

gare un forte tributo, o dichiararlo basso e correre il rischio di vedersi sottratti i terreni a bassi prezzi ».

Napoli intanto non ha un unico piano regolatore: ne ha diversi, che rimontano tutti al 1886, la cui efficacia perciò scade nell'anno prossimo, quantunque non siano eseguiti che in parte. Sarà dunque necessario provvedere alla loro proroga il che verrà proposto nell'anno corrente.

In quanto alle conseguenze fiscali, la Giunta nella sua Relazione prevede che la tassa, applicata nella misura del 3 per cento, possa rendere lire 500 mila. Questa somma non immensa può sempre far pro in un Comune il cui bilancio si mantiene a stento in equilibrio. Sarebbe però destinata a diminuire per gradi, a mano a mano che parecchie aree da fabbricabili diventassero fabbricate. Ma da tutto quanto precede emerge chiaro che della proposta tassa quella fiscale sarà una conseguenza, non uno scopo, e che lo scopo, non occorre indicarlo una volta di più è un altro.

E. Z.

Il commercio e la navigazione del Porto di Genova

L'Ufficio del Commercio, lavoro e statistica del Municipio di Genova ha pubblicato un ampio volume contenente degli interessanti dati statistici che quell'ufficio municipale ha cura di rilevare giornalmente, sia per quel che riguarda la *navigazione*, sia per quel che riguarda il *commercio*, sia il *servizio ferroviario*.

Il movimento complessivo della navigazione del Porto di Genova nel decennio 1872-1881 subì un aumento di 114 piroscafi per 1,173,160 tonnellate di stazza: le navi a vela diminuirono invece in detto decennio di 3015 per una stazza di tonnellate 425,219.

Nel decennio 1882-1891 il movimento della navigazione si accrebbe di 728 piroscafi con una stazza netta di tonn. 1,126,772; le navi a vela diminuirono di 520 per una stazza di tonnellate 64,893.

Nel successivo decennio 1892-1901 i piroscafi subirono un aumento di 1043 navi con 2,251,942 tonn. di stazza, mentre i velieri furono 290 in meno, per una stazza di 36,924 tonn. Esaminando finalmente il settennio 1902-1909 si ha che i piroscafi ammontarono di 702 con una stazza di tonn. 2,491,247, mentre i velieri diminuirono di 587 con una minore stazza di tonnellate 40,754.

Confrontando in ultimo il movimento della navigazione dal 1909 col 1872, risulta che arrivarono in più 2587 piroscafi con una maggiore stazza di tonn. 7,043,121, mentre i velieri diminuirono di 4,412 con una minore stazza di tonn. 567,830.

La relazione constata pure che nel periodo 1908-1909 i piroscafi nazionali ascendevano nel 1909 a 2394 con una stazza di tonn. 2,898,870; quelli esteri a 2308 con una stazza di 4,831,589 tonn. ed i velieri nazionali a numero 1955 con una stazza di tonn. 227,107; quelli esteri a 67

con una stazza di 23,931 tonn. Invece nel 1908 i piroscafi nazionali asciesero a 2400 per tonnellate 2,572,447 di stazza; quelli esteri a n. 2,126 con una stazza di tonn. 4,320,626 ed i velieri nazionali a n. 1952 per la stazza di tonnellate 231,381; quelli esteri a n. 57 con una stazza di tonn. 13,526. Quindi i piroscafi nazionali nel 1909 furono inferiori di 6 in confronto del 1908, però con una maggiore stazza di tonnellate 326,423; i velieri furono minori di 3 con una minore stazza di tonn. 4247. Il movimento dei piroscafi esteri fu invece nel 1909 maggiore di n. 182 con una stazza di 510,963 tonn.; i velieri furono superiori di 10 con una maggiore stazza di tonn. 10,405.

La relazione ha pure cura di confrontare il movimento della navigazione di Genova coi 15 principali porti Italiani ricavandola dai rapporti della Direzione Generale delle Gabelle.

Osserva poi che nel 1909 si ebbero 512 navi che sbarcarono tonn. 687,824 di granaglie contro 260 con 273,325 nel 1908; che si ebbero 624 navi che sbarcarono 631,123 balle di cotone contro 575 navi e 643,039 balle nel 1908; che si ebbero 870 navi che sbarcarono 3,257,028 tonn. di carbone minerale contro 798 navi e 3,037,664 nel 1908.

Da un opportuno confronto con i porti di Marsiglia, Rotterdam, Amburgo, Anversa, che va però soltanto fino all'anno 1908 risulta che:

Da Genova nel 1906 partirono per ferrovia tonn. 3,772,104 di merci e ne arrivarono 508,077; nel 1907 ne partirono tonn. 3,916,602 ed arrivarono 592,875; nel 1908 partirono tonn. 4,104,931 e arrivarono tonn. 608,944.

Da Marsiglia partirono nel 1906 tonnellate 2,064,138 e ne arrivarono 1,865,419; ne partirono tonn. 2,336,952 e ne arrivarono 1,865,834 nell'anno 1907; nel 1908 infine partirono tonnellate 2,258,974 e ne arrivarono 1,954,853.

Da Rotterdam nell'anno 1906 per ferrovia partirono 674,275 tonnellate e per via fluviale 10,971,483; ne arrivarono per ferrovia tonnellate 1,355,718 e per via fluviale tonn. 2,386,092. Nel 1907 partirono a mezzo ferrovia tonn. 729,397 e per via fluviale 12,674,879; ne arrivarono per via ferrata tonn. 1,150,686 e per via fluviale tonn. 2,086,697.

Nell'anno 1908 partirono a mezzo della ferrovia 712,534 tonn. e ne arrivarono 1,119,692; per via fluviale partirono 10,470,974 tonn. e ne arrivarono 2,467,215.

Da Amburgo partirono nel 1906 tonnellate 3,288,410 per via ferrata e ne arrivarono 1,763,589, mentre nell'anno 1907 ne partirono tonn. 4,458,993 e ne arrivarono 1,973,830; nell'anno 1908 invece partirono tonn. 3,357,476 ed arrivarono tonn. 1,879,247.

Da Anversa infine partirono nel 1906 a mezzo ferrovia tonn. 3,682,760 e per via fluviale 1,692,524; ne arrivarono per ferrovia 4,757,339 e per via fluviale tonn. 1,515,584. Nel 1907 la merce partita per ferrovia fu di tonn. 3,804,071 e quella per via fluviale tonn. 1,826,722. La merce arrivata per ferrovia asciese invece a tonn. 3,601,175, e per via fluviale a tonnellate 4,477,006.

Nell'anno 1908 a mezzo della ferrovia par-