

questa tredicesima categoria della importazione di vetture automobili e biciclette.

Il buon raccolto nazionale dell'anno precedente ha avuto un contraccolpo nel commercio di importazione. Si registra infatti una sensibilissima diminuzione di importazione di cereali, farine e prodotti vegetali tanto da segnare una diminuzione di ben 127.292.328 lire sul corrispondente periodo del 1912.

Ultima diminuzione che si registra nelle importazioni dal 1° semestre 1914 è quella della categoria XXIII degli oggetti diversi che ha dato un introito in meno di L. 1.149.839.

In linea generale le diminuzioni sono molto chiaramente indicative perchè esse sono appunto in quelle categorie per cui siamo tributari all'estero in modo speciale come i cereali, legni, il cotone, la canape ecc.

Passando ad esaminare ora gli aumenti che si sono verificati nelle importazioni troviamo che pur essendo forti essi non sono riusciti a coprire le diminuzioni sicchè si è verificato un *deficit* totale di L. 60.859.435 in corrispondenza del corrispondente periodo del 1913.

Le categorie che hanno segnato un aumento sono oltre la 1ª la categoria IV per più di 1 milione; la categoria VI del cotone, per più di 21 milioni; la categoria VIII, della seta per più di 2 milioni; la X della carta e libri 2 milioni; la XI delle pelli, 1 milione e mezzo; la XII dei minerali, metalli e loro lavori per quasi 8 milioni; la XIV delle pietre terre, vasellami, vetri e cristalli, per circa 12 milioni; la XV della gomma elastica, guttaperca e loro lavori per circa 10 milioni ed infine la categoria XVII degli animali, prodotti e spoglie di animali per più di 15 milioni.

In linea generale per l'importazione di queste voci si può osservare che esse o riguardano aumenti per quelle materie prime di cui il nostro suolo non è produttore, o vero di quei generi alimentari di cui la cultura nazionale non riesce a coprire la esigenza consumatrice del pubblico.

Nel primo caso vogliamo riferirci alle materie prime che servono ad alimentare l'aumentato nostro sviluppo industriale che assorbe per la esigenza dello smercio una quantità di materia non prodotta. In questo caso però si tratta di un lucro nazionale, piuttosto che di un tributo all'estero per il fatto che molta parte della merce introdotta greggia, la riesportiamo manipolata.

Nel secondo caso la nostra importazione si riferisce a quei generi alimentari, come la carne che importiamo dalle Americhe, che essa sola dà un aumento di circa 8 milioni sul corrispondente semestre 1913, che a sua volta segnò un aumento sul semestre corrispondente del 1912.

Quello che infine si deve osservare in questo breve esame del movimento commerciale di importazione si è che, non ostante l'aumento costante di alcune voci, la nostra industria tende ad emanciparsi dal tributo estero. Ciò si osserva dal fatto che di fronte alle crescenti esigenze del mercato, gli aumenti che si verificano sono minimi.

(Continua).

Riscossioni doganali nei primi 7 mesi del 1914.

Dall'ultima statistica della Dir. gen. delle Gabelle togliamo i dati circa le riscossioni doganali nei primi sette mesi del 1914 secondo i titoli di riscossione:

Dazi d'importazione	L.	193.201.769
» d'esportazione	»	498.842
Sopratasse di fabbricazione	»	1.762.951
Diritti di statistica	»	2.385.203
Diritti di bollo	»	1.233.932
Proventi diversi	»	514.070
Diritti marittimi	»	8.364.758
Totale	L.	208.232.025

Confrontando questa cifra con quella corrispondente all'introito, nei primi 7 mesi del 1913, che fu di lire 240.997.906, troviamo una differenza in meno di L. 32.765.881.

Le costruzioni navali nel secondo trimestre 1914

secondo il « Lloyd's Register ».

Il *Lloyd's Register* ha pubblicato la consueta relazione sulle costruzioni navali per il secondo trimestre del 1914, dalla quale risulta che le navi di 100 e più tonnellate, non comprese quelle da guerra, in costruzione alla fine di giugno u. s., nella Gran Bretagna, erano 477 per tonnellate lorde 1.722.124: cifre queste che segnano una diminuzione di circa tonn. 169.000 rispetto al trimestre precedente e di circa 281.000 in confronto del giugno 1913, in cui si ebbe il maggior quantitativo di materiale in costruzione.

Il tonnellaggio nei cantieri del Regno Unito, costituito quasi per intero da piroscafi in acciaio, appartiene ad armatori od a sudditi inglesi per 351 unità di tonnellate 1.243.936 in complesso. Per conto di compagnie italiane di navigazione sono, poi, in costruzione in Inghilterra solo 2 piroscafi di complessive tonn. lorde 46.500.

Secondo la stazza lorde, il naviglio in costruzione comprende 1 piroscavo di più di 40.000 tonnellate, 1 fra 30.000 e 40.000, 3 fra 20.000 e 30.000; 24 fra 10.000 e 20.000: i rimanenti hanno tutti una stazza inferiore alle 10.000 tonn.

Il più alto numero di navi in costruzione figura nel distretto di Glasgow (95 unità per tonn. 433.575): seguono quelli di Belfast, di Newcastle on Syynedi, Greenock, di Sunderland, di Whitb, ecc.

Oltre alle navi suddette erano in costruzione, al 30 giugno p. p., nei cantieri delle altre nazioni marittime del mondo, 459 piroscafi e velieri, per tonn. lorde 1.440.766: stazza inferiore di circa 12.000 tonn. a quella più alta che si sia mai conseguita (marzo 1914).

Il tonnellaggio in costruzione presso le diverse nazioni esclusa l'Inghilterra, (sempre però, non comprese le navi da guerra) figura così ripartito alla fine del secondo trimestre 1914: