

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXXI — Vol. XXXV

Firenze, 21 Agosto 1904

N. 1581

**SOMMARIO:** L'esercizio delle strade ferrate italiane — Sentenze di magistrati e verdetti di giurati — R. D. V. Il disordine nella contabilità dello Stato — Gli scioperi in alcuni paesi (Inghilterra, Francia) — **Rivista bibliografica:** Prof. Ippolito Luzzati. Sulla conversione del debito ipotecario oneroso sulle terre — Gennaro Mondaini. Le origini degli Stati Uniti d'America — Dr. André Colliez. Les coalitions industrielles et commerciales d'aujourd'hui — **Rivista economica:** Il ribasso dei consolidati inglesi — Per la compilazione dei bilanci — Situazione economica dell'Algeria — Il commercio dei fiori a Varsavia — Il commercio della Corea — Commercio dell'Italia col Brasile — Commercio della Persia coll'estero — Relazione del Consiglio di amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali — Cronaca delle Camere di commercio (Udine, Alessandria) — Mercato monetario e Banche di emissione — Rivista delle Borse — Notizie commerciali — Annunzi.

## L'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

Le informazioni che abbiamo da Roma ci permettono di affermare che la liquidazione a cui attende una Commissione presieduta dell'on. De Capis su tutto quanto riguarda questi 19 anni di esercizio procede senza grandi difficoltà e che le divergenze che parevano prima insormontabili in riguardo alle pendenze colla Mediterranea, sottoposte ad esame ed a calma discussione, si trovarono molto meno gravi di quello che non si potesse pensare.

Ci aggiungono anche che il colloquio tra il Presidente del Consiglio dei Ministri ed il comm. Oliva, Direttore generale della Mediterranea, abbia servito a toglier di mezzo, nelle linee generali almeno, le maggiori disparità di vedute.

Ed è un fatto di cui bisogna felicitarsi, poichè durante questi 19 anni di esercizio lo Stato aveva usato ed abusato del credito verso le Società ed aveva, senza risolvere i rapporti non concordati, ordinate spese che dovevano più tardi essere liquidate. Vi era quindi motivo di temere che per alcune partite sorgessero questioni che soltanto dagli arbitri o dai tribunali potessero essere risolte.

L'accordo abbastanza facilmente intervenuto lascia credere che da una parte e dall'altra sia stata posta la maggior buona volontà, quella buona volontà di un procedimento affiatato, che non è sempre stato efficiente durante l'esercizio. Il Ministro dei Lavori Pubblici e quello del Tesoro hanno data alla Commissione una intonazione non aspra e la Commissione ne ha seguita con vantaggio di tutti la indicazione.

Ma se lo studio della liquidazione procede regolarmente, non altrettanto, per ora almeno, procede quello per il futuro assetto delle ferrovie italiane.

A quanto sappiamo tutti sarebbero nell'intimo desiderosi di una proroga di tre o quattro anni con lievi modificazioni, specie finanziarie, dei

contratti attuali. Ma il Governo e Società hanno troppo ostentamente dichiarato di non volere la proroga perchè oggi possano facilmente acconciarsi a proporla, per quanto singolarmente veggano in essa la migliore soluzione nel momento attuale.

Qualche anno fa l'esercizio di Stato sembrava una soluzione abbastanza facile; vi erano persino di quelli i quali asserivano che esso non avrebbe importato in sul principio che la sostituzione del Consiglio di amministrazione e di pochi alti funzionari delle Società, con un Consiglio e con funzionari nominati dal Governo; ma ora, a pochi mesi dalla scadenza delle Convenzioni, si comincia a sentire tutta la responsabilità che verrebbe addossata allo Stato, il quale non si sente abbastanza bene organizzato per assumere una azienda di tanta importanza.

E' vero che si va dicendo che lo Stato si servirebbe della legge proposta dal Ministro dei Lavori Pubblici, la quale attende l'approvazione del Parlamento, ma i più pensano che non è una legge quella che possa creare organismi capaci di amministrare una azienda così complessa come è quella delle strade ferrate.

L'esempio della Mediterranea dimostra quali e quante difficoltà si incontrino a costituire un tutto omogeneo e sicuro che conduca una rete così vasta. Occorre avere funzionari devoti, esperti, intelligenti che sappiano e vogliano fare l'interesse dello Stato. E' egli possibile, senza una lunga perequazione, aver sottomano della gente capace di tenere un simile ufficio?

Ecco perchè diciamo che non pochi di quelli che qualche tempo fa parlavano di esercizio di Stato, come di cosa facilissima, oggi sono titubanti davanti alla responsabilità enorme che importerebbe simile soluzione, e confessano che la Amministrazione non è ancora apparecchiata abbastanza per sostenere tanto peso.

D'altra parte proroga o nuovi contratti con Società private sono inammissibili se non si ottengono miglioramenti notevoli nella parte che

spetta allo Stato e nei servizi per il pubblico; ma questi miglioramenti, in quanto si traducono in oneri maggiori per l'esercente, è possibile imporli a tutte e tre le Società, se una di esse ha coi fatti dimostrato di non poter esercitare la sua rete col 62 1/2 del prodotto lordo?

Ed ecco che il problema ferroviario in questo momento si impenna in alcuni punti inesorabilmente perentori.

Per la proroga breve, nella quale moltissimi sarebbero consenzienti, osta una questione di amor proprio.

Per l'esercizio di Stato, si affaccia il pericolo di un insuccesso per mancanza di preparazione.

Per le nuove convenzioni, sta contro la difficoltà di avere patti abbastanza migliori per far accettare l'esercizio privato.

A parte quindi le possibili difficoltà parlamentari, a parte la questione finanziaria che per molti rispetti incombe sul problema, esso già contiene difficoltà contingenti che tengono ancora perplessi gli animi.

E quindi si tentenna, si dice di studiare, in complesso si attende che il tempo faccia da sé. Si aggiunga a ciò una specie di olimpica indifferenza da parte delle Società, le quali, pare, non abbiano nessuna voglia di vivere.

Per molti uomini in vista il silenzio è il miglior mezzo per farsi ritenere grandi.

## Sentenze di magistrati e verdeti di giurati

Tratto tratto alcune sentenze di magistrati o di giurati, che paiono strane, suscitano meraviglia e discussione tra il pubblico, e se avviene che se ne pronuncino due o tre di seguito di tal genere in breve periodo, la discussione si fa più viva così che entrano ad esaminarle nella pubblica stampa anche illustri sociologi. E proprio in questi ultimi mesi si è verificato il caso di alcune sentenze, che hanno così commossa la opinione pubblica da indurre la più alta Magistratura del Regno ad esorbitare nella interpretazione del diritto, per trovare un pretesto valido a riformarle.

L'argomento, considerato nei ristretti confini giuridici, sembrerebbe non rispondente all'indole della nostra Rivista, ma è facile invece comprendere che il modo con cui è amministrata la giustizia non può essere in nessun modo indifferente a qualunque ordine di cittadini a qualunque specie di studiosi, tanto è vero il detto: *justitia fundamentum regnorum*.

E da questo punto di vista intendiamo fare alcune considerazioni generali sui casi lamentati, non perchè si voglia entrare nella polemica, a dir vero non sempre nè tutta serena che hanno sostenuto illustri penalisti, ma soltanto per richiamare l'attenzione dei nostri lettori sopra alcune condizioni di fatto, che vengono troppo spesso ed a torto dimenticate.

Si dimentica soprattutto che la base stessa della amministrazione della giustizia riposa sopra una *finzione sociale*, inquantochè noi fin-

giamo di credere che magistrati e giurati possano essere liberi da ciò che si chiama difetti e passioni umane e liberi più ancora dalle influenze dell'ambiente.

Ora non vogliamo già pensare che i magistrati od i giurati si lascino vincere dalle volgari passioni dei partiti politici, o sieno meno resistenti alle agitazioni che talvolta sorprendono le moltitudini, o peggio si lascino guidare nei loro giudizi dai preconcetti che in un dato fatto penale possono ispirare il giudizio della folla. Ammettiamo anzi che il magistrato ed il giurato sieno tutti onesti cittadini, consci del loro importante ufficio, tutti compresi del dovere che devono compiere, e disposti a prestare la massima attenzione allo svolgimento dei dibattimenti a cui assistono. Chi ha veduto apparecchiare le sentenze scritte intanto che la difesa parla, od ha veduto il capo di qualche magistrato penzolare a destra od a sinistra come se l'uomo dormisse; chi ha udito giurati apprezzare deposizioni in modo da sembrare che nulla abbian capito, può dubitare che alla solennità apparente di cui si riveste l'amministrazione della giustizia gli corrisponda sempre una eguale serietà di atti; ma anche non tenendo conto di queste mancanze che pure sarebbero gravissime, vi è un'altra considerazione da fare dal lato psichico.

Può pretendere la società che il magistrato od il giurato, che lasciano a casa il figlio o la moglie od il padre malati, quando indossano la toga od entrano nell'aula della giustizia dimentichino il loro crocchio e siedano sereni ed attenti a sentir svolgere i fatti che personalmente non gli interessano?

L'imputato che si presenta ai suoi giudici quando uno di essi e roso dalla gelosia e tema di essere tradito dalla moglie, si trova nelle stesse condizioni dell'altro che in quel giorno trova un magistrato od un giurato tranquillo e sereno?

Non incontriamo continuamente persone alle quali teniamo un discorso interessante e che non ci ascoltano che apparentemente mentre il loro pensiero è altrove? E di queste persone quante sono chiamate ad essere ministri di giustizia?

E potremmo continuare con una lunga serie di queste domande tutte rivolte a dimostrare che sarebbe vano pretendere che i magistrati ed i giurati possano entrare nel tempio della giustizia diversi da quello che sono nella vita ordinaria, e che, anche ammesso il loro proposito di essere tali quali il grave ufficio esigerebbe, possano poi veramente mettersi e rimanere nelle volute condizioni.

Quante volte non vediamo noi chiedere e concedere una perizia sullo stato mentale di imputati e vediamo far parte della giuria uomini che meriterebbero pure di esser soggetti a tale esame? E non vi siete mai incontrato in qualche persona che si qualifica *strana* e poi si sa essere un magistrato?

Ma evidentemente noi siamo colpiti dai casi più evidenti più costanti e ci sfuggono tutte le minori anomalie che pure sono efficienti.

E se queste nostre considerazioni sono vere non è da meravigliarsi che si discutano le sentenze ed i verdeti quando non rispondono a certe nostre esigenze?

Abbiamo noi fatto qualche cosa, sia pure di poca importanza, per tentare di assicurarci che magistrati e giurati sieno il più possibile uomini normali?

Basta riflettere che si reclutano i giudici di primo grado senza nessuna preparazione speciale; che un giovane, qualunque esso sia, terminati gli studi, diventa pretore ed assolve e condanna, e che nei gradi superiori il criterio quasi unico per fare i giudici di tribunale, di appello, o di cassazione è l'anzianità, per comprendere che nessuna garanzia si ha che coloro che amministrano la giustizia sieno uomini *senza stranezze*.

Basta riflettere che i giurati si estraggono a sorte per farsi un'idea della saggezza del meccanismo della giustizia.

Che se poi si passa dal penale al civile, non è migliore la condizione delle cose.

Il magistrato deve essere enciclopedico e conoscere a fondo tutte le questioni di ordine diverso che si discutono nel mondo.

Si farebbe ridere se domani venisse chiamato un ragioniere ad insegnare filosofia, od un ingegnere a coprire una cattedra di storia; anzi nelle scuole superiori non si ammette nemmeno l'insegnamento di scienze affini dato dallo stesso individuo. Un commercialista non si reputa adatto ad insegnare diritto civile, un economista non si chiamerebbe ad insegnare diritto pubblico.

Ma il giudice? quello deve saper tutto; si tratti dell'onore o della sostanza di un cittadino, eppure esso deve andare davanti allo stesso giudice, tanto se il fatto riguarda un ponte mal costruito, come se è in discussione una derivazione d'acqua, o un caso di successione, o l'avaria di una merce, od una questione monetaria.

E poi ci meravigliano le sentenze, ed i verdeti ed andiamo a cercare la causa recondita di certe stramberie. Ma esse stanno nella natura umana, e per evitarle sarebbe necessaria una accurata selezione che permettesse ad uomini coscienti di far lunga pratica inoffensiva per poi, dopo intensa educazione speciale, esser chiamati a sentenziare sui diritti altrui. Non si eviterebbero ancora tutti gli inconvenienti, ma si ridurrebbero a minor numero.

Si tratta molte volte dell'onore e della sostanza dei cittadini, e quindi l'atto di fare giustizia è di suprema importanza, il più importante si può dire che sia domandato. Per esercitarlo bisognerebbe esigere garanzie serie ed efficaci.

Garanzie di studi e di lunga pratica; garanzia di età abbastanza matura; garanzia di un evidente equilibrio mentale e morale; garanzia di uno stato d'animo sereno nel momento del giudizio.

Noi ricordiamo che un cittadino un giorno chiedeva di essere esonerato dal far parte della giuria, perchè aveva la moglie malata e non prendeva la medicina se non le era data da lui; non fu esonerato e la moglie gli morì durante il processo.

Si dirà che è difficile sapere ed apprezzare lo stato d'animo dei giudici togati o popolari; e sarà anche vero; ma allora non discutiamone le sentenze, non si chiami giustizia i loro responsi,

non si pretenda che possano essere dati quali la legge finge che sieno.

Certo è che la giustizia a molti, pur onesti, fa paura.

## Il disordine nella contabilità dello Stato<sup>1)</sup>

È fuori di dubbio ormai che presso la Ragioneria Generale mancano gli strumenti contabili, che sono poi le scritture, per conoscere gli accertamenti e le riscossioni delle entrate, e le spese impegnate, ordinate e pagate, sioché i documenti finanziari, e primo fra tutti il rendiconto consuntivo, che ha tanta importanza contabile e finanziaria, non può offrire tutte quelle garanzie che sarebbero desiderabili. Manca la scrittura doppia e in sostituzione a questa la Ragioneria Generale tiene, dice lo scrittore della « Riforma Sociale » V. d'A., una certa contabilità delle entrate e delle uscite che tecnicamente sarebbe difficile definire di che genere sia, della quale — non essendo regolata da nessun decreto, com'è naturale trattandosi di scritture tenute in opposizione al disposto della legge — saremmo nella impossibilità di parlare se il D'Alvise nel suo manuale di Contabilità di Stato, non ne discorresse, riportando alcuni modelli dei registri di cui si compone. E infatti il detto manuale informa (pag. 391) che nel libro degli impegni si registrano esclusivamente i mandati, diretti e di autorizzazione emessi, mandati a disposizione e i ruoli di spese fisse.

Questo è tutto, nota il nostro scrittore, e questa è la contabilità degli impegni tenuta dalla Ragioneria Generale dello Stato; una contabilità in cui gli *ordini di pagamento* fungono da *impegni*, e dove non trovano luogo tutti gli impegni di spese assunti con atti e contratti d'ogni genere. Ma è appunto nel seguire il movimento di questi obblighi, a scadenza più o meno lunga, che la contabilità degli impegni può servire di norma all'amministrazione; sono infatti gli impegni stati assunti con contratti ed altro all'amministratore che formano quasi completamente le somme rimaste a pagare alla fine dell'esercizio, e che costituiscono altresì le deplorate eccedenze di spese.

Una prova della insufficienza delle registrazioni della Ragioneria generale è stata data dal De Flamini in un articolo sulla sincerità dei bilanci; egli ha rilevato che dei 230 milioni di spese che rimasero da pagare al 30 giugno 1903, solamente sette milioni si riferiscono ai mandati e agli altri ordini di pagamento — i soli che la Ragioneria generale dello Stato allibra nel suo registro degli impegni — mentre tutti i rimanenti 223 milioni, concernono spese variabili, obbligatorie, ecc., rimaste insoddisfatte al finire dell'esercizio, ossia quegli impegni assunti con atti e contratti della pubblica amministrazione, *dei quali essa non tiene alcuna nota*.

Per tal modo la Ragioneria Generale, in possesso soltanto degli elementi concernenti il

<sup>1)</sup> Vedi il numero precedente dell'*Economista*.

conto di cassa, è costretta a rivolgersi alle altre amministrazioni per sapere quali sono le entrate accertate e non riscosse, le spese impegnate e non pagate, tutte cose ch'essa dovrebbe essere in grado di conoscere direttamente, se non venisse meno al suo compito e alla volontà espressa del legislatore. Così, ciò che riguarda le spese impegnate viene a conoscenza della Ragioneria Generale, solo quando l'esercizio è già chiuso, e naturalmente non potendo essa esercitare alcun'azione a questo riguardo i singoli Ministeri restano liberi di *fabbricare i residui*.

Questi residui, come notava anche il De Flaminii, sono in una proporzione sensibilmente differente rispetto alla spesa totale dei singoli Ministeri: essi vanno dal 2.60 0/0 al 35, 23 0/0. In tal modo nascono i *crediti illiquidi* per milioni e milioni, e i *residui a calcolo*, che il De Flaminii deplora e che deplora persino la Corte de' Conti. Il rendiconto consuntivo, pertanto contiene cifre ipotetiche, come un bilancio di previsione.

Questa postuma fabbricazione di residui è la dimostrazione più persuasiva del pessimo funzionamento della Ragioneria Generale, e si noti che talvolta si hanno residui per capitoli che non ne dovrebbero avere affatto.

Da questo modo di procedere risulta palese la inosservanza della legge, la quale esige che l'esercizio sia chiuso col 30 giugno e dopo di quel giorno nessun impegno possa essere registrato a carico dell'esercizio scaduto. Invece, l'esercizio è effettivamente chiuso dopo il 30 giugno, i residui si determinano anche qualche mese dopo di quella data, così che il riscontro contabile per le entrate e le spese è del tutto incompleto, parziale, insufficiente.

Ha un bell'ordinare l'art. 311 del Regolamento di contabilità, osserva con ragione V. d'A. che la differenza che al 30 giugno può esistere fra l'importare degli impegni contratti e la somma prevista, nei rispettivi capitoli dev'essere portata in economia! ha un bell'ordinare che i soli impegni contratti avanti il 30 giugno rimangono in vigore! Il termine dell'esercizio è rimandato in realtà di 4 mesi; fino all'epoca in cui si presentano i consuntivi (novembre) le pubbliche Amministrazioni continuano a prendere impegni sulle somme che dovrebbero essere portate in economia, assottigliandole più che è possibile e i Ministri del Tesoro non se ne avvedono. Descritti poi questi impegni in tanti elenchi, dopo averli portati nel consuntivo e fattili approvare con decreto dal rispettivo Ministro, essi sono aggiunti senz'altra formalità alle spese dell'esercizio, appunto come scriveva l'ou. Luzzatti, per effetto del prolungamento d'esercizio di nuovo genere da lui deplorato, durante il quale si carica l'esercizio chiuso d'impegni di cui non si aveva notizia prima del suo termine. Qual meraviglia che la Commissione dei cinque siasi trovata nella necessità di domandare che il conto degli impegni sia chiuso sul serio al 30 giugno; che nella sua relazione sull'ultimo consuntivo la Corte dei Conti deplori di aver trovato « negli elenchi somme a calcoli, che non costituiscono veri e propri residui passivi, ed avrebbero per-

ciò dovuto essere passate in economia! » che deplori di aver trovato in un solo Ministero « altri impegni per L. 2,700,000 con la intitolazione « diversi » che mal corrisponde al carattere di spese liquide, richiesto per i residui. »

Come vedesi il disordine pare domini sovrano nelle ragionerie dei ministeri; esso è riflesso dell'arbitrio amministrativo, tollerato e forse promosso dai capi dei singoli dicasteri. Disordine e arbitrio che non sarebbero stati possibili se oltre al sindacato della Corte de' Conti, più efficace e oculato, si fosse avuto il controllo della Ragioneria Generale, il cui capo ha una *responsabilità propria*, pur troppo anch'essa soltanto nominale e perciò inconcludente. La Ragioneria Generale, insomma, è ridotta ad aspettare che le varie Amministrazioni le forniscano, quattro mesi dopo il 30 giugno, gli elenchi delle somme rimaste da riscuotere e da pagare; è quindi un organo che non vive di vita propria e non può in realtà che riunire insieme e stampare i documenti finanziari che le vengono inviati dalle Ragionerie ministeriali. A questo stato, diremo anche noi con V. d'A., è ridotto il grande ufficio del riscontro contabile sulla gestione finanziaria dello Stato che il legislatore italiano vagheggiava.

Incompleta nel suo funzionamento la Ragioneria Generale non ha potuto esercitare alcun freno salutare sulle eccedenze degli impegni, che sono diventate veramente un disdoro della finanza italiana. Tutti i criteri fondamentali intorno alla determinazione delle spese sono violati e ciò che doveva costituire un fatto eccezionalissimo, da combattersi non appena si manifestava, è diventato un fatto normale, censurato è vero dal Parlamento, ma troppo debolmente, così che le amministrazioni dello Stato non ne fecero caso.

E del resto lo stesso Parlamento coll'ammettere certe previsioni delle spese troppo limitate ha contribuito a spingere le amministrazioni sulla via delle eccedenze.

Quanto alla Ragioneria Generale è dir poco il dichiarare che essa venne meno al suo compito, perchè ammise le eccedenze, non solo, ma tollerò che fossero determinate dopo la chiusura dell'esercizio col maggior comodo possibile, soltanto raccomandò alle ragionerie ministeriali di limitarle agli imprescindibili bisogni del servizio. Dice infatti una circolare del 10 luglio 1903, « occorre che le varie amministrazioni pongano tutta la cura possibile nel discernere ed illustrare le cause dalle quali derivano le eccedenze, procurando di eliminare tutti quegli impegni che non rispondono ad imprescindibili bisogni del servizio, o non effettivamente accertati nell'esercizio di cui si rende conto ». Così i conti si fanno *ad libitum* dell'amministrazione, mentre la legge dispone che le sole spese ordinate e liquidate, e quelle impegnate dal 1° luglio al 30 giugno, devono formare materia del conto del bilancio.

Comprendiamo le difficoltà che presenta una vera e propria chiusura dei conti al 30 giugno e non ci sono ignote le difficoltà incontrate anche in altri paesi e gli espedienti ai quali si è fatto ricorso; ma almeno altrove si è cercato di regolare con cura e legislativamente questo difficile atto della chiusura dell'esercizio. Da noi forse si è domandato troppo, e poichè la Ra-

gioneria Generale si è dimostrata impotente a dare alle amministrazioni singole un indirizzo sano, corretto, ossequiente alla legge, ne è venuto il disordine che oggi si deplora, e al quale occorre provvedere con vigore e con sollecitudine.

L'on. Luzzatti vorrebbe mettere agli ordini diretti della Ragioneria Generale le ragionerie dei singoli ministeri, ma questo provvedimento non può bastare. Certo, occorre coordinare tra loro tutti gli uffici di ragioneria e far in modo che le ragionerie dei singoli dicasteri funzionino sotto la diretta sorveglianza della Ragioneria Generale; però, che funzioni potrà esercitare quest'ultima se non viene sistemata meglio e se non si provvederà a che adempia alla sua missione, nettamente definita dalla legge? Dunque l'opera di ricostruzione deve cominciare dalla Ragioneria Generale; se no, per dirlo con le parole di V. d'A., porremo un cadavere alla direzione di tutte le ragionerie. Ha l'on. Luzzatti la tenacia e il tempo necessari per compiere le riforme che sono divenute urgenti nella nostra contabilità di Stato? Auguriamo che, nonostante le molte e gravi cure di Stato che già ne occupano il tempo e l'attività, egli possa compiere anche quella riforma, anzi una riforma più vasta intorno alla quale avremo agio di intrattenere i lettori in altro momento.

R. D. V.

## Gli scioperi in alcuni paesi (Inghilterra, Francia)

La statistica degli scioperi si è andata generalizzando come si è andato diffondendo il fatto stesso del quale essa si occupa. Ormai non v'è paese civile che non segua con cura questo fatto dei conflitti tra imprenditori e operai e una statistica internazionale può già compilarli. Noi raccoglieremo qui alcune notizie per vari paesi, cominciando da quelli più importanti, come del resto abbiamo fatto negli anni passati.

Il paese più evoluto industrialmente e pel quale la statistica degli scioperi è da più anni data alle stampe, l'Inghilterra vogliamo dire, ha avuto nel 1903, 387 conflitti operai, fra scioperi e *lockouts*, ossia anche nel decorso anno si è vista una sensibile diminuzione nel loro numero. Infatti il numero degli scioperi è andato scemando da 719 nel 1899 a 648 nel 1900, a 642 nel 1901, a 442 nel 1902 e a 387 nel 1903.

Questa diminuzione continua non si riscontra invece nel numero degli scioperanti, nè nel numero totale di giornate di lavoro perdute. Il numero degli scioperanti fu di 256,667, nel 1902 e di 116,901 nel 1903, ma nel 1899 era stato di 180,217, nel 1900 di 188,538 e nel 1901 di 179,546. Quanto al numero delle giornate di lavoro perdute nel quinquennio ora considerato lo troviamo in misura massima nel 1901 con 4,142,287 giornate, e in misura minima proprio nel 1903 con 2,338,668 giornate.

Sicché il 1903 è stato un anno di minori conflitti operai e di minor perdita di salari, astrazione fatta dai compensi che gli scioperanti possono ottenere con la desistenza dal lavoro.

Gli scioperi più importanti si ebbero nella industria mineraria (63,568 scioperanti, ossia 54,3 0/10 del totale) dove tuttavia la proporzione degli scioperanti è inferiore a quella dei due anni precedenti. Seguono la metallurgia (32,380 scioperanti pari al 27,7 0/10) e le industrie tessili (9458 scioperanti pari all'8,09 0/10). Nella industria delle costruzioni il numero degli scioperanti diminuisce d'anno in anno, e nel 1903 è uno dei più deboli che si sia avuto da parecchi anni (3,1 0/10 2,08 nel 1902, 5,4, 0/10 nel 1903, ecc.).

Se poi si esamina la importanza dei conflitti secondo il numero delle giornate di lavoro perdute si trova che gli operai delle miniere figurano in prima linea col 52 0/10 del totale, quelli della metallurgia hanno il 20,56 e quelli delle industrie tessili il 5 0/10; nella industria delle costruzioni il numero degli scioperanti figura nella proporzione del 4,8 0/10 del totale delle giornate di lavoro perdute.

Se si calcola a 2 miliardi 900 milioni, il numero delle giornate di lavoro fornite nel 1903 dalla popolazione operaia complessiva, la proporzione delle giornate perdute non raggiunge un quarto di giornata per anno. La durata media della cessazione del lavoro di uno scioperante è stata di 20 giorni contro 14 giorni nel 1902.

Dal punto di vista delle cause e dai risultati si trova che sebbene gli scioperi fatti per questioni di salario sieno sempre i più numerosi pure non furono quelli preponderanti come nel passato. Sopra 387 conflitti, 232 ossia il 53 0/10, scoppiarono per una questione di tal genere privando del lavoro il 21,71 0/10 del personale direttamente interessato. Di quei 232 conflitti, 92 hanno avuto per causa una domanda d'aumento di salario interessante il 15,2 0/10 del totale degli scioperanti e 59 una riduzione di salari interessante 12,8 0/10 del personale scioperante.

Considerando i risultati degli scioperi senza distinzione di causa, si constata che 31 0/10 circa degli operai hanno trionfato; tuttavia se si tengono da parte i conflitti tra varie categorie di operai (sindacati e non sindacati ad esempio) e se si esaminano soltanto quelli fra imprenditori e operai la proporzione degli scioperanti che hanno vinto scenderebbe in misura sensibile.

Il solo gruppo di industrie in cui il successo degli operai sia nettamente sensibile è quello delle miniere e cave, ma conviene notare che una gran parte dei minatori coinvolti negli scioperi hanno preso parte a conflitti fra operai sindacati e non sindacati, scioperi che sono stati in generale favorevoli all'unionismo.

Ecco quali sono stati i risultati negli ultimi 5 anni per gli operai direttamente interessati:

	1899	1900	1901	1902	1903
Scioperi riusciti ..	26.7	30.0	27.5	31.2	30.9
" falliti ...	44.1	27.5	34.7	31.8	47.3
" transatti ..	29.1	41.9	37.8	36.1	20.7
Risultati ignoti ...	0.1	0.5	0.5	0.2	1.1

Riguardo alla natura dei negoziati che hanno preceduto la risoluzione dei conflitti, si nota che il 68,5 per cento degli scioperanti li hanno visti risolti direttamente, sia in seguito di negoziati fra le parti (49,8 0/0) sia mediante l'arbitrato (16 0/0) o la conciliazione (2,7 0/0). Il numero dei conflitti terminati con l'arbitrato e la conciliazione è leggermente diminuito nel 1903; tuttavia il totale degli operai interessati è stato più elevato del periodo preso in esame (21,76). I consigli permanenti di arbitrato e di conciliazione hanno prevenuto nel 1903 numerosi conflitti; 73 di essi hanno studiato 1633 controversie che, in grande maggioranza, non condussero alla cessazione del lavoro. Sopra quei 1633 conflitti 785 sono stati ritirati o risolti all'infuori dei consigli, e 60 erano ancora pendenti alla fine dell'anno. I 788 rimanenti sono stati risolti così: 506 dai consigli o dai comitati e 286 dagli arbitri.

L'Inghilterra ci presenta adunque riguardo agli scioperi un andamento confortante, perchè il numero degli scioperi si è ridotto e la conciliazione e l'arbitrato riescono a evitare molti conflitti. Tuttavia il numero delle giornate di lavoro perdute è ancora notevole e il ridurlo sarà certo opera benefica.

In Francia si ebbero l'anno scorso 567 scioperi, comprendenti 123,151 scioperanti, di cui 87,283 uomini, 26,501 donne e 9367 ragazzi e ragazze; questo personale era occupato in 3246 stabilimenti. Le giornate di lavoro perdute furono 2,441,944 di cui 198,621 riguardano 11.268 operai non scioperanti.

Nel 1902 gli scioperi erano stati 512 con 4,675,081 giornate di *chômage*, come dicono i francesi. Nel 1903 la media dei giorni di lavoro perduti è stata di 18 per scioperante.

Le industrie tessili hanno avuto il maggior numero di scioperi (173 con 75,676 scioperanti); seguono le industrie dei trasporti (57 scioperi e 11,753 scioperanti), dei metalli (84 scioperi e 9617 scioperanti), delle costruzioni, delle pelli, ecc. con cifre minori.

In 416 scioperi, sopra 567, gli operai erano, tutti o solo in parte, membri del sindacato della loro professione. La esistenza di un sindacato padronale è stata rilevata in 218 scioperi, 10 sindacati operai e 2 sindacati padronali sono stati costituiti nel corso degli scioperi o subito dopo; tre scioperi invece determinarono la scomparsa del sindacato operaio. I sindacati operai hanno dato soccorsi regolari ai loro membri in 60 scioperi.

In 225 scioperi, gli operai lavoravano a tempo (a ore, a giornata, a settimana, a mese); in 211 lavoratori a cottimo e degli altri 131 alcuni erano impiegati a tempo e altri a cottimo.

Quanto alle cause dei conflitti industriali, quella più frequente è sempre la domanda di aumento di salari (284 scioperi), seguono poi la riduzione dei salari (58), i rinvii di operai o le domande di reintegrazioni di operai, soprastanti, ecc., le riduzioni di orario, le contestazioni relative alla regolamentazione del lavoro, ecc.

Nell'insieme il 21,50 0/0 degli scioperi ebbe esito favorevole agli operai, il 39,15 diede luogo

a una transazione e il 39,32 0/0 non riuscì. Ma badando al numero degli scioperanti si trova che il 72,86 0/0 di essi accettò una transazione e solo il 10,18 0/0 raggiunse pienamente il successo, mentre il 16,96 0/0 subì un insuccesso.

Dopo le questioni relative al salario, quelle che hanno cagionato il maggior numero degli scioperi e i cui risultati non possono tradursi in danaro sono le questioni di persone. Limitando l'indagine agli scioperi che hanno avuto per fine una questione di denaro, le perdite procurate da 231 scioperi relativi alla richiesta di aumento di salari sarebbero state di 1,842,633 franchi e l'utile (lordo) dopo 300 giorni di lavoro ammonterebbe a 2,168,983 ossia l'utile netto risulterebbe di 326,360 franchi. Per 32 scioperi relativi alla opposizione a una riduzione di salari l'utile netto non si avrebbe, perchè la perdita dei salari in causa degli scioperi vien calcolata in 270,599 franchi e il guadagno (lordo) dopo 300 giorni di lavoro in 128,464 franchi. Come vedesi quando l'imprenditore si decide a ridurre i salari costretto dall'andamento dell'industria la probabilità che lo sciopero trionfi con vantaggi pecuniari sono minori che in altri casi.

La statistica francese dà pure le notizie intorno alla conciliazione ed all'arbitrato. L'applicazione della legge 27 dicembre 1892 si è avuta per 152 controversie; in 9 tra esse prima della cessazione del lavoro, numero di casi invero assai limitato, che dimostra come la legge francese non valga a impedire gli scioperi, ma al più serve talvolta a comporre le controversie con maggior sollecitudine. Il ricorso alla legge sulla conciliazione e l'arbitrato si è avuto in ragione del 26,80 0/0; c'è aumento sul 1902 perchè in quell'anno la proporzione fu del 20,89 per cento; per i 10 anni anteriori al 1903 la media è stata di 23,76 0/0.

L'iniziativa del ricorso alla conciliazione è stata presa 89 volte dagli operai, 3 volte sole dai padroni, 2 volte dagli uni e dagli altri insieme; il giudice di pace è intervenuto d'ufficio in 58 scioperi. Il tentativo di conciliazione è stato respinto 55 volte, di cui 46 dai padroni, una volta dagli operai e 8 volte dalle due parti a un tempo. In seguito al rifiuto del tentativo di conciliazione, 13 controversie terminarono subito, 7 mediante un accordo diretto e 6 con l'abbandono delle domande presentate.

In 43 casi lo sciopero è continuato, oppure è stato dichiarato dopo il rifiuto di entrare in trattative in presenza del giudice di pace.

Per 93 controversie vennero costituiti dei comitati di conciliazione i quali in 42 casi raggiunsero lo scopo. La proposta di ricorrere all'arbitrato venne fatta 20 volte dopo l'insuccesso della conciliazione; essa venne accettata 4 volte e respinta 16 volte di cui 6 dai padroni, 4 dagli operai e 6 dalle due parti.

Sono risultati meschini poichè in tutto all'attivo della legge del 27 dicembre 1892 si possono portare soltanto 70 casi nei quali la soluzione direttamente o indirettamente è stata agevolata dall'applicazione della detta legge.

Vedremo in altro articolo gli scioperi in Austria, in Olanda, in Svizzera, ecc.

## Rivista Bibliografica

**Prof. Ippolito Luzzati.** — *Sulla conversione del debito ipotecario oneroso sulle terre.* — Torino, Un. Tip. Ed., 1904, pag. 96 (L. 1,60).

Il dotto professore non ha potuto, per ragioni di salute prender parte attiva ai lavori della Commissione reale istituita nel 1903 per lo studio della conversione del debito ipotecario oneroso sulle terre; perciò in questo breve scritto espone il suo parere sull'argomento.

Dopo accennato ad alcuni fatti storici sul debito ipotecario ed al modo col quale funziona in altri paesi il credito garantito sulle terre, il prof. Luzzati propugna il concetto, sul quale noi pure concordiamo e che altre volte abbiamo in queste colonne sostenuto, che sia urgente la necessità di dare effetto giuridico al Catasto.

L'Autore propone poi la creazione di un Libro fondiario dove il Catasto sia terminato ed è senza dubbio ottima idea che semplificherebbe la questione del credito alla terra.

A nostro avviso però bisogna con mano chirurgica svecchiare il Codice Civile in ciò che dispone sulla proprietà fondiaria e soprattutto diminuire i termini della prescrizione.

Le riforme applicate ad una proprietà retta da norme giuridiche così vecchie non possono essere che limitatamente utili.

**Gennaro Mondaini.** — *Le origini degli Stati Uniti d'America.* — U. Hoepli, Milano, 1904, pag. 459 (L. 6,50).

In forma molto semplice e piana l'Autore, in otto capitoli ed in due appendici, tratta con una certa ampiezza e con buon ordine il suo argomento; gli Stati Uniti occupano oggi un posto rilevante nella politica, nella economia e nella scienza e la loro storia, sebbene limitata a poco più di un secolo, ha già pagine importanti, ma l'Autore crede che di questa storia « male può comprendere lo spirito e lo stesso aspetto esteriore, chi non si riporta al periodo delle origini, al periodo cioè coloniale; in esso — egli dice — i germi di tutta la storia passata, presente e futura di questa « democrazia d'atleti » come nell'ovulo più microscopico l'animale più gigantesco ».

Dopo discorso quindi della sede della civiltà anglo-americana e degli abitanti indigeni e dei pretendenti europei, sviluppa la storia della democrazia puritana della Nuova Inghilterra, dell'aristocrazia fondiaria nelle colonie meridionali, e della società commerciale al centro. Dopo ciò esamina la solidarietà coloniale nei suoi rapporti colla madre patria; la lotta pel continente, e finalmente la lotta per la indipendenza, concludendo con un quadro molto interessante dell'organizzazione politica della nuova società, dei suoi lineamenti e delle sue tendenze.

Il lavoro del giovane studioso merita tutta la attenzione per la larghezza delle idee che sostiene e per una notevole originalità di giudizio.

**Dr. André Collez.** — *Les coalitions industrielles et commerciales d'aujourd'hui.* — Paris, Guillaumin et Cie, 1904, pag. 623 (fr. 6).

L'Autore divide in tre parti il suo importante lavoro; l'una tratta le coalizioni dei pro-

duttori e dei commercianti dal punto di vista economico, l'altra dal punto di vista critico e la terza dal punto di vista giuridico. Dimostra la origine del *cartello*, il modo di farlo funzionare ed il suo funzionamento ed esamina gli effetti dal punto di vista degli aderenti, dei consumatori e degli operai, l'Autore discorre del *pool*, distinguendolo dai *cartelli* e dai *trusts*, in quanto quello è prodotto soltanto dalle tariffe doganali protettive. Svolge quindi la trattazione del *trust* colle stesse partizioni seguite per i *cartelli*. Separatamente poi l'Autore dà la nozione delle coalizioni di commercianti (*corner*) tendenti soltanto all'aumento dei prezzi, distinto dal *ring* e *schwänze*, che è tentato da un solo individuo. Ed anche il *corner* l'Autore divide in due forme: quello che opera sulla merce immagazzinandola, e quello che opera sui *Warrants*.

Interessantissima la seconda parte del lavoro nella quale l'Autore dimostra che le condizioni dei produttori costituiscono un fatto nuovo e sono concepite secondo idee originali, con un'unica tendenza, quella di raggiungere il monopolio. Vi sarebbe intorno a questa parte da discutere, inquantochè se le condizioni moderne dei produttori possono aver differenti forme nuove, essendo mutata la tecnica sociale, non per questo si può dire che sia nuovo lo scopo. La concorrenza, a nostro avviso, è una serie di atti tendente a raggiungere il monopolio; è adunque la concorrenza che sia di difesa degli interessi industriali e commerciali, sia di oppressione del consumatore, genera queste nuove forme di coalizione.

Nella conclusione l'Autore non si dichiara contrario ad un intervento dello Stato che disciplini la materia, affinché la funzione di queste coalizioni non esorbiti, ma vuole che tale intervento non diminuisca soverchiamente la libertà dei cittadini.  
J.

## Rivista Economica

*Il ribasso del consolidato inglese - Per la compilazione dei bilanci - Situazione economica dell'Algeria - Il commercio dei fiori a Varsavia - Il commercio della Corea.*

**Il ribasso del consolidato inglese.** — *L'Economiste Européen* ha pubblicato uno studio di Edmondo Théry, sulle cause della persistente debolezza dei Consolidati inglesi, che a suo avviso più che accidentali e transitorie, consistono in uno spostamento del tasso di capitalizzazione in Inghilterra, specie dei Consolidati, considerati finora come il termometro della prosperità inglese.

La storia del debito pubblico inglese, scrive il Théry, è delle più interessanti.

Nel 1775 in principio della guerra d'Indipendenza americana, il debito pubblico inglese era di 3,171 milioni di franchi. Nel 1784, alla fine della guerra, esso si elevava a 6,076 milioni, con un aumento di 2,905 milioni di franchi.

In principio della guerra del 1792 contro la Francia, il debito inglese era stato ridotto a 5,991 milioni, ma nel 1815 dopo Waterloo, toccò 21,526 milioni la cifra più alta che si sia mai raggiunta.

Le guerre contro la Repubblica ed il primo Impero aumentarono dunque il debito inglese di 15,535 milioni; ma questa enorme spesa fu considerata in Inghilterra come un investimento a forte interesse, perchè fu in seguito alle sconfitte della Francia, che

essa potè conquistare il suo dominio coloniale ed il monopolio quasi completo del commercio marittimo.

Nel 1854, al principio della guerra di Crimea, il debito pubblico inglese aveva ammontato per 142 milioni e si trovava ridotto al capitale nominale di 20,106 milioni.

La guerra di Crimea l'aumentò di 823 milioni portandolo esattamente a 20,529 milioni nel 1857.

Da questa epoca in poi esso diminuì anno per anno finchè nel 1859 si riduceva a 15,639 milioni.

Così dunque, fino alla guerra del Transvaal il debito pubblico inglese era consolidato in 15 milioni e mezzo; dal 1892 al 1899 gli ammortamenti avevano diminuito il debito di 1253 milioni.

Invece, dal principio della guerra del Transvaal fino al 1° semestre 1904, sono stati emessi fr. 4,136,217,500 di nuovi titoli di Stato, portando il debito pubblico a 19,068 milioni con un complesso di spese pubbliche per l'esercizio 1903-1904 di milioni 3674.

Prima dell'ultima guerra sud-africana, il servizio del debito pubblico assorbiva fr. 666,250,000 nel 1903-1904 questo servizio rappresenta 745 milioni con un aumento di fr. 78,750,000.

Si aggiunga che il passaggio dei Consolidati dal tasso di 2 3/4 per cento al 2 1/2 per cento previsto dalla conversione del 1858 ed effettuato il 5 aprile 1903, ha procurato al Tesoro inglese una economia annua di circa 37 milioni di fr., 0,25 per cento su di un capitale nominale di 14,800 milioni, la qual cosa ha diminuito della somma corrispondente il servizio del nuovo debito pubblico.

Per conseguenza, il debito pubblico fra il 1° aprile 1899 ed il 1° aprile 1904, è passato dal capitale nominale di 15,639 milioni a 19,068 milioni, con un aumento di 3,379 milioni, ossia 21-5 per cento. Questo aumento coincide con una sospensione più o meno completa degli ammortamenti.

Non è dunque da stupire se i consolidati sono progressivamente ribassati, e se si producono nuove vendite ogni qual volta i loro corsi manifestano tendenza al rialzo.

A. Raffalovich osserva che il ribasso automatico dell'interesse da 2 3/4 e 2 1/2 effettuati: in aprile 1903, ha contribuito a deprezzare i Consolidati, che subirono la concorrenza delle nuove emissioni 2 3/4 e 3 per cento. Fu un errore di calcolo il decretare la riduzione dell'interesse, quando Goschen combinava la sua conversione al 3 0/0. Il ribasso dei Consolidati è stata una vera calamità per tutte le Società che avevano i loro fondi di riserva collocati in titoli del debito pubblico; esse hanno dovuto procedere ad ammortamenti onerosi per ricondurre la riserva al valore attuale.

Il 1903 e specialmente il primo semestre 1904 sarebbero stati anche peggiori per il mercato finanziario inglese se poderosi capitali non avessero passato la Manica e se il mercato di Parigi non avesse assorbito la maggior parte dei valori internazionali che i capitalisti inglesi hanno dovuto realizzare per sottoscrivere ai loro nuovi fondi di Stato.

Bisogna dunque, conclude Thérè, che le piazze europee — le quali regolano ad un dipresso il loro andamento su quello del mercato inglese, sintetizzato nei corsi dei Consolidati — prendano un partito.

Passeranno certamente molti anni prima che questi Consolidati ritornino alla pari, perchè la loro posizione non potrà seriamente migliorare, finchè esisterà sul mercato inglese l'enorme fluttuante che proviene dalle ultime emissioni e finchè le ricompense del *sinking fund* non avranno sensibilmente diminuito la cifra del debito pubblico inglese.

**Per la compilazione dei bilanci.** — Il ministro Luzzatti ha diramato le istruzioni sui criteri per la compilazione degli atti finanziari, che dovranno presentarsi alla Camera in novembre, e cioè del rendiconto consuntivo 1903-1904, del progetto di assestamento 1904-1905 e degli stati di previsione 1905-906.

Nel dettare le norme, secondo le quali dovrà essere compilato il rendiconto consuntivo, il ministro impartisce disposizioni severe e precise secondo le quali l'impegno da trasportarsi nel nuovo esercizio per essere conservato tra i residui dovrà presentare i caratteri di un onere accertato risultante dal concorso di tre condizioni:

che abbiano avuto perfetto esaurimento gli

atti da cui l'impegno ha origine; che ne sia determinata la natura; che sia identificata la persona del creditore.

Esaminando le categorie d'impegni, conferma i risoluti intendimenti del Governo di evitare la deplorata anomalìa delle eccedenze e se l'esercizio 1903-1904 non sarà riuscito ancora a liberarsi dall'eventualità di maggiori impegni, si renderà più doveroso dare le più ampie giustificazioni a spiegazioni del passato e a garanzia delle cautele che l'amministrazione non mancherà di usare nell'avvenire, per regolare gli impegni delle spese secondo i limiti fissati dal Parlamento. L'on. Luzzatti dichiara che non darà corso a proposte di approvazione di maggiori spese, le quali non risultassero giustificate da regolari documenti. Pel progetto di assestamento ricorda la deliberazione di limitare le variazioni di bilancio alle sole dipendenti da effetti di legge, e dagli aumentati impegni delle spese obbligatorie e d'ordine, purchè compensati da equivalenti riduzioni di stanziamento in altri capitoli.

Per le proposte per le previsioni dell'esercizio 1905-1906 l'on. Luzzatti rammenta che altri oneri saranno per derivare dalla risoluzione del problema ferroviario e dai risarcimenti che potranno essere chiesti, a favore dell'economia nazionale, dalle iniziate trattative commerciali, raccomanda ai ministri ricercare nelle forze del bilancio i mezzi per sistemare i nuovi pesi che l'Erario dovrà sopportare, limitandosi a quei rimaneggiamenti di fondi, che senza alterare il carico totale della spesa, fossero richiesti dalle singole necessità dei servizi.

L'on. Luzzatti chiama pure l'attenzione dei colleghi sulla struttura tecnica dei bilanci, interessandoli a portarvi opportune correzioni, nell'intento di rendere più agevole e rigoroso il riscontro parlamentare.

Enumerando i difetti, che man mano si sono introdotti nei nostri bilanci, il ministro detta norme precise per eliminarli e invitare le varie Amministrazioni a compiere una revisione delle voci dei propri bilanci, affinché i capitoli abbiano denominazioni chiare e precise, designanti un solo servizio o una parte ben determinata di esso, e tali da non confondere in una gestione unica l'opera e la competenza di uffici diversi, offrendo per tale revisione alle Amministrazioni che lo desiderano l'aiuto di un funzionario superiore del Tesoro.

E conclude col rilevare che solo correggendo la forma del bilancio, si potrà dare una base sicura alla ricerca delle varie responsabilità, e si potrà porre un freno alle anomalie deplorate dal Parlamento.

**Situazione economica dell'Algeria.** — Un rapporto commerciale inglese intorno allo sviluppo dell'Algeria dà queste notizie:

Complessivamente il commercio di importazione e di esportazione dell'Algeria che nel 1890 ascendeva a lire sterline 20,539,800 è salito, nel 1903, a lire sterline 27,023,000. Questa cifra è tanto più notevole in quantochè per un totale di ben 23 milioni di sterline è tutto commercio d'importazione e di esportazione scambiato colla Francia e soltanto 4 milioni rappresentano il commercio d'esportazione.

I prodotti algerini sono eminentemente agricoli, non essendosi spinti, all'infuori che nei fossati, alacremente l'industria mineraria. L'Algeria produce 1,900,000 tonn. di grano, 17,700,000 ettolitri di vino ed esporta non meno di 70,000 ettolitri d'olio, grande quantità di frutti primaticci, specialmente uva da tavola, di cui dal solo porto di Algeri ne partirono nel 1903 non meno di 474,000 casse, assorbite per la massima parte, dal mercato di Parigi.

L'industria del tabacco è forse la più notevole e la più cospicua di tutta l'Algeria e tiene impiegato un grande numero di lavoratori, specialmente di donne. Ad Orano si trova la maggiore fabbrica di sigari e sigarette della Colonia.

Questa fabbrica produce 275,000,000 di sigarette e 2,350,000 sigari oltre 1,620,000 pacchi di tabacco da pipa. Segue, per importanza, l'industria del crino vegetale (ricavato da alcune varietà di palma nana), la quale tiene occupate molte donne e fanciulli nei villaggi ed ha dato origine alle manifatture di Algeri e di Orano che impiegano complessivamente oltre 4000 operai.

L'esportazione del sughero ha raggiunto un va-

lore di sterl. 98,996 mentre, nel 1903, non fu che di 14,845.

La pesca lungo la costa algerina impiega un grande numero di italiani e di maltesi naturalizzati francesi, ma potrebbe dare lavoro a ben maggior numero di persone.

Una delle più interessanti opere eseguite dal Governo francese in Algeria è la perforazione dei pozzi artesiani della provincia di Philippeville (Costantina).

Dal 1° giugno 1856 al 1° giugno 1902 vennero perforati 38,702 metri di suolo per 617 pozzi che danno ora 383,000 metri cubi d'acqua al giorno.

Vaste regioni vennero così trasformate da deserti in giardini (d orti; il lavoro continua senza interruzione. L'acqua viene trovata ad una profondità che varia da 79 a 150 metri e talvolta essa reca alla superficie pesci di sconosciuta varietà e completamente ciechi.

**Il commercio dei fiori a Varsavia.** — Il console francese a Varsavia invia un rapporto nel quale rileva che a Varsavia, città di lusso e di brillanti ricevimenti, il commercio di importazione dei fiori naturali del Mezzogiorno raggiunge nell'inverno una cifra considerevole che tende ad aumentare in ragione dello sviluppo e della rapidità delle comunicazioni. Nella scorsa stagione l'importazione proveniente per la maggior parte dal Mezzogiorno della Francia (Antibo-Cannes), toccò i duecentomila franchi.

Sono specialmente i garofani, le rose scure e quelle dette *Marechal Niel*, le rose dette italiane, i ranuncoli, le violette, le mimose, i narcisi, ecc., che trovano facile esito. La parte della Francia, in questo movimento, può essere valutata a circa il 69 per cento, il resto viene dall'Italia. Il trasporto si fa per la via rapida del Sud-Express, che si forma a Cannes ed arriva a Varsavia una volta per settimana senza cambiamento di vettura, poichè il binario russo non incomincia che al di là della Vistola.

L'anno venturo questo treno, che era soltanto bisettimanale diverrà giornaliero, gli esportatori ed orticoltori francesi potranno dunque trovare maggiore facilità per sottrarsi al transito ed ai commissari di Berlino.

Il console francese si è già occupato nella scorsa stagione delle trattative colla dogana imperiale per accelerare le formalità di questa amministrazione, quando i colli contenenti fiori sono trasportati col treno da Cannes a Varsavia, dal 15 ottobre al 15 maggio.

In quanto all'importazione delle piante verdi dette *vivaces* e delle palme da appartamento, egualmente attiva, è Amburgo che serve da intermediazione. Gli orticoltori di questa piazza si sono dedicati alla specialità di ripiantare i soggetti per un anno e di acclimatarli per poi spedirli in Polonia.

**Il commercio della Corea.** — In un rapporto diretto al *Foreign Office* il console britannico a Seoul, sig. Lay, nota che il timore della guerra e la restrizione del credito da parte delle Banche giapponesi concorsero grandemente a diminuire il progresso commerciale della Corea. Ciò non ostante l'anno decorso vinse il *record* commerciale su tutti i presenti. Nessuna epidemia inferì nel paese durante l'annata e quindi esso non ebbe a soffrire danni dalle quarantene. Il raccolto del 1903 fu ottimo specialmente per il riso.

Il commercio coll'estero ammontò a lire sterline 2,827,381, delle quali 1,859,876 per l'importazione e lire sterline 967,505 per la esportazione. A queste cifre si deve aggiungere l'esportazione di barre di oro per un valore di 557,006 lire sterline. Il Giappone assorbe il 50 per cento, sia del commercio di importazione che di quello di esportazione.

Nel 1903 giunsero in Corea 1432 europei, 36,501 giapponesi, 4435 cinesi ed altri asiatici. I lavori ferroviari procedono febrilmente ed al breve tronco Chemulpo-Seoul, ora in esercizio, si aggiungerà prima della fine dell'anno corrente, la intera linea Fusan-Seoul. L'anno venturo sarà aperto il tratto Seoul-Wijù: quando queste linee saranno ultimate e la pace sarà ristabilita nella Manciuria si potrà fare il viaggio da Londra e Fusan in sedici giorni.

Il maggior movimento commerciale in Corea si

effettua nel porto di Chemulpo. Seguono per ordine d'importanza Fusan, Gensan e Chi-nampho.

Il clima della Corea è ottimo; il suolo, molto fertile, se ben coltivato potrebbe dare abbondante raccolto di ogni genere. Sostanzialmente la Corea è tutt'altro che un paese povero.

## COMMERCIO DELL'ITALIA COL BRASILE

Riassumiamo il nostro commercio col Brasile l'anno 1903.

L'Italia viene quinta fra i paesi d'Europa, essendo preceduta a grande distanza dall'Inghilterra e più da vicino dalla Germania, dalla Francia e dal Portogallo.

I valori sono rappresentati dal *milreis*, circa una lira nostra.

Il valore della nostra esportazione fu di milreis 17,228,834 e rappresenta il 5 1/2 per cento dell'importazione dall'Europa, e il 3,7 per cento della importazione complessiva.

La nostra esportazione al Brasile è formata da 17 su cento di materie prime e prodotti semilavorati per le industrie, da 28 su cento di prodotti fabbricati, da 55 su cento di sostanze alimentari.

Animali vivi e morti	milreis	4.122
Materie industriali	»	2.977.419
Prodotti fabbricati	»	4.730.112
Prodotti alimentari	»	9.517.231

\*\*\*

Passando dalla sintesi all'analisi troviamo che il nostro traffico di esportazione al Brasile è costituito da un numero notevole di prodotti del suolo e da manufatti, specialmente delle industrie tessili.

Molti prodotti però non hanno importanza commerciale vera e propria. Ad ogni modo ecco un prospetto di articoli industriali e alimentari che noi mandiamo al Brasile e che rappresentano l'86 per cento del valore totale dell'esportazione italiana.

	Prodotti ind. milreis	Sostanze alm. milreis
Filati di cotone	1.695.000	Frutti, ortaggi 478.000
Canapa e filati	421.000	Riso 734.000
Cotonerie	1.971.000	Olio d'olivo 641.000
Manuf. canapa	123.000	Conserves 402.000
Seta e seterie	126.000	Burro 521.000
Zolfo	145.000	Formaggio 1.284.000
Marmo	224.000	Vino 4.678.000
Carta	395.000	Vermouth 474.000
Bottoni	110.000	Altri prodotti 320.000
Cappelli	255.000	
Gomma elastica	123.000	
Altri prodotti	2.114.000	
<b>Totale</b>	<b>7.707.000</b>	<b>Totale 9.517.000</b>

\*\*\*

Fra i prodotti industriali, l'Italia non ha concorrenti sul mercato brasiliano per i marmi e per lo zolfo. Essa occupa il primo posto, vincendo un concorrente serio come l'Inghilterra, per i filati di cotone, non cucirini. Per i tessuti di cotone stampati o tinti, che formano il grosso della importazione italiana di cotonerie, l'Inghilterra domina il mercato, con cifra di vendite che si discosta immensamente da quelle di tutti gli altri paesi; ma fra questi ultimi l'Italia occupa un posto onorevole superata soltanto dagli Stati Uniti e dalla Germania e superando a sua volta tutti gli altri paesi industriali.

Così, con maggiore o minor fortuna, avviene per le importazioni di carta, bottoni, cappelli e lavori di gomma elastica. Invece per i manufatti di seta, le nostre esportazioni sono sovrappiate da quelle di altri paesi e particolarmente dalla Francia.

Nell'importazione di prodotti alimentari nel Brasile, l'Italia ha concorrenti principali: la Francia per il burro, olio, vino e conserve; la Spagna

per le frutta, ortaggi e vino; il Portogallo per frutti, ortaggi, olio, pesci conservati e vino; l'Olanda per il formaggio; l'India per il riso.

\*\*\*

Il valore dei prodotti brasiliani esportati nel 1903 per l'Italia fu di 6.566,806 *milreis* carta, contro *milreis* 8,109,950 nel 1902.

La differenza in meno di 1,543,000 è dovuta quasi per intero alla minore quantità e al più basso prezzo del caffè.

Ecco i principali prodotti esportati in Italia nei due anni:

Cuoi secchi	242.578	189.690
Ferro vecchio	77.010	63.261
Mica	21.182	21.336
Cotone	—	19.176
Gomma seringa	216.745	310.013
Cacao	359.044	214.719
Caffè	7.154.704	5.657.347
Crusca	—	53.263

Di tutta la quantità di caffè imbarcata nei porti del Brasile, e cioè sacchi 13,157,383, soltanto 270,000 cioè poco più del 2 per cento, figura trasportata da vapori di compagnie italiane di navigazione.

## COMMERCIO DELLA PERSIA COLL'ESTERO

Togliamo le seguenti informazioni e cifre da un rapporto che il sig. Groote, ministro belga a Teheran, ha mandato al suo governo e che è stato pubblicato nel « Recueil consulaire » belga.

Trattasi di informazioni e cifre che si riferiscono al 1900-1901-1902 ed hanno quindi una importanza che può dirsi retrospettiva — ma che pur tuttavia parci sia utile portare a conoscenza dei nostri lettori perchè se intorno alla Persia abbiamo molte interessanti relazioni di viaggio, abbiamo pochissime precise informazioni commerciali. Aggiungeremo anzi che le cifre che cidà il sig. Groote sono fra le prime pubblicate sull'argomento e che si debbono alla nuova amministrazione delle dogane in Persia, creata e diretta appunto da un belga, il sig. Raus.

Nè ciò deve stupire e quando si ricordi che malgrado i ripetuti viaggi dello Shah in Europa, la Persia è un paese che per quel che riguarda il commercio internazionale è ai primi passi. I mezzi di comunicazione vi sono ancora allo stato rudimentario. Le strade sono mal tenute ed i veicoli pratici vi son rari e carissimi. Inoltre le difficoltà della lingua e gli usi commerciali del paese rendono quasi impossibile il trattare direttamente coi nazionali ed obbligano gli importatori ed esportatori a servirsi di intermediari forestieri.

Secondo le statistiche cui sopra accennavamo le importazioni in Persia dal 21 marzo 1900 al 21 marzo 1901 ammontarono a 212,791,939 « krans » (il krans vale in moneta da L. 0.45 a 0.50) e le esportazioni ammontarono a « krans » 147,323,165.

Dal 21 marzo 1901 al 21 marzo 1902 le importazioni ammontarono a 279,192,438 « krans » e le esportazioni a 150,597,757 « krans ».

Queste cifre non comprendono nè il movimento del numerario nè il traffico del fiume Karoun.

Per quel che riguarda i paesi verso i quali si è diretta l'esportazione, o dai quali trae origine la importazione, le seguenti tavole ci danno informazioni abbastanza precise.

### Importazione

	1900-1901	1901-1902
Russia..... krans	94.620.323	113.775.584
Impero britannico.. »	75.636.389	106.112.317
Francia..... »	13.642.983	23.887.976
Turchia..... »	11.732.422	12.515.172

Austria..... »	10.102.585	12.080.466
Afghanistan..... »	1.481.201	2.688.515
Germania..... »	1.263.736	2.382.755
Olanda e Indie neerlandesi..... »	1.514.819	2.258.575
Cina e Giappone... »	1.992.969	1.686.213
Belgio..... »	183.769	867.830
Stati Uniti..... »	223.185	507.192
Svezia..... »	91.414	202.105
Italia..... »	10.138	105.819
Svizzera..... »	91.195	89.514
Egitto..... »	85.720	25.350
Altri paesi..... »	164.062	27.953

Totale krans 212,791.979 279.192.438

### Esportazione

	1900-1901	1901-1902
Russia..... krans	85.234.994	88.420.041
Impero britannico.. »	25.211.798	25.427.997
Turchia..... »	12.550.230	18.045.824
Cina e Giappone... »	13.418.382	9.041.026
Francia..... »	7.756.552	6.504.640
Egitto..... »	1.474.424	851.471
Afghanistan..... »	937.022	1.082.365
Stati Uniti..... »	689.786	878.249
Germania..... »	49.977	170.514
Altri paesi..... »	—	174.600

Totale krans 147.323.165 150.597.757

Tanto per l'importazione come per l'esportazione il primo posto è tenuto dalla Russia, dall'impero britannico e dalla Turchia.

I principali articoli di importazione in Persia sono gli zoffanelli, l'amido, le candele, le conserve alimentari, le droghe, filo per cucire e per tessere, abiti, lingerie, cappellerie, macchine, mercerie, chincaglierie, metalli, mobili, carta, pelli, maioliche, prodotti chimici, zuccheri, tabacchi, tessuti, the, vetrie, armi ecc.

I principali articoli di esportazione sono le frutta le gomme, il riso, le perle, l'oppio, le pelli, il pesce fresco e salato, i tabacchi non lavorati, i tessuti.

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

SIGNORI,

Prima di esporvi i risultati della gestione chiusa il 31 dicembre 1903 ed i nostri propositi per l'avvenire, rivolgiamo commossi il pensiero alla memoria dei compianti colleghi Luigi Spinelli e Giuseppe Pisa, e del sindaco Cosimo Peruzzi, defunti il 5 giugno, il 24 febbraio e il 12 dicembre scorsi.

Lo Spinelli era il nostro decano, avendo fatto parte del Consiglio fin dal 1864, e finchè la salute glielo permise prestò assiduo e valido concorso all'amministrazione sociale.

Giuseppe Pisa, seguendo le tradizioni del compianto fratello Luigi, ci dirde, quale consigliere e quale capo della importante Ditta bancaria Zaccaria Pisa, un prezioso contributo di illuminata esperienza e di operosa devozione.

Anche il Peruzzi che teneva l'ufficio dal 1833, dimostrò sempre la maggior diligenza e premura per gli interessi della Società.

Siamo certi di interpretare il vostro sentimento rendendo qui un riconoscente omaggio a questi cari perduti.

Considerando gli antichi rapporti della Società colla Banca Zaccaria Pisa, abbiamo creduto di invitare, in base alla facoltà conferitaci dall' art. 41 dello Statuto, l' ing. Giuseppe Sullam, nuovo capo di quella Ditta, ad occupare il posto lasciato vacante dal compianto consigliere Pisa; ed ora sottoponiamo la nomina provvisoria alla vostra conferma.

\* \*

Nello scorso novembre il R. Governo chiese alla Società se era disposta ad accettare la concessione della nuova ferrovia Lecce-Francavilla con diramazione Novoli Nardò alle condizioni in massima concordate con quel Consorzio locale in base alle disposizioni della legge 4 dicembre 1902. Poichè dagli studi fatti dalle Direzioni d' esercizio risultava che la sovvenzione proposta era sufficiente per compensare la spesa d' impianto e qualche perdita dell' esercizio durante i primi anni, mentre in caso di riscatto verrebbe rimborsata la spesa fatta oltre un premio del 50%; e considerando che la Società non può disinteressarsi dal completamento della rete ferroviaria specialmente in quella regione, e che se la nuova linea fosse esercitata da altri potrebbe fare una concorrenza nociva alla rete meridionale, abbiamo aderito all' invito del R. Governo, e dopo non lunghe trattative abbiamo stipulato la convenzione qui allegata che vi preghiamo di voler approvare.

\* \*

Collo stesso proposito di svolgere l' attività sociale in tutta la sua competenza, e per non trascurare qualunque provvedimento che possa in seguito aver influenza sull' esercizio della concessione esistente, abbiamo presentato al R. Governo una proposta per la costruzione del tronco Poggio Rusco-Verona e l' esercizio della intera linea Bologna-Verona, mediante corrispettivi ammessi dalla succitata legge in misura sufficiente per compensare le spese d' impianto e d' esercizio. La nostra domanda è tuttora in esame presso il R. Governo; ma in attesa di invitarvi ad una formale deliberazione se la decisione del Governo ci sarà favorevole, non dubitiamo che riconoscerete la nostra azione informata all' interesse della Società ed alla ragionevole fiducia nel suo avvenire.

In tale concetto abbiamo intrapreso e seguiamo accuratamente lo studio di altre nuove ferrovie vivamente reclamate dalle popolazioni, disposti ad assumere la costruzione nei limiti delle nostre forze quando ci risulti la persuasione della sufficienza dei compensi ammessi dalle leggi vigenti.

Nell' ultima vostra adunanza generale, voi avete ratificato l' atto stipulato il 28 aprile 1903, mediante il quale fu stabilita, d' accordo col Governo, la cessazione delle vigenti Convenzioni per l' esercizio della Rete Adriatica al 30 giugno 1905.

Non siamo finora in grado di darvi alcuna informazione sui progetti del R. Governo in ordine all' esercizio della rete Adriatica dopo la data suddetta; soltanto fu concordemente riconosciuto lo stretto legame del nuovo assetto ferroviario colla questione del riscatto della rete Meridionale. E per dar modo al Governo di prendere con maturità le sue decisioni, fu convenuto che egli avrebbe chiesto al Parlamento, come noi chiediamo a voi, di prorogare dal 30 giugno al 31 dicembre p. v. il termine entro il quale lo Stato può far noto se intenda valersi della facoltà di riscatto della rete sociale.

\* \*

L' esperimento di trazione elettrica con condotta aerea ad alto potenziale sulle ferrovie di Valtellina è proseguito l' anno scorso senza notevoli inconvenienti, e colle nuove locomotive che fra breve metteremo in servizio speriamo di ottenere risultati sempre più soddisfacenti.

Abbiamo invece dovuto troncato l' altro esperimento di trazione elettrica mediante automobili ad accumulatori sul tronco da Bologna a Poggio Rusco. Sebbene la nostra Amministrazione fosse fin da

principio poco persuasa della convenienza pratica di questo sistema di trazione elettrica per le ferrovie ordinarie, non credette di respingere l' invito del R. Governo a farne un regolare esperimento, anche perchè si collegava ad un programma generale di studi dei vari sistemi di trazione elettrica. Non si può neppure asserire che nei riguardi strettamente tecnici le automobili ad accumulatori elettrici abbiano fatto cattiva prova; ma siccome si era contemporaneamente attuato sul tronco Bologna-Poggio Rusco il regime economico con un radicale ribasso delle tariffe, per l' inatteso aumento di traffico la potenzialità di trasporto delle automobili elettriche si dimostrò insufficiente ai bisogni del servizio che si doveva normalmente integrare con la sostituzione e l' aggiunta di treni a vapore. Ciò portava ad ingiustificato aumento di spese e ad imbarazzi di servizio senza alcun vantaggio del pubblico; quindi si riconobbe, d' accordo col Governo, che l' esperimento era economicamente fallito, e si riattivò dal 20 aprile dello scorso anno l' esercizio con l' intera trazione a vapore.

È stata poi transatta ogni vertenza con la Ditta Cruto che aveva provveduto all' impianto e fornito i materiali per l' esperimento.

\* \*

In seguito alle nuove norme ammesse dal R. Governo, e già segnalatevi per l' esercizio a regime economico, ne abbiamo esteso l' attuazione sulla linea Treviso-Motta dal 1° gennaio 1903 e sulla Cremona-Brescia dal 16 agosto.

Anche su queste due, come già sulle linee Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Brescia-Iseo, Bologna-Poggio Rusco, Rocchetta-Gioia, Bari-Taranto e Barletta-Spinazzola, il radicale ribasso delle tariffe di trasporto ha promosso un vivace risveglio del traffico; cosicchè in confronto del corrispondente periodo di tempo ad esercizio ordinario si è ottenuto un maggior prodotto del 180% sulla Treviso-Motta e del 270% sulla Cremona-Brescia. Confidiamo di potere poi nella prossima relazione esporvi risultati egualmente soddisfacenti del regime economico attuato dal 1° maggio corrente sulle linee Casarsa-Spilimbergo, Lecce-Otranto e Zollino-Gallipoli, costituenti insieme alle linee sunnominate una rete di ben 650 chilometri organizzata a servizio economico.

\* \*

L' accrescimento del traffico che già si era manifestato nei primi mesi del 1903 si accentuò in seguito tanto che i prodotti dell' esercizio aumentarono in confronto dell' anno precedente di L. 9,054,297.62; con un maggiore introito per la Società di Lire 4,687,106.77.

Crebbero in proporzione le spese d' esercizio, soprattutto quelle di personale in conseguenza non solo della maggior quantità di agenti richiesta dall' accresciuto traffico, ma anche del migliorato trattamento in conformità della nota Convenzione intervenuta col Governo. Per questo titolo l' esercizio del 1903 ha subito un maggior onere approssimativamente eguale alla maggior quota sociale dei prodotti lordi, cioè L. 4,819,747.74; ma poté giovare di un ulteriore notevole ribasso nel costo dei combustibili, ed in complesso, invece della lieve perdita iscritta nel bilancio del 1902, l' esercizio del 1903 si chiude con un utile di L. 328,955.80, a cui è da aggiungersi il contributo convenzionale dello Stato nella spesa di personale per L. 1,217,407.55.

Per questo favorevole risultato dell' esercizio la liquidazione generale si presenta in buone condizioni, e quindi vi proponiamo intanto di eseguire un nuovo versamento di L. 2,300,000 alla Amministrazione degli Istituti di previdenza in diminuzione del debito della Società verso la Cassa Pensioni delle Ferrovie Meridionali al 30 giugno 1885, nella piena fiducia di poter prelevare sui prossimi bilanci quanto occorra per provvedere ampiamente all' estinzione di questo debito. Dopo ciò e data la situazione vi proponiamo di mantenere come negli ultimi anni in L. 5,00 il dividendo a ciascuna delle azioni e cartelle di godimento in circolazione, e di portare la rimanente risultanza attiva in aumento del patrimonio privato della Società.

## I.

## Situazione Finanziaria.

Il fondo disponibile di Cassa e Portafoglio al 31 dicembre 1903, come dal Bilancio (allegato n° 1), è di. L. 20,964,054.27  
Preventivo dell' esercizio 1904:

## Attivo

Sovvenzioni dello Stato a termini dell' articolo 7 del contratto di esercizio. . L. 32,061,645.88

Sovvenzione dello Stato per le linee di nuova concessione (art. 9 della convenzione 20 giugno 1888) » 9,058,689.90

12.<sup>a</sup> annualità pel soprapassaggio del ponte sul Po a Mezzanacorti (convenz. 27 novembre 1894, approvata con legge 28 luglio 1895, n. 458). » 162,588.26

Corrispettivo dovuto dallo Stato ai termini dell' art. 26 del contratto di esercizio » 6,660,000.00

Prodotto netto dell' esercizio, compreso il contributo governativo per le maggiori spese di personale » 1,500,000.00

Attività complessiva L. 70,402,228.31

## Passivo

Imposte ..... L. 3,000,000.00

Interessi e ammortizzazioni ..... » 41,000,000.00

Lavori e provviste per il completamento delle linee di proprietà della Società e per la costruzione della nuova linea Lecce-Franca-villa-Nardò ..... » 1,200,000.00

Provviste di materiale rotabile in aumento di dotazione (convenzione col R. Governo in data 29 novembre 1899) ..... » 13,600,000.00

Perdite di cambio per i pagamenti in valuta metallica ed estera, quotazione titoli, commissioni di banca e altre minute spese ..... » 500,000.00

Maggiore spesa per lavori e provviste a carico dei fondi di riserva e della Cassa aumenti patrimoniali sui proventi relativi, pur tenuto conto della sovvenzione dello Stato alla Cassa aumenti patrimoniali in base alla legge n. 56 del 25 febbraio 1900 ..... » 2,000,000.00

Eccedenza L. 9,102,228.31

## II.

## Lavori eseguiti sulle linee in esercizio.

I principali lavori eseguiti nell' anno 1903 sulle linee in esercizio sono i seguenti:

## In conto Cassa aumenti patrimoniali.

a) — *Sulle linee dello Stato, rete principale.* — Si sono ampliate le stazioni di Padova, di Villafranca, di Brescia, di Reggio Emilia ed eseguiti i lavori di assestamento del servizio viaggiatori nella stazione di Sesto Fiorentino; si è ampliato il fabbricato viaggiatori nella stazione di Cadeo e nella fermata di Serravalle Pistoiese, impiantata la nuova fermata di Calenzano, completati gli impianti a Borgo Panigale pel raccordo del doppio binario fra le linee Bologna-Pistoia e Bologna-Piacenza, ampliato e riordinato il fabbricato ad uso di dormitorio del personale viaggiante nella stazione di Bologna.

Si sono costruiti un capannone ed un fabbricato ad uso officine rialzo veicoli a Mestre, un capannone e fosse a fuoco in Stazione di Brescia, una fossa per la visita delle carrozze di lungo passo nelle officine di Venezia, una officina di carica degli accumulatori per la illuminazione elettrica delle carrozze e gli impianti pel riscaldamento dei treni nella stazione di Venezia e si sono riordinate la caldarrera e la torneria nelle officine di Porta al Prato in Firenze.

Si è ampliato il servizio delle merci in varie stazioni; si sono costruite case cantoniere ed eseguiti diversi lavori a quelle esistenti su diverse linee, e si sono impiantati: un rifornitore sussidiario a Crema e tre cisterne in cemento armato presso altrettante case cantoniere della linea Orte-Falconara e la condotta d' acqua per il rifornitore di Desenzano.

Si sono impiantati binari di servizio nelle stazioni di Mestre, S. Ilario, Terontola e Spoleto; ultimati i lavori per il collocamento del secondo binario fra le stazioni di Calozio e di Lecco; completato ed aperto all' esercizio l' impianto del secondo binario fra Firenze e Prato, ed iniziato quello fra Prato e Pistoia; si sono rafforzati alcuni tratti di binario sulla linea Bologna-Firenze-Roma e si è eseguito il rifacimento in acciaio e il rinnovamento della massicciata su altri tratti di varie linee.

Si sono impiantate stadere a ponte nelle stazioni di Mestre, Udine, Crema, Capriolo, Borgo S. Donnino e trasformate le stadere a ponte in diverse altre stazioni della Rete; si è provveduto alle chiusure lungo la linea ed ai passaggi a livello e all' impianto di sonerie elettriche e di sagome di carico.

b) — *Sulle linee dello Stato, rete complementare.* — Si sono completati i lavori di ampliamento delle stazioni di Este e di Galatina; ampliati gli impianti per le merci nelle stazioni di S. Agata sul Santerno e Manfredonia; riordinate le stadere a ponte in molte altre.

c) — *Sulle linee della Società.* — Si sono ultimati i lavori d' ampliamento delle stazioni di Rimini e di Bari; si è ampliato il fabbricato per le Poste nella stazione di Ancona ed il servizio merci nelle stazioni di Ravenna, Trinitapoli, Bisceglie, Brindisi; si è costruito un nuovo sottovia in stazione di Squinzano e diverse latrine, pozzi e cisterne di acqua potabile per case cantoniere e per stazioni.

Si sono impiantati binari di servizio in alcune stazioni; si è prolungato il binario di incrocio e quello di quarta linea in stazione di Giulianova; rafforzato l' armamento in diversi tratti della linea Bologna-Otranto; rifatti in acciaio dei tratti di binario sulle linee Castelbolognese-Ravenna, Bari-Taranto, Olmeneta-Brescia e Pavia-Casalpusterlengo.

Si sono impiantati apparecchi centrali di manovra nella stazione di Lebba e nella fermata di Candida, sonerie elettriche di controllo in diverse stazioni, un interruttore Saxby a Varano; si sono impiantate piattaforme in stazione di Bologna e nelle officine di Foggia, riordinate le stadere a ponte in 25 stazioni e le chiusure dei passaggi a livello lungo la linea.

## In conto primo fondo di riserva.

Su diverse linee si sono eseguite opere di difesa contro i fiumi e contro i torrenti, contro le alluvioni e contro le mareggiate.

Si sono rafforzate varie opere d' arte su diverse linee; si è alzata la ferrovia in un tratto della linea

Roma-Orte e si è deviata in altri delle linee Bologna-Otranto e Roma-Sulmona.

Si sono continuati i lavori di consolidamento della ferrovia Roma-Firenze in corrispondenza della frana Paoli e ultimati i lavori di assetamento della linea Bologna-Otranto al ponte Cillareyes, ripristinando l'esercizio sulla linea principale.

Si è infine provveduto al servizio per la estinzione degli incendi in molte stazioni.

#### Lavori di completamento in conto costruzioni dello Stato

Si sono iniziati i lavori per ampliare le stazioni di Sondrio e di Parma e ultimati quelli per l'ampliamento della stazione di Macerata; si sono pure ampliati i piani caricatori in diverse stazioni; si è costruita una casa cantoniera doppia sulla linea Ponte San Pietro-Seregno e si sono ampliate 21 case cantoniere sulla linea Colico-Sondrio-Chiavenna.

Si sono eseguiti i lavori complementari a quelli del terzo gruppo d'impianto delle stazioni di Firenze al Campo di Marte, quelli per l'impianto della illuminazione elettrica nella stazione stessa e si sono apportati miglioramenti in varie officine.

Si sono impiantati nuovi binari di servizio nelle stazioni di Portogruaro, San Biagio e Poggio Rusco; rafforzati i binari di corsa e i binari di raddoppio nelle stazioni della linea Sondrio-Colico-Chiavenna o lungo la Mestre-Portogruaro.

Si è completata la massicciata sulle linee Brescia-Iseo, Mestre-Portogruaro e Fabriano-Urbino.

Si sono eseguiti lavori di completamento e di assetamento a diverse gallerie e ad alcuni manufatti sulle linee Roma-Sulmona, Colico-Chiavenna e Fabriano-Urbino, riordinando su quest'ultima il servizio d'acqua mediante la costruzione di cisterne, di nuovi pozzi e l'approfondimento di quelli esistenti.

Si sono ultimati i lavori per la deviazione della Colico-Sondrio in corrispondenza del cono di deiezione del torrente Tartano.

### III.

#### Lavori diversi.

Si sono pressochè completati gli impianti ed adattamenti nelle officine, nelle stazioni e lungo le linee in relazione alle disposizioni di legge per prevenire infortuni sul lavoro nell'esercizio delle strade ferrate.

Si sono inoltre estesi i provvedimenti atti ad impedire il diffondersi della malaria applicando le prescritte difese a 145 case cantoniere e sei garette ed agli alloggi nelle stazioni di Gazzo Bigarello, Casteldario, Bonferraro della linea Monselice-Cerea, nella fermata di Montepandone sulla Ascoli-S. Benedetto e nelle stazioni di Carovigno, San Vito d'Otranto e Brindisi.

(Continua).

## CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

**Camera di commercio di Udine.** — La Camera di Commercio di Udine raccomanda all'esame delle altre Camere del Regno il seguente ordine del giorno da essa approvato:

« Considerando: che conviene all'Italia agevolare e sviluppare l'esportazione delle derrate alimentari;

che la Camera di Commercio italiana in Londra propugna d'accelerare i trasporti per la via di Anversa a Londra; ma che tale via non potrà né potrà assorbire più di un terzo della esportazione delle derrate alimentari italiane per l'Inghilterra, quindi il provvedimento sarebbe insufficiente;

che la proposta della Camera italiana di Londra merita adesione in quella parte dove nota la necessità di migliorare e rendere più spedito il servizio ferroviario delle reti italiane; devesi però aggiungere che non soltanto è d'uopo accelerare i trasporti, ma è indispensabile concordare le coincidenze dei treni italiani arrivanti ai transiti di confine con gli orari dei treni esteri partenti dai transiti stessi;

che essendo di 13,000 vagoni il traffico complessivo delle derrate alimentari nazionali, è ingiusto e illogico che le facilitazioni della tariffa 55 B

siano accordate solo a chi s'impegna di esportare almeno 5000 vagoni all'anno. Conseguenza di ciò fu che due sole ditte poterono garantire così alto limite d'esportazione;

che fu giusto e utile alla produzione nazionale l'aver esteso nel 1903 ai singoli vagoni di derrate alimentari il beneficio della su citata tariffa; ma fu ingiusto e contrario agli interessi generali della nazione l'aver limitato quel provvedimento al sud d'Italia;

che l'estensione di cui sopra non ha dato buoni risultati non per difetto intrinseco, ma per il modo con cui fu attuata;

che la tariffa 902 per le spedizioni di derrate alimentari all'estero ha prezzi superiori alla tariffa 901 per le spedizioni all'interno; ciò che costituisce un elementare errore; domanda:

a) Treni diretti e celeri per le derrate alimentari italiane spedite all'estero;

b) Orari concordati con le Società estere per evitare le lunghe soste ai transiti;

c) Accordo con le Società estere per ottenere un servizio celere ed accurato dai transiti italiani (Modane, Gottardo, Peri, ecc.) ai porti nord della Francia, Belgio ed Olanda;

d) Abolizione della tariffa 55 B o quanto meno riduzione dell'impegno a 1000 vagoni, senza limite di percorrenza e con una leggera differenza scalare di prezzo fino al minimo di 100 vagoni, perchè si possano costituire gruppi di piccoli esportatori;

e) In ogni caso ridurre a minimi termini la differenza di tariffa fra il vagone isolato e il quantitativo d'impegno, di guisa che sia impedito il sorgere del monopolio;

f) Frattanto, in attesa di una ponderata riforma delle tariffe, estendere subito a tutta Italia la tariffa 902 dopo d'averne ridotti i prezzi come sopra si è detto ».

#### Camera di commercio di Alessandria.

— Nell'ultima adunanza del 1° corr. il Presidente fece alla Camera, le seguenti comunicazioni:

Il reclamo sporto al Governo sui primi del trascorso mese di luglio, perchè nella conversione in legge dei decreti 24 giugno e 3 agosto 1903, colla proroga delle riduzioni ferroviarie per trasporto delle produzioni agrarie, fosse levato di mezzo ogni limite di distanza per quello del vino, ed il beneficio della mitigazione delle tariffe ferroviarie venisse, per tale prodotto, tanto importante per i nostri paesi, incondizionatamente acconsentito;

la nota dell'Ufficio del lavoro presso il Ministero, che rende grazie alla Camera per l'invio delle informazioni intorno allo stato delle industrie rispetto alla mano d'opera, notizie queste che formarono oggetto d'apposita relazione stata compilata il 30 maggio u. p.;

la pratica felicemente riuscita col Ministero delle finanze, per la quale si era chiesto che fossero d'urgenza mandati biglietti di Stato di piccolo taglio alla Banca d'Italia, sede di Alessandria, che ivi erano deficienti all'epoca del mercato dei bozzoli e di cui tanto abbisognava il commercio;

i memoriali fatti tenere all'Unione delle Camere di commercio in Roma riflettenti le condizioni e le tariffe per i trasporti in ferrovia, ed altri responsi agli interrogatori rivolti pel completo ordinamento dei servizi postali.

La Camera deliberò poi di appoggiare, presso l'autorità competente, il progetto pubblicato e le proposte inoltrate dalla Federazione industriale e commerciale di Vercelli, per miglioramenti nel servizio ferroviario fra Alessandria, Casale e Vercelli, nonchè l'istanza dei commercianti di Valenza per modificazioni all'orario delle ferrovie, nell'interesse delle più comode comunicazioni dell'accennato Comune colla città di Torino.

Successivamente la Camera, vista la circolare del Ministero degli affari esteri 4 giugno 1903, n. 14, interpretando i generali bisogni del commercio un fatto d'informazioni commerciali da assumersi fuori Stato senza perdita di tempo, spesso tanto prezioso, deliberò di rivolgere viva preghiera allo stesso Ministero affinché l'autorizzazione accordata ai regi agenti diplomatici e consolari all'estero, di poter corrispondere direttamente con alcune Camere di commercio in materia di informazioni commerciali, venga estesa a tutte indistintamente le medesime,

siccome quelle che si propougono gli stessi fini da conseguirsi con identici e pratici mezzi.

Per ultimo il presidente propose e la Camera approvò che, nell'interesse degli scambi, sia officiato il Ministero a voler autorizzare la Banca d'Italia ad accettare il portafoglio oltre i tre mesi, collo sconto di favore.

**Mercato monetario e Banche di emissione**

Il saggio dello sconto che a Londra la settimana precedente fu sul mercato libero (*market rates*) del 2 7/8 0/0 ossia di 7/8 al disotto del *bank rate* ha avuto un lieve miglioramento nella settimana ora decorsa. Infatti esso oscillò intorno a 2 1/2 rimanendo però superiore a quello praticato su altre piazze estere, specie a quello di Parigi e di Nuova York.

Gli ultimi pagamenti considerevoli fatti dal Governo inglese hanno permesso al mercato londinese di saldare quasi completamente il suo debito verso la Banca di Inghilterra. Del resto la lieve differenza tra il saggio ufficiale di sconto e quello libero ha fatto sì che una parte considerevole della carta cambiaria venisse scontata alla Banca, migliorando per tal modo le condizioni del mercato libero.

Agli Stati Uniti la situazione monetaria rimane oscillante; quindi le esportazioni di oro dall'Europa avranno quest'anno una importanza secondaria. Il prezzo del denaro si mantiene all'1 0/0 circa per i prestiti brevi, per quelli più lunghi al 2 e mezzo per 100.

L'America del Nord ricevendo oro continuamente dall'Alaska e dall'Australia non è probabile che ne richieda all'Europa.

In Germania le condizioni monetarie rimangono buone, e lo sconto oscilla fra 2 1/4 e 2 3/4 0/0. Ciò dipende anche dai capitali francesi che in quantità considerevole cercano investimenti a Berlino; così le prossime operazioni finanziarie saranno di facile esecuzione.

Sul mercato francese le disponibilità sono sempre abbondantissime, nonostante gli invii a Londra e a Berlino; lo sconto è a 1 1/2 0/0 circa.

In Italia non si notano sensibili cambiamenti nello sconto, che è intorno al 4 0/0; i cambi ebbero queste lievi oscillazioni nella settimana.

su Parigi su Londra su Berlino su Vienna

15 Lunedì.....	—	—	—	—
16 Martedì....	100. —	25.26	123.32	105.15
17 Mercoledì...	100. —	25.25	123.40	105.15
18 Giovedì.....	100.02	25.25	123.40	105.15
19 Venerdì.....	100. —	25.26	123.42	105.15
20 Sabato.....	100. —	25.26	123.42	105.15

**Situazioni delle Banche di emissione estere**

		15 Agosto	differenza
Banca Austro-Ungherese	Attivo	Incaso ... Corone	1,519,420,000 + 218,000
		Portafoglio.....	307,001,000 + 6,841,000
		Anticipazione...	23,216,000 + 47,000
	Passivo	Prestiti.....	292,474,000 — 268,000
		Circolazione.....	1,655,886,000 — 474,000
		Conti correnti...>	156,785,000 + 7,981,000
Cartelle fondarie>	286,004,000 —		
		13 Agosto	differenza
Banca di Spagna	Attivo	Incaso } oro Pesetas	389,081,000 + 340,000
		} argento...>	506,608,000 + 965,000
		Portafoglio.....	855,207,000 — 623,000
	Passivo	Anticipazioni.....	105,572,000 — 2,729,000
		Circolazione.....	1,643,359,000 — 3,301,000
		Conti corr. e dep.>	616,627,000 + 2,523,000
		11 Agosto	differenza
Banca Nazionale del Belgio	Attivo	Incaso... Franchi	114,227,000 — 3,523,000
		Portafoglio.....	527,439,000 — 17,480,000
		Anticipazioni.....	34,329,000 — 974,000
	Passivo	Circolazione.....	635,704,000 + 9,091,000
		Conti correnti.....>	62,492,000 — 30,426,000

		13 Agosto	differenza
Banca dei Paesi Bassi	Attivo	Incaso } oro... Fior.	65,759,000 + 2,000
		} argento...>	76,763,000 — 285,000
		Portafoglio.....	60,861,000 — 1,077,000
	Passivo	Anticipazioni.....	41,372,000 — 180,000
		Circolazione.....	284,952,000 — 1,700,000
		Conti correnti.....>	7,450,000 — 376,000

		13 Agosto	differenza
Banche Associate di New York	Attivo	Incaso met. Doll.	276,850,000 + 3,680,000
		Portaf. e anticip.>	1,096,490,000 + 1,010,000
		Valori legali.....	82,660,000 — 1,530,000
	Passivo	Circolazione.....	38,290,000 — 350,000
Conti corr. e dep.>		1,207,130,000 + 2,920,000	

		6 Agosto	differenza
Banche di emis. Svizz.	Attivo	Incaso } oro.....Fr.	111,767,000 + 554,000
		} argento...>	9,069,000 + 409,000
	Passivo	Circolazione.....>	225,142,000 + 423,000

**RIVISTA DELLE BORSE**

20 Agosto 1904.

Le borse da noi, quantunque abbandonate per il numero degli operatori, hanno conservato anche nell'ottava attuale, la calma, non disgiunta dalla fermezza: tanto le rendite come i principali valori si trovano in condizioni buone. A Londra, notiamo sul mercato libero scarsa di danaro, con tutto ciò in questi giorni si è fatta un po' più di luce, ed i consolidati hanno guadagnato qualche frazione quotandosi 88.25 circa.

A Berlino ed a Parigi, l'intonazione non è molto differente da quella riscontrata da noi: affari scarsi, ma mercati sostenuti, anche per il russo a Parigi quotato a 74.

Nelle nostre riunioni abbiamo fatto 103.75, 103.90 per la rendita 5 per cento a contanti, e 103.92 per fine: il 3 1/2 si è aggirato a 101.50, 101.60 e 101.55 per fine, ed il 3 per cento qualche affare a 73.25. A Parigi il corso per la nostra rendita è 103.95; il francese segna 98.20, il torco 87.25, lo spagnolo 86.85, ed il portoghese 62.30.

TITOLI DI STATO	Sabato 13 Agosto 1904	Lunedì 15 Agosto 1904	Martedì 16 Agosto 1904	Mercoledì 17 Agosto 1904	Giovedì 18 Agosto 1904	Venerdì 19 Agosto 1904
Rendita Italiana 5 %...	—	—	103.75	103.75	103.85	103.90
» » 3 1/2 »	—	—	101.40	101.50	101.55	101.50
» » 3 »	—	—	73. —	73.25	73.25	73.25
Rendita italiana 5 %:						
a Parigi.....	103.80	—	103.80	103.85	—	103.95
a Londra.....	102.75	102.75	102.75	102.75	102.75	102.75
a Berlino.....	—	—	104.20	104.40	—	104.50
Rendita francese 3 % annuamente:						
» » 3 % antico.	98.02	—	98.02	98.17	98.10	98.20
Consolidato inglese 2 1/2 %	88.10	88.25	88.25	88.20	88.25	88.25
» prussiano 3 1/2 %	—	102.20	102.20	102.10	102.10	102.10
Rendita austriaca in oro	119.30	—	119.30	119.30	119.30	119.30
» » in arg.	99.30	—	99.30	99.35	99.35	99.35
» » in carta	99.30	—	99.30	99.35	99.35	99.35
Rendita spagn. esteriore:						
a Parigi.....	86.30	—	86.50	86.70	86.70	86.85
a Londra.....	85.70	—	85.90	85.90	86. —	—
Rendita turca a Parigi	86.60	—	86.75	87.07	87.12	87.25
» » a Londra	—	85.70	85.80	84.75	85.25	85.10
Rendita russa a Parigi	74.60	—	74. —	74. —	74. —	74. —
» portoghese 3 %						
a Parigi.....	61.80	—	62.05	62.20	—	62.30

VALORI BANCARI	13 Agosto 1904	20 Agosto 1904
Banca d'Italia.....	1120. —	1119. —
Banca Commerciale.....	764. —	768. —
Credito Italiano.....	593. —	595. —
Banco di Roma.....	127. —	127. —
Istituto di Credito fondiario..	557. —	562. —
Banco di sconto e sete.....	162. —	162. —
Banca Generale.....	31. —	31. —
Banca di Torino.....	77. —	77. —
Utilità nuove.....	275. —	271. —

Mercato non molto attivo per i titoli bancari ma in compenso furono sempre in buona vista le azioni Banca d'Italia, Banca Commerciale, Credito Italiano, ed Istituto Fondiario. Più deboli le Utilità.

CARTELLE FONDARIE	13 Agosto 1904	20 Agosto 1904
Istituto italiano..... 4 %	510. —	510. —
..... 4 1/2 %	517. —	517. —
Banca Nazionale..... 4 %	510. —	510. —
..... 4 1/2 %	510. —	510. —
Cassa di Risp. di Milano 5 %	516. —	516. —
..... 4 %	510. —	510. —
Monte Paschi di Siena.. 4 1/2 %	508. —	508. —
..... 5 %	516. —	516. —
Op. Pie di S. P. <sup>10</sup> Torino 5 %	520. —	521. —
..... 4 1/2 %	510. 50	510. —

Senza affari le Cartelle fondiarie, prezzi immutati, e nominali.

PRESTITI MUNICIPALI	13 Agosto 1904	20 Agosto 1904
Prestito di Roma..... 4 %	509. —	510. —
..... Milano..... 4 %	102. —	102. 10
..... Firenze..... 3 %	74. 50	74. 50
..... Napoli..... 5 %	101. 40	101. 75

VALORI FERROVIARI	13 Agosto 1904	20 Agosto 1904
Meridionali.....	716. —	717. —
Mediterranee.....	453. —	457. —
Sicule.....	685. —	685. —
Secondarie Sarde.....	267. —	267. —
Meridionali..... 3 %	358. —	358. 50
Mediterranee..... 4 %	508. 50	509. —
Sicule (oro)..... 4 %	517. —	517. —
Sarde C..... 3 %	362. 50	362. 50
Ferrovie nuove. 3 %	358. —	358. —
Vittorio Eman.. 3 %	385. —	385. —
Tirrene..... 5 %	514. —	514. —
Costruz. Venete. 5 %	—	—
Lombardo..... 3 %	323. —	323. —
Marmif. Carrara. %	257. —	257. —

Troviamo i titoli ferroviari assai attivi ad a prezzi sostenuti come: le azioni Meridionali e Mediterranee, le obbligazioni Meridionali, Mediterranee e Tirrene.

VALORI INDUSTRIALI	13 Agosto 1904	20 Agosto 1904
Navigazione Generale.....	457. —	457. —
Fondaria Vita.....	285. 50	286. —
..... Incendi.....	150. 50	150. 50
Acciaierie Terni.....	1930. —	1927. —
Raffineria Ligure-Lomb.....	428. —	430. —
Lanificio Rossi.....	1520. —	1520. —
Cotonificio Cantoni.....	532. —	532. —
..... veneziano.....	316. —	317. —
Condotte d'acqua.....	336. —	333. —
Acqua Marcia.....	1455. —	1455. —
Linificio e canapificio nazion.	171. —	171. —
Metallurgiche italiane.....	155. 50	156. —
Piombino.....	108. —	108. —
Elettric. Edison vecchie.....	556. —	556. —
Costruzioni venete.....	119. —	119. —
Gas.....	1398. —	1390. —
Molini Alta Italia.....	605. —	604. —
Ceramica Richard.....	365. —	365. —

Ferriere.....	88. 50	84. —
Officina Mec. Miani Silvestri.	128. —	128. —
Montecatini.....	92. —	92. 50
Carburo romano.....	1152. —	1135. —
Zuccheri Romani.....	97. —	97. 50
Elba.....	548. —	549. —
Banca di Francia.....	3820. —	3820. —
Banca Ottomana.....	566. —	568. —
Canale di Suez.....	4170. —	—
Crédit Foncier.....	—	680. —

Il listino dei valori industriali chiude assai simile al precedente: valori non molto ricercati, e leggermente oscillanti.

## NOTIZIE COMMERCIALI

**Grani** — Data la stagione i mercati sono poco animati, ed i prezzi invariati. Ad *Alessandria* frumento al tenimento L. 23.50 a 23.75, 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 17. —. Granoni 14.75 a 17. —. Avene f. d. 16.75 a 17.25, superiori e grigie f. d. 17.75 a 18.25. Segale 16.75 a 17.25 al quintale. A *Milano* frumento nostrano nuovo 23. — a 24. —, Ferrar. 25.50 a 25.75. Veneto e Mantovano da 24. — a 24.50. Estero da 26.50 a 27. —. Avena nazionale nuova 16.50 a 17. —. Orzo da 16.50 a 17.50. Melgone nostrano 15.25 a 16. —. Veneto e Mantovano 16.75 a 17.75. Estero 15.75 a 17.25. Segale nazionale 17.50 a 18. —. Est-ra 17.75 a 18.25. Miglio nazionale 17 a 18 al quintale. A *Parma* frumento sostenuto a L. 24 per le qualità migliori; granturco da 15.40 a 15.60; avena L. 17 il tutto al quintale reso al molino. A *Piacenza* frumento a L. 22.75 a 23.25. Granturco da 15.50 a 16.50. A *Pavia* frumento nostrale nuovo L. 22.50 a 23.50. Val di Po nuovo da 22.75, a 23.75 segale da 16.75 a 17.75, melica da 13. — a 14.50, avena nuova da 15.25 a 16.25 il quintale f. d. A *Lodi* frumento da L. 22.75 a 23. —, frumentone nostrano da 14 a 14.50, avena da 15 a 16, segala da 17.50 a 18.50, il quintale.

**Foraggi.** — *Fieni.* — Il bel tempo, il caldo africano, continuano in modo intenso ed eccezionale, per cui il lamento dei campagnoli per la siccità va generalizzandosi e facendosi più vivo. Questa siccità fa sì che il fieno è più ricercato di prima e per ciò i prezzi si sono fatti alquanto sostenuti.

**Paglia.** — Questo prodotto finora è in calma e lo si commercia ai soliti prezzi invariati poichè la merce basta alla domanda ed anche perchè si prevede un buon raccolto di paglia di riso. Ad *Alessandria* fieno da L. 0.80 a 0.85. Paglia di frumento da 0.30 a 0.31 il miria. A *Verona* fieno di prima qualità da L. 8.10 a 8.80, seconda 6.80 a 7. —. Paglia di prima qualità da L. 3.30 a 3.40, seconda da 3.10 a 3.20 al quintale, escluso il dazio consumo. A *Bologna* fieno di prato naturale nuovo L.5.50 a 6. —, lupinella 5.50 a 6, medica 5.53 a 5.50, paglia di frumento 2. — a 2.50 il quintale. A *Novara* fieno maggengo L. 7.50 a 8. —, id. agostano da 6.50 a 7. —, paglia di frumento 2.50 a 3. — al quintale. Ad *Alba* fieno maggengo L. 8, ricetta 7 al quintale.

**Pollame e selvaggina.** — Molta animazione per il consumo. Mercati abbondanti di merce. A *Milano.*

Polli brianzoli	per capo	L. 1.60 a 1.65
» » mezzani	»	» 1.20 a 1.30
» della Bassa.....	»	» 1.40 a 1.55
» piccoli.....	»	» 1. — a 1.05
» di Roma grossi..	»	» 1.40 a 1.55
» » com.....	»	» 1.25 a 1.25
» » mezz.....	»	» 1.10 a 1.15
» » piccoli.....	»	» 0.85 a 0.90
Galline grosse.....	»	» 2.20 a 2.30
» mezzane.....	»	» 1.70 a 1.75
Faraone novelle.....	»	» 1.25 a 1.50
Capponi novelli.....	»	» 2. — a 2.20

Anitre grosse .....	per capo	L. 1.25 a 2.20
» mezzane .....	»	» 1.50 a 1.60
Tacchini novelli .....	»	» 2.50 a 3.75
Piccioni grossi .....	»	» 0.75 a 0.80
» mezzani .....	»	» 0.60 a 0.65
Quaglie .....	»	» 0.75 a 0.85

Ad *Oleggio* polli nostrani da L. 0.90 a 1.40, galline da 1.80 a 2.25, piccioni da 0.60 a 0.65, anitre da 1.80 a 2.10. tacchini da 3.50 a 4.25, conigli 1,10 a 1,20, pernici da 1.25 a 1.40. Ad *Alba* polli L. 2.15 al paio, galline a 3.20. A *S. Damiano d' Asti* polli da L. 0.90 a 1.15 cadauno, galline da 1.50 a 1.60, faraone da 1.30 a 1.50, anitre da 1.80 a 1.40, piccioni da 0.50 a 0.60, conigli da 0.70 a 1.10.

**Legna e carbone.** — Affari nulli: prezzi fermi. Ad *Alessandria* legna da fuoco forte da L. 3.— a 3.50. id. dolce da 2.50 a 2.75 e carbone di legna da 9.— a 11.— al quintale. A *Verona* legna forte da L. 2.90 a 3.60, dolce da 2.20 a 2.80 al quintale. Carbone forte da L. 8.— a 9, dolce da 6.80 a 7 al quintale.

**Saponi.** — Buona richiesta. A *Genova* qualità uso inglese a L. 21 e la marca *Medley e Sons* a 24. il tutto la cassa di chilog. 50. Bianco nazionale fino da L. 56 a 58. Verde 48 a 58. Marmorato speciale da 52 a 54 il quintale, reso al vagone o carro.

**Zolfi.** — Con vendite discrete tanto dall'interno che per l'esportazione. Quotasi: A *Genova* doppio raffinato in pani L. 13.25 a 13.50, impalpabile 14.50, molito 13.— a 13.25, 1/2 raffinato 12.50 a 12.75, Fioristello 12.25 a 12.50, secondo avvantagg. 11.90 a 12.10, Cannolo 15.— a 15.20, fiori sublimato 15.25 a

15.75, uso 15.— a —.—. Il tutto i 100 chilogrammi c. n. s. *Genova*. A *Bologna* zolfo di Romagna in pani L. 14.50 a 14.75, id. macinato semplice 15.50 a 15.65, id. ramato al 3 per cento 13.55 a 19.45, ventilato ramato 3 per cento 23.65 a 23.90, id. al 5 per cento 25 a 15.25 per quintale.

**Prodotti chimici.** — La settimana è trascorsa senza alcun notevole movimento d'affari ed i prezzi non subirono la benchè minima variazione. Notammo pure una sensibile diminuzione di domanda nel solfato di rame per la nuova campagna.

Quotiamo:

Carbonato di soda ammoniacale 58° in sacchi L. 12.—, Cloruro di calce « Gaskell » in fusti di legno duro 14.—. Clorato di potassa in barili di 50 chilogrammi 75.—. Solfato di rame prima qual. 50.—, di ferro 7. Carbonato ammoniacale 33.—. Minio rosso LB e C 37.75. Prussiato di potassa giallo —. Bicromato di potassa 72.—, id. di soda 55 —. Soda caustica bianca 60/02, L. 22.25, id. 70/72, 24.75, id. 76/77, 26.60. Allume di rocca in pezzi 13.75, in polvere 15.—. Silicato di soda « Gossage » 140 gradi T nera 11.50, id. 75 gradi 9.50. Potassa caustica Montreal —.—. Bicarbonato di soda mezza luna in barili di chilogrammi 50, 18.50. Borace raffinato in pezzi 33.50, in polv. 35.—. Solfato d'ammoniacale 24/0 buon grigio 31.—, Sale ammoniacale prima qual. 108.—, seconda 103.—, Magnesia calcinata Pattinson in fiacons da 1 lib. 1.25, in latte 1 lib. 1.10.

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

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

## SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima - Sedente in Milano - Capitale L. 180 milioni - interamente versato  
AMMORTIZZATO PER L. 630,000

### ESERCIZIO 1903-1904

Prodotti approssimativi del traffico dal 1° al 10 Agosto 1904.  
(4<sup>a</sup> decade)

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE COMPLEMENTARE		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenza	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenza
Chilom. in esercizio...	4760	4760	—	1065	1065	—
Media.....	4760	4760	—	1065	1065	—
Viaggiatori.....	1,860,183.00	1,773,519.48	+ 86,663.52	103,278.00	98,466.46	+ 4,811.54
Bagagli e Cani.....	79,336.00	90,104.59	- 10,768.59	2,746.00	3,568.96	- 822.96
Merci a G.V. e P.V. acc.	373,551.00	332,049.17	+ 41,501.83	13,348.00	11,865.04	+ 1,482.96
Merci a P.V.....	2,271,254.00	2,108,055.80	+ 163,199.20	103,618.00	96,562.27	+ 7,055.73
TOTALE.	4,584,324.00	4,303,729.04	+ 280,594.96	227,990.00	210,462.73	+ 17,527.27

### Prodotti dal 1° al 10 Agosto 1904.

Viaggiatori.....	7,187,908.00	6,725,128.57	+ 462,779.43	361,927.00	338,799.90	+ 23,127.10
Bagagli e Cani.....	317,999.00	338,559.60	- 20,560.60	10,092.00	11,725.77	- 1,633.77
Merci a G.V. e P.V. acc.	1,513,525.00	1,461,613.74	+ 51,911.26	56,288.00	54,458.33	+ 1,829.67
Merci a P.V.....	8,199,259.00	7,989,108.72	+ 210,150.28	347,366.00	333,071.22	+ 14,294.78
TOTALE.	17,158,691.00	16,464,410.63	+ 694,280.37	775,673.00	738,055.22	+ 37,617.78

### Prodotto per chilometro

della decade.....	963.09	904.14	+ 58.95	214.07	197.61	+ 16.46
riassuntivo.....	3,604.74	3,453.90	+ 150.84	728.33	693.—	+ 35.33

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