indipendentemente dal numero dei titoli di trasporto. Ma, come è chiaro, ciò non favorisce gli interessati, accrescendo la spesa del trasporto e complicando la funzione di questo con l'inevitabile concorso degli agenti intermediari ai vari scali e alle diverse stazioni. Tutto consiglierebbe, adunque, la creazione di un titolo unico di trasporto, anche quando il transito delle merci dovesse aver luogo per terra e per mare. Emesso il titolo dal primo vettore, terrestre o marittimo che questo sia, esso dovrebbe potere accompagnare la merce durante tutto il tragitto, fino a destino, con economia di bolli, spese per scarico e carico, ecc. »

Come dicevamo in principio, qualche poco di servizio cumulativo ferroviario marittimo in

¹⁾ *Lo Stato e la Marina Mercantile*. Nella Nuova Antologia del 16 lugl.o.

²⁾ *Sulla necessità d'istituire un documento di trasporto unico per i trasporti in servizio cumulativo*. Relazione presentata al Congresso dei Commercialisti ed Industriali Italiani tenuto in Napoli nel maggio 1904.

Italia è stato istituito. Lo disciplina, fino dal 1884, una Convenzione tra le Società ferroviarie e la Navigazione Generale. Ma il suo meccanismo, troppo complicato perchè si possa qui analizzarlo con sufficiente brevità, ha il difetto di mantenere il sistema della duplicità dei documenti.

« Un sistema consigliabile sarebbe quello di creare sì un titolo unico, ma tale che contenga le indicazioni di tutte le condizioni del trasporto relative alle persone, al carico, al mezzo, al luogo di destino, al pagamento del nolo e del porto, ecc. ecc. Questo titolo, emesso dal primo vettore in più esemplari, pel mittente, pel destinatario e pei vettori successivi, accompagnerebbe la merce fino a destino, venendo consegnato al capitano, sempre quando il trasporto delle merci dovesse eseguirsi su nave. Ciascun vettore intermedio avrebbe diritto di richiedere un duplicato dal vettore immediatamente anteriore; per modo che mentre l'esemplare proseguirebbe il suo corso, accompagnando la merce, il duplicato rimarrebbe presso al vettore. »

Il Marghieri suggerisce inoltre che, per sostituire il lascia-passare della dogana, venga studiato il modo di determinare nel titolo stesso del trasporto uno spazio in bianco, da riempirsi a tempo e luogo per gli adempimenti fiscali e doganali.

Vorrebbe poi che non solo al nuovo titolo unico di trasporto fossero accordati gli effetti che oggi la legge riconosce nella lettera di vettura e nella polizza di carico, ma che gli si concedesse quella stessa maggiore efficacia e protezione che circondano la polizza di carico, la quale, per tradizione, specie nella materia probatoria, ha avuto fin qui una prevalenza sui titoli del trasporto terrestre.

Una volta adottato il nuovo sistema, sarebbe da modificarsi il ricordato art. 411, e il Marghieri propone di sostituirlo con uno del seguente tenore: « Ogni domanda di risarcimento dev'essere diretta, se dal mittente, contro il primo vettore; se dal destinatario, contro l'ultimo.

Il vettore, quando sia chiamato a rispondere di fatti non suoi, può rivolgere le sue azioni contro il vettore intermedio responsabile del danno. »

Il motivo di questa disposizione è di per sé chiaro. Nondimeno lasciamo parlare il proponente, poichè dice bene: « Al mittente dovrebbe spettare l'azione contro il vettore che originariamente emise il documento del trasporto, mentre il destinatario dovrebbe essere facultato ad agire contro l'ultimo, quello dal quale egli deve riceverla merce. In entrambi i casi, chi esercita l'azione, mittente o destinatario che sia, non dovrebbe essere costretto a rintracciare se il danno, pel quale egli agisce, si sia verificato per colpa di vettori intermedi, e dovrebbe incombere al primo vettore emittente del titolo e all'ultimo, sperimentare le azioni di rimborso quando il fatto risultasse imputabile ad un vettore intermedio. »

Ma poichè, se una tale riforma venisse introdotta, la materia del trasporto cumulativo richiederebbe per sé stessa una serie di norme

atte a disciplinarne la funzione, il Marghieri detta all'uopo una quindicina di articoli nuovi, da introdursi nel Codice di Commercio, intesi, previa esplicita abrogazione degli articoli 398, 399 e 411, a regolare l'intera materia.

Crediamo sarebbe bene che proposte siffatte, maturate come si è visto e presentate in modo del tutto concreto, nelle sfere governative fossero fatte oggetto di studio, da chi di ragione, senza troppo indugio. In massima, sulla grande opportunità di instaurare largamente servizi cumulativi ferroviari marittimi e di regolarli giuridicamente in modo sicuro e compiuto, non vi può essere dissenso. Occorrono organi per attivarli, ma quelli che si hanno oggi sono precari e poco stabili, perchè non si sa ancora se l'esercizio ferroviario sarà governativo o privato e come saranno ripartite le reti; e meno che mai si sa, riguardo ai servizi marittimi, la cui rinnovazione riformata è un po' meno prossima, quale impianto e suddivisione avranno quelli destinati a sostituire il regime oggi in vigore.

Ragion di più per impiegar bene il tempo, studiando dal lato giuridico e pratico il documento unico di trasporto, e apparecchiandolo di tutto punto, sicchè lo trovino pronto coloro che dovranno metterlo in opera.

Gli italiani secondo le professioni

I.

Il censimento del 1891 ha ricercato anche come si dividono gli italiani secondo le loro condizioni e professioni. Perciò ha intralasciato di tener conto degli individui al disotto di 9 anni di età e ci ha dato notizia di 25,336,507 italiani, di cui 12,541,803 maschi e 12,844,699 femmine. Di questi solo 10,603 e tutti maschi sono classificati di professione e condizione ignota e, come si vede, si tratta di cifra trascurabile.

Tutte le professioni e condizioni sono divise in trentacinque classi e queste raggruppate poi in sette categorie delle quali l'ultima, che comprende le persone di ignota professione o condizione, è come si è detto, trascurabile per la esiguità della cifra.

Alle altre sei categorie, quella che supera per entità di numero tutte le altre è la prima, che, sotto il nome di *Agricoltura*, abbraccia l'agricoltura, la silvicoltura e l'allevamento del bestiame, la caccia e la pesca. Sono 9,666,467 individui applicati a tale ramo dell'umana attività, e di essi 6,466,165 maschi e 3,200,302 femmine.

In totale rappresentano il 38 0/10 dei 25 milioni censiti sotto questo aspetto.

Viene dopo immediatamente per importanza di numero la sesta categoria, che comprende le *persone non occupate in alcuna professione*, sia che vivano specialmente di reddito, sia che sieno mantenute dalla famiglia, sia che sieno assistite dalla carità pubblica o privata o vivano a carico dello Stato; in questa classe sono comprese anche le prostitute. In totale

la sesta categoria conta 9,103,378 persone di cui 1,542,743 uomini e 7,560,635 femmine e rappresenta il 36 0/10 del totale.

Come si vede queste due sole categorie, la prima e la sesta, danno insieme tre quarti del totale di tutte le persone comprese nei 25 milioni di individui che superano il 9° anno di età.

Le altre quattro categorie hanno quindi numericamente minore importanza; infatti la seconda, che è la maggiore e che riguarda la *industria*, abbraccia 3,989,816 individui di cui 2,618,390 maschi ed 1,371,426 femmine, cioè il 15,60 0/10 dei 25 milioni.

La terza categoria per ordine è quella denominata: *commercio*, alla quale sono addette 1,196,744 persone di cui 1,025,839 maschi e 170,905 femmine, il 4,70 0/10 del totale dei centesi per professione.

La categoria quinta: *professioni ed arti liberali* non abbraccia che 844,644 persone di cui 706,193 maschi e 138,451 femmine, cioè appena il 3,33 0/10 del totale.

E finalmente la categoria quarta: *persone addette a servizi domestici e di piazza* che rappresentano solo il 2,27 0/10 del totale sono in tutto 574,855 di cui 171,875 maschi e 402,930 femmine.

Riepilogando le sei categorie danno:

1 ^a agricoltura	il 38,00 0/10
2 ^a industria	> 15,60 0/10
3 ^a commercio	> 4,70 0/10
4 ^a Professioni ed arti liberali. >	3,33 0/10
5 ^a Servizi domestici e di piazza >	2,27 0/10
6 ^a Senza professione	> 36,00 0/10

Non è senza importanza notare la diversa distribuzione dei sessi nelle sei categorie.

Mentre nella prima e nella seconda categoria il numero dei maschi è doppio di quello delle femmine, cioè 6,4 contro 3,2 milioni nella agricoltura, e 2,6 contro 1,3 nella industria, la terza categoria, commercio, dà una proporzione molto rilevante nei maschi, cioè un milione di maschi contro 170 mila femmine; e la quarta categoria, persone addette a servizi domestici e di piazza dà invece una preponderanza notevole di femmine 402 mila contro 171 mila; torna la preponderanza maschile nella quinta categoria, *professioni ed arti liberali* 206 mila contro 138 mila. E finalmente la sesta categoria persone non occupate in alcuna professione dà naturalmente un numero quasi sette volte maggiore di donne a paragone degli uomini, essendo i primi poco più di un milione e superando le seconde i 7 milioni. Occorre appena accertare che tale ultima preponderanza è prodotta dalle donne attendenti alle cure domestiche (donne di casa) che sono quasi sei milioni e mezzo.

Giova ora qualche speciale considerazione sulle singole categorie.

La prima, agricoltura, si divide in due classi quella che comprende l'agricoltura propriamente detta, la silvicoltura e l'allevamento del bestiame, e quella che riguarda la pesca e la caccia; l'una abbraccia 9.6 milioni di individui, l'altra appena 55 mila persone.

L'esame di ciò che riguarda l'*agricoltura* lascia vedere tutta la importanza di questa industria italiana, che tiene occupato quasi un terzo della popolazione del Regno.

Sono infatti 2 milioni e mezzo di *agricoltori comprese le donne* che conducono e lavorano terreni propri, 2 milioni di *mezzadri e coloni*, un milione di *contadini obbligati, bifolchi e bovani*, 691 mila *fittaiuoli*, 50 mila *enfiteuti od utilisti*, 29 mila *fattori ed agenti di campagna*, e finalmente 2.8 milioni di *giornalieri di campagna*.

Come si vede gli agricoltori che lavorano i propri terreni sono in numero veramente notevole poichè rappresentano quasi un terzo della moltitudine campagnuola.

Però, se raggruppiamo quegli individui che sono fissi o quasi nel lavoro delle terre e li paragoniamo ai giornalieri e se si tien conto soltanto degli uomini, si hanno le seguenti cifre sui sei milioni di addetti all'agricoltura propriamente detta:

Agricoltori che lavorano i propri terreni	1,596,000
Enfiteuti ed utilisti	33,000
Fittaiuoli	465,000
Mezzadri e coloni	1,266,000
Contadini obbligati, bifolchi e bovani	748,000
	<hr/>
	4,108,000
Giornalieri di campagna	1,954,000

Ora è chiaro che l'ultima cifra, quella dei giornalieri che rappresenta quasi la metà dell'altra, è eccessiva e spiega che, non ostante la emigrazione, vi è un numero troppo grande di individui che vivono col lavoro della terra ma in una condizione instabile.

Nel rimanente della classe troviamo 13 mila guardie campestri e guardiaboschi privati, 46 mila di cui 11,000 donne, giardinieri, ortolani ecc. padroni e 37 mila, di cui un quarto donne, dipendenti; i boscaioli sono 17 mila quasi tutti maschi, i taglialegne e carbonai padroni sono 8 mila di cui mille femmine, ed i dipendenti 19 mila di cui 1700 femmine. Più grande è il numero dei mandriani, pastori, pecorai, caprai, porcai che arriva a 247 mila di cui 47 mila femmine; il resto che rappresenta gli allevatori di bestie in genere, compresi i produttori di seme di bachi sono appena 2500. Ma è evidente che questa cifra, per i produttori almeno di seme di bachi, deve essere errata, poichè gran parte dei contadini di molte regioni d'Italia sono produttori di seme di bachi.

La seconda classe che rappresenta la pesca e la caccia, ci dà 53 mila pescatori, piscicultori e vallanti, quasi tutti uomini; dei 437 coltivatori e pescatori di ostriche e mitili la metà sono padroni e l'altra metà dipendenti; invece dei 641 pescatori di coralli e spugne 93 sono padroni e 548 dipendenti; infine i cacciatori, guardiacaccia e distruttori d'animali nocivi sono 1344.

Ed anche per questa voce di cacciatori è chiaro che la cifra deve essere inferiore alla verità.

(Continua).

Gli scioperi in alcuni paesi¹⁾

(Austria, Svizzera, Danimarca, Olanda, Canada)

Per l'Austria l'ultima statistica pubblicata si riferisce al 1902, nel qual anno gli scioperi sono stati 264 con 37,471 scioperanti che in complesso desistettero dal lavoro per 284,046 giornate. Gli stabilimenti colpiti furono in numero di 1184. Nei tre anni precedenti il numero degli scioperi è stato alquanto maggiore, e il numero delle giornate di lavoro perdute raggiunse nel 1900 i 3,483,963, gli scioperanti avendo superata la cifra di 105,000 e gli scioperi avendo toccato il numero di 303. Può dirsi che anche in Austria si è avuta una diminuzione nella importanza del fenomeno dello sciopero, sebbene il 1902 presenti un lieve aumento nel numero degli scioperanti e in quello delle giornate di lavoro perdute.

Gli scioperi vennero segnalati specialmente in Boemia, nella Bassa Austria, nei paesi del litorale, nella Galizia, nella Moravia, e per le industrie minerarie, tessili, delle pietre e terre, del vestiario, ecc.

Quanto alle cause, le questioni relative ai salari vennero invocate in 178 casi, quelle relative alla durata del lavoro in 82 casi, altri motivi determinarono lo sciopero in 143 casi. I risultati sono stati disformi a seconda delle cause: nelle questioni dei salari, la riuscita si ebbe per l'11.2 0/0 degli scioperanti, la transazione pel 52.2 0/0, e l'insuccesso pel 36.6 0/0; invece nelle questioni relative alla durata del lavoro il 30.6 0/0 degli scioperanti riuscì a ottenere vittoria, e il 42.3 0/0 dovette venire a una transazione, per gli altri motivi la riuscita dello sciopero fu anche più notevole, raggiungendo il 46.3 0/0.

Per ciò che riguarda le perdite d'ogni specie sopportate e dai padroni e dagli operai in causa degli scioperi del 1902, la statistica non ha potuto necessariamente arrivare che a delle approssimazioni, salvo che per la industria mineraria. Ad ogni modo la somma totale perduta in salari dai lavoratori, sarebbe a un dipresso di 954,450 franchi contro 362,250 franchi nel 1901.

Gli scioperi del 1902 determinarono 95 arresti, di cui 61 non furono mantenuti, 11 espulsioni, 62 condanne, di cui 4 di semplice polizia e 58 da parte dei tribunali, tutte repressioni queste motivate principalmente da infrazioni alla legge di « coalizione » (di riunione e d'associazione).

Vi sono stati inoltre 8 *lockouts* che colpiscono 9 stabilimenti e 1050 operai, sopra un personale totale di 2104 lavoratori, ossia una proporzione di 49.9 0/0.

Per la Svizzera è il segretariato operaio quello che compila la statistica degli scioperi e a questo scopo esso invia un duplice questionario ai presidenti delle Unioni e ai sindacati, e per le informazioni complementari si rivolge ai segretariati operai e anche a qualche operaio individualmente.

Il numero totale degli scioperi segnalati al segretariato centrale è stato di 43, di cui 24 nella Svizzera tedesca, 17 nella Svizzera francese e 2 in quella italiana. Gli scioperanti sono stati 5697, gli stabilimenti colpiti 298. Il maggior numero di scioperanti si ebbe fra i muratori e manuali, i lavoratori delle pietre, gli orologiai, i tipografi, ecc. I risultati degli scioperi sono indicati relativamente al numero degli stabilimenti in cui gli operai ebbero un trionfo o no. In 72 stabilimenti gli operai hanno avuto un successo, in 91 un successo parziale e in 135 uno scacco.

Ma le cifre totali degli scioperi e degli scioperanti sembrano essere inferiori alla realtà, soprattutto nelle costruzioni e nella orologeria, per la quale la inchiesta del segretariato operaio non ha raccolto che pochissime informazioni.

L'inchiesta ha rilevato inoltre varie controversie collettive che non vanno sempre comprese tra gli scioperi; infatti esse sarebbero state 105 interessanti 8243 operai; in 29 casi questi conflitti hanno dato luogo a scioperi. Ma la statistica della Svizzera non è ancora tale da dare affidamento che i suoi risultati sieno completi e sicuri; per questo motivo non crediamo di insistere maggiormente sopra di essa.

Nell'Olanda, l'Ufficio centrale di statistica ha determinato il movimento degli scioperi e dei *lockouts* nel 1903 con l'aiuto delle informazioni che ha potuto raccogliere direttamente o che gli sono state fornite dalle Camere del lavoro.

Nel 1903 sono cominciati 149 scioperi, contro 128 nel 1902 e 115 nel 1901. Gli stabilimenti colpiti in 132 conflitti furono 327, gli operai scioperanti raggiunsero per 136 conflitti la cifra di 33,487 e il numero delle giornate perdute è stato per 129 conflitti di 2002. Il maggior numero di scioperi si ebbe nella industria delle costruzioni (45) dei metalli (23) dei tessuti (20) dell'alimentazione (18) ecc.

I risultati noti danno 39 scioperi riesciti, 60 falliti e 37 transatti, per 13 il risultato è ignoto o dubbio. Riferendosi al numero degli scioperanti l'83.08 0/0 ebbe un insuccesso, solo il 9.96 raggiunse lo scopo e il 6.29 dovette adattarsi a una transazione.

Riguardo al modo con cui i conflitti vennero sistemati su 126 casi nei quali si conosce, l'accordo diretto tra padroni e operai si ebbe in 70 scioperi, in 15 vi fu la mediazione di una terza persona, in 3 l'arbitrato; per 21 conflitti si ricorse all'assunzione di altri operai, in 4 lo sciopero cessò puramente e semplicemente, in 13 una delle parti ebbe l'insuccesso senza negoziati.

Oltre i 149 scioperi vi sono stati 14 *lockouts* che interessarono 1021 operai. In 6 casi si trattava di una questione di salario e in 2 altri di una questione sindacale; sette *lockouts* terminarono col successo dei padroni, 2 col successo degli operai e 5 con una transazione.

Nella Danimarca, il numero degli scioperi e dei *lockouts* che dal 1898 in poi non aveva cessato di decrescere è risalito nel 1902. Troviamo infatti che nel 1898 gli scioperi furono 147 e negli anni successivi 98, 82, 56 e 65 nel 1902

¹⁾ Vedi il numero precedente dell'*Economista*.

ultimo anno pel quale si hanno i dati statistici.

Gli operai colpiti dagli scioperi da 5931 nel 1898 salirono a 7098 nel 1900 e scesero a 3785 nel 1902, le giornate di lavoro perdute furono nel 1899 in numero considerevole, cioè 2,828,417, ma nel 1902 toccarono invero la cifra di 133,150.

Il numero dei padroni interessati è stato di 482 nel 1901 e di 135 nel 1902. Le cause dei conflitti furono principalmente le questioni di salari (36), quelle di persone (12), i regolamenti intorno al lavoro (3), ecc. In 21 casi i conflitti sono stati regolati con la conciliazione (22 nel 1901) e in 5 coll'arbitrato (2 nel 1901).

Finalmente nel Canada il numero degli scioperi segnalato al dipartimento del lavoro è stato nel 1903 di 167, contro 119 nel 1902 e 101 nel 1901. E mentre nel 1902 nessun sciopero interessava più di 2000 operai, e 2 altri più di 1000, 5 scioperi nel 1903 colpivano più di 2000 persone e 5 più di 1000. Fra gli scioperi più importanti vanno ricordati, all'infuori di quello degli impiegati del Pacific Canadian, e del Canada Atlantic, gli scioperi degli scaricatori e delle costruzioni di Montreal, dei falegnami, muratori e decoratori di Toronto, dei mestieri delle costruzioni di Vancouver, di Halifax, e di Winnipeg, degli operai della calzoleria di Quebec.

Nella industria delle costruzioni il numero degli scioperi va aumentando; per questi ultimi anni rappresenta rispettivamente il 13,5, il 22,7, e il 27,5 0/10 del totale dei conflitti; nella industria dei metalli queste proporzioni sono 22,1, 25,2 e 10,6 0/10. Riguardo alla loro ripartizione per provincie, gli scioperi sono stati più numerosi nell'Ontario (83 contro 65 nel 1902), nella Nuova Scozia (7 contro 12 nel 1902). Queste (33 contro 20 nel 1902). Però in seguito alla prosperità generale di tutti i lavori dell'industria del Dominion, molti scioperi sono stati fatti per ottenere un aumento di salario; altri ebbero per oggetto di opporsi all'impiego di certe classi di persone.

I risultati relativi a 137 scioperi si dividono in parti eguali fra la riuscita (45), lo scacco (46) e la riuscita parziale (46). Ma conviene notare che siccome la tendenza generale negli ultimi anni era verso l'aumento dei salari, in molti conflitti indicati come finiti con una riuscita parziale il risultato non differiva dal successo completo che pel grado dell'aumento ottenuto. Più della metà degli scioperi è stata regolata in seguito a negoziati diretti fra le parti o i loro rappresentanti.

L'arbitrato è riuscito in 6 casi e la conciliazione in 14 e in quest'ultimo caso 5 scioperi vennero conciliati mediante l'intervento della Commissione reale nominata dal Governo per fare una inchiesta sugli scioperi di Colombia e 4 per l'intervento del Dipartimento del lavoro in applicazione della legge 18 luglio 1900. Le controversie regolate coll'arbitrato e la conciliazione comprendevano le più importanti avvenute nell'anno.

Un solo *lockout* venne segnalato al Dipartimento, e un piccolo sciopero di calzolari di

Quebec degenerò tosto in *lockout* interessante 20 stabilimenti e circa 5000 operai e durò 38 giorni.

Non è difficile scorgere da questi vari dati che gli scioperi sono ora meno numerosi, in vari paesi, di quello che fossero qualche anno fa; per contro hanno assunto, di solito, maggiore proporzione. Ma occorre ormai di dare uno sviluppo più razionale ai mezzi coi quali si risolvono le controversie industriali e di ridurre così a proporzioni minime i veri e propri conflitti che prendono carattere di *scioperi* e di *serrate*. Nello stesso tempo, dal punto di vista della statistica sarebbe giovevole che si stabilisse il piano di una statistica internazionale e l'Istituto internazionale di statistica pare a noi dovrebbe occuparsi con cura di questo argomento vista la importanza economica, sociale e legislativa della materia dei conflitti industriali e della loro risoluzione.

Rivista Bibliografica

G. De Leener, L. Wodon, E. Waxweiler. — *Le Charbon dans le Nord de la Belgique*. — Bruxelles et Leipzig, Misch et Thron, 1904, pag. 217.

L'Istituto di sociologia di Bruxelles diretto dal prof. Emilio Waxweiler ha intrapreso la pubblicazione di tre gruppi di studi: *Le Note e Memorie* contenenti studi sociologici originali e riviste critiche; *gli Studi sociali*, serie di volumi consacrati a lavori che rientrano nel dominio delle scienze sociali in generale; *le Attualità sociali*, serie di volumi diretti a vulgarizzare le questioni sociali correnti.

Il volume delle *attualità* che presentiamo ora ai nostri lettori è il terzo della serie e tratta di una questione molto importante per il Belgio, quella cioè di sapere se i nuovi giacimenti carboniferi che sono stati scoperti saranno bastevoli a sostituire quelli già esistenti che vanno esaurendosi.

Il sig. G. De Leener tratta l'argomento dal lato tecnico e dopo aver esposto quale sia la funzione del carbone e come venga consumato nel Belgio, dà le cifre attuali della produzione, e dimostra che il nuovo bacino carbonifero di Campine, sembra destinato a fornire principalmente carboni a gaz e di lunga fiamma, precisamente quindi di quelle qualità di cui si nota l'esaurimento nei vecchi giacimenti.

Il sig. L. Wodon tratta la stessa materia dal lato giuridico, espone quali possono essere le basi di un diritto minerario in genere, esamina la legge belga vigente, e indica quali modificazioni egli crede necessario di introdurre per permettere lo sviluppo della industria.

Finalmente il prof. E. Waxweiler espone la stessa questione dal punto di vista economico e sociale e soprattutto sostiene che lo Stato dovrebbe assumere come in Olanda ed in Prussia l'esercizio delle miniere di carbone evitando così i pericoli della industria privata.

Sebbene il prof. E. Waxweiler sostenga una tesi che non possiamo approvare, parendoci, fra l'altro che lo Stato abbia troppe altre cose da

fare, per consigliarlo a fare anche l'industriale, non possiamo disconoscere che il lavoro è ben fatto e che il valente professore dell'Università di Bruxelles assieme ai suoi collaboratori sig. De Leener e Wodon, hanno dettato una monografia completa e chiara sulla interessante questione.

Achille Richard. — *L'organisation collective du Travail.* — Paris, Guillaumin et C.ie, 1904. pag. 342, (fr. 6).

Rifacendosi dalla storia antica e venendo fino a noi attraverso le età, l'Autore di questo lavoro molto pensato e molto lucidamente esposto, rileva la evoluzione subita dal contratto di lavoro, il quale dall'essere una semplice intesa in buona fede, senza altra base che la consuetudine, è a poco a poco diventato un contratto che assume lineamenti propri o perchè tali si convengono tra operai e produttori, o perchè la legge è intervenuta a sostituire le condizioni nel silenzio delle parti.

E l'Autore presagisce che la evoluzione sarà la costituzione di Società operaie che, grandi e piccole, sostituiranno al contratto individuale di lavoro il contratto collettivo; senza per questo che sia necessario sopprimere le leghe ed i Sindacati attuali, i quali hanno scopo diverso.

Il libro, ripetiamo molto ben fatto e largamente documentato, è diviso in tre parti; nella prima l'Autore ci dà notizia sull'origine e sullo sviluppo del contratto collettivo di lavoro, nella seconda fa l'esame critico di tale contratto, e nella terza dà lo studio di un contratto collettivo speciale e perfezionato.

Alla bella opera del sig. A. Richard precede una dotta e brillante prefazione dell'eminente e geniale scrittore Yves Guyot.

Prof. Edgard Milhaud. — *Le rachat des Chemins de Fer.* — Paris, E. Cornely et C.ie, 1904, pag. 315 (fr. 3.50).

Sono note ai nostri lettori le recenti discussioni avvenute alla Camera Francese sul riscatto delle strade ferrate dell'Ovest e del Midi; il riscatto sembrava un fatto già inevitabile, ma vi si oppose eloquentemente, con una serie di argomenti positivi e seri, il sig. Rouvier Ministro delle Finanze. La questione venne rimandata alla prossima apertura della Camera.

Il prof. E. Milhaud dell'Università di Ginevra, nel libro che presentiamo ai lettori dell'*Economista*, propugna il riscatto, esaminando con molta cura tutti i motivi che gli oppositori al riscatto stesso hanno esposto nella discussione del gennaio scorso.

Naturalmente l'Autore crede di poter provare che le ragioni contrarie alla sua tesi hanno scarso valore e sebbene non si possa dire che le sue argomentazioni sieno esaurienti, tuttavia emerge una profonda cognizione dell'argomento se non una vera obiettività nello studio.

L'Autore consacra anche un capitolo all'« esercizio dell'Italia », ma il modo col quale l'Autore intende di esporre i dati che riguardano il nostro paese, fa sembrare che essi sieno stati dall'Autore poco vagliati ed abbia citati meno ponderatamente certi inconvenienti del-

l'esercizio privato. Così, per esempio, l'Autore ripete le lagnanze del ritardo dei treni anche diretti e direttissimi; e non accenna nemmeno a due fatti notissimi; il primo che i nostri diretti sono in dipendenza dei diretti che vengono dall'Austria, dalla Svizzera e dalla Francia; il secondo che al rapido aumento del traffico non corrispose in Italia l'allargamento dei mezzi di trasporto i quali dipendono dallo Stato.

Errate ed incomplete sono pure le cifre della partecipazione dello Stato ai benefici delle Strade ferrate, esposte come le espone l'Autore. Ma quando si pensa che l'Autore attribuisce alla politica ferroviaria la scarsità della percentuale d'aumento del commercio francese a paragone della Germania, del Belgio e dell'Inghilterra, vuol dire che l'egregio Collega, si è lasciato troppo trasportare dalla sua tesi.

Dr. Pasquale Rossi. — *Sociologia e psicologia collettiva.* — Roma, G. Colombo 1904 pag. 237. (L. 4).

E' questo il terzo volume della « Biblioteca di Sociologia teorica » diretta dal Dr. Fausto Squillacei, e edita dalla solerte casa G. Colombo di Roma, ed è un notevole tentativo rivolto a tracciare le prime linee delle ragioni sociali e psichiche che guidano la folla. Diciamo tentativo, perchè prima di costruire una teoria della psiche collettiva importerebbe una investigazione storica molto più ampia di quella che ci dà l'Autore nelle poche pagine (cento) nelle quali dal mondo sotto-umano passa a i « fatti contemporanei ».

Tuttavia in questo lavoro vi sono pagine pensate ed una cognizione sufficientemente estesa della dottrina e dei concetti sostenuti dai più valenti scrittori.

L'Autore ha divisa in tre parti la sua trattazione dopo una breve introduzione; la prima riguarda la storia della Psicologia collettiva, la seconda porta il titolo Psicologia collettiva e Sociologia; la terza tratta del metodo in psicologia collettiva.

Da questa stessa divisione emerge che si tratta più che altro di un lavoro di preparazione alla trattazione teorica dell'argomento, mentre alle *leggi di psicologia collettiva*, che dovrebbero essere il vero tema dell'opera l'Autore ne fa cenno appena in un capitolo della terza parte. Ed è per questo che l'Autore già noto per altri lavori sull'argomento va incoraggiato a completare ed a svolgere i suoi studi.

Pierre Leroy-Beaulieu. — *Les Etats-Unis au XX. siècle.* — Paris, A. Colin 1904, pag. 469.

Sebbene molto spesso si discorra nei giornali e nelle riviste incidentalmente degli Stati Uniti dell'America del Nord, non si può dire veramente che si conosca con precisione in quali condizioni si trovi questo popolo meraviglioso che ha saputo largamente applicare il concetto della libertà nella vita sociale, ed ha fatto progressi così rapidi e duraturi. Ed ecco un libro che affronta il non facile tema di descrivere sotto tutti o quasi tutti gli aspetti quel paese e quel popolo; e bisogna convenire che l'Autore è riuscito a compiere un'opera veramente notevole. In una prima parte l'Autore tratta del

paese e della popolazione, parlando del suolo e del clima, della popolazione, del modo con cui è composta, della questione dei mezzi e dell'aumento della popolazione. La seconda parte è rivolta alla agricoltura e vi si trovano notizie sulla costituzione della proprietà, sulla divisione delle culture: cereali, cotone, zucchero, tabacco ecc. allevamento del bestiame. La terza parte è consacrata all'industria di cui è spiegato la causa del grande progresso coll'organizzazione e colla concentrazione; e viene esaminata la forza motrice di cui l'industria americana dispone e la importanza e ripartizione delle diverse industrie; delle principali l'Autore dà ampie notizie, come le minerarie, le metallurgiche, le industrie meccaniche, le elettriche, le tessili e le alimentari; nè è trascurato ciò che riguarda il lavoro ed i salari. Finalmente la quarta parte tratta dei trasporti, del commercio e della espansione economica all'estero: strade ferrate, commercio estero e navigazione.

Senza nascondere che il lavoro del sig. P. Leroy-Baulieu ha qualche difetto specialmente nella non uniforme svolgimento delle diverse parti, si può dire tuttavia che per ordine per chiarezza di esposizione e per abbondanza di dati, è un lavoro che merita lode.

J.

Rivista Economica

I raccolti nella Russia meridionale — Il Commercio della Macedonia — Lo spopolamento della Francia. Natalità e mortalità.

I raccolti nella Russia meridionale. — Il console britannico ad Odessa, signor Bosaquet, in un suo rapporto commerciale al *Foreign Office* fa le seguenti previsioni sul raccolto dei cereali attualmente in corso nel suo distretto.

Le piogge cadute alla fine di maggio hanno migliorato la condizione dei cereali, quantunque sarebbero state assai più benefiche se fossero venute prima e più abbondanti.

Il grano seminato in autunno è in condizioni tutt'altro che favorevoli e si teme che gran parte di esso vada perduta.

In migliori condizioni è il grano primaverile, ma anche di questo il raccolto sarà inferiore alla media.

In Bessarabia ogni speranza di raccolto è stata abbandonata e Odessa non solo non riceverà grano da quella regione per l'imbarco ed il trasporto all'estero, ma dovrà provvedere la Bessarabia stessa di grano per il consumo locale.

La siccità nei distretti di Odessa, Bessarabia, Podolia e Valina non ha soltanto rovinato il raccolto granario, ma ha anche compromesso l'allevamento del bestiame.

Il raccolto granario si deve considerare buono a Kharhow e Kurk' medio a Kieff, soddisfacente a Poltava. Invece è da ritenersi perduto nel governatorato di Khel'son. La fillossera si diffonde rapidamente in tutti i paesi viticoli della Russia meridionale e poiché i proprietari russi sono restii all'adozione della vite americana, è facile prevedere che fra pochi anni, se non si prendono energici provvedimenti, i vigneti russi saranno completamente distrutti.

Il console passa poi ad esaminare la questione del lavoro agricolo che nella Russia meridionale viene diventando ogni giorno più critica, in causa della aumentata popolazione e dell'uso assai largo che i proprietari cominciano a fare delle macchine agricole.

Ogni anno immigrano dal nord migliaia di lavoratori, i quali offrono l'opera loro per i lavori primaverili ed estivi, ma ogni anno diminuisce il numero di quelli che vengono impiegati e molti debbono ritornare alle case loro in autunno senza un soldo di risparmio.

Questo fatto è una delle cause delle agitazioni di contadini che da due o tre anni contristano vari governatorati dell'Impero.

Il Commercio della Macedonia. — Riasumiamo le cifre approssimative del movimento commerciale nel 1903.

Importazioni. Nonostante la situazione politica poco favorevole ed i torbidi rivoluzionari dell'anno scorso, il movimento commerciale d'importazione è stato soddisfacente.

Gli affari che per vari mesi erano stati interrotti, hanno ripreso verso la fine dell'anno in modo da ricompensare il tempo perduto. Vendite ingenti vennero fatte all'interno, essendosi tutti i clienti trovati sprovvisti di merce.

È vero che quella piazza presenta l'inconveniente di esigere prezzi ridotti in confronto delle quantità meno importanti che acquista, in paragone ad altri grandi centri commerciali, ma l'esportatore ha il vantaggio di essere tranquillo del credito che accorda.

Se l'importazione di taluni prodotti italiani ha progredito regolarmente, essa però avrebbe ancora molto terreno da percorrere.

Esportazioni. Il commercio d'esportazione nel 1903 è stato invece assai mediocre. Vari articoli importanti sono stati deficienti e l'esportazione di essi proveniva dal precedente raccolto.

* * *

Per quanto riguarda l'Italia, abbiamo i dati seguenti:

Importarono in Macedonia tessuti di cotone greggi l'Inghilterra, la Germania, l'Italia e l'Olanda per lire 4,500,000, la partecipazione dell'Italia però è piccola.

Invece nei tessuti di cotone colorati e stampati l'Italia viene subito dopo l'Inghilterra, seguita a distanza dalla Germania, Austria, Belgio, Svizzera, Spagna, Olanda: in complesso L. 8,500,000.

Buona parte prende l'Italia nelle seterie, subito dopo la Francia; importazione complessiva 3,000,000 di lire.

Esportiamo pure in Macedonia filati, cucirini di cotone in concorrenza coll'Inghilterra, Belgio e Germania L. 500,000; maglierie di lana e cotone, insieme a Inghilterra e Germania, L. 650,000; tessuti di juta, coll'Inghilterra e Austria, L. 700,000; riso L. 1,500,000 (coll'India, Austria e Olanda). L'Italia però ha perduto molto terreno.

Esportiamo anche per quantità minori: pallini da caccia (L. 30,000), piombo in tubi (L. 14,000), piombo in pani (L. 30,000), ceramiche (L. 60,000), carta da pacchi (L. 190,000); ma vi partecipiamo per poco, la maggior quantità è esportata dall'Austria e Germania; carte da sigarette (L. 430,000) in concorrenza coll'Austria e la Francia.

Anche su L. 200,000 di fiammiferi, limitata la partecipazione dell'Italia, ci precedono Austria e Germania, ci seguono Belgio e Svezia.

Sopra L. 900,000 di cuoio per suola, l'Italia è prima fra i numerosi concorrenti: Francia, Belgio, Austria-Ungheria, Germania e Turchia.

Altre esportazioni, singolarmente di poca entità, ma che nel complesso toccano una somma discreta, sono quelle d'indaco, spago, agrumi, chincaglieria, marmo, droghe, gomma, bozzoli, pelli diverse e tabacco.

Nello zolfo non abbiamo concorrenti, ma la esportazione è insignificante: nel 1903 kg. 90,000 per lire 12,000.

Lo spopolamento della Francia. Natalità e mortalità. — Dell'argomento di sommo interesse si occupa nell'ultimo numero la *Revue des Revues*.

« La maggior parte di coloro che si occupano dello spopolamento della Francia e dei mezzi per rimediare vi può ben dirsi vittima di una curiosa ossessione: essi credono, cioè, e affermano che l'unica

causa dello spopolamento avveatosi nella Francia durante il secolo XIX e che continua nel secolo presente, destando tanta preoccupazione, sia la diminuzione della natalità. Secondo essi l'unico nemico da combattere è l'insufficienza delle nascite; e si direbbe che in Francia si sia fatto, o per lo meno cercato di fare, tutto ciò che è umanamente possibile per ridurre al minimo la mortalità della popolazione.

Eppure quegli studiosi che tanto si affaticano intorno al problema della natalità, riconoscono, sia pure incidentalmente, che la mortalità dei neonati ha raggiunto proporzioni altissime; che ogni anno si conta in tutta la Francia circa mezzo milione di morti premature ed evitabili; che la mortalità della popolazione urbana francese è più considerevole di quella inglese; che la mortalità nell'esercito della Francia è doppia di quella dell'esercito tedesco.

Non è dunque giusto affermare che il problema dello spopolamento si riduca puramente e semplicemente al problema della natalità, e che l'unica causa del doloroso fenomeno sia l'esiguo numero delle nascite.

Così nei secoli in cui la Francia aveva il beneficio di una natalità altissima, come negli attuali tempi di natalità diminuita, lo sviluppo normale della popolazione è stato impedito soprattutto dalla mortalità. Non è vero, come alcuni leggermente asseriscono, che la mortalità sia in Francia molto bassa, e che l'unico pericolo di cui la Francia è minacciata sia la insufficiente natalità. È uno spettacolo curioso il vedere una quantità di valentuomini discutere con la massima serietà su di una quantità di mezzi abbastanza infantili o chimerici per aumentare la natalità, e assistere freddi e imperturbabili alla strage continua che la morte mena in mezzo alla popolazione.

La Francia di oggidì non è più devastata come al tempo di Luigi XIV dalle carestie, dalle guerre e dalle pestilenze, ma noi vediamo che in essa infuria lo alcoolismo, il quale, come disse Gladstone, « fa più stragi che non la carestia, la peste e la guerra »; così pure la tubercolosi infuria in Francia più che in qualsiasi altro paese del mondo, uccidendo ogni anno più di 150,000 persone, e grande è il numero delle vittime della febbre tifoide, del tifo, della dissenteria, della scarlattina e di altre malattie che la scienza odierna è riuscita a combattere efficacemente. Le malattie infettive, le quali sono in diminuzione in Inghilterra, in Germania, in Svizzera, nel Belgio, in Olanda, nella Svezia e Norvegia, negli Stati Uniti e perfino in Italia, si mantengono in Francia a proporzioni altissime, e alcune di esse hanno anzi una manifesta tendenza ad aumentare. La sifilide, quasi sparita dalla maggior parte dei paesi civili, continua a far migliaia di vittime in Francia e vere ecatombe nelle colonie francesi; finalmente più di 150,000 bambini di età inferiore ai due anni soccombono annualmente alla diarrea, troppo spesso provocata da cattiva alimentazione.

Concludendo, se la crescente diminuzione della natalità co-tituisce per la Francia un pericolo, non è questo l'unico fenomeno al quale si deve rivolgere l'attenzione; non meno che della diminuita natalità, occorre preoccuparsi della morte prematura che ogni anno toglie al paese centinaia di migliaia di giovani esistenze ».

I BIGLIETTI SOGGETTI A PRESCRIZIONE

Ecco alcuni dati sui biglietti soggetti a prescrizione, che ancora rimangono in circolazione.

Al primo gennaio 1904 i biglietti di vecchio tipo degli istituti di emissione soggetti alla prescrizione col 30 giugno scorso ascendevano complessivamente a L. 40,452,761.50, ripartiti così: Banca d'Italia Lire 28,816,859.50, Banco di Napoli L. 8,951,754, Banco di Sicilia L. 2,684,148.

Sin dai primi mesi dell'anno corrente fu data la massima diffusione alla disposizione della legge che stabiliva la prescrizione dei detti biglietti col 30 giugno e a tale scopo fu fatta una larga ristampa e distribuzione dei *fac-simili* dei biglietti da prescrivere

incitando le autorità provinciali e comunali e persino i parroci dei più piccoli centri a richiamare la attenzione del pubblico sull'accennata disposizione di legge e sul danno che sarebbe derivato ai portatori dei biglietti della accennata specie se non fossero stati presentati in tempo utile. Pari diffusione si è data alla stessa disposizione di legge coll'invio di un numero considerevole di *fac-simili* anche all'estero.

Per effetto di tali provvedimenti, e di altri di carattere interno, la circolazione dei detti biglietti diminuì via via, e in misura rilevante, in guisa che al 30 giugno era ridotta a L. 15,604,363 così ripartite: Banca d'Italia L. 10,977,139, Banco di Napoli lire 3,763,586, Banco di Sicilia L. 863,638. In soli sei mesi adunque si ebbe una diminuzione di L. 24,848,398.50.

Ma in seguito al provvedimento adottato colla legge 30 giugno scorso, d'accordo coi tre istituti di emissione e inteso a prorogare sino al 30 giugno 1905 l'obbligo negli istituti stessi di cambiare i propri biglietti di vecchio tipo per rendere sempre meno dannosi al pubblico gli effetti della prescrizione, la circolazione dei biglietti stessi era maggiormente ridotta al primo del corrente agosto essendo scesa a L. 13,666,558, divise come segue: Banca d'Italia L. 9,683,449, Banco di Napoli L. 3,215,329, Banco di Sicilia L. 787,790.

In virtù della legge 20 giugno ultimo, il pubblico ha risentito in un solo mese il beneficio di L. 1,917,795. Questo lascia presagire che il danno della prescrizione più non esisterà alla scadenza del termine per il cambio.

I provvedimenti per la proroga del cambio dei biglietti di vecchio tipo degli istituti di emissione, furono estesi anche a quelli da L. 25 di vecchio tipo già degli stessi istituti, passati nel 1894 a debito dello Stato, e si può dire che abbiano dato risultato consimile a quelli indicati nei biglietti bancari. Infatti mentre al primo gennaio 1904 la circolazione di tali biglietti da L. 25 ascendeva a L. 946,800, al 30 giugno era scesa a L. 689,925 e al primo agosto corrente a L. 561,100 con una diminuzione, cioè, di L. 267,175 in confronto tra il primo gennaio e il 30 giugno e di L. 128,525 tra il 30 giugno e il primo agosto, ossia dopo la proroga del cambio.

Rimesse e risparmi degli emigrati

È stata pubblicata la relazione presentata alla Camera dal ministro del tesoro, onorevole Luzzatti, intorno all'andamento degli istituti di emissione e della circolazione bancaria e di Stato per il 1903.

Ci limitiamo ora a spigolarne sommariamente i dati che si riferiscono al servizio delle rimesse e dei risparmi degli emigranti italiani all'estero.

Per questa parte speciale la relazione abbraccia eccezionalmente il periodo di due anni (1902 e 1903) poichè, stante il breve tempo nel quale durante il 1902 la legge 4 febbraio 1901 ebbe effettiva applicazione, il Banco di Napoli, che esercita questo servizio, di rimesse e dei risparmi, non credette di compilare per quell'anno una speciale relazione.

Il Banco di Napoli ha per questo servizio corrispondenti a New York, Boston, Chicago, San Francisco, New-Orleans, Rio de Janeiro, San Paolo, Buenos-Ayres, Montevideo, Tunisi, Tripoli, Alessandria d'Egitto, Tangeri, Diego Suarez, Manjunga, Mananyary, Tamatave e Tananarive nel Madagascar.

Le rimesse fatte dagli emigrati italiani all'estero, per mezzo di corrispondenti del Banco di Napoli, raggiungono in totale per i due anni 1902-1903 il numero di 195,926 per l'ammontare di L. 32,881,530 così divise secondo la provenienza:

Dagli Stati Uniti N. 163,859, L. 26 milioni 009,086; dal Brasile N. 18,154, L. 4 milioni 488,976; dall'Argentina N. 13,877, L. 2,236,711; da Tunisi N. 36, L. 1757.

Esse sono abbastanza confortanti pel primo inizio di un nuovo ordine di cose che ha incontrate tante difficoltà nella sua attuazione: sia da parte di chi vedeva falcidiati o soppressi lauti e a volte men leciti benefici di cui da tempo fruiwa a carico dei nostri emigrati, sia per l'inerzia di questi ultimi che

li teneva attaccati al vecchio sistema, ormai entrato nelle loro consuetudini, quando a ciò non erano incoraggiati da abili quanto interessate suggestioni. Si è però ben lungi dalla cifra di circa 150 milioni alla quale — secondo calcoli fatti — ascenderebbero annualmente le somme inviate in Italia per conto dei nostri emigrati.

Va notato che le rimesse del 1902 e del 1903 furono eseguite, per la minor parte, col mezzo di vaglia speciali istituiti dal regolamento del 29 dicembre 1901 in esecuzione della rammentata legge del febbraio dallo stesso anno. Principalmente, ebbero luogo col seguente sistema: il corrispondente riceve il danaro dall' emigrato, rilasciandogli una ricevuta provvisoria e manda al Banco un elenco con le indicazioni dei pagamenti da eseguire in Italia mediante vaglia cambiari, nelle località ove siano stabilimenti dell' Istituto, o con vaglia e cartoline postali nelle altre. Con questo sistema la spesa non è minore, ma il corrispondente sfugge all' obbligo della cauzione e si sottrae all' adempimento di formalità ritenute troppo gravose. Nel 1902 sopra n. 62,331 rimesse per L. 9,304,835.24, ne furono fatte n. 6740 per L. 1,064,748.84 con vaglia e n. 55,641 per L. 8,240,286.40 col sistema ora accennato. Nel 1903 le rimesse furono n. 133,545 per L. 23,576,694.63 e se ne eseguirono n. 47,246 per L. 6 milioni 743,849.76 mediante vaglia e n. 86,299 per L. 16,832,84.874 con l'altro sistema.

L'ammontare dei vaglia da convertirsi in deposito presso la Cassa di risparmio del Banco fu nel 1902 di L. 33,150 e nel 1903 di L. 220,932.55. L'esiguità di questa cifra si spiega col fatto che gli emigrati versano la maggior parte dei loro risparmi nelle casse postali che danno un interesse più elevato.

Quanto al servizio degli *chèques* in dollari, che il Banco emette a favore degli emigranti per gli Stati Uniti, si hanno pel 1902 e pel 1903 le seguenti cifre: anno 1902 emessi n. 16,819 *chèques* per dollari 188,835 (L. 969,925); anno 1903 emessi n. 27,850 *chèques* per dollari 313,628 (L. 1.615,184).

Il fondo di cassa presso il Banco, per conto del servizio delle rimesse degli emigrati, era al 31 dicembre 1902 di L. 754,902.45 ed ascende alla stessa data dello scorso anno a L. 1,952,986.31. La sua crescente entità trae origine dal ritardo col quale l'amministrazione delle poste italiane domanda il rimborso dei vaglia pagati dalle sue casse. Naturalmente, del ritardo si avvantaggia il Banco, valendosi delle disponibilità che ne risultano.

L'*utile netto* che il Banco ha tratto dal nuovo servizio affidatogli ammonta, complessivamente pel 1902 e pel 1903, a L. 33,128.70 ed è così costituito:

Utili lordi L. 211,782.85 — Spese L. 178,654.15 — Tornano L. 33,128.70.

A termini di legge, la somma di L. 33,128.70 spetta per metà al Banco di Napoli, il quale deve destinarla a compiere il fondo di dotazione dello speciale servizio, e per l'altra metà al *fondo per l'emigrazione*, amministrato dal regio Commissario generale per l'emigrazione.

RELAZIONE del Consiglio d'Amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali.

(Continuazione).

IV.

Spese di costruzione.

Il capitale costruzioni ed immobili di proprietà sociale al 31 dicembre 1902 importava..... L. 620,107,668.32

Aggiungendo le spese dell'anno 1903 per lavori in conto capitale sulle linee in esercizio..... » 227,613.62

L. 620,335,276.94

Riporto L. 620,335,276.94

e detraendo le regolarizzazioni di spese per costruzione di opere stabili per il miglioramento delle condizioni dell'esercizio (art. 101 del capitolato)..... » 289,810.00

Il capitale al 31 dicembre 1903 importa..... L. 620,044,466.94

V.

Esercizio.

§ 1.° — LUNGHEZZA DELLE LINEE E LUNGHEZZA MEDIA ESERCITATA.

La rete principale non avendo subita modificazione alcuna rimase, al 31 dicembre 1903, della lunghezza di chilometri 4309,²⁵⁰. La rete secondaria invece, accresciuta di chilometri 0,926 per l'apertura all'esercizio, avvenuta col 1.° agosto, della diramazione al porto di Gallipoli, risultò alla stessa data di chilometri 1,511,²⁶⁴.)

La lunghezza complessiva delle due reti al 31 dicembre 1903 era quindi di chilometri 5,82⁵¹⁴; tenendo però conto della data d'apertura all'esercizio della diramazione suddetta, la lunghezza media esercitata nel decorso anno risulta di chilometri 5,819,⁰⁸⁵.

§ 2.° — MATERIALE ROTABILE IN SERVIZIO.

Dal quadro allegato n. 7 si rilevano le variazioni e modificazioni apportate al materiale rotabile durante l'anno 1903: nel quadro stesso è pure indicato lo stato di tale materiale al 31 dicembre u. s.

§ 3.° — PERCORRENZE DEI TRENI E DEL MATERIALE.

Il confronto del quadro allegato n. 8 con quello analogo dell'anno precedente, fa rilevare che nel 1903 si ebbero 490,447 chilometri in più nella percorrenza dei treni viaggiatori e 643,196 in quella dei treni merci.

Tali aumenti sono dovuti, per quel che riguarda i treni viaggiatori, all'effettuazione durante la primavera di un diretto da Venezia a Firenze oltre a quello solito ad affettuarsi negli anni precedenti in senso inverso, ai molti treni speciali effettuati per feste, escursioni, ecc., ed in special modo per pellegrinaggi a Roma, Loreto, Assisi e Vallo di Pompei; per i treni merci all'aumento sempre progressivo di tutti i rami del traffico e segnatamente ai trasporti dei prodotti vendemmiali dalle Puglie per l'Alta Italia e per l'estero.

§ 4.° — INTERRUZIONI ED ALTRI ACCIDENTI NEL SERVIZIO.

Nel 1903 non si ebbero a lamentare che poche interruzioni e tutte di limitatissima importanza: basta accennare a quella per neve verificatasi dal 3 al 4 febbraio sulla linea Castellamare Adriatico-Roma fra le stazioni di Pescara e Collarmele; alle altre per alluvione fra Meolo e S. Donà di Piave sulla linea Portogruaro-Venezia il 31 ottobre, fra Castel Madama e Vicovaro sulla linea Sulmona-Roma il 7 e 8 dicembre, fra Piediluco e Greccio sulla linea Aquila-Terzi dall'8 al 9 del mese stesso; a quella per frana verificatasi dal 13 al 16 settembre fra Dogna e Chiusaforte sulla Pontebba-Udine; alle altre infine di brevissima durata su varie linee per fuorviamenti o guasti del material.

Di tutti gli accidenti occorsi nell'anno 1903 figurano le solite notizie nel prospetto allegato n.° 10, le cifre del quale, specialmente per quel che riguarda i viaggiatori morti e feriti per causa del servizio, non

1) Non compresi chilometri 35,⁰⁰⁷ lunghezza complessiva di alcuni tratti che, appartenenti alla rete principale, sono anche esercitati come facenti parte della rete secondaria.

sarebbero superiori a quelle dell'anno precedente, se non si dovesse lamentare l'investimento, avvenuto la sera del 27 agosto fra Codroipo e Pasion Schiavonesco, del facoltativo militari 2465 contro il facoltativo 2468 composto di materiale vuoto, che cagionò la morte del personale di macchina del primo di detti treni e di 12 militari, mentre altri 144 rimasero più o meno gravemente feriti.

Oltre a tale luttuoso accidente sono da notare: l'urto del treno 107 contro il 1052 a Montevarchi, il 17 gennaio, col ferimento di due agenti sociali, del messaggero postale, di un viaggiatore e danni sensibili al materiale; l'urto del diretto 70 contro una colonna di carri in manovra a Rimini, il 31 gennaio, senza danni alle persone, ma con guasti rilevanti al materiale; l'urto del treno 256 contro il 1696 a Frattamaggiore, il 18 marzo, con danni sensibili al materiale e ferimento leggiero del macchinista, di due guardafreni e di una viaggiatrice; il fuorviamento del treno 706 all'entrata della stazione di Tortoreto, il 29 aprile, col'uccisione di un agente rimasto schiacciato sotto i carri rovesciati, il ferimento del macchinista e gravi danni al materiale rotabile e a quello d'armamento; lo sviamento, per rottura di un asse, del treno 628 del 19 luglio fra Belluno e Sedico Bribano, colla morte di un frenatore; l'investimento, il 22 agosto in stazione di Saletto, del treno 431 contro sei carri, col ferimento di una viaggiatrice e di una operaia intenta a lo scarico dei detti carri; l'investimento di un capomanovra e di un manovratore da parte del treno 711 a Foggia il 10 settembre coll'uccisione del primo e il ferimento del secondo; l'urto a Benevento, il 21 settembre, del treno NP contro una colonna di carri in manovra, col ferimento di tre agenti sociali e gravi danni al materiale; l'urto del treno 1452, entrato a disco chiuso a Ferrara il 27 settembre, contro una colonna di carri, senza danni alle persone ma con sensibili guasti al materiale; l'urto, per falso scambio, del treno 908 contro il 905 del 27 ottobre a Montecalvo, col ferimento di due viaggiatori e di un agente sociale, mentre tre agenti e alcuni altri viaggiatori riportarono contusioni di poca entità; il fuorviamento infine, per intempestiva manovra dello scambio d'entrata a Dervio, del treno 112 del 15 novembre, col ferimento di un agente e leggieri contusioni ad alcuni viaggiatori.

§ 5.° — TARIFFE.

Servizio italiano. — Viaggiatori. — Anche durante questo esercizio non si è mancato di studiare ed attuare opportuni provvedimenti per favorire e promuovere sempre più il movimento dei viaggiatori. Fra le altre facilitazioni, si rinnovarono, estendendole, le consuete riduzioni di tariffa per la stagione balneare e per la Esposizione di Venezia.

Merci. — Per renderla ognora più accetta ed utile alle svariate esigenze del commercio, venne provveduto alla ritorna della tariffa speciale N. 1 G. V. relativa al trasporto dei colli di peso non eccedente i kg. 20, suddividendola in due distinte tariffe portanti i numeri 1 e 11; la prima destinata per i pacchi di merci in genere, l'altra per i pacchi di prodotti agricoli e di derrate, con prezzi assai più ridotti della prima, ma con condizioni e modalità speciali.

Venne pure riformata la tariffa locale N.° 220 P. V. applicabile alle barbabietole, agli zuccheri ed ai melassi, nell'intento di soddisfare alle nuove esigenze dell'industria nazionale dipendenti dalle leggi fiscali.

E poichè col nuovo regime doganale le fabbriche vengono in certi casi a trovarsi nella condizione di non poter lavorare più utilmente i melassi per l'estrazione dello zucchero ed hanno quindi pensato di utilizzare quel prodotto presso le distillerie per l'estrazione dell'alcool, così per agevolare il movimento dei melassi, la serie B di detta locale, che prima era applicabile soltanto ai trasporti di melasso diretti alle Raffinerie, fu resa applicabile per qualunque destinazione.

Col 1° agosto il Governo, valendosi della facoltà consentitagli dall'art. 44 del Capitolato d'esercizio, ordinò alla Società l'applicazione di 24 tariffe eccezionalmente ridotte a favore delle provincie napole-

tane, e successivamente, col 1° settembre, nell'intento di accordare alcuni ribassi pei trasporti delle paste alimentari e del vino anche alle provincie centrali e settentrionali d'Italia, ordinò un'altra tariffa eccezionale per i trasporti di vino per l'interno ed apposite aggiunte alle tariffe eccezionali per le paste alimentari e per il vino destinati all'estero. I rimborsi che lo Stato deve fare alla Società a senso del precitato art. 44. furono compresi nei prodotti lordi dell'esercizio.

Servizi internazionali. — Viaggiatori e bagagli. — In conseguenza di modificazioni di prezzi afferenti alla percorrenza estera, furono riordinate le seguenti tariffe per viaggiatori e bagagli, sopprimendo le corrispondenze dimostrate superflue ed aggiungendo quelle riconosciute necessarie:

- 1°. Tariffa pel servizio italo-austro-germanico via Brennero e franco-italo-austro-germanico via Ventimiglia-Brennero;
- 2°. Tariffa italo-austro-ungarica via Carmona, Pontebba e Peri;
- 3°. Tariffa italo-germanica via Gottardo;
- 4°. Tariffa pel treno di lusso Pietroburgo-Vienna-Nizza-Cannes;
- 5°. Tariffa italo-ungherese via Fiume ^{Venezia} _{Ancora}.

Col 1° giugno venne istituito il servizio dei biglietti combinabili internazionali, al quale si accennò nella relazione dello scorso anno. I risultati finora conosciuti dimostrano che tale innovazione è gradita al pubblico, specialmente estero.

Merci. — Per favorire lo scambio diretto dei colli di messaggerie pesanti non oltre 20 kg. fra l'Italia e gli Stati esteri d'oltremare (America, Australia, porti delle Indie, dell'Indocina o dell'estremo Oriente, del Mediterraneo, del Mar Nero e del Mar Rosso) in transito per i porti italiani, si è istituita una tariffa la quale contiene prezzi fatti per collo dalle stazioni delle grandi reti alle località di detti Stati o viceversa.

Si è inoltre provveduto ad una radicale riforma della tariffa pel servizio di corrispondenza colle Poste Federali Svizzere, semplificandone notevolmente i criteri d'applicazione specialmente in quanto concerne la percorrenza sulle ferrovie italiane.

Detta tariffa contempla anche le relazioni da e per località della Germania, Lussemburgo, Belgio, Olanda, Gran Bretagna e Irlanda.

Concessioni particolari. — Per conservare alle linee sociali i non pochi traffici importanti soggetti alla concorrenza di altri mezzi di trasporto, si sono mantenute in vigore molte delle concessioni consentite negli scorsi anni, e se ne sono ammesse anche alcune nuove; altre invece hanno dovuto essere modificate o sopprese per tener conto delle rultanze della esperienza e di altre cause.

6°. — TRAFFICO.

I prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, deperati dalla imposta erariale, furono nel 1903 i seguenti:

L. 187,471,170.33	per le linee della rete principale;
» 11,120,452.33	per le linee della rete complementare;
<hr style="width: 100%;"/>	
L. 148,591,622.66	in totale.

In confronto ai prodotti dell'esercizio precedente si ha nel 1903:

L. 8,488,942.51	in più per la rete principale,
» 570,355.11	in più per la rete complementare,

L. 9,054,297.62 di aumento complessivo in confronto del 1902.

I proventi nelle due reti si ripartiscono per categorie di trasporti nel modo seguente:

CATEGORIE DEI TRASPORTI

RETE PRINCIPALE ¹⁾

	1902	1903	Differenze nel 1903	
			in più	in meno
Viaggiatori..... L.	47,494,616. 98	50,140,217. 20	2,645,600. 27	»
Bagagli, giornali e cani.....	2,323,468. 22	2,484,341. 35	160,873. 13	»
Merci, veicoli, ecc., a grande velocità.....	7,847,928. 15	7,947,229. 46	99,301. 31	»
Merci e bestiame a piccola velocità accelerata.....	8,460,958. 32	9,524,541. 79	1,063,583. 47	»
Merci, veicoli e bestiame a piccola velocità.....	62,445,643. 35	63,888,876. 00	4,443,232. 65	»
Prodotti indiretti dell'esercizio..	411,612. 85	485,964. 53	71,351. 68	»
TOTALE... L.	123,987,227. 82	137,471,170. 38	8,483,942. 51	»
			in più 8,483,942. 52	

RETE COMPLEMENTARE

Viaggiatori..... L.	3,529,886. 54	3,857,795. 54	327,909. 00	»
Bagagli, giornali e cani.....	91,099. 77	94,889. 84	3,290. 07	»
Merci, veicoli, ecc., a grande velocità.....	567,892. 71	591,713. 18	23,820. 47	»
Merci e bestiame a piccola velocità accelerata.....	494,598. 78	509,976. 80	15,378. 02	»
Merci, veicoli e bestiame a piccola velocità.....	5,819,269. 72	6,018,654. 99	199,385. 27	»
Prodotti indiretti dell'esercizio.....	47,349. 70	47,921. 98	572. 28	»
TOTALE... L.	10,550,097. 22	11,120,452. 33	570,355. 11	»
			in più 570,355. 11	

¹⁾ Compresa la metà dei prodotti della linea Milano-Chiasso

(Continua).

Mercato monetario e Banche di emissione

Sebbene l'avvicinarsi della fine del mese e i bisogni della liquidazione assorbano parte delle disponibilità del mercato, pure i prestiti brevi sono negoziati tra 1 1/2 e 2 per cento. Lo sconto a tre mesi è a 2 15/16 e 2 7/8, mentre altrove, specie in Austria Ungheria, si è avuto un aumento fino a 3 7/16.

La Banca d'Inghilterra al 25 agosto aveva l'incasso in aumento di 749,000 sterline, il portafoglio era cresciuto di 72,000 e la riserva di 1,010,000 sterline.

Quantunque agli Stati Uniti la settimana passata si siano avute delle domande di oro per Londra e per Cuba, quest'ultima pel prestito cubano di 15 milioni di dollari, pure le condizioni del mercato americano restarono buone; lo sconto è basso al 2 per cento circa e i prestiti brevi sono stati negoziati all'1 per cento.

A Berlino non si sono avute variazioni notevoli; lo sconto è 2 3/4 per cento e mutamenti importanti si avranno se avrà luogo la emissione dell'importante prestito russo, di cui si parla da qualche tempo.

A Parigi la carta buona sempre ricercata è all'1 1/4 per cento. La Banca di Francia al 25 corrente aveva l'incasso in diminuzione di 4 milioni, il portafoglio era diminuito di o tre 1 milione e un terzo, e le anticipazioni crebbero di 687,000 sterline.

In Italia lo sconto è invariato intorno al 4 per cento circa, i cambi ebbero queste variazioni:

su Parigi su Londra su Berlino su Vienna

22 Lunedì.....	100. —	25. 25	123. 50	105. 15
23 Martedì.....	100. —	25. 26	123. 45	105. 20
24 Mercoledì....	100. —	25. 25	123. 50	105. 20
25 Giovedì.....	100. —	25. 25	123. 45	105. 20
26 Venerdì.....	100. —	25. 25	123. 40	105. 25
27 Sabato.....	100. —	25. 25	123. 40	105. 25

Situazione degli istituti di emissione italiani

		31 Luglio	Differenza
Banca d'Italia	Attivo	Fondo di Cassa..... L.	582,850,532. 23 — 1,086,000
		Portafoglio interno.....	227,473,186. 06 + 2,594,000
		Anticipazioni.....	27,390,392. 15 + 383,000
		Partite immobilizzate.....	129,113,483. 78 — 65,000
Banca di Napoli	Passivo	Circolazione..... L.	877,768,549. 00 + 17,988,000
		Debiti a vista.....	108,156,363. 81 + 10,549,000
		» a scadenza.....	96,645,352. 71 — 2,518,000
		31 Luglio	Differenza
Banca di Napoli	Attivo	Fondo di cassa..... L.	120,673,850. 23 — 427,000
		Portaf. su piazze ital....	76,627,052. 47 — 2,409,000
		Anticipazioni.....	22,645,038. 84 + 166,000
		Partite immobilizzate.....	90,009,914. 87 — 82,000
Banca di Napoli	Passivo	Circolazione..... L.	272,960,729. 50 — 2,623,000
		Debiti a vista.....	43,475,102. 40 + 2,236,000
		Debiti a scadenza.....	35,524,607. 55 — 2,401,000

Situazioni delle Banche di emissione estere

		25 Agosto	differenza
Banca di Francia	Attivo	Incasso oro... Fr.	2,689,292,000 - 7,621,000
		argento... »	1,121,583,000 + 355,000
		Portafoglio..... »	532,377,000 - 1,312,000
	Passivo	Anticipazione..... »	677,739,000 + 687,000
		Circolazione..... »	4,105,631,000 - 41,130,000
		Conto cor. dello St. » » del priv. »	227,260,000 + 14,528,000 648,630,000 + 22,654,000
Rapp. tra la ris. e l'inc.	92,520/0 + 0,740/0		
		25 Agosto	differenza
Banca d'Inghilterra	Attivo	Incasso metallico Sterl.	38,520,000 - 749,000
		Portafoglio..... »	25,122,000 + 355,000
		Riserva..... »	26,642,000 - 1,010,000
	Passivo	Circolazione..... »	28,328,000 - 261,000
Conti cor. dello Stato » Conti cor. particolari » Rapp. tra l'inc. e la cir. »		6,769,000 + 240,000 — 55,518/0 + 1/0	
		20 Agosto	differenza
Banca di Spagna	Attivo	Incasso oro Pesetas	388,925,000 - 340,000
		argento... »	509,937,000 + 3,269,000
		Portafoglio..... »	857,331,000 + 1,124,000
	Passivo	Anticipazioni..... »	104,313,000 - 1,259,000
		Circolazione..... »	1,631,721,000 - 13,884,000
Conti cor. e dep. »	630,658,000 + 14,031,000		
		18 Agosto	differenza
Banca Nazionale del Belgio	Attivo	Incasso... Franchi	116,573,000 + 2,346,000
		Portafoglio..... »	526,534,000 - 905,000
		Anticipazioni..... »	33,842,000 - 487,000
	Passivo	Circolazione..... »	621,870,000 + 13,884,000
		Conti correnti..... »	73,282,000 - 10,770,000
		20 Agosto	differenza
Banca dei Paesi Bassi	Attivo	Incasso oro... Fior.	65,765,000 + 6,000
		argento... »	76,996,000 + 227,000
		Portafoglio..... »	60,843,000 - 182,000
	Passivo	Anticipazioni..... »	41,168,000 - 204,000
		Circolazione..... »	233,322,000 - 1,630,000
Conti correnti..... »	8,843,000 + 1,393,000		
		22 Agosto	differenza
Banche Associate di New York	Attivo	Incasso met. Doll.	279,180,000 + 2,330,000
		Portaf. e anticip. »	1,099,170,000 + 2,880,000
		Valori legali..... »	11,830,000 - 680,000
	Passivo	Circolazione..... »	37,610,000 - 1,830,000
Conti cor. e dep. »	1,209,570,000 + 2,440,000		
		15 Agosto	differenza
Banca Imperiale Germanica	Attivo	Incasso... Marchi	937,292,000 + 16,613,000
		Portafoglio..... »	749,802,000 - 1,613,000
		Anticipazioni..... »	59,437,000 + 5,312,000
	Passivo	Circolazione..... »	1,223,335,000 - 22,792,000
Conti correnti..... »	573,263,000 + 108,353,000		
		13 Agosto	differenza
Banche di emis. Svizz.	Attivo	Incasso oro... Fr.	111,147,000 - 620,000
		argento... »	9,444,000 + 375,000
	Passivo	Circolazione..... »	224,659,000 - 483,000

RIVISTA DELLE BORSE

27 Agosto 1904.

Le riunioni dell'ottava che con oggi si chiude, ci hanno mostrato un andamento assai uniforme, e molto simile a quello della settimana precedente. Al solito gli affari non si sono mostrati abbondanti, ma la fermezza dei corsi tanto per la nostra rendita, come per molti titoli, ha supplito alla mancanza degli operatori: il fondo del mercato si mostra fiducioso, ben disposto, e sano, cosa davvero in olita, per la stagione che stiamo attraversando.

Le condizioni monetarie sono immutate e buone tanto da noi come a Parigi dove la liquidazione di quindicina ebbe riportati a tassi eccezionalmente ridotti. A Londra invece il danaro si mostra meno facile. Della situazione politica tutt'ora minacciosa, quantunque ormai si possa ritenere escluso il pericolo di complicazioni europee, le borse seguitano a non preoccuparsene affatto.

In ottava si ebbero affari in rendita 5 0/0 intorno a 104: oggi fu fatto 104 per il contante e per il fine, mentre per il 3 1/2 0/0 si quota rispettivamente 101.85 e 101.90. Con qualche frazione di vantaggio chiude il 3 0/0 a 73.50.

A Parigi l'italiano ha oscillato fra 103.85 e 104 rimanendo oggi a 103.90: il francese chiude al 98.15, a 87.10 lo spagnuolo, a 75.20 il russo, e 62 il portoghese.

I consolidati inglesi hanno sfiorato l'8.

TITOLI DI STATO	Sabato 20 Agosto 1904	Lunedì 22 Agosto 1904	Martedì 23 Agosto 1904	Mercoledì 24 Agosto 1904	Giovedì 25 Agosto 1904	Venerdì 26 Agosto 1904
Rendita italiana 5 %	103.95	104.05	104.07	104.05	103.90	104. —
» » 3 1/2	101.50	101.60	101.60	101.70	101.75	101.85
» » 3	73.25	73.25	73.25	73.50	73.50	73.50
Rendita italiana 5 %:						
a Parigi..... »	104. —	104.05	103.85	103.87	103.85	103.90
a Londra..... »	102.75	102.75	102.75	102.50	102.75	102.75
a Berlino..... »	104.60	—	—	104.50	104.40	104.60
Rendita francese 3 % ammortizzabile..... »	—	98.27	98.30	98.32	—	—
» » 3 % antico..... »	98.22	98.22	98.15	98.17	98.15	98.15
Consolidato inglese 2 1/2 » prussiano 3 1/2	88.25	88.25	88. —	87.75	87.85	88.05
Rendita austriaca in oro » in arg. » » in carta »	119.25	119.25	119.20	119.15	119.10	119.10
Rendita spagn. esteriore: a Parigi..... » a Londra..... »	86.90	86.97	87.02	87. —	86.90	87.10
Rendita turca a Parigi. » » a Londra	87.27	87.45	87.30	87.75	87.27	87.30
Rendita russa a Parigi. » portoghese 3 % a Parigi..... »	74.40	—	74.30	74.75	74.95	75.20
	62.20	—	62.05	62. —	61.90	62. —

VALORI BANCARI

	20 Agosto 1904	27 Agosto 1904
Banca d'Italia..... »	1119. —	1131. —
Banca Commerciale..... »	768. —	780. —
Credito Italiano..... »	595. —	608. —
Banco di Roma..... »	127. —	127. —
Istituto di Credito fondiario.. »	562. —	550. —
Banco di sconto e sete..... »	162. —	165. —
Banca Generale..... »	31. —	31. —
Banca di Torino..... »	77. —	77. —
Utilità nuove..... »	271. —	271. —

Sostenuti in genere i valori bancari: aumentarono in ottava le Azioni Banca d'Italia, Banca Commerciale, Credito Italiano ed Istituto Fondiario.

CARTELLE FONDIARIE

	20 Agosto 1904	27 Agosto 1904
Istituto italiano..... 4 % »	510. —	510. —
» »..... 4 1/2 % »	517. —	517. —
Banca Nazionale..... 4 % »	510. —	510. —
» »..... 4 1/2 % »	510. —	510. —
Cassa di Resp. di Milano 5 % »	516. —	516. —
» »..... 4 % »	510. —	512. —
Monte Paschi di Siena.. 4 1/2 % »	508. —	508. —
Op. Pie di S. P. ¹⁰ Torino 5 % »	516. —	516. —
» »..... 4 1/2 % »	521. —	522. —
» »..... 4 1/2 % »	510. —	511. —

Pochissimi affari in cartelle fondiarie a prezzi fermi.

PRESTITI MUNICIPALI

	20 Agosto 1904	27 Agosto 1904
Prestito di Roma..... 4 % »	510. —	518.50
» Milano..... 4 % »	102.10	102.50
» Firenze..... 3 % »	74.50	74.25
» Napoli..... 5 % »	101.75	102.25

VALORI FERROVIARI		20	27
		Agosto	Agosto
		1904	1904
AZIONI	Meridionali.....	717. —	727. —
	Mediterranee.....	457. —	466. —
	Sicule.....	685. —	695. —
	Secondarie Sarde.....	267. —	267. —
	Meridionali..... 3%	358.50	359.10
	Mediterranee..... 4%	509. —	509. —
	Sicule (oro)..... 4 >	517. —	517. —
	Sarde C..... 3 >	362.50	362.50
	Ferrovie nuove. 3 >	358. —	359. —
	Vittorio Eman. 3 >	385. —	385. —
OBBLIGAZIONI	Tirrene..... 5 >	514. —	514. —
	Costruz. Venete. 5 >	—	—
	Lombarde..... 3 >	323. —	324. —
	Marmif. Carrara. >	257. —	257. —

Buonissime disposizioni abbiamo avuto per i titoli ferroviari fra cui primeggiano le azioni Meridionali e Mediterranee rispettivamente a 727 e 466. Sostentute pure le obbligazioni Meridionali e Ferroviarie, invariato il resto.

VALORI INDUSTRIALI		20	27
		Agosto	Agosto
		1904	1904
Navigazione Generale.....	457. —	459. —	
Fondiarie Vita.....	286. —	286. —	
> Incendi.....	150.50	151. —	
Acciaierie Terni.....	1927. —	1930. —	
Raffineria Ligure-Lomb.....	430. —	434. —	
Lanificio Rossi.....	1520. —	1524. —	
Cotonificio Cantoni.....	532. —	537. —	
> veneziano.....	317. —	317. —	
Condotte d'acqua.....	333. —	335. —	
Acqua Marcia.....	1455. —	1458. —	
Linificio e canapificio nazion.....	171. —	172. —	
Metallurgiche italiane.....	156. —	158. —	
Piombino.....	108. —	108. —	
Elettric. Edison vecchie.....	556. —	561. —	
Costruzioni venete.....	119. —	119. —	
Gas.....	1390. —	1388. —	
Molini Alta Italia.....	604. —	609. —	
Ceramica Richard.....	365. —	366. —	
Ferriere.....	84. —	83.50	
Officina Mec. Miani Silvestri.....	128. —	128. —	
Montecatini.....	92.50	93. —	
Carburo romano.....	1185. —	1140. —	
Zuccheri Romani.....	97.50	96. —	
Elba.....	549. —	570. —	
Banca di Francia.....	3820. —	3820. —	
Banca Ottomanna.....	568. —	567. —	
Canale di Suez.....	—	4180. —	
Crédit Foncier.....	680. —	—	

Scambi limitati per questi valori: il listino chiude però leggermente migliore di quello precedente.

NOTIZIE COMMERCIALI

Grani — Mercati immutati, con affari limitati al bisogno. Ad *Alessandria* frumento al tenimento L. 23.70 a 24.—, meliga 15 a 15.50. Segale 17.50 a 18.50. Avena f. d. 16.— a 16.50 al quintale. A *Torino* grani di Piemonte L. 23.25 a 24.—, nazionali di altre provenienze 24.25 a 25.—, esteri di forza 26.25 a 27.50. Granoni 15.50 a 18.—. Avene f. d. 17.25 a 17.75, superiori e grigie f. d. 18.25 a 18.75. Segale 16.75 a 17.25 al quintale. A *Vercelli* frumento L. 22.75 a 23.75, segale 15.75 a 16.50, meliga 15.25 a 16.25, avena da 16.25 a 17.25, al quintale. A *Piacenza* frumento da L. 22.75 a 23.50, franco stazione o molino. Granturco molto sostenuto da L. 17.75 a 16.50 al quintale. A *Verona* frumento fino da L. 23.— a 23.50, buono mercantile da 22.75 a 23, basso da 22 a 22.50, granturco pignol. da 16.50 a 16.75, nostrano colorito da 16.75 a 16, basso da 14.25 a 14.50. Segale f. dazio 16.50 a 17.50 Avena id. 16.— a 16.50, al quintale. A *Rovigo* frumenti invariati da L. 23.25 a 23.75, frumentoni in calma da 14.50 a 16.25, avene aumentate e pagate da 16.25 a 16.50 per quintale. A *Bari* frumenti duri fini

L. 24.25 a 25.—, corr. da 23.— a 25.50, teneri bianchi 23 a 23.50, rossi 22.50 a 23.25, frumentoni 13 a 13.75, orzo 12.50 a 13. avena 13.50 a 14.—, il quintale. A *Palermo* grano realforte da L. 23.87 a 24.26 per 100 chilo. Sammartinaro da 23.48 a 23.82. Timilia da lire 22.70 a 22.90. A *Tunisi* grani duri correnti da fr. 22.50 a 22.60, superiori da 22.70 a 22.80, extra da 22.85 a 23.—, avena da 11.75 a 12.15.

Carboni. — Nel carbon fossile persiste lo stato di calma con affari limitati ai puri bisogni. Le cilate attualmente sono pressochè sguernite di vapori in causa dei pochissimi arrivi. Il deposito infatti è in questi giorni sensibilmente diminuito. Numerosi però sono i vapori di prossimo arrivo per cui è facile prevedere una prossima ripresa nell'attività. A *Genova* Newcastle da gas come: New Pelton Main Holmside, Waldrige, Peareth da L. 20.25 a 20.50, West Leversons Washington, Hebburn e qualità corrispondenti da 19.50 a 20.—. Newcastle da vapore come: Davison, Bothal, Cowpen, Ravensworth da 22.50 a 23.—, Best Hamilton, Ell, Splint da 20.25 a 20.75, Splint da 20.50 a 21, Wishaw Main, Lothian Dyeart Pyrslyre Scozia, secondario Fifeshire da 18.50 a 19.—, Liverpool Rushy Park da 24.— a 24.50 a Cardiff primissime qualità come: Ferndale, Albion, Cambrian Nixon's Navigation, Naval da 27.50 a 28.—, Cardiff buone qualità come North's Navigation, Standard, Dowlais, Great Western da 26.50 a 27.—. Newport primissime qualità come: Abercarn Risca, Tredgar, Western Walley da 25.50 a 26.—. Carbone Americano (Nord) Pocahootas. Montana, Yonghiogheny, New River, George Greek, Cumberland, Big Wein Cumberland da 22.50 a 23.—, coke metallurgico Original Victoria Garesfield da 36.— a 36.50, id. nazionale (vagone Savona) da 33.— a 34.—, id. da gas per cucina e riscaldamento da 31.— a 32.—. Antracite minuta da 12.50 a 13.—, pisello da 29.— a 30.—, Cobles da 35.50 a 36.—, Rubbly Culm da 18. a 18.50, grossa da 31.— a 32.— ogni mille chilogr., sul vagone per contanti senza sconto. A *Venezia* Coke Garesfield per fonderia da 36.— a 36.50. Antracite inglese grossa scelta da 36.50 a 37.—, idem idem. Cobbles da 39.50 a 40.—, Noci da 41.50 a 42.—, pisello da 31.50 a 32.— per tonnellata, franco al vagone Venezia, netto contanti.

Caffè. — Continua la tendenza al sostegno tanto all'origine che sui mercati regolatori. Sulle nostre piazze gli affari vanno di giorno in giorno acqui stando incremento ed è sperabile una pronta ripresa con relativo aumento nei prezzi. Quotiamo: a *Genova*, Moka da fr. oro 160 a 180, Portorico fino da 182 a 194, corrente da 150 a 168, Guatemala naturale 105 a 113, Salvador lavato da 128 a 140, naturale da 108 a 112, Costaricca naturale 110 a 120, Nicaragua naturale da 100 a 106, Caracas lavato da 125 a 160, naturale 95 a 102, San Domingo da 98 a 112, Maracaibo a Cumana da 100 a 105, Santos lavato da 115 a 117, naturale da 97 a 102, caracolito da 120 a 125, Rio naturale da 94 a 98, caracolito da 110 a 115; Bahia da 90 a 95 il tutto al quintale schiavo di dazio.

Risi. — Invariati e con pochi affari i risi; leggero aumento per i risoni; i giapponesi senza affari. A *Torino* riso mercantile L. 31.— a 32.75, fioretto 33.75 a 34.75 il quintale f. d. A *Vercelli* riso sgusciato da L. 26.75 a 25.—, mercantile da 29.40 a 30.50, buono da 30.70 a 32.80, fioretto da 33.20 a 33.90, giapponese da 22.75 e 25.65; risone giapp. 15.25 a 16.75, bert. 21.50, nostrano Ostiglia 20.— a 21.—, nostrano altre qualità da 19.— a 19.75 al quintale ai tenimenti. A *Verona* risone nostrano L. 21.— a 21.50, giapponese, lencino e ranghino 19.— a 20.—, riso nostrano fino da 37.— a 37.50, mercantile da 33.50 a 35.50, ranghino da 31.50 a 32.—, lencino fino da 27.50 a 28.50, basso da 26.— a 26.50, giapponese fino 27.50 a 28.50, basso 26.— a 26.50, mezzo riso da 21 a 21.50, risetta 19.— a 20.—, giavone 15.50 a 16 (fuori da dazio), al quintale. A *Palermo* risone brillato (OOO lire 51 per 100 Gg.; Glace AAAA L. 40; Giapponese OO L. 34.50, Giapponese n. 9 lire 32, mezzagrana n. 11 L. 29 il quintale. A *Calcutta* riso da tavola 4 R. 2 A, Ballam 3.9.

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

FIRENZE — SOCIETÀ TIPOGRAFICA FIORENTINA — FIRENZE
Via San Gallo 23.