

manda. L'industria inglese, in seguito ai provvedimenti adottati alla fine del 1916, è passata decisamente sotto il controllo governativo e si procurò di aumentare il personale delle miniere esentando alcune migliaia di operai dal servizio militare. Ma, malgrado gli sforzi per intensificare la produzione, la situazione si presentò assai difficile così in Inghilterra come nei paesi importatori: le difficoltà derivavano principalmente dalla deficienza dei mezzi di trasporto, così terrestri come marittimi. In Inghilterra anche il commercio è stato lungo tutto l'anno sotto il controllo dello Stato, nei riguardi della distribuzione a fine di assicurare in primo luogo la fornitura per i bisogni militari e per gli altri usi essenziali così per l'interno come per gli alleati: un particolare accordo venne stipulato con la Spagna per la provvista di carbone contro invii di minerali e di frutta: il controllo si estese poi anche ai prezzi. Sotto questo regime, sul mercato britannico le quotazioni non subirono quindi variazioni: furono presso che stazionarie nel primo trimestre e nel secondo semestre e solo qualche sensibile fluttuazione si svolse lungo il secondo trimestre: in complesso nella seconda parte dell'anno il mercato fu intonato a grande fermezza, sia per la intensità della domanda locale che per il crescente costo di produzione. Il prezzo fob al principio dell'anno era di scellini 31.2 pel Cardiff, 31.1½ pel Newcastle, 26.1½ pel Newpelson e 31.3 per l'antracite: nel marzo-aprile si ebbe una fase di debolezza, che fece declinare il Cardiff a scellini 25, il Newcastle a 28: colla regolazione governativa, dopo oscillazioni in vario senso furono adottate quotazioni di scellini 33 pel Cardiff, 30 per il Newcastle, 26 per il Newpelson, 30 per l'antracite. Nei riguardi dell'Italia come degli altri paesi importatori la situazione si rese vieppiù precaria per la estrema crisi nei trasporti: regnò gravissima la deficienza di tonnelloaggio, ed anche la distribuzione interna si svolse bene spesso difficilissima ed irregolare per la mancanza di vagoni e le condizioni anormali del servizio ferroviario. In altre parti del presente volume sono esposte cifre mostranti la grande contrazione avvenuta negli arrivi dall'Inghilterra e la notevole entità raggiunta, fra aspre difficoltà, dagli arrivi per via di terra; ed è delineato lo schema via via adottato per controllo e poi per l'esercizio di Stato del commercio carboniero. Notiamo qui soltanto che dopo le vicende tormentose svoltesi lungo l'anno 1916, descritte nel precedente volume, l'importazione del carbone è effettuata sia per l'acquisto che per il trasporto direttamente dello Stato a condizioni non pubblicamente note: dopo il primo trimestre cessarono le contrattazioni libere e furono sottoposte a speciali autorizzazioni l'acquisto e il trasporto di partite di oltre 1000 tonnellate: in fatto le importazioni operate dall'iniziativa privata sono state minime; nei riguardi dello Stato i trasporti marittimi sono in genere eseguiti da