

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXXVIII — Vol. XLII

Firenze, 15 Gennaio 1911

N. 1915

SOMMARIO: Alcune verità sull'esercizio di ferroviario di Stato — A proposito del rincaro della carne — I regimi doganali — Per una prima strada ferrata nella Somalia — **RIVISTA BIBLIOGRAFICA:** *F. B. Leeming, Guide to the income tax - Guillaume Apollinaire, L'Hérésiarque et C. - Robert Hessen, Die prostitution in Deutschland - François Chastre, A travers l'Argentine moderne* — **RIVISTA ECONOMICA E FINANZIARIA:** *Le statistiche finanziarie della città di Londra - Le condizioni dell'isola di Cipro - I risultati definitivi del raccolto dell'uva e della produzione del vino in Italia - Il movimento portuario di Genova - Il censimento della popolazione della California - Il progetto di legge per la creazione dell'Istituto nazionale di credito per l'industria serica* — **RASSEGNA DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE:** *Il commercio italiano* — Relazione sulla riforma del Senato — La industria siderurgica in Austria — Cronaca delle Camere di commercio — Mercato Monetario e Rivista delle Borse — Società commerciali ed industriali — Notizie commerciali.

Alcune verità

sull'esercizio ferroviario di Stato

I.

Prima regola necessaria da seguirsi con tutta rigerosità per giudicare di una azienda e del suo andamento è quella di costruire scrupolosamente la sua situazione; e poichè a noi pare che nel giudicare dell'esercizio di Stato si precipitino troppo spesso le conclusioni, in quanto una azienda di quella importanza non può dare prova della sua organizzazione e del suo andamento, buoni o cattivi, se non dopo un periodo abbastanza lungo dal suo impianto (ed è questa la tesi che abbiamo in proposito sempre sostenuto), riteniamo che valga la pena di richiamare l'attenzione del pubblico sopra alcuni fatti che, di solito, nei giudizi che si emettono, non vengono abbastanza considerati.

E tanto più volentieri ci accingiamo colla scorta dei documenti ufficiali a queste considerazioni, del resto sommarie, in quanto non possiamo essere certamente giudicati di parzialità verso l'esercizio di Stato, che abbiamo sempre combattuto, se mai qualche nostra conclusione venisse a diminuire le colpe che si attribuiscono all'Amministrazione attuale.

Pur troppo non è il primo caso di errori di una contabilità-politica, che costituiscono il fondamento di giudizi sopra il modo con cui funzionano alcune istituzioni. Ricordiamo in proposito tutto quanto di ironico e di severo fu detto contro la Cassa per gli aumenti patrimoniali, la quale doveva, con un dato coefficiente sugli aumenti dei prodotti, provvedere al servizio degli interessi ed ammortamento dei debiti che si contraevano onde provvedere alle esigenze determinate dallo sviluppo dei traffici. Tutti esclama-

vano contro il teoricismo del Genala, che aveva fatto approvare la istituzione di quella Cassa, la quale, si diceva, non bastava allo scopo per cui era stata creata. E nessuno avvertì, o furono pochissimi che lo fecero e la loro voce cadde inascoltata, che alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, per motivi di contabilità-politica, si addossarono oneri che non competevano ad essa, ma si desiderava non figurassero sotto altro titolo. La Cassa in gran parte ebbe esaurita la sua potenzialità, perchè se ne era adulterato l'ufficio.

Il quale fatto ricordiamo in questo momento perchè, se non erriamo, qualche cosa di simile è avvenuto nella Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Nel bilancio dell'Azienda troviamo infatti che nei quattro esercizi 1906-7 1909-10 sono attribuite al passivo per interessi ed ammortamenti rispettivamente le seguenti cifre (milioni) 22.2, 31.7, 40.4, 48.8; e quest'ultima somma, che si riferisce all'esercizio 1909-10, rappresenta per L. 38,706,143 il servizio di interessi e per L. 10,125,287 il servizio di ammortamento del debito di L. 1,234,141,102 contratto dal Tesoro per le ferrovie.

E questo modo di redigere il bilancio della Azienda ferroviaria è, a nostro avviso, un errore fondamentale della contabilità-politica, inquantochè una parte di quel debito e quindi dell'interesse e del relativo ammortamento, non appartiene affatto alla Azienda ferroviaria, e quindi falsifica ed adultera le risultanze del suo bilancio.

Nè si tratta di errore trascurabile, perchè di lieve importanza, sibbene di cifre che costituiscono più della metà dell'onere che è iscritto nel bilancio per il servizio del debito.

E infatti la prima cifra che sarebbe da escludersi è quella delle spese straordinarie e patrimoniali d'impianti e materiale, che si resero necessarie per colmare la deficienza di locomo-

tive, carrozze, carri, doppi binari, ecc., deficienza riconosciuta esistente al momento in cui venne costituito l'esercizio di Stato. E' noto infatti che negli ultimi anni dell'esercizio privato, lo Stato, nonostante le reiterate proteste delle Società esercenti, si è rifiutato di provvedere al rinnovamento ed all'aumento normale del materiale ruotabile, così che in fretta ed in furia la nuova Amministrazione dovette ordinare il materiale necessario. Il seguente specchio dimostra ad evidenza lo stato delle cose:

Spesa di materiale ruotabile	
1901	22,855,735
1902	17,185,326
1903	41,835,659
1904	21,443,525
1905 semestre	29,565,290
	<hr/>
1905-06	132,885,535
1906-07	152,769,000
1907-08	141,179,000
1908-09	166,258,000
	77,124,000
	<hr/>
	537,370,000

Nel solo anno 1905-06 si è speso per materiale mobile più dei quattro anni e mezzo precedenti, e nei quattro anni vi fu una maggiore spesa di oltre 400 milioni. Una parte di queste ordinazioni è senza dubbio stata richiesta dall'aumento straordinario del traffico, ma siccome questo aumentò più del 20 per cento, è chiaro che il materiale richiesto da tale aumento non può rappresentare che il quinto, il rimanente è dovuto alla necessità di colmare le deficienze di quantità e di età del materiale preesistente. Se si aggiunge che collo stesso mezzo del debito si è acquistato il materiale per il nuovo servizio di navigazione di Stato per circa altri 20 milioni, non si va errati attribuendo per questo solo capitolo circa 400 milioni di spese che non entrano affatto nell'esercizio ferroviario normale.

E non basta, pure col debito di cui l'esercizio ferroviario paga gli interessi e l'ammortamento, troviamo la somma di L. 488,469,814 pagate dal Tesoro alle cessate società esercenti Mediterranea, Adriatica e Sicula, in estinzione del debito dello Stato per liquidazione delle gestioni antecedenti al 1° luglio 1908 e ad estinzione del debito persino del riscatto delle linee di accesso al Sempione.

Sembrano cose assolutamente inverosimili che i tanti organi contabili dello Stato non abbiano sentito il bisogno, perchè il pubblico che paga, capisca qualche cosa del bilancio dello Stato, di farlo redigere in modo che da una parte stia l'esercizio coi suoi risultati e dall'altra stieno tutti i *criteri politici* coi quali si vuol amministrata l'azienda ferroviaria.

Ma come? Nè Governo, nè Giunta Generale del bilancio, nè Corte dei Conti, nè uno dei tanti relatori che scrivono relazioni così voluminose hanno pensato alla contraddizione che il Tesoro abbia a riscuotere e tenersi in Cassa i suoi crediti verso le cessate Società esercenti, ed in quanto ai debiti li paghi bensì esso stesso, ma faccia fare il servizio di interessi, di ammortamento dall'esercizio ferroviario?

Lasciando a parte tanti altri oneri patrimoniali, su cui può essere dubbio se sia giusto o no di addossarli all'esercizio di Stato, qui colle cifre precedentemente esposte si hanno per lo meno 850 milioni di debito il cui servizio non ha nulla a che fare coll'esercizio di Stato, se non per la ragione politica di non far accendere direttamente un nuovo debito al Tesoro sotto altro titolo. Ma la ragione politica non deve andare fino al punto da attribuire la spesa di interessi e rimborso di quella parte di debito all'esercizio ferroviario.

Che se quella quota di spesa si detrae dagli oneri attribuiti all'esercizio si hanno naturalmente risultanze del bilancio affatto diverse.

Infatti, tenendo conto solo dell'ultimo esercizio 1909-10, in cui il debito è di 1,234 milioni e l'onere di interessi ed ammortamento di 48.8 milioni; ove si detraggono per le ragioni anzidette 850 milioni del debito, che non spetta all'esercizio, cioè circa il 70 per cento, l'onere da iscriversi in bilancio si ridurrebbe da 48.8 a 14.7 milioni e quindi l'avanzo netto dell'esercizio da 35.4 diventerebbe di 69.5 milioni.

Si comprende che per il bilancio dello Stato è la stessa cosa tanto se l'onere dei 34.1 milioni sia indebitamente addossato all'esercizio ferroviario, come se fosse iscritto nella parte passiva del bilancio del Tesoro; ma non è la stessa cosa quando si vuol conoscere l'andamento reale dell'esercizio ferroviario e sulle risultanze così adulterate si fanno e si lasciano fare tanti discorsi e tante discussioni, a proposito specialmente degli oneri che deriverebbero dal miglioramento delle condizioni dei ferrovieri.

A proposito del rincaro della carne

Hanno fatto bene il prof. Einaudi ed altri a protestare contro la strana idea di promuovere il ribasso del prezzo della carne con un aumento di tassa sulla macellazione dei vitelli.

E' per lo meno puerile il voler pretendere di produrre i ribassi sui prezzi mediante un aumento di tasse; è troppo chiaro che il di più che i Comuni riscuoteranno per la macellazione andrà a carico dei consumatori; non saranno nè gli allevatori di bestiame, nè i macellari che terranno per sé il maggior aggravio, ma lo riverseranno tutto, e forse più ancora di tutto, sui consumatori.

Il credere poi che una tassa maggiore influirà ad impedire la macellazione dei vitelli e indurrà i contadini ad allevarli perchè diventino buoi, è ancora più puerile.

Infatti non può essere una tassa di 3 ovvero di 5 lire quella che impedirà un fatto che evidentemente è dovuto a cause ben diverse ed altrimenti complesse; tanto più se è vero che i consumatori principali della carne di vitello sono i ricchi; ad essi poco importerà pagare poche decine di centesimi di più il chilogrammo, quando si tratti di soddisfare il loro gusto ed il loro convincimento sull'igiene.

Più logico sarebbe apparentemente il pensiero radicale di coloro che vorrebbero addirittura proibita la macellazione dei bovini al di sotto di un anno di età; e diciamo apparentemente, poiché se è vero che per ragioni economiche i contadini non hanno interesse ad allevare buoi perchè costano loro più di quello che rendono, è troppo chiaro che, quando si obbligassero ad allevare i bovini, si farebbero pagare dai consumatori il maggior costo e quindi si otterrebbe per effetto il maggior rincaro della carne.

Pare impossibile che nelle alte sfere non si abbia un certo sospetto che le misure troppo semplici sono ingannatrici, e non si pensi quindi ad approfondire meglio le questioni, prima di prendere dei provvedimenti che possono portare conseguenze opposte a quelle che si desiderano.

Se per stabilire certi equilibri economici bastasse applicare od accrescere un balzello, gli studiosi non si affaticerebbero tanto e talvolta invano o con scarso successo, per cercare le ragioni intime di certi fenomeni. Il semplicismo è uno dei peggiori consiglieri nelle cose economiche che sono complesse e difficili.

Non è molto che abbiamo pubblicato un largo riassunto di una commissione di persone competenti che a Torino ha studiato il fatto del rincaro della carne; e le conclusioni a cui essa è venuta dovevano illuminare il Governo che poco vi è da fare.

Ad ogni modo, senza ritornare ora sull'argomento in quell' articolo esaurientemente trattato, pare a noi che se il Governo voleva intervenire a modificare lo stato delle cose con un provvedimento semplice e facile, doveva abolire le tasse di macellazione e non già inasprirle.

Speriamo che nella discussione che si farà in Parlamento sul progetto di legge diretto ad incoraggiare la produzione zootecnica, sorgeranno voci autorevoli a richiamare i principi economici più elementari per ricordare a chi lo avesse dimenticato che non è coi decreti e colle leggi che « si può portare in breve tempo la produzione « agraria nazionale al livello degli aumentati « consumi ». Magari non fosse così!

Con pochi decreti o con poche leggi si metterebbe in ordine tutta la economia del paese. Ma pur troppo lo è, e bisogna invece studiare bene se mai quei provvedimenti che si prendono e che sono di così scarsa efficacia, non facciano più male che bene.

I regimi doganali

Seguitiamo a riassumere l'interessante volume dei professori Nogarò e Moye sui *Regimi doganali* (1).

Gli Autori, dopo quanto abbiamo esposto nel precedente fascicolo, trattano della attività grandissima avutasi nei primi dieci anni del ven-

tesimo secolo in materia di politica doganale: gli Stati Uniti nel 1902 hanno adottato una nuova tariffa doganale anche più protezionista di quella antecedente, la Svizzera ha stabilito una nuova tariffa, e molti altri Stati europei, quali la Rumania, la Russia, la Spagna, la Danimarca, l'Austria Ungheria, dovevano pure rivedere le loro tariffe.

E più grande ancora l'attività doganale si è manifestata nella America del Sud, dove ogni Stato ha compilato una tariffa nuova. Tutto ciò dette naturalmente base a nuovi accordi internazionali.

Gli Autori studiano quindi molto particolarmente (e ci duole che lo spazio ci vieti di seguirli nei loro dettagli) la riforma doganale nello impero germanico e il sistema doganale dell'Europa centrale poi la revisione della tariffa degli Stati Uniti e del Canada, l'agitazione protezionista in Inghilterra e l'imperialismo britannico dal punto di vista doganale, e il regime doganale francese.

Dopo questo esame delle convenzioni doganali dei diversi Stati, dopo essersi occupati dei documenti doganali e delle statistiche doganali, accennando a quell'importante Istituto che è l'Associazione internazionale per la pubblicazione delle tariffe doganali, gli Autori passano alla seconda parte del loro volume, dedicata specialmente al regime amministrativo delle dogane francesi.

Stabiliscono anzitutto i principi generali che regolano la percezione delle imposte indirette di cui le tasse doganali sono una applicazione, e specialmente quanto concerne il personale, così detto sedentario, giacchè esso deve starsene ad attendere una clientela forzata per indicarle la somma da pagare: e parlano a questo proposito dei ricevitori, degli uffici di dogana, ed anche del servizio attivo delle dogane, della sorveglianza alle coste e alle frontiere, ecc.

Negli ultimi capitoli infine gli Autori accennano alle merci principali sottomesse ai diritti di dogana, alle esenzioni e proibizioni, alle constatazioni e pagamenti dei diritti di dogana, ai regimi doganali speciali e al contenzioso delle dogane.

L'ultimo capitolo tocca delle penalità e transazioni in materia doganale: tra queste penalità è da annoverarsi eccezionalmente la prigione e normalmente la ammenda, la confisca delle merci sequestrate, e la condanna alle spese del processo.

L'ammenda ha spesso un carattere rigido, e cioè ne è in precedenza stabilito l'ammontare, sicchè il giudice non può moderarla a seconda dei casi: la confisca è pure obbligatoria in certi casi e si estende oltrechè alle merci anche ai mezzi di trasporto, pur non essendo queste di proprietà dei trasportatori.

A questo punto ha luogo una interessante questione, che gli Autori però non credono opportuno risolvere, se cioè l'ammenda e la confisca abbiano carattere civile e penale. Noi crediamo che il carattere di questo genere di pene — di natura affatto speciale — sia misto e cioè tanto civile che penale ciò che dà una certa latitudine di giudicare al magistrato.

(1) Continuazione, V. n. 1914.

Non possiamo non tributare ogni nostro miglior elogio agli Autori, per il volume dotto e pratico nello stesso tempo, il quale contiene in appendice le principali leggi e convenzioni internazionali in materia doganale.

Per una prima strada ferrata nella Somalia

Nel *Bollettino della Società Africana d'Italia*, che vede la luce in Napoli, l'ing. Giacomo Buonomo, di quella città, pubblica un suo scritto, nel quale propugna, limpidamente e con motivazioni bene svolte, la costruzione d'una ferrovia da Mogadiscio a Lugh, cioè dal capoluogo della Somalia italiana a quel punto interno di essa, commercialmente strategico, che è una sentinella avanzata verso le propaggini della parte più bella e fertile dell'Impero Etiopico.

« Facciamo appello a coloro che hanno conoscenza della contrada e competenza dell'argomento trattato — scrive la Direzione del periodico — di portare il loro contributo al progetto dell'ing. Buonomo. Si gioverà alla causa, sia suffragando del proprio parere la proposta, sia completandola nelle parti mancanti, e se mai anche combattendola o correggendo errori di fatto ». Da parte nostra, senza conoscere la Somalia altro che da lontano, e senza attribuirci nessuna competenza speciale, avremmo sempre dato volentieri, come ora ci limitiamo a fare, un sunto del prelodato scritto. In genere però la surriferita raccomandazione non ci sembra superflua, vista la consueta indifferenza dei più tra gli italiani per le questioni coloniali.

E' oramai riconosciuto che la ferrovia è l'arma più poderosa di conquista economica nei paesi nuovi. Col costruire quella di Gibuti, la Francia ha attratto verso Arrar le correnti commerciali dell'Etiopia meridionale, che in parte facevano capo a Lugh, ed ha acquistato senz'armi, col binario ferroviario, più preponderanza di quello che avrebbe ottenuto occupando militarmente la regione. E a scemare l'importanza che aveva, e potrebbe di nuovo avere, quel punto avanzato dei possedimenti italiani, hanno in pari tempo cooperato, ciascuna per conto proprio, l'Abissinia e l'Inghilterra. La prima, dopo il predominio politico preso sulle regioni confinanti colla parte meridionale del suo Impero, coll'avviare i traffici verso Addis Abeba e Harrar; la seconda attirandoli verso il suo porto di Chisimaio per la via fluviale di quel Giuba, che divide la Somalia italiana dai possedimenti inglesi dell'Africa orientale. E' vero, osserva lo scrittore, che è in allestimento una flottiglia di vapori per conto delle Società italo-belga, ma non è dato prevedere se la nuova Società potrà con successo lottare con quella inglese. Eppoi la mancanza d'un porto italiano allo sbocco del Giuba è condizione sfavorevole, da far prevedere che ricada a vantaggio del porto inglese quel tanto di commercio che sarà per promuovere la flottiglia fluviale della Società italo-belga.

Le cose cambierebbero a nostro vantaggio, quando tra Lugh, che oggi ci appartiene e che

è alle porte di fertili e produttive zone di terra africana, e Mogadiscio, nostro porto sull'Oceano, venisse stabilita la via ferroviaria, che non solo è la più rapida, ma sarebbe anche la più breve, perchè senza i meandri fluviali, tutta su territorio italiano, senza deviazioni imposte da grossi centri abitati, che finora mancano, costruita su terreni quasi tutti piani, quindi in linea approssimativamente retta.

Ma quale entità avrebbe l'opera? Quali caratteri tecnici? Presenterebbe difficoltà particolari? A quale spesa potrebbe dar luogo? Chi dovrebbe incaricarsene e con quali mezzi? E nel suo articolo, che ha corredato d'una cartina geografica, l'autore tratta uno dopo l'altro questi diversi punti.

La lunghezza della ferrovia, in linea retta, sarebbe da calcolarsi in chilometri 380. Tenendo poi conto d'alcune non grandi sinuosità, le si possono assegnare in cifra tonda chilometri 400; non più. Non richiederebbe deviazioni, come invece succede quando vi sono da servire grossi centri già costituiti; e ciò perchè la popolazione è scarsa e nomade. Nei paesi vergini sono viceversa le stazioni ferroviarie quelle che determinano il sorgere delle città; perciò sarebbero da scegliersi, tra i due estremi, i luoghi opportuni per tre altre grandi stazioni, senza contare le minori, per esempio in vicinanza all'incrocio di vie carovaniere. Di lavori di qualche rilievo da eseguire, se ne presenta uno solo: un ponte che attraversi il fiume Scebali presso Gheledi, a 50 chilometri dal mare. Pel rimanente non vi saranno da costruire fuorchè ponticelli per lo scolo delle acque di pioggia. I tecnici non troveranno allora da mieterne! Tanto meglio: sarà opera facile e poco costosa.

Qui sta appunto il suo lato vantaggioso: non numerosi ponti, non profonde trincere, non grandi curve, non gallerie, non forti pendenze. Il territorio quasi tutto uniforme sale insensibilmente fino al piede dei primi contrafforti delle montagne etiopiche. « Questa pianura, scrive il Comandante Lovatelli, si estende fino all'altipiano così unita e livellata, che al suo paragone le *pampas* del Sud America e la campagna romana da Cisterna a Capo Circello possono chiamarsi pianure accidentate ». Dal livello del mare la ferrovia per raggiungere Lugh deve vincere un dislivello di appena m. 266. Pertanto, più che spendere somme ingenti e tempo prezioso per lo studio di un progetto come andrebbe inteso nel senso europeo della parola, può bastare una ricognizione del terreno per la definizione di un tracciato dagli interminabili rettili.

In quanto alla spesa, non mancano alcune incognite, ma non scarseggiano neppure gli elementi di facile economia. La regione non ha piante d'alto fusto, utilizzabili per le traverse, e d'altra parte le traverse metalliche, adoperate in altre ferrovie coloniali, costano troppo. Si potrebbero provare quelle di cemento armato. Non hanno dato gran buoni risultati in Italia, dove però abbiamo linee di grande traffico, esercitate con materiale pesante e velocità notevoli; ma potrebbe darsi che riuscissero bene laggiù, su una linea di traffico più scarso e con materiale leggero e poco veloce. Manca la pietra da costru-

zione, ma possono sostituirla per gli edifici il legno e per altri lavori i giacimenti argillosi e madreporici che abbondano. Riguardo alla mano d'opera, v'è quella locale, e moltissimi fatti hanno già smentito la diceria della neghittosità e dell'inettitudine degli indigeni. Solo per qualche lavoro di maggior difficoltà potrebbe occorrere di chiamare braccia italiane, alcune di quelle che a migliaia e migliaia trovano lavoro in ogni parte del mondo. Per lo scartamento della ferrovia, potrebbe essere sufficiente quello di m. 0,70, che nel Congo fu adottato con buoni effetti; ma meglio sarebbe fissarlo addirittura di un metro, quello stesso adottato per altre ferrovie africane, colle quali in avvenire la costruenda della Somalia può ritrovarsi a venire allacciata.

La spesa più rilevante sarà certo quella del materiale di armamento e del materiale mobile, tutti da importarsi dall'Italia. E qui, senza riprodurre l'elenco che l'autore porge di spese varie occorrenti per l'opera intera, diremo ch'egli, dopo averle tutte sommate, ne ottiene un totale di *diciannove* milioni; ma che, pur avendo già indicato un milione per le impreviste, acconsente di portar il totale a *venti* milioni, somma che nel suo parere resterebbe certo insuperata.

Tale dunque sarebbe il fa bisogno. Prima di esaminare dove si deva trovarlo, qualche parola sui redditi prevedibili.

Qui si va un po' tentoni, e l'autore lo confessa. Mancano i termini di confronto. Sarebbe pazzia, per esempio, prender quello dei magnifici proventi che dà la ferrovia del Congo. D'altra parte però non sarebbe neanche ragionevole eccedere nella sfiducia. La ferrovia di cui si tratta termina sulla soglia d'uno dei paesi per natura più ricchi fra quelli dell'Africa orientale, che oggi è appena uscito da un periodo di conquista, che durante dieci anni è stato amministrato da sette fra governatori e reggenti con diversità di criteri, e che ha un bilancio meschinissimo, ma che pure ha già dato qualche segno di progresso. Di fatti il movimento commerciale del Benadir in tre anni è più che raddoppiato, da L. 2,112,661 che era nel 1905-906, salendo a lire 4,366,313 nel 1908-909. Non è dato prevedere quale sviluppo possa prendere, allacciato che sia l'interno al porto di Mogadiscio.

Ma non è soverchio ottimismo ritenere che i proventi della Mogadiscio-Lugh basterebbero a coprire le spese d'esercizio. Questo dovrebbe essere di genere economico; servizio nelle sole ore diurne, nei primi tempi una sola coppia giornaliera di treni, velocità non maggiore di 30 chilometri all'ora. La spesa d'esercizio potrebbe perciò non superare L. 1000 a chilometro. Si pensi che la Massaua-Asmara, la quale per ora è lontana dalla meta, termina sulla sponda del ciglione, comprende soli 70 chilometri aperti al pubblico, ed è una delle più ardite e di esercizio costoso (L. 127 mila) dette l'anno scorso un introito lordo di L. 187 mila, e quindi un beneficio di L. 60 mila. Mettiamo dunque che per la Mogadiscio-Lugh occorran solo i fondi per la costruzione. Dove attingere i necessari 20 milioni?

Non è prevedibile che possa fornirli in breve tempo il bilancio dello Stato. Caso mai, se lo

Stato assumesse la diretta costruzione della linea per conto proprio, i capitali sarebbero da cercarsi mediante un prestito coloniale, analogo a quello non peranco effettuato (1) cui l'onorevole De Marinis fino dal 1905-906 aveva caldeggiato presso la sottogiunta del bilancio degli Affari Esteri, per provvedere ad alquanti lavori pubblici nell'Eritrea. Ora, per la Mogadiscio-Lugh, limitando il prestito ai predetti 20 milioni, e volendolo estinguere in 40 anni all'interesse del 3,50, si dovrebbe disporre d'una quota annua di L. 936,000; somma che davvero non può turbare le condizioni del bilancio italiano, mentre l'entità del capitale riesce imponderabile sul mercato monetario. Se non che contro la costruzione da parte dello Stato è facile prevedere parecchie obiezioni, e tra l'altre questa: che si verrebbe a spendere più del previsto. Meglio è attenersi ad una concessione all'industria privata.

Supponendosi una concessione fatta per 70 anni e una spesa di 20 milioni fra costruzioni e acquisto di materiale mobile, occorrerebbe fissare una annua sovvenzione governativa di L. 854,900, pari ad una chilometrica, certo non eccessiva, di L. 2137,25. Ma la remunerazione del capitale al 4 per cento e il suo ammortamento in 70 anni, sono una prospettiva che non può incoraggiare nessun assuntore, nè controbilanciare alee che pur vi sono. Bisogna dunque aggiungere altri compensi, tali però che non gravino sul bilancio dello Stato.

L'autore ne propone due. Il primo consisterebbe nel concedere all'assuntore appezzamenti di terreno in prossimità delle stazioni. Se ognuno fosse di 5000 ettari, su venticinque stazioni, tra grandi e piccole, si avrebbe una concessione complessiva di ettari 125,000. Il secondo starebbe nel far partecipare l'assuntore, in una misura da determinarsi, ai proventi doganali e marittimi del porto di Mogadiscio. — S'intende che nel contratto di appalto dell'opera dovrebbero prevedersi i casi e le modalità d'un eventuale riscatto della linea.

Se lo spazio ce lo consentisse, potremmo dire come dei due compensi suaccennati ci sembri sarebbe da adottarsi soltanto il primo, magari attuandolo con maggior larghezza. Ma qui non ne è proprio il caso: non si tratta finora, come ognun vede, fuorchè d'un primo progetto di massima.

E questo dell'ing. Buonomo a noi intanto pare assai notevole e degno di discussione e di studio. Poggia su criteri giusti, e di altri, se non erriamo, parimente giusti a mano a mano si giova. E sono:

La necessità che l'Italia, poichè ha voluto acquistare possedimenti coloniali, non si astenga, per inattitudine o per grettezza, dal farli valere. L'esempio di altre nazioni prova che il torna-

(1) Di recente, dall'on. Di S. Giuliano, ministro degli Esteri, è stato appunto presentato alla Camera un disegno di legge, col quale il bilancio della Colonia Eritrea viene aumentato di L. 550 mila dall'esercizio 1911-12. La qual somma è per interessi e ammortamento d'un mutuo da contrarsi per prolungare fino a Keren la ferrovia, tuttora incompiuta, Massaua-Asmara.

conto che si ritrae dalle colonie è indiretto, ma larghissimo.

Il fatto incontrastabile che per dare incremento ai paesi primitivi le ferrovie sono mezzo prezioso, specie se fanno capo a porti di mare.

La facilità e l'opportunità di costruirne una nella Somalia, senza grande spesa e con probabile profitto, stante la struttura piana di quel territorio e i suoi latenti ma grandi pregi agricoli.

Il principio di non chiedere allo Stato, per evitare dissensi, opposizioni, o resistenza passiva, fuorchè contributi certamente moderati, evidentemente sopportabilissimi.

La convenienza di stimolare l'iniziativa privata, di adescarne l'attività oculata e sagace; e così non solo agevolare un'opera utile, ma in pari tempo, specie colla concessione di terreni, gettare il seme di altre non meno utili opere future.

RIVISTA BIBLIOGRAFICA

F. B. Leeming. — *Guide to the income tax—How to make the return and prepare accounts in support how to recover excess paid, or obtain reduction; with appendix of settled cases.* — London, E. Wilson, 1910, pag. 111.

In brevi pagine l'Autore dà notizia e spiegazione dei diritti e dei doveri del contribuente di fronte alla « income-tax » nei diversi casi in cui può trovarsi. Dopo data una concisa storia di quell'imposta, l'Autore infatti esamina i poteri delle Commissioni tassatrici, i modi di evasione della tassa, le forme con cui possono essere riscossi gli arretrati. Spiega quindi la funzione delle schede e più particolarmente di quella *D* che viene applicata ai redditi mobiliari, e così mano a mano segue le disposizioni delle leggi e dei regolamenti che illustra e commenta con adattati esempi.

L'opera pur di piccola mole ci è sembrata un eccellente guida per formarsi un chiaro concetto dell'imposta e delle sue applicazioni.

Guillaume Apollinaire. — *L'Hérésiarque et Cie.* — Paris, V. Stoch, 1910, pag. 288.

L'Autore ha voluto scrivere un volume di bozzetti ultra critici ed ultra spiritosi, ma ci sembra che non abbia conseguito lo scopo, sia per la esagerazione dei concetti, sia per lo stile alquanto tronfio e talvolta barocco. E' ben vero che a giudicare simili produzioni ci confessiamo, più che in ogni altro argomento, incompetenti, ma esponiamo la nostra impressione non senza rilevare che essa è smentita dai fatti, poichè il volume è già alla terza edizione, il che vuol dire che quei « philtres de phantase », come li chiama l'Autore, sono piaciuti abbastanza al pubblico. E non abbiamo nulla a ridire.

François Chastre. — *A travers l'Argentine moderne.* — Paris, Hachette et C.^{ie}, 1911, pag. 188 (3 fr. 50).

Da qualche tempo gli scrittori della vicina Repubblica amano di richiamare la attenzione dei loro connazionali sulle condizioni della Argentina di cui prevedono la non lontana grande prosperità e verso cui vorrebbero che affluisse il capitale francese.

Tra i buoni libri che vengono pubblicati sull'argomento segnaliamo questo del sig. Chastre che, mentre apprende molte cose sulle condizioni di quella Repubblica, procura anche un vero diletto nella lettura per lo stile chiaro, brillante e per lo spirito di acuto osservatore che dimostra l'Autore.

Un capitolo è dedicato a Buenos Ayres, ed un altro alle principali città dell'Argentina; ma ancora più interessanti sono i due capitoli susseguenti che descrivono le condizioni della agricoltura nella zona coltivata e tutto il progresso che per estensione e per intensificazione può conseguire in avvenire.

L'ultimo capitolo è consacrato alle Provincie del Nord.

Il volume contiene 45 incisioni tirate fuori testo ed una carta geografica (non bellissima a dir vero) del paese.

Robert Hessen. — *Die prostitution in Deutschland.* — München, A. Langer, 1910 pag. 240.

L'argomento della prostituzione è già stato sfruttato sotto tutti i suoi aspetti: quello pietoso, quello igienico, quello morale e quello dell'ordine pubblico; poco di nuovo quindi poteva dirci l'Autore in questo suo volume, che ha nobilissimo scopo, quello cioè di rendere la prostituzione subitochè non si può abolirla, almeno non antigienica (die Prostitution für die Gesundheit ungefährlich zu machen).

Comincia l'Autore con un studio psicologico sulle cause per le quali alcune donne sono tratte alla prostituzione, e sul destino ultimo loro; mette in rapporto la prostituzione col matrimonio e col concubinato più o meno durevole; tratta quindi del commercio delle fanciulle.

Gli altri capitoli contengono una discussione sul principio morale, e l'esame dei sistemi usati a Berlino ad Amburgo ed a Monaco per disciplinare la prostituzione. Segue un interessante capitolo sul sistema giapponese, e dopo alcuni avvertimenti e proposte per migliorare le leggi, l'Autore conclude esprimendo fra le altre l'opinione che il progresso civile varrà certo a migliorare anche questa dolorosa necessità della vita collettiva.

J.

Pregiatissimo Sig. Direttore dell' *Economista*,

Ho letto nell' *Economista* uscito il 25 settembre u. s. una recensione sul mio lavoro *Il Progresso Agricolo in Italia e nel Veneto*, alla quale sento la necessità di rispondere quanto appresso:

Anzitutto si dice che l'argomento che ho voluto trattare era troppo vasto per quanto se ne è scritto, e che molte mie affermazioni saranno anche giuste, ma

domandano la loro prova nei fatti. Faccio subito osservare come l'accusa di brevità rappresenta una grande leggerezza, perchè il valore di un libro non si misura dalla sua mole, ma da quello che dice e dimostra, e bisognerebbe provare nel mio caso che ho trascurato di trattare qualche punto del tema, il che non è. Anzi debbo far notare che il Reale Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti a cui fu presentato lo dichiarava una narrazione anche troppo diffusa!! Circa poi le affermazioni contenute nel mio libro e che secondo il recensore dell'*Economista* domanderebbero la loro prova nei fatti, osservo che ciò è contrario alla verità, mentre tutti i fatti, circostanze e dati che ho citato sono sempre accompagnati dall'indicazione della fonte da cui li ho tratti, salvo per quelli la cui conoscenza è alla portata comune. Forse io ho tratto da questi fatti delle conclusioni che taluno non vuole accettare, e che perciò egli chiama affermazioni non dimostrate! Ma questa è un'altra questione!

In secondo luogo si afferma che il mio riassunto storico dell'agricoltura è troppo breve. A questo riguardo dirò che il riassunto è breve, perchè ho inteso fare un riassunto e non una storia, ed io stesso lo dichiaro. Ma ha saputo indicare il censore qualche importante fenomeno o atteggiamento storico della nostra agricoltura che io abbia taciuto? E dice non è lecito fare delle asserzioni generiche senza la prova: io debbo ritorcere contro di lui la stessa accusa che egli intendeva fare a me.

Infine l'accusa ironica che si fa al titolo del libro mi ha confermato nell'idea che si critica semplicemente per criticare. Io dunque avrei detto nel titolo, secondo il recensore, che il Veneto non è in Italia. Ma chi si è sognato mai di dir ciò? Ma che forse il Veneto significa *Provincia non Italiana*? Mi sembra che nessun vocabolario dica questo. Ed osservo che la brevità della dizione nei titoli s'impone e che ben si comprende dal titolo del mio libro la natura del lavoro che consta e di una parte generale (Italia) e di una parte speciale (Veneto).

Ringraziandola della pubblicazione che vorrà dare a questa mia, egregio Sig. Direttore, mi creda

Pisa, li 4 Gennaio 1911

Dev.mo

TULLIO SCHIACCOLINI.

RIVISTA ECONOMICA E FINANZIARIA

Dalle statistiche finanziarie della città di Londra, recentemente pubblicate, risulta che Londra ha un bilancio di sterline 14,700,000. Il debito netto della metropoli è di sterline 34 milioni 316,721. Durante l'anno preso in esame la rete delle tramvie elettriche di Londra aumentò di oltre 30 miglia, raggiungendo una lunghezza di 156,000 miglia. Durante l'annata vennero trasportati dalle tramvie municipali 451,439,216 passeggeri, dei quali 250 milioni con biglietti da un penny. Il « London County Council » ha costruito nel corso dell'anno tante nuove case operaie da poter offrire alloggio a 2936 persone. Sono in costruzione edifici che potranno contenere, quando saranno ultimati, almeno 4000 persone. Nelle case di salute e nei manicomi dipendenti dalla amministrazione metropolitana esiste una popolazione di 2637 persone affette da varie forme di pazzia o di idiotismo, e questa cifra mostra da dieci anni a questa parte un continuo rilevante aumento.

Secondo le statistiche municipali il reddito imponibile degli edifici di Londra, saliva al 31 marzo 1910 alla somma di sterline 44,875,809.

Sono state pure pubblicate le statistiche del consumo della carne a Londra.

Nei grandi mercati centrali di Londra durante il 1910 vennero poste in vendita 419,450 tonnellate di carne, coa una diminuzione di tonnellate 610 in confronto dell'anno precedente.

Soltanto il 22 per cento di questa enorme quantità di carne rappresenta la produzione indigena, mentre la rimanente quota del 78 per cento è di provenienza nord-americana, canadese, argentina ed australiana. Il che vuol dire i 4/5 della carne che si mangia a Londra sono importanti ed in gran parte dipendono dai vari sistemi refrigeranti per giungere in buone condizioni fino al grande mercato metropolitano.

Calcolando la popolazione di Londra in una cifra: di sette milioni di abitanti risulterebbe che ciascun abitante ha consumato nel corso dell'anno 134 libbre di carne (la libbra inglese è di 455 grammi).

Per quanto alta possa sembrare questa cifra, essa è certamente inferiore al vero, poichè molta parte della carne importata va direttamente ai rivenditori senza passare pei mercati centrali.

Inoltre bisogna considerare che dal totale della popolazione vanno dedotti i fanciulli ed i vecchi che generalmente mangiano poca carne, con la conseguenza che il consumo medio per ogni persona, di ambo i sessi, sale quasi ad una libbra quotidiana.

— L'alto commissario britannico a Cipro ha inviato al « Foreign Office » un rapporto sulle condizioni dell'isola di Cipro e sui progressi da questa fatti durante la occupazione inglese.

Il commercio del vino, che è stato sempre il più importante dell'isola, fu l'anno scorso depresso con gravi conseguenze per la economia generale del paese. Tutte le importazioni diminuirono, comprese quelle del Regno Unito, le quali discesero a sterline 12,667. Anche le esportazioni discesero a sterline 130,643, con una diminuzione di sterline 21,458 sull'anno precedente. Nonostante queste difficoltà i commercianti locali riuscirono a far fronte onorevolmente a tutti i loro impegni, e l'annata si chiuse senza che si verificassero i temuti dissesti finanziari.

L'alto commissario afferma che lentamente, ma sicuramente le condizioni economiche generali degli abitanti dell'isola di Cipro vanno migliorandosi.

— L'Ufficio di statistica agraria del Ministero di agricoltura comunica i risultati definitivi del raccolto dell'uva e della produzione del vino in Italia.

In settembre si era previsto un raccolto complessivo di quintali 54 milioni di uva. Secondo le più recenti informazioni fornite dai commissari locali, il raccolto dell'uva si sarebbe ridotto a quintali 48,029,000. Tale raccolto rappresenta il 49 per cento di quello ottenuto lo scorso anno, che secondo le stesse informazioni, sarebbe stato di quintali 97,949,000, ed il 51 per cento del raccolto normale indicato nel Catasto agrario, ammontante a quintali 93,903,000.

Le più forti diminuzioni si ebbero nei compartimenti dell'Umbria, di Campania, degli

Abruzzi, del Molise e delle Marche, dove il prodotto discese a meno del 30 per cento di quello dell'anno scorso. I compartimenti meno danneggiati furono quelli di Sicilia e dell'Emilia, dove il prodotto superò il 70 per cento di quello dell'anno scorso.

Ebbero prodotto superiore al 70 per cento il Veneto, la Lombardia, il Piemonte.

La produzione del vino in base ai coefficienti di rendimento indicati dai commissari, tenuto conto della quantità di uva non vinificata, si calcolò dall'Ufficio in ettolitri 31 milioni, cifra tonda.

I risultati della produzione italiana si trovano in corrispondenza quasi esatta con quelli della produzione francese. E' noto che questa è in media di circa 60 milioni di ettolitri. Secondo i dati ufficiali ora pubblicati la produzione in Francia è risultata quest'anno di ettolitri 32 milioni e di 8 milioni e mezzo quella dell'Algeria.

— Il Consorzio autonomo del porto di Genova comunica i seguenti dati statistici sul **movimento portuario di Genova** dello scorso anno 1910:

Movimento operaio — Ai carboni ruolo giornate 469,312 — Avventizi giornate 32,948 — Totale giornate 502,260 cioè 70,215 meno che nel 1909.

Alle merci varie di ruolo giornate 481,864 — Avventizi giornate 9089 — Totale M. V. 490,953 e cioè 53,333 più che nel 1909 — Totale movimento operaio giornate 883,213 e cioè più 16,882 del 1909.

Movimento ferroviario — Vagoni scaricati numero 92,776 ossia più 2645 che nel 1909 — Vagoni caricati num. 356,063 ossia più 8221 che nel 1909 — Totale movimento ferroviario vagoni 448,829 cioè più 10,852 che nel 1909.

Movimento marittimo — Navi caricate numero 6412 cioè meno 382 che nel 1909 — Navi partite numero 6411 cioè meno 266 che nel 1909 — Totale movimento marittimo numero 12,823 e cioè meno 588 che nel 1909.

Le relative stazze in arrivo tonn. 7,688,664 e cioè meno 293,814 che nel 1909 — In partenza tonn. 7,550,337 e cioè meno 329,323 che nel 1909 — Complessivamente tonn. 15,238,991 e cioè meno 628,137 che nel 1909.

Movimento commerciale marittimo. — Sbarco carbone tonn. 3,120,918 meno 188,222 che nel 1909 — Merci varie tonn. 2,937,140 e cioè più 82,457 che nel 1909 — Totale sbarco tonnellate 6,058,058 e cioè meno 95,765 che nel 1909 — Imbarco tonn. 944,068 e cioè più 7769 che nel 1909 — Complessivamente il movimento commerciale marittimo segna tonn. 7,002,126 con una diminuzione di tonn. 87,996.

Movimento commerciale ferroviario. — Merci scaricate tonn. 639,622 e cioè più 7777 che nel 1909 — Merci caricate tonn. 4,737,120 e cioè più 116,480 che nel 1909 — Totale del movimento commerciale ferroviario tonn. 5,376,742 e cioè più 124,257 che nel 1909.

Rispetto ai dati susposti, che possono ancora essere migliorati nei calcoli definitivi, come è sempre avvenuto per gli anni scorsi, risulta intanto opportuno di fare due rilievi.

Il primo che la diminuzione complessiva di tonn. 87,996 risulta da un effettivo minore sbarco di carbon fossile per tonn. 188,222 in gran parte compensato da un maggiore sbarco di merci varie, che aumentò di tonn. 100,226, sì che la rispettiva posizione dei carboni e delle merci varie nel movimento complessivo portuale fu nel 1910 di 50 per cento e di 50 per cento mentre era stato di 53 per cento e di 47 per cento nell'anno 1909.

Ne consegue in corrispondenza della situazione così espressa circa il tonnello complessivo un aumento effettivo del valore del 5 per cento circa, cioè di 40,000,000 di lire.

Il secondo rimarco influente è che rispetto al movimento del carbone le condizioni nelle quali il fenomeno della diminuzione si è determinato sono tali da non autorizzare alcuna conclusione pessimista rispetto alla situazione portuale, dato che di fronte ad alcuni ricevitori che ebbero un minore movimento di traffico, e di essi certuni per circostanze notoriamente dipendenti dalle vicende industriali dell'Hinterland, stanno altri in particolare fra le maggiori ditte, che aumentarono notevolmente il traffico attivo.

Annunziamo a questo proposito che il Comitato del Consorzio autonomo del porto di Genova, in base ad elaborata Relazione del proprio presidente comm. ing. Nino Ronco, già pubblicata, sui provvedimenti marittimi presentati dal Governo, accogliendone pienamente le conclusioni, ha emesso voto formale perchè vengano sollecitamente approvati, suggerendo alcune modificazioni. Quanto alle linee di navigazione, si limita a proporre che, approvate le linee sovvenzionate, una parte della somma complessiva attribuita alle linee regolari sia passata a favore della marina libera irregolare e che con le economie realizzabili mediante la soppressione delle linee non necessarie si dia alla marina assolutamente libera non compresa in quelle tre categorie un contributo di esercizio. Quanto ai provvedimenti per il credito navale, ne propone ugualmente l'approvazione suggerendo alcune varianti soltanto nella parte giuridica del disegno presentato, ma accogliendo senza restrizioni tutto ciò che concerne l'organizzazione ed il funzionamento delle nuove società di credito navale, riconoscendo che le più gravi questioni che possono sorgere nella materia devono venir risolte saggiamente.

— Da un rapporto del R. Consolato generale d'Italia in San Francisco, compilato sulla scorta di statistiche ufficiali, risulta che nel **censimento della popolazione della California**, questa da 1,485,053 abitanti, cui ascendeva nel 1900, è salita nel 1910 a 2,377,545, col ragguardevole aumento del 60.1 per cento.

La città di San Francisco ha guadagnato sull'ultimo censimento (1900) 75,000 abitanti e ne annovera ora 416 mila, cui, aggiungendo la popolazione delle altre città della baia (che col tempo, data la brevissima distanza, formeranno con la prima un'unica municipalità) si ha una cifra complessiva di oltre 630 mila abitanti.

Dello spaventoso terremoto del 1906, susseguito da un non meno spaventoso incendio, non esiste che il solo ricordo: San Francisco è

ormai quasi completamente risorta dalle sue ceneri, più viva ed attiva di prima.

San Francisco si appresta ora a celebrare l'apertura del Canale di Panama con una grande Esposizione internazionale.

Non vi ha dubbio che in seguito all'apertura del Canale di Panama, la costa americana del Pacifico e la California in ispecie, vedranno aumentata la immigrazione, specie dal bacino del Mediterraneo.

— La Relazione che accompagna il **progetto di legge per la creazione dell'Istituto nazionale di credito per l'industria serica**, considerando il voto della Commissione d'inchiesta perchè sia facilitata la vendita dei prodotti serici mediante la riduzione dei trasporti ferroviari, dei bozzoli, delle sete, dei cascami, ecc., almeno sulla base delle tariffe francesi, osserva che il fatto che una determinata merce finisca sulle ferrovie francesi di prezzi più bassi di quelli in vigore sulle ferrovie italiane, non sembra possa costituire, di per sé, un argomento tale da giustificare l'equiparazione dei prezzi stessi, ma soggiunge che il voto della Commissione d'inchiesta merita esame e che questo esame trova il suo posto legittimo negli studi, che sta compiendo la Commissione incaricata di procedere al riordinamento ed alla semplificazione delle tariffe dei trasporti ferroviari, e che sono quasi al loro termine. Rispetto al voto che durante il periodo della messa in incubazione e del raccolto il trasporto per pacchi postali o per ferrovia del seme-bachi e dei bozzoli freschi debba aver luogo senza limitazione di quantità nè di orari, coi treni diretti, la Relazione osserva che le condizioni di marcia dei treni diretti non consentono di potere ammettere treni stessi, senza eccezioni e limitazione di peso, al trasporto del seme-bachi o dei bozzoli, perchè il provvedimento potrebbe essere causa di ritardi e di inconvenienti. L'Amministrazione ferroviaria esaminerà però in compenso quali altre facilitazioni possano essere concesse.

La Commissione d'inchiesta ha pure espresso il voto che sieno migliorate le comunicazioni dirette col Levante e con l'Estremo Oriente e che sia ridotta la tariffa dei trasporti marittimi. A tale proposito la Relazione rileva che il Governo ha con le due società assuntrice dei servizi per il Levante un contratto provvisorio e che in tale condizione di cose riesce malagevole trattare di modificazioni o di prolungamenti di linee e della istituzione *ex novo* di servizi cumulativi ferroviari-marittimi. Con la sistemazione definitiva dei servizi marittimi le attuali comunicazioni col Levante saranno in qualche modo migliorate, così da soddisfare, quanto più è possibile, alle esigenze del commercio italiano. Infine la Commissione d'inchiesta ha fatto voti che sia mantenuta la libera importazione delle materie prime occorrenti alla industria serica e che sia resa completamente libera la esportazione dei suoi prodotti, con l'abolizione del dazio di uscita dei cascami. Quanto alla prima richiesta la Relazione scrive che il Governo non ha ragione alcuna per cui venga fatto di pensare, anche lontanamente, alla applicazione per quei prodotti, di un trattamento doganale diverso da quello della esclu-

sione, tanto più che questo trattamento per i bozzoli e le sete greggie è anche vincolato dai trattati di commercio in vigore. La seconda richiesta è stata accolta nel disegno di legge.

RASSEGNA DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE

Il commercio italiano. — Ecco il riassunto dei valori delle merci importate ed esportate, per categorie al 30 novembre 1910:

Importazione

	Valore delle merci importate	
	dal 1° genn. al 30 nov. 1910	Differenza sul 1909
	Lire	Lire
Spiriti, bevande	74,161,258	— 8,950,987
Generi coloniali	65,168,643	— 1,384,542
Prodotti chimici med.	109,076,685	+ 18,189,586
Colori	86,687,960	— 249,864
Canapa, lino	44,035,914	+ 5,779,437
Cotone	247,852,980	— 12,140,875
Lana, crino, peli	152,959,360	+ 4,196,234
Seta	187,902,080	— 8,653,979
Legno e paglia	167,745,587	+ 5,582,769
Carta e libri	47,981,800	+ 4,490,771
Pelli	109,316,858	+ 10,200,728
Minerali, metalli	493,275,077	+ 360,719
Veicoli	30,363,033	+ 1,435,617
Pietre, terre e cristalli	324,401,729	+ 7,086,301
Gomma elastica	60,346,490	+ 13,144,260
Cereali, farine e paste	424,272,876	+ 37,755,733
Animali e spoglie anim.	244,114,566	— 18,736,718
Oggetti diversi	45,943,139	+ 9,403,966
Totale, 18 categorie	2,865,515,975	+ 67,459,206
Metalli preziosi	29,717,400	+ 22,202,100
Totale generale	2,895,233,375	+ 89,661,306

Esportazione.

	Valore delle merci esportate	
	dal 1° genn. al 30 nov. 1910	Differenza sul 1909
	Lire	Lire
Spiriti, bevande	134,962,136	+ 37,892,012
Generi coloniali	9,049,819	+ 1,562,829
Prodotti chimici med.	65,452,608	+ 12,365,193
Colori	9,011,569	+ 1,060,704
Canapa, lino	65,513,428	— 4,494,398
Cotone	143,541,217	+ 22,024,217
Lana, crino, peli	31,576,820	+ 2,336,020
Seta	521,841,751	— 24,950,235
Legno e paglia	51,586,000	+ 5,513,193
Carta e libri	26,353,256	+ 2,569,996
Pelli	59,901,577	+ 5,174,869
Minerali, metalli	59,807,608	+ 4,755,227
Veicoli	22,547,340	— 1,382,210
Pietre, terre e cristalli	82,265,281	+ 8,766,320
Gomma elastica	24,897,080	+ 4,483,570
Cereali, farine e paste	268,741,182	+ 6,269,910
Animali e spoglie anim.	184,370,151	+ 22,602,002
Oggetti diversi	50,677,487	+ 9,310,308
Totale, 18 categorie	1,812,051,305	+ 115,828,527
Metalli preziosi	43,754,200	— 7,707,200
Totale generale	1,855,805,505	+ 108,121,327

Relazione sulla riforma del Senato

La Relazione comincia dal rilevare come l'opportunità della riforma di un grande corpo dello Stato non possa dipendere soltanto dal movimento della pubblica opinione « facilmente mossa da bisogni, da interessi e più spesso dall'urgenza e soluzione di determinati problemi ». Il risveglio però delle moltitudini per la conquista del benessere impone il risveglio dei corpi rappresentativi ai quali incombe il dovere di rinnovare e di rinnovarsi.

La decadenza del Senato.

Accenna poi la Relazione alle benemerite patriottiche e legislative dell'alto Consesso, per virtù di uomini che rappresentarono nel nostro risorgimento « esperienza politica e competenza tecnica », e nota che in un secondo periodo le mutate condizioni sociali ne attenuarono il prestigio e l'autorità come corpo politico. Nella sfera politica il Senato, pur ravvisando non di rado deficiente od abusiva l'azione del Ministero, si rassegnò al semplice malcontento, conscio delle origini e dei limiti della sua azione ridotta al solo compito legislativo. E una graduale fiacchezza e sfiducia o decadenza invase il Senato, dove è necessario che rifiutano vive sorgenti di vita pubblica. A raggiungere questo scopo l'esperienza ha dimostrato però insufficienti i mezzi estrinseci più volte chiesti, talvolta adottati, anche perchè l'efficacia dipende in parte dal buon volere o consenso del Governo. Non è questione politica da agitare di fronte a questo o a quel Ministero, che nelle nomine ha una delle armi sue, è questione suprema di ordine costituzionale alla cui soluzione deve lo stesso Governo, come oggi pare concorrere per rinvigorire uno degli organi fondamentali della Costituzione.

La Relazione tratteggia quindi i pregiudizi e dirada gli equivoci sulla questione del potere costituente e della possibilità della riforma, che riesce superflua di fronte alle innovazioni già apportate allo Statuto.

« La riforma del nostro Senato — scrive il sen. Arcoleo — ha la sua ragion d'essere nella legge fondamentale del Regno, rientra nell'orbita dell'ingenua facoltà di trasformazione, quando il rinnovamento ne mantenga il carattere essenziale come istituzione. Non si tratta di deroga o di revisione, donde si perde in vanità di dottrine ogni disputa di principi sul carattere immutabile del nostro Statuto ».

Tale inviolabilità non ha nemmeno una base nella storia: e il nostro Statuto deve essere inteso come un divieto a tornare indietro, al sistema assoluto, non a procedere innanzi, nella grande via delle libere forme. E a questo principio si informò il contegno del Senato nella discussione e nel voto del 6 maggio.

La Relazione ricorda quindi i precedenti dei nostri più grandi statisti, da Cavour a Crispi, che propparono un Senato elettivo: e le discussioni, adunanze senatoriali e relazioni di uomini moderati, come il Cambrey-Digny e il Nobili-Vitelleschi. Accenna a schemi e disegni, diversi nei metodi, concordi nel fine di introdurre il sistema elettivo nella composizione del Senato, come origine alla onnipotenza dei Ministeri e delle maggioranze. E da una serie di note risulta che non poche modificazioni sono avvenute nello Statuto, che i decreti del 1876 e 1901 attribuivano al Ministero la nomina dei senatori come quella degli alti funzionari; che tutti i Senatori regi furono modificati; che in tutti gli Stati la loro composizione è mista; che il Senato italiano è il solo di esclusiva nomina regia, salvo la Turchia; che in tutte le Camere Alte il numero è limitato, tranne parziale eccezione in Inghilterra e in Russia; che il Senato italiano, relativamente, è il più numeroso.

Una serie di allegati e prospetti dimostra poi la depressa opera legislativa e politica del Senato; la sproporzione delle nomine fra province e fra categorie; l'uso o abuso di grosse liste pubblicate perfino da un Ministero dimissionario o sconfitto nelle elezioni o non ancora insaldato da un voto politico; l'eguale numero di disegni presentati al Senato; i continui e forzati aggiornamenti; la scarsa partecipazione nella composizione dei Ministeri.

Modificazioni nelle categorie.

Ciò premesso, la Relazione passa ad esporre linee generali della riforma, insistendo che non si tratta di deroga o revisione dello Statuto, ma di uno sviluppo ingenuo alla forma stessa nel nostro Senato, i cui caratteri essenziali sono: la *nomina vitalizia* e le *categorie*.

Non così il numero illimitato; se era compatibile nei primordi dello Statuto e del nuovo Regno, divenne mero espediente politico quando la regia prerogativa si trasformò in nomina ministeriale. E non può assurgere a questione costituzionale se può servire come strumento di partito, imponendo la volontà del Ministero alla Camera Alta, e sbarrando la via ai successori. D'altra parte nessuna Costituzione ammette il numero illimitato, e ciò è tanto più notevole in quanto nessuna ha un Senato di esclusiva nomina regia.

Per rimanere nei limiti dello Statuto, conviene coordinare le innovazioni ai principi fondamentali. L'innesto dell'elettorato al carattere vitalizio, si presenta come una condizione di fatto. Identica resta la nomina regia, diversa la fase preliminare, la scelta.

La Relazione, restando nei limiti delle categorie, ne allarga alcune, ed indica anzitutto come eleggibili i sindaci delle città di oltre centomila abitanti.

A questo proposito il relatore scrive:

« Non poteva sfuggire al nostro esame l'esclusione più volte lamentata dei sindaci che ormai ricevono maggiore autorità e prestigio dal voto della rappresentanza comunale. Per l'esercizio parmi utile un quinquennio, per il grado si adottò come equipollente l'importanza del Comune, indice più sicuro del valore dell'uomo e dell'ampio suffragio.

« Aggiungendo in così modesti confini quest'altro elemento di eleggibilità, si colma una lacuna e si evita insieme l'espediente, per altro inadeguato, di ammettere esclusivamente per censo chi rese segnalati servigi all'amministrazione od ai Comuni.

« Malgrado l'origine elettiva, fu creduto, oltre che per ragioni di indole generale, attribuirne la scelta al potere esecutivo, anche per analogia coi presidenti dei Consigli provinciali, sostituiti nell'uso ad altro nome nelle categorie dello Statuto. E non mancano altri motivi: il fluttuare dei partiti locali, le morbide pressioni dell'ambiente, gli ingiusti ostracismi o le facili ribellioni contro austere e rigide amministrazioni ».

La Relazione spiega quindi come la Commissione, allontanandosi da altre precedenti proposte, ritenne non potersi ammettere per la magistratura alcuna forma di elettorato, neanche quella dell'intero corpo giudiziario, o altra ristretta alla categoria. Si oppongono, per gli eleggibili, il rango e la concorrenza alle cui lotte non sono estranei i più alti uffici, per gli elettori altre ragioni, inerenti all'origine, alla gerarchia, alla convivenza sociale. Qualsiasi metodo elettorale provoca o impone riunioni, e associazioni politiche non idonee alla consuetudine, alle funzioni e ai doveri dei magistrati.

Il relatore avverte poi che parve utile, anzi necessario, mantenere l'attuale sistema di nomina per le categorie I, II, IV-X, XIII, XIV. Dopo l'esame delle condizioni odierne, le quali derivano da leggi, consuetudini e mutato ambiente, la Commissione deliberò solo taluni mutamenti e aggiunte che nulla innovano allo spirito che informa questo gruppo di categorie. Così è stata modificata la settimana, aggiungendo tra gli eleggibili, oltre gli inviati straordinari dopo tre anni di funzioni, i ministri; e inoltre è stato completato il senso e la nomenclatura, secondo i mutati uffici e le condizioni; nulla però variando sostanzialmente.

Invece sono state integrate con nuovi elementi la categoria XVI per comprendere i sindaci delle città di oltre 100,000 abitanti, la XX e la XXI. La XX dichiara eleggibili. « Coloro che con servizi e meriti eminenti o con opere insigni nelle scienze, nelle arti o nelle industrie abbiano illustrato la patria »; la XXI: « Le persone che da tre anni paghino tremila lire di imposta diretta in ragion dei loro beni o della loro industria, o dimostrino un reddito equivalente con titoli nominativi del debito pubblico ».

Rispetto al titolo di censo, categoria XXI, pure mantenendo la sua modesta cifra, alla Commissione parve equo criterio adottare una formula che com-

prendesse come documento di eleggibilità anche i titoli di debito pubblico nei quali fu trasfusa l'imposta di ricchezza mobile, con l'ultima legge di conversione.

Il gruppo di nomina regia.

La Commissione ritenne poi opportuno il limite di numero che tutti gli Stati e i vari disegni di riforma tra noi ritennero indispensabile come proporzione. L'esperienza dimostra che al carattere politico dell'Assemblea non sempre risponde l'esclusiva competenza tecnica, che per la sua stessa natura male si piega ai vari atteggiamenti che la politica impone.

Così il numero illimitato nella categoria degli impiegati, come in tutte le altre, non si concilia con la forma di un Senato misto, per la necessità di equilibrio tra le varie rappresentanze, con le cresciute attività sociali e la diffidenza, sia pure eccessiva ma inevitabile, della democrazia. Quindi ritiene opportuno per i funzionari una cifra che non ecceda i settantacinque.

Per un'equa proporzione poi di fronte agli altri gruppi di origine diversa, stabilisce un limite massimo di non oltre 120 per le categorie riservate alla esclusiva nomina regia, numero che comprende anche quella dei funzionari. Non si aggiunge un limite minimo, come in taluni altri Stati, per lasciare margine alla facoltà discrezionale del Ministero; margine che può allargarsi, perchè non impediti di incompatibilità, possono questi eleggibili trovare ingresso in altre categorie.

Risulta nella situazione di fatto che i senatori che hanno stipendi dallo Stato oltrepassano di più che un terzo la cifra che appare nell'ordine dei funzionari. Dato un sistema misto era necessario un freno ai vari modi di scelta, ma si volle nel tempo stesso evitare il carattere di corpo chiuso e gli scrupoli di ordine costituzionale.

Questo gruppo di esclusiva nomina regia forma più che un terzo del numero complessivo dell'Assemblea, che la Commissione stimò fissare a 350, oltre i senatori di diritto che sovrastano ad ogni riforma per il carattere stesso della nostra Costituzione.

« Questo gruppo — dice la Relazione — benchè non si presti per l'indole sua stessa al sistema elettivo, è ben lungi dal formare un corpo privilegiato a presidio del Ministero. Ne riceve la scelta, non il mandato; perchè, sia pure in modo indiretto, è anch'esso una rappresentanza e nell'odierna vita pubblica unisce in un complesso armonico i servizi e le funzioni di Stato si intrecciano con le attività sociali ».

La Commissione, per un secondo gruppo di categorie che rappresentano l'alta coltura, designa quindi trenta eligendi da un elettorato speciale, che rappresenta i vari ordini dell'istruzione superiore.

Si aggiungono come eleggibili i rettori di Università complete, che siano professori ordinari da sette anni e incaricati da quattro.

Non fu seguito il criterio di un precedente disegno che estendeva il diritto elettorale a quelli che avessero una laurea o titolo equivalente da dieci anni, il cui numero, oltre soverchiare e assorbire il corpo accademico, avrebbe spostato l'equo rapporto col ristretto titolo di eleggibilità.

Gli eletti.

Per un terzo gruppo infine — ex-deputati e maggiori contribuenti — assegna il numero di 120 ai primi e 80 ai secondi, da elegerli con suffragio ristretto per collegi a larga circoscrizione.

Il Senato — osserva la Relazione — in quanto è corpo politico, non può restare estraneo alle nuove necessità sociali; e la vera virtù del Parlamento consiste nell'armonia delle due rappresentanze che conciliano, nella società contemporanea, individui e gruppi, tradizioni di energie organiche del paese. Speciali attribuzioni possono bensì all'una Camera e all'altra dare predominio o iniziativa nell'opera legislativa, o nel sindacato finanziario e politico; ma sia pure con intensità e forma diversa, devono rispecchiare entrambe il carattere intrinseco e costitutivo di rappresentanza.

« Ben altrimenti accade fra noi: Al Senato — dice testualmente — sono sottratte non di rado occasione

e materia di esercitare degnamente la sua funzione legislativa. Per l'abusiva interpretazione, anzi in offesa dell'articolo 10 dello Statuto, fu negata ogni precedenza di discussione non solo ai disegni concernenti i bilanci, imposte e conti, ma a ogni altro che si riferisca ad aumento di spese, sospensiva, o diminuzione, o semplice difetto di entrata. E sotto questo aspetto, anzi con tale pretesto, tutte le leggi organiche o importanti che intercludessero spese, vennero presentate prima alla Camera dei deputati. Donde la forzata inazione del Senato, il lungo riposo nel periodo più utile, il cumulo, la fretta, il fugace esame, la subitanea approvazione nello scorcio delle ultime tornate. E si aggiunga il più tenue concorso o il mancato beneficio della speciale competenza, e la difficoltà, o meglio l'impossibilità, di emendare.

« Nè a questo male, che ha profonde radici in una consuetudine ormai consolidata, può provvedersi con innovazioni di ordine interno del regolamento. Urge invece una disposizione esplicativa che vincoli il Ministero a tornare al concetto informatore dello Statuto, che fissando come principio l'eguaglianza delle due Camere nella funzione legislativa, riservò il diritto di precedenza a quella dei Deputati solo per la materia strettamente contributiva, in omaggio al più diretto rapporto con l'interesse del Paese. Che anzi, per le leggi di indole organica, dovrebbe consentirsi la precedenza al Senato, più libero da pressioni locali, meno ligio ai partiti; e ne trarrebbero vantaggio il Ministero, la Camera dei deputati e l'ordine dei lavori parlamentari ».

La Relazione, tornando a spiegare le ragioni per cui si vuole introdotto nel Senato l'elemento elettivo, dice che esso pervade tutti gli organismi politici e sociali, e non può restarvi estraneo del tutto uno dei due rami del Parlamento. Senza questo, il Senato si riduce a un sapiente e più largo Consiglio di Stato: e invece che un corpo politico, resterà un'appendice del Ministero o dell'unica Assemblea popolare.

Il corpo elettorale.

Tali criteri spiegano il parziale sistema elettivo delineato in una circoscrizione a larga base per gli ex-deputati e i maggiori contribuenti, con un corpo elettorale in cui convergono gli elementi più accertati dell'esperienza politica e della vita economica. Si propone quindi l'istituzione del collegio interprovinciale per le categorie III e XXI e in rapporto alla rispettiva circoscrizione, indicando quali componenti: i senatori, i deputati, gli ex-deputati, i consiglieri ed ex-consiglieri delle provincie, i delegati scelti rispettivamente da uno a sei tra i consiglieri e i maggiori censiti dei consigli comunali e in proporzione al grado dei Comuni, i consiglieri ed ex-consiglieri delle Camere di commercio, i membri del Consiglio di agricoltura, del Consiglio di industria e di commercio e del Consiglio del lavoro, i presidenti e i consiglieri delle Casse di Risparmio, i presidenti delle società operaie legalmente riconosciute, i presidenti dei Comuni agrari.

Questo in massima il collegio, che non parrà esiguo per numero e circoscrizione, anche in raffronto a quello di altri Stati monarchici e repubblicani; e che, se non offre nel suo schema, e non potrà avere nel suo primo esperimento, una compiuta base organica per i suoi vari elementi, potrà ricevere un graduale assetto in virtù di quella elevata coscienza politica, che è la vera forza di ogni sistema elettorale.

Da ultimo la Relazione affronta la questione del metodo con cui sarà proposta e sanzionata la riforma.

« Certo — dice — occorre un atto preliminare e solenne, che serva a distinguere dalle ordinarie queste leggi esplicative dello Statuto. Ciò spiega la proposta fatta in altri disegni di un indirizzo alla Corona cui spetta, sia comunque, e in modo diverso dal consueto, intervenire nel supremo esercizio della sua prerogativa, che si connette alla concessione ed alla origine dello Statuto.

« Ma il Parlamento deve con il suo concorso integrare ogni iniziativa, sia pure della Corona: lo richiede come principio la solidarietà dei pubblici poteri, come storia per noi la fusione di Statuto e Plebisciti.

« Non sono possibili rinunzie o concessioni: non esiste nelle monarchie parlamentari quella forma di ordinanza sancita in Prussia ed abusata nella Francia

della Restaurazione, e a noi manca l'organo di una commissione mista delle due Camere, che più facile via potrebbe aprire per la soluzione di questo e di altri problemi.

« In tale ordine d' idee rientra quindi il proposito annunziato dal Governo in nome della Corona di attribuire al Senato la scelta della presidenza. Ci conforta, come auspicio della riforma, questo sovrano intendimento, in cui si incontrano sulla stessa via i grandi poteri dello Stato e la fiducia in quel tradizionale spirito italico che seppe le più ardite tendenze comporre in forme graduali e temperate.

« Informata a questi concetti, la iniziativa del Senato non può restare senza efficacia dinanzi al Governo e al Paese ».

Le proposte.

La Relazione conclude riassumendo le deliberazioni alle quali, meno il commissario non intervenuto — il sen. Rossi, che ha presentato una Relazione di minoranza dal *Corriere* largamente pubblicata il 15 novembre scorso — diedero unanime assenso tutti i membri della Commissione, presentando le seguenti risoluzioni:

1. Che pel migliore esercizio della funzione legislativa, oltre le innovazioni regolamentari occorre instaurare l'esatta applicazione dell' art. 10 dello Statuto, e stabilire, in omaggio alla eguaglianza tra le due Camere e alla giusta ripartizione dei lavori, quali disegni di leggi organiche, amministrative e giudiziarie, anche se importino spesa, debbano essere presentate in precedenza alla discussione del Senato.

2. Che ad accrescere valore al Senato come corpo politico è opportuno procedere a riforme intrinseche in armonia ai principi fondamentali che lo costituiscono: nomina vitalizia e categorie, con una più genuina e diretta rappresentanza.

3. Che la misura di tali riforme deve rispondere all' indole delle diverse categorie; che per le alte funzioni, rappresentanze locali e benemerenze nazionali, spetti la scelta all' esclusiva nomina regia; per l' alta cultura, ai relativi corpi accademici; per gli ex-deputati ed i maggiori censiti, a un collegio elettorale a larga circoscrizione, formato da elementi che rappresentino l' esperienza nella vita politica e le varie energie nella vita economica.

4. Che a questi fini è necessario fissare un limite di numero e di proporzione fra le corrispondenti categorie.

5. Che il Senato esprima con un voto questi intendimenti, affinché il Governo in dipendenza della regia prerogativa ed in armonia alle esposte risoluzioni presenti analoghe proposte al Parlamento.

I criteri della minoranza.

I convincimenti e le proposte del sen. Rossi, che giova ripetere nel momento in cui sono pubblicate quelle della maggioranza della Commissione, sono sostanzialmente esposti in una sua nota del 16 maggio, che il sen. Arcoletto riproduce nella sua Relazione. Parlando dei mezzi per far riacquistare al Senato la sua dignità e il suo prestigio, il sen. Rossi diceva:

« Servirebbe mirabilmente a ciò che in tutti i senatori fosse una grande coscienza nell' adempimento dei propri doveri e nell' esercizio dei propri diritti. Da essi soprattutto e non da altri, dipende il maggiore prestigio e il miglior funzionamento dell' assemblea.

« Sieno più attivi nei lavori, più determinati a correggere e perfezionare le leggi, più liberi nella loro opera e nel loro voto, meno trepidi di fronte al Governo. Non temano di mandare al secondo ramo del Parlamento i disegni che appaiono imperfetti, pretendano una più proficua e razionale distribuzione del lavoro legislativo e una più congrua partecipazione del Senato nella formazione dei Ministeri.

« Per la maggior schiettezza della votazione si introduca nel regolamento l' appello nominale.

« Gioverà infine, anziché una modificazione statutaria sul modo di elezione, una legge di incompatibilità. La quale:

1. A somiglianza di quanto avviene per la Camera dei deputati, limiti l' eleggibilità per quelle categorie che direttamente dipendono dal potere esecutivo.

2. Elimini quei senatori che per un lungo e determinato periodo siensi senza giustificazione astenuti dall' intervenire al Senato.

« Potrebbe all' uopo giovare il seguente disegno di legge: *Proposte per estendere le incompatibilità al Senato.*

Art. 1. — Non potranno in avvenire superare il numero di 40 i senatori che rivestano in attività di servizio uffici retribuiti nel bilancio dello Stato, eccetto quelli di ministri, segretari di Stato e di sottosegretari di Stato.

Art. 2. — Sino a che il numero dei senatori che si trovino nelle condizioni dell' articolo precedente rientri in quello ivi fissato, per ogni tre vacanze si farà luogo a una sola ammissione in quella categoria.

Art. 3. — Tutte le altre incompatibilità determinate per l' ufficio di deputato al Parlamento e specificate dagli articoli 84, 85 e 86 della legge elettorale politica, sono estese all' ufficio di senatore.

Art. 4. — I senatori che senza gravi cause di infermità legalmente e mensilmente giustificate non intervengano alle sedute del Senato per più di 40, decadono dal mandato di senatori ».

La industria siderurgica in Austria

Nell' assemblea generale dell' associazione degli industriali austriaci del ferro e delle macchine e montanistici, la commissione direttiva riferì sull' andamento dell' industria siderurgica in Austria.

Le condizioni dell' industria montanistica, siderurgica e delle macchine fu quest' anno insoddisfacente. Le ridotte investimenti da parte dello Stato e la sfavorevole situazione degli affari non permisero un notevole aumento dello smercio. Anche i prezzi furono sfavorevoli in seguito alle condizioni create dalla concorrenza estera e dai forti aumenti dei noli ferroviari. Sol tanto in alcuni rami, l' andamento degli affari fu buono.

In confronto dell' anno precedente, l' industria austriaca del ferro fu alquanto migliore soltanto perchè è venuto a cessare il regresso dei prezzi e perchè la migliorata situazione del mercato internazionale del ferro ha permesso alcuni leggeri aumenti di prezzo.

La diminuzione dello smercio verificatosi l' anno scorso continuò anche durante il corrente anno per una considerevole serie d' articoli, mentre sono aumentate le vendite di alcuni altri prodotti. Così nei primi dieci mesi dell' anno corrente è aumentato dell' 11,5 per cento il consumo del ferro, del 17,5 per cento quello dei semi lavorati. Lo smercio del ferro in travasi mantenne invece circa allo stesso livello dell' anno scorso. Il consumo del ferro greggio da fonderia s' è accresciuto del 22,7 per cento, mentre invece lo smercio del ferro affinato è diminuito dell' 8,5 per cento. Affatto insoddisfacente fu il consumo dei materiali ferroviari, particolarmente delle rotaie, e ciò a causa delle scarse commissioni impartite dall' amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Così diminuirono: del 30,1 per cento lo smercio delle rotaie, del 24 per cento quello delle assi, del 40,7 per cento quello delle ruote, e del 38,5 per cento quello dei piccoli materiali ferroviari. Notevolmente diminuirono anche le vendite di lamiera greggia, e precisamente del 21,4 per cento in confronto all' anno antecedente. Invece nel secondo semestre ci fu un notevole risveglio nella domanda di lamiera per stoviglie.

Nella produzione del ferro e dell' acciaio da getto non è subentrato lo sperato miglioramento a causa della mancanza di ordinazioni da parte dello Stato e della riservatezza manifestata dalle fabbriche di macchine, che dispongono di scarse ordinazioni. Nella produzione dei tubi, la diminuzione dello smercio fu accompagnata da un enorme ribasso dei prezzi, così che alcune qualità di tubi vengono già vendute con perdita. Sfavorevole è pure l' andamento degli affari nell' industria del filo di ferro, in seguito alle offerte a basso prezzo da parte dell' estero. Anche per le corde di ferro ci fu un regresso dei prezzi. La situazione degli affari nelle costruzioni di ponti non è migliorata. Soddisfacente è il consumo di catene. Nessun miglioramento invece nelle condizioni delle viti.

Nei primi 11 mesi 1910 contro 1909, lo smercio delle ferrovie austriache riunite in cartello fu il seguente: Ferro in barre in quintali metrici 3,298.804; ferro in travi in quintali metrici 1.265,787; ferro in lamiere in quintali metrici 390,584; ferro in rotaie in quintali metrici 551,445.

Ad eccezione del ferro in barre, il cui smercio è in aumento, le vendite di tutti gli altri prodotti dell'industria siderurgica sono diminuite. Particolarmente sensibile fu il regresso verificatosi nello smercio delle rotaie.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di commercio di Palermo. —

Nella seduta del 10 novembre 1910 (presidenza Graziano) il Presidente comunica:

Di seguito alle sollecitazioni disposte dal Collegio camerale nella tornata del 14 settembre u. s., tanto il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, quanto il Ministro dei LL. PP. si sono affrettati a dichiarare che la Sicilia è oggetto di particolare attenzione da parte dell'amministrazione ferroviaria, e che la lamentata deficienza di carri è unicamente la conseguenza dello sviluppo considerevole dei traffici verificatosi per tutte le linee della rete.

Helg, riconoscendo in gran parte esatta l'affermazione dell'amministrazione ferroviaria, raccomanda perchè sia seguito con speciale cura il progetto di legge preannunziato intorno ad un generale rifornimento di carri per circa cinquanta milioni, e ad una larga sistemazione delle stazioni per oltre sedici milioni; affinché in quella evenienza non sia trascurata o trattata meno che conveniente la Sicilia.

Il Presidente e Geraci notano quel che già altre volte è stato rilevato, che cioè occorre precipuamente provvedere al materiale fisso per mettere le nostre stazioni in grado di poter far fronte alle esigenze prodotte dall'aumento del traffico.

Follina attribuisce buona parte del disservizio al fatto del mancato ricambio del materiale mobile il quale va per le regioni del nord e non torna più nelle nostre stazioni.

Il Presidente gli fa notare che tutto questo è sempre l'effetto di un'unica causa: la deficienza dei carri: se i carri fossero abbondanti il ricambio si farebbe con maggiore regolarità. Ad ogni modo egli crede che l'argomento possa dirsi per il momento esaurito: alla ripresa dei lavori parlamentari sarà attuata la riunione promossa dalla Camera di tutte le Rappresentanze amministrative e politiche della Sicilia a Roma per la quale si sono già avute tutte le adesioni richieste: sarà allora il caso di alzare alta la voce perchè sia posto termine ad uno stato di cose che non è più il caso di tollerare, qualunque ne sieno le cause che lo determinino.

Barbèra prende occasione da questo argomento per pregare il Presidente di interessare l'amministrazione delle ferrovie alla riparazione della mancina a ponente della stazione porto: essa non funziona e pure ha un'importanza assai rilevante specie per gli speditori di vino che se ne servono, ed il traffico dei quali è in continuo aumento.

Il Presidente promette di occuparsene.

Il Presidente è lieto di comunicare che il progetto di una diga foranea per la difesa del porto fu già trasmesso dall'ufficio del Genio Civile all'Ispettore compartimentale, e da questi al Ministero dei LL. PP. Si riserva pertanto non appena si recherà a Roma di sollecitare le ulteriori approvazioni perchè possa esser dato subito corso agli appalti ed alla esecuzione dei lavori.

Il Collegio prende atto.

Il Comitato palermitano per il movimento dei forestieri, avendo appreso che il Nord Deutscher Lloyd intende di creare una nuova linea marittima per unire Genova a Tunisi ed Alessandria, escludendo completamente ogni appoggio nella nostra Isola, domanda di essere autorizzato a far voti al detto Lloyd perchè invece voglia stabilire almeno nei mesi da novembre a tutto maggio una linea settimanale Genova-Palermo-Tunisi.

Il Collegio poichè evidentemente trattasi di una questione di così grave importanza per lo sviluppo economico e commerciale dell'Isola, delibera la chiesta autorizzazione; ringraziando il Comitato di avere in tempo rilevato il nuovo gravissimo danno dal quale è minacciata la Sicilia.

Venendo a svolgere l'Ordine del giorno, la Camera tratta la questione della tariffa di imbarco e sbarco delle merci. Essendo urgente che sia sistemato il servizio di imbarco e sbarco delle merci al quale si è anche di nuovo interessato il Capitano di porto con recente sollecitazione, il Presidente invita l'Assemblea a volere manifestare il proprio parere intorno alle proposte fatte dall'autorità marittima competente.

Barocchiere riferendosi alla precedente deliberazione della Camera del 14 settembre u. s. per la quale fu convenuto doversi previamente udire una rappresentanza dei discaricanti ed una rappresentanza dei ricevitori, chiede che sia sospesa la discussione dell'argomento sino a quando non avrà luogo il suddetto convegno.

Il Presidente espone i motivi per i quali non è stato dato corso alla deliberazione accennata, i quali si riassumono precipuamente nel fatto che così la Commissione camerale a mezzo del suo relatore consigliere Ceraulo come il Capitano di Porto intesero largamente le ragioni di tutti gli interessati; e nel fatto che i commercianti ricevitori non credono di dover discutere che soltanto con i vettori con i quali hanno i loro legali rapporti.

Ceraulo associandosi alla proposta di sospensiva, dà chiarimenti sulla portata dell'ultima deliberazione della Camera; assumendo che la Commissione di cui egli era il relatore avendo assolto il compito che le fu affidato, nulla ha più da vedere in questo affare.

Barbèra, Helg, Zito e Torrente son di avviso che occorra senz'altro affrontare la questione e risolverla alla base delle cognizioni che ciascun Consigliere ha sul riguardo.

Barocchiere insiste nella sua proposta di sospensiva; stimando indispensabile che sieno ascoltate le ragioni di tutti gli interessati.

Il Presidente, per conciliare le opposte tendenze, propone che l'argomento sia trattato in apposita prossima seduta per dare così tempo ai colleghi, di assumere ciascuno per conto loro individuale quelle informazioni sia presso i vettori, sia presso gli scaricanti, sia presso i commercianti che credessero del caso.

Così resta stabilito.

A nome della Commissione di industria e di commercio riferisce il consigliere Follina che avendo il Ministero di A. I. C. chiesto l'avviso della Camera intorno ai criteri di massima non che al numero ed alla scelta delle piazze per i vincitori al concorso ad assegni ed a borse di pratica commerciale all'estero, la Commissione ha creduto nulla dovere osservare in contrario, rispondendo il numero e le piazze alle esigenze dei nostri mercati; soltanto per ciò che concerne i criteri è venuta nella determinazione di proporre che sia insistito ancora una volta affinché a siffatti concorsi vengano ammessi anche i giovani licenziati dalle R. Scuole medie di commercio.

La Camera approva le proposte.

Continuando a riferire per la stessa Commissione di industria e di commercio il consigliere Follina propone che sia dato avviso favorevole sul disegno di legge relativo alle privative industriali, all'uso trasmesso dal Ministero di A. I. C. il quale fu esaminato dalla Commissione più dal punto di vista tecnico che da quello scientifico dottrinale.

Dopo chiarimenti chiesti dai Consiglieri ceraulo ed Helg, e forniti dal Presidente e dal relatore, la proposta è approvata.

Mercato monetario e Rivista delle Borse

14 gennaio 1911.

L'aumento di disponibilità che trae seco il mese di gennaio non può dirsi si sia, negli ultimi otto giorni, ripercosso intensamente sui saggi: il movimento di ritorno del capitale verso i grandi istituti centrali è ritardato più rapido che d'ordinario, ma lo sconto libero, dopo il ribasso dei primi giorni, si è arrestato

nel suo movimento di regresso. La Banca d'Inghilterra, nella settimana a giovedì scorso, ha visto declinare il suo portafoglio di Ls. 12 1/2 milioni e aumentare la proporzione della riserva agl'impegni di 12.40 a 47.80 per cento: La Reichsbank a sua volta, ha ridotto, dal 1° al 7 corrente, di M. 572 1/2 milioni i propri impegni portando da 611 3/4 a 240 milioni la circolazione tassata (162 3/4 milioni secondo il nuovo computo), mentre lo sconto libero è passato da 3 1/2 a 3 5/8 per cento a Londra e rimane 3 1/2 per cento a Berlino. Negli ultimi giorni, infatti, la fermezza del prezzo del denaro a Londra, dove la Banca d'Inghilterra va affermando il proprio controllo sul mercato, ha incoraggiato gli acquisti di effetti del continente, compresa la piazza di Berlino, sulla quale è mancato il previsto aumento di facilità.

A Parigi invece, nonostante l'alto livello raggiunto dal cambio su Londra, lo sconto libero da 2 3/8 è ridisceso a 2 1/2 per cento mentre a New York, dato il movimento di ritorno del capitale dall'interno, il prezzo del danaro da 5 1/2 è passato a 3 1/2 - 4 1/2 per cento sebbene l'animazione del mercato finanziario locale sia stata notevole. Da questo lato la piazza di Londra non sembra, però, avere a temere, il cambio della sterlina essendo tuttora superiore al punto dell'oro per l'importazione e l'epoca dei ritiri dell'interno da New York lontana: per contro, non si hanno ancora elementi per giudicare dell'importanza che andrà assumendo il fabbisogno dell'Argentina e, quindi, delle richieste che convergeranno a Londra.

Comunque sia, il fatto che il regresso dei saggi si è rallentato non è stato senza azione sul contegno della speculazione internazionale: il movimento ascendente dei prezzi non si è sviluppato e si è avuto, piuttosto, tendenza a consolidare i corsi raggiunti. A cominciare dalla piazza di New York, l'intonazione dei vari centri rimane favorevole; ma se l'attività delle transazioni non diminuisce sensibilmente, un maggior riserbo è certo prevalso nell'attesa dell'ulteriore svolgimento del mercato monetario.

Per ciò che concerne le Borse europee, è da tener conto delle nuove emissioni che, come di solito in questa parte dell'anno, vengono offerte al capitale e non possono non riverberarsi sul contegno degli operatori.

Anche sul mercato interno la sosta sopravvenuta nella discesa del prezzo del denaro ha moderato la tendenza manifestatasi nei primi giorni dell'anno, e si nota una certa calma non disgiunta, peraltro, da fermezza. La rendita, al pari che all'estero, è stazionaria, mentre i valori, a lor volta, conservano nella maggior parte il livello della settimana precedente, pur avendosi a registrare in alcuni casi, come per titoli bancari e di trasporti, qualche moderato aumento.

TITOLI DI STATO	Sabato 7 dicembre 1911	Lunedì 9 gennaio 1911	Martedì 10 gennaio 1911	Mercoledì 11 gennaio 1911	Giovedì 12 gennaio 1911	Venerdì 13 gennaio 1911
Rendita ital. 3 3/4 0/0	—	103.16	103.16	103.12	103.22	103.24
» 3 1/2 0/0	—	103.20	102.10	103.12	103.20	103.22
» 3 0/0	—	71. —	71. —	71. —	70.50	71. —
Rendita ital. 8 3/4 0/0	—	102.80	—	104.76	102.85	—
» a Parigi	—	102.80	—	104.76	102.85	—
» a Londra	101.50	101.50	101.50	101.50	101.50	101.50
» a Berlino	—	—	—	—	—	—
Rendita francese	97.85	—	—	—	—	—
» ammortizzabile	97.85	—	—	—	—	—
» 3 0/0	97.86	97.56	97.47	97.45	97.40	97.57
Consolidato inglese 2 3/4	79.45	79.70	79.40	79.55	79.70	79.70
» prussiano 3 0/0	94.40	94.40	94.40	94.25	94.25	94.25
Rendita austriaca in oro	117.10	116.90	116.80	116.50	116.55	116.55
» in arg.	93.25	93.20	93.15	93.15	93.25	93.25
» in carta	93.25	93.20	93.15	93.15	93.30	93.20
Rend. spagn. esteriore	—	—	—	—	—	—
» a Parigi	94.15	94.65	94.50	94.25	95.10	94.45
» a Londra	91.75	92. —	92.25	92.25	92. —	92. —
Rendita turca a Parigi	92.50	93. —	93.60	93.20	93.20	93.40
» » a Londra	92.75	93. —	93. —	93. —	93. —	93. —
Rend. russa nuova a Parigi	105.95	105.85	106.70	105.60	105.60	105.80
» portoghese 3 0/0	—	—	—	—	—	—
» Parigi	64.95	65.05	65. —	64.50	64.60	64.80

VALORI BANCARI

	8 gennaio 1911	15 gennaio 1911
Banca d'Italia	1506. —	1507. —
Banca Commerciale	931. —	932. —
Credito Italiano	594. —	590. —
Banco di Roma	108. —	108. —
Istituto di Credito fondiario	576. —	575. —
Banca Generale	16. —	16. —
Credito Immobiliare	289. —	297. —
Bancaria Italiana	106. —	105.50

CARTELLE FONDIARIE

	8 gennaio 1911	15 gennaio 1911.	
Istituto Italiano	4 1/2 0/0	520. —	520. —
» »	4 0/0	511. —	510. —
» »	3 1/2 0/0	480.50	488. —
Banca Nazionale	4 0/0	500.50	509. —
Cassa di Risparmio di Milano	5 0/0	517. —	517. —
» »	4 0/0	508.50	508. —
» »	3 1/2 0/0	488. —	496. —
Monte Paschi di Siena	4 1/2 0/0	—	—
Op. Pie di S. Paolo Torino	5 0/0	—	—
» »	4 1/2 0/0	—	—
Banco di Napoli	3 1/2 0/0	501.75	—

PRESTITI MUNICIPALI

	8 gennaio 1911	15 gennaio 1911	
Prestito di Milano	4 0/0	102.30	102.70
» Firenze	3 0/0	69. —	69.50
» Napoli	5 0/0	100.25	100.75
» Roma	3 3/4	501.50	501.50

VALORI FERROVIARI

	8 gennaio 1911	15 gennaio 1911	
Meridionali	669. —	680. —	
Mediterranee	427. —	427. —	
Sicule	675. —	666.50	
Secondarie Sardegna	300. —	301. —	
Meridionali	3 0/0	364. —	363. —
Mediterranee	4 0/0	504. —	504. —
Sicule (oro)	4 0/0	505. —	505. —
Sardeg. C.	3 0/0	368. —	364. —
Ferrovie nuove.	3 0/0	360. —	365. —
Vittorio Emanuele	3 0/0	384. —	384. —
Tirrene.	5 0/0	516. —	512. —
Lombarde.	3 0/0	—	—
Marmif. Carrara	—	264. —	264. —

VALORI INDUSTRIALI

	8 gennaio 1911	15 gennaio 1911
Navigazione Generale	392. —	399. —
Fondiarie Vita	359. —	355. —
» Incendi	268. —	266. —
Acciaierie Terni	565. —	558. —
Raffineria Ligure-Lombarda	357. —	350. —
Lanificio Rossi	1678. —	1678. —
Cotonificio Cantoni	374. —	374. —
» Veneziano	128. —	129. —
Condotte d'acqua.	325. —	327. —
Acqua Pia	1900. —	1910. —
Linificio e Canapificio nazionale	200. —	199. —
Metallurgiche italiane	103. —	108. —
Piombino	146. —	148. —
Elettr. Edison	696. —	694. —
Costruzioni Venete	218. —	218. —
Gas	1230. —	1197. —
Molini Alta Italia	209. —	211. —
Ceramica Richard	296. —	294. —
Ferriere	171. —	173. —
Officina Mecc. Miani Silvestri	115. —	115. —
Montecatini	116. —	124. —
Carburo romano	57. —	564. —
Zuccheri Romani	78. —	80. —
Elba	279. —	277. —

OBBLIGAZIONI AZIONI

Banca di Francia	690.	701.—
Banca Ottomana	—	—
Canale di Suez	5414.	5450.—
Crédit Foncier	840.—	402.—

PROSPETTO DEI CAMBI

	su Francia	su Londra	su Berlino	Austria
9 Lunedì	100.60	25.43	124.40	105.50
10 Martedì	100.47	25.39	124.25	105.60
11 Mercoledì	100.47	25.41	124.15	105.60
12 Giovedì	100.45	25.40	124.12	105.60
13 Venerdì	100.40	25.40	124.12	105.60
14 Sabato	100.40	25.40	124.12	105.60

Situazione degli Istituti di emissione italiani

	20 dicembre	Differenza
Banca d'Italia ATTIVO	Incasso (Oro L.	974 890 000 00 + 570 000
	Argento	58 882 000 00 + 1 574 000
	Portafoglio	559 790 000 00 — 18 065 000
	Anticipazioni	104 855 000 00 — 23 960 000
PASSIVO	Circolazione	1 474 825 000 00 — 14 078 000
	Conti c. e debiti a vista	118 063 000 00 — 5 478 000
20 dicembre Differenza		
Banca di Sicilia ATTIVO	Incasso L.	66 968 000 — 819 000
	Portafoglio interno	65 925 000 + 674 000
	Anticipazioni	13 516 000 — 47 000
PASSIVO	Circolazione	92 099 000 — 122 000
	Conti c. e debiti a vista	33 918 000 — 901 000
2) dicembre Differenza		
Banca di Napoli ATTIVO	Incasso (Oro L.	204 074 000 00 + 220 000
	Argento	15 273 000 00 — 00 000
	Portafoglio	168 847 000 00 — 18 14 000
	Anticipazioni	29 787 000 00 + 165 000
PASSIVO	Circolazione	405 567 000 00 + 2 628 000
	Conti c. e debiti a vista	51 588 000 00 — 589 000

Situazione degli Istituti di emissione esteri

	12 gennaio	differenza
Banca di Francia ATTIVO	Incasso (Oro Fr.	3 247 734 000 — 5 702 000
	Argento	820 381 000 — 1 321 000
	Portafoglio	1 250 265 000 + 11 443 000
	Anticipazioni	615 632 000 — 26 890 000
	PASSIVO	Circolazione
Conto corr.		659 770 000 + 32 606 000
12 gennaio differenza		
Banca d'Inghilterra ATTIVO	Inc. metallico Sterl.	23 451 000 + 1 987 000
	Portafoglio	28 188 000 + 12 198 000
	Riserva	32 899 000 + 959 000
PASSIVO	Circolazione	27 893 000 — 628 000
	Conti corr. d. Stato	8 765 000 + 3 759 000
	Conti corr. privati	40 283 000 + 8 969 000
	Rap. tra la ris. e la prop.	47 80 % — (124)
7 gennaio differenza		
Banca Austro-Ungherese ATTIVO	Incasso (oro)	1 381 276 000 + 977 000
	Argento	285 668 000 —
	Portafoglio	787 24 000 — 121 858 000
	Anticipazione	87 769 000 — 37 766 000
	Prestiti ipotecari	29 481 000 + 84 000
	Circolazione	2 217 958 000 — 157 9 31 000
PASSIVO	Conti correnti	212 107 000 — 10 107 000
	Cartelle fondiari	293 279 000 + 176 000
7 gennaio differenza		
Banca Invernale Germanica ATTIVO	Incasso Marchi	998 594 000 — 61 582 000
	Portafoglio	1 106 270 000 — 218 102 000
	Anticipazioni	188 474 000 — 254 303 000
PASSIVO	Circolazione	1 788 658 000 — 231 7 8 000
	Conti correnti	553 059 000 + 157 890 000
7 gennaio differenza		
Banca di Spagna ATTIVO	Incasso (oro Peset.	210 830 000 + 73 000
	Argento	765 048 000 — 89 000
	Portafoglio	819 615 000 + 3 676 000
	Anticipazioni	150 000 000 —
	PASSIVO	Circolazione
Conti corr. e dep.		462 406 000 + 5 481 000

	7 gennaio	differenza	
Banca del Paesi Bassi ATTIVO	Incasso (oro Fior.	128 786 000 + 8 965 000	
	Argento	26 251 000 — 106 000	
	Portafoglio	68 352 000 + 330 000	
	Anticipazioni	76 268 000 + 13 698 000	
	PASSIVO	Circolazione	294 217 000 + 34 752 000
Conti correnti		5 348 000 + 1 650 000	
10 dicembre differenza			
Banca Associate New York ATTIVO	Incasso Doll.	239 200 000 — 570 000	
	Portaf. e anticip.	1 228 840 000 + 5 850 000	
	Valori legali	71 130 000 — 1 290 000	
PASSIVO	Circolazione	47 250 000 + 210 000	
	Conti corr. e de	12 349 000 + 1 900 000	
5 gennaio differenza			
Banca Nazionale del Belgio ATTIVO	Incasso Fr.	206 869 000 + 563 000	
	Portafoglio	685 283 000 — 12 071 000	
	Anticipazioni	72 546 000 + 5 249 000	
	PASSIVO	Circolazione	862 837 000 — 23 717 000
		Conti Correnti	87 219 000 + 12 442 000

Società Commerciali ed Industriali

Rendiconti.

Fabbrica carte da parati e patinate gia Barone A. e F. Torino. (Cap. L. 1,000,000, Km. e versato L. 800,000). Nella sede sociale in Torino ha avuto luogo il 29 corr. l'assemblea generale ordinaria degli azionisti di quest'anomima per la comunicazione dei risultati del bilancio al 31 luglio 1910 relativo alla gestione 1909-1910.

Gli intervenuti, che rappresentavano N. 10,180 azioni, dopo la lettura della Relazione del Consiglio d'amministrazione, hanno approvato all'unanimità il bilancio rileggendo i due consiglieri scaduti signori: Omodei Zorini Giuseppe ed avv. Bernardino Buzzetti, confermando inoltre per la gestione 1910-1911 i sindaci effettivi signori Annibale Cinzano, rag. Egidio Canova e rag. prof. Vittorio Valetta, ed i supplenti dott. Lidio Brunetti ed Alessandro Tua.

Fabbrica cappelli G. De Mata. - Genova. (Capitale versato L. 46,070). — L'assemblea ordinaria degli azionisti di questa Anonima costituita l'anno scorso, presieduta dal cav. Enrico Acquarone approvò la Relazione del Consiglio ed il bilancio presentato che reca una perdita di lire 2146,98, dovuta, secondo la Relazione, all'essere stato questo un periodo iniziale ed agli ammortizzi sulle spese di impianto.

Furono confermati i sindaci: dott. Ippolito Bertolotto, Nicolò Corsanego, Federico Boggiano, effettivi; Corzetto ed Edoardo Maria Vaccheri, supplenti.

Annuario Generale d'Italia. Genova. (Capitale L. 250,000 versato). — Presieduta dal cavaliere uff. Antonio Bigio, ed essendo rappresentate 1163 azioni si tenne l'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa anomima.

Fu letta ed approvata la Relazione del Consiglio che si riferisce all'esercizio chiuso al 30 giugno 1910 con un utile netto di lire 11,130,94, sopra un totale a pareggio di lire 477,463,53.

Tale utile, secondo la proposta del Consiglio, venne per lire 5000 portato al conto rifornimento del materiale tipografico, per preparare una riserva indispensabile al parziale rinnovamento dei tipi di proprietà sociale; agli azionisti un dividendo del 3 per cento; riportando a nuovo lire 1,488,24.

Procedutosi alle nomine delle cariche sociali vennero eletti a consiglieri i signori: cav. uff. Antonio Bigio, comm. Antonio Mancini e conte Alberto Prasca.

Il Collegio sindacale risultò composto dei signori: Arturo Bruno, Giacinto Castagnone, Antonio Pendola, effettivi; Giovanni Pesci ed Ernesto Castagnone, supplenti.

Argenterie artistiche - Genova. (Capitale L. 300,000, versato L. 126,000). — Presieduta dal comm. Giuseppe Boggiano ed essendo rappresentate 4807 azioni si tenne nella sede sociale l'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa Anonima.

La relazione del Consiglio letta ed approvata dall'assemblea, rileva che anche questo esercizio chiuso al 30 giugno 1910 reca una perdita.

La persistente crisi economica industriale e la depressione del mercato, che si fanno sentire fortemente anche in Germania, nei più grandi centri di fabbriche di argenterie, mandarono deluse le speranze di un esercizio proficuo. La perdita è di L. 13,833,35, di poco superiore a quella dell'esercizio precedente che fu di L. 12,401.60.

Il Consiglio, conclude la relazione, ha deliberato di restringere la cerchia degli affari e di procedere gradualmente a rialzisti.

L'assemblea, udita la relazione dei sindaci approvò pure il bilancio che chiude con L. 320,883 a pareggio.

Furono confermati ad amministratori i signori: Emilio Boggiano, avv. Mario Vassallo e Giacomo Costa.

Ed a sindaci vennero confermati i signori: Evaristo Conti, Adolfo Tomeno, avv. Agostino Virgilio, effettivi; Giacomo Profumo e Dario Balbi, supplenti.

Società anonima consumatori gas-luce Torino. (Capitale versato L. 1,800,000). — Nell'ufficio sociale di corso Regina Margherita 52, si tenne nel pomeriggio del 14 ott. l'assemblea generale di quest'anomina per l'approvazione del bilancio dell'esercizio 1909 910; gli azionisti intervenuti furono centocinquanta.

La presidenza venne assunta dal prof. Corrado Corradino che fece prima dar lettura della Relazione del Consiglio di amministrazione. Da essa risulta che il bilancio chiude al 30 giugno 1910 con un saldo attivo di sole L. 4,483.29 passate a conto nuovo; l'esiguità di tale cifra è dovuta al fatto che la Società volle mantenere anche con sacrifici il prezzo di vendita del gas in cent. 12 al m. c.

Nel corso dell'esercizio il consumo del gas salì a m. c. 18,692,902 con un aumento sul precedente esercizio di m. c. 678,097. Di questi 48,300 m. c. vennero esitati per ascensioni aeronautiche per le quali la Società Consumatori si è riservata l'esclusività. Inoltre il notevole aumento di consumo lo si deve anche in parte agli impianti economici a nolo di cui usano in larga parte le classi meno abbienti.

Un cenno speciale merita il nuovo macchinario per la elevazione e distribuzione del carbone, per lo smaltimento del coke e per il simultaneo caricamento e scaricamento delle storte, installato recentemente ed applicato per ora soltanto ad una batteria di cinque forni.

L'assemblea approvava senza discussione il bilancio e le Relazioni; dopo di che confermava in carica i consiglieri uscenti sigg. Berzia cav. Pietro, Canova ing. Giovanni e Tirozzo Giovanni; i sindaci effettivi sigg. Della Rocca cav. Andrea, Guidetti-Serra ing. Felice e cav. Mulassano Amilcare, e quelli supplenti signori Bertola cav. Carlo e Cambiano Placido.

Cotonificio Calbormida, Genova (Capitale L. 2,800,000 versato). — Presieduta dal Presidente del Consiglio di amministrazione Raffaele Gibelli, ed essendo rappresentate 9315 azioni, si tenne l'assemblea generale ordinaria di questa anonima con sede in Genova e stabilimenti in Campoligure ed Acqui.

Venne approvata la Relazione del Consiglio che si riferisce all'esercizio chiuso al 30 giugno 1910 ed il bilancio che porta un utile netto di L. 36,608.70, di poco superiore a quello del precedente esercizio.

Il bilancio approvato reca:

Attivo:

Fabbricati Campoligure L. 503,961.65; fabbricati Acqui 462,247.80; macchinario Campoligure 571,901.90; macchinario Acqui 391,080.55; mobili 14,344.45; spese di impianto 21,543.95; cassa 47,532; effetti da esigere 47,581.40; conti correnti Banche 2200; debitori diversi 864,181.95; titoli in deposito a cauzione 448,000; inventario 689,952.75. Totale L. 4,065,128.40.

Passivo:

Capitale L. 2,800,000; riserva 10,018.70; creditori diversi 697,550.75; fornitori 72,950.25; depositanti a cauzione 448,000; utili dell'esercizio L. 36,608.70.

Procedutosi alla nomina delle cariche sociali risultano eletti a Consiglieri i signori: Carlo Pastorino, Giuseppe Vita Vitale, Silvio Gibelli, Fabio Gibelli, Raffaele Gibelli, Pier Francesco Casaretto, Pietro Ravanno. I Sindaci vennero confermati.

Assicurazioni Commerciali, Milano. Società anonima. (Capitale sociale L. 138,000). — Gli azionisti si convocarono in assemblea generale straordinaria, presso la sede sociale, piazza SS. Pietro e Lino, n. 1.

Era rappresentato il capitale per circa 40 mila lire. Presiedeva il sig. Guglielmo Tamburini. Venne deliberato l'aumento del capitale sociale a L. 500,000, e venne di conseguenza modificato lo statuto sociale; agli scopi della Società venne aggiunto quello della ricerca ed impartizione di informazioni commerciali.

Venne nominato il nuovo Consiglio d'amministrazione che risulta composto dei signori: avv. Umberto Goltara, Riccardo Hüni (della ditta Hoz e C.), Carlo Groppi Coriolano Carmagnini (della ditta G. Carmagnini di Firenze), prof. rag. Ottorino Ponti (direttore dell'Unione Commerciali in Manifatture), prof. rag. Pietro Bottini, Giuseppe Guglielmi. Sindaci effettivi furono eletti i signori rag. Alfredo Porro, Cesare Stucchi, rag. Rinaldo Martegani.

NOTIZIE COMMERCIALI

Burro. — A *Milano*. Burro naturale di qualità superiore d'affioramento L. 2.80 al chilogrammo.

Olio d'oliva. — A *Tunisi*. Quotasi:

Olio d'oliva di Tunisi da fr. 155 a 157, di Susa da 160 a 165, di Sfax da 166 a 170 al q.le.

A *Bari*. Olio d'oliva, extra da L. 185 a 190, fini 180, mezzi fini da 170 a 175, mangiabili buoni da 155 a 160 al q.le.

Caffè. — A *Aden*. Caffè moka. — Il movimento al rialzo continua regolarmente su questa piazza, senza che si possa prevedere il momento in cui si raggiungerà il limite estremo. Se le altre qualità di Caffè non cessano di aumentare non havvi alcuna plausibile ragione che impedisca al caffè moka di fare lo stesso, tanto più che nullo è il deposito e limitatissimi sono finora gli arrivi.

Quotasi: Sanani manca. Hodeidah n. 1 nuovo fr. 197, n. 2, id. fr. 194, Longberry Harrar nuovo 185 al q.le c. n. s. per marsiglia, l'Havre e Bordeaux.

Riso. — A *Casale*. Riso nostrano L. 3088, l'ettolitro.

A *Vercelli*. I risoni originari aumentarono di cent. 25, le altre qualità dei risoni di 50 ed i risi sgusciati nostrano e bertone di 25.

Prezzi ai tenimenti (mediazione compresa).

Risoni: originario da L. 21.75 a 23.25 id. originario andante da 17.35 a 20.25, Ostiglia Vercellese da 25.25 a 25.25, nostrano vercellese da 23.50 a 25.25, bertone vercellese da 24.75 a 25.75 al q.le.

Risi sgusciati: originario da L. 23.50 a 29.75 nostrano vercellese da 32.25 a 33.75, bertone vercellese da 33.50 a 34, al q.le.

Cotoni. — A *Liverpool*, (chiusura). Vendite della giornata, balle 8,000.

Good Middl.	8.22	rialzo	1
Middling	8.09	»	1
Cotoni futuri calmi.			
Gennaio-Febbraio.	d. 7.91	rialzo	7
Marzo-Aprile	» 7.94	»	7
Maggio-giugno	» 7.96	»	7
Luglio-Agosto	» 7.93	»	8
Makò per marzo 14 53/64	rialzo	1,64.	

A *Nuova York*. le entrate di cotoni in tutti i porti degli Stati Uniti sommarono oggi a balle 61,000 e nell'interno a 42,000.

Middling Upland pronto cent. 15.15 per libbra.

A *Alessandria*. mercato calmo. Quotazioni del Makò in talleri:

Gennaio 20 10/32, marzo 21/32, maggio 21 29/30, 20 novembre 20 27/32.

Prof. ARTURO J. DE JOHANNIS, *Direttore-responsabile*
Firenze, Tip. Galileiana Via San Zanobi 54.