L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Direttore: M. J. de Johannis.

Anno XLV - Vol. XLIX | Firenze-Roma, 23 Giugno 1918 | FIRENZE: 31 Via della Pergola ROMA: 56 Via Gregoriana | N. 2303

1918

Il continuo aumentare di abbonati a questo nostro periodico, sia in Italia che all'Estero, aumento anzi accentuatosi maggiormente nel periodo di guerra, ci permette, non senza qualche sacrifizio, di far fronte alle accresciute spese di stampa, e di mantenere invariata a L. 20 la quota di sottoscrizione annua per l'Italia e a L. 25 per l'Estero. A differenza quindi di quelle gazzette che hanno dovuto aumentare il prezzo di abbonamento e ridurre in modo considerevole la periodicità, L'ECONOMISTA *entra nel suo 45mo anno di vita immutato nel suo apprezzato cammino.*

Di ciò ringraziamo vivamente i sottoscrittori vecchi e nuovi.

Tornerebbe sommamente gradito alla Direzione dell'*Economista* di poter completare ad alcuni vecchi e fedeli abbonati, che ne hanno fatto richiesta le loro collezioni, alle quali non si è potuto provvedere perchè esauriti presso l'Amministrazione i fascicoli mancanti.

Si fa perciò cortese preghiera a coloro che possedessero i fascicoli sottoseguati, e che non volessero conservare la intera collezione di inviarli a questa Amministrazione: faranno così opera gradita agli abbonati predetti.

Ecco l'elenco dei fascicoli che si ricercano:

N.	275	del 10 agosto 1879	N.	2070	del	4 gennaio 1914
»	338	» 26 ottobre 1880	»	2071	»	11 » »
»	818	» 5 gennaio 1890	»	2072	»	18 » »
»	822	» 2 febbraio »	»	2076	»	15 febbraio »
»	825	» 23 » »	»	2079	»	8 marzo »
»	829	» 23 marzo »	»	2080	»	15 » »
»	860	» 26 ottobre »	»	2083	»	5 aprile »
»	862	» 9 novembre »	»	2109	»	4 ottobre »
»	864	» 23 » »	»	2110	»	11 » »
»	869	» 28 dicembre »	»	2118	»	6 dicemb. »
»	883	» 5 aprile 1891	»	2227	»	7 gennaio 1917
»	835	» 19 » »	»	2228	»	14 » »
»	915	» 15 novembre »	»	2234	»	25 febbraio »
»	2046	» 20 luglio 1913	»	2235	»	4 marzo »
»	2058	» 12 ottobre »	»	2238	»	25 » »
»	2060	» 26 » »	»	2240	»	8 aprile »
»	2063	» 11 novem. 1913	»	2248	»	3 giugno »
»	2064	» 23 » »	»	2255	»	22 luglio »
»	2068	» 21 dicemb. »				

SOMMARIO:

PARTE ECONOMICA.

Le ferrovie e la guerra. — FEDERICO FLORA.
L'avvenire portuario di Genova e di Savona. — AVV. A. G. MALLARINI.
Sullo schema di legge che riforma gli usi civici. — TOMASO GIORDANI.

NOTE ECONOMICHE E FINANZIARIE.

Protezione delle industrie nel dopo-guerra. — Consumi delle classi operaie.

PREVENTIVO DI SPESE DEL MINISTERO DEI TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI.

NOTIZIE — COMUNICATI — INFORMAZIONI.

Circolazione fiduciaria nel Messico. — Congresso delle Casse Rurali. — Intervento dello Stato nelle miniere. — Le previsioni sul prossimo raccolto. — Fabbricazione dei colori d'anilina agli Stati Uniti.

Situazione degli Istituti di Credito mobiliare — Situazione degli Istituti di emissione italiani — Situazione degli Istituti Nazionali Esteri.

Quotazioni di valori di Stato italiani — Valori bancari — Valori industriali — Borsa di Parigi — Borsa di Londra — Borsa di Nuova York — Stanze di compensazione.

Cambi all'Estero — Media ufficiale dei cambi agli effetti dell'art. 39 del Codice commerciale — Corso medio dei cambi accertato in Roma — Rivista dei cambi di Londra — Rivista dei cambi di Parigi.

PARTE ECONOMICA

Le ferrovie e la guerra.

Pubblichiamo quest'articolo in materia ferroviaria del prof. Federico Flora, perchè esso si discosta in qualche parte da quanto il nostro collaboratore, on. Corniani, da lungo tempo ha sostenuto nelle nostre colonne. Di quest'ultimo anzi iniziamo la pubblicazione nel presente fascicolo della relazione alla Camera sul bilancio del Ministero dei trasporti nella quale l'on. Corniani conferma concetti che condividiamo pienamente.

È stata ora distribuita ai giornali la consueta « Relazione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'anno finanziario che corre dal 1° luglio 1916 al 30 giugno 1917 » terzo della guerra europea.

Il ritardo non nuoce certo alla importanza della esauriente « relazione » che sola può far conoscere le ripercussioni del conflitto sulla situazione finanziaria dell'Azienda autonoma statuale, uscita vittoriosa dalla prova suprema.

Sono ripercussioni grandiose che elevarono il bilancio ferroviario al disopra dei bilanci pubblici dei minori Stati europei. Le entrate ferroviarie dal 1913-14 al 1916-917 salirono da 615 milioni a un miliardo e 205 milioni, cioè ad una cifra che supera quella delle entrate pubbliche della Spagna, del Portogallo, della Turchia, della Grecia, dell'Olanda, del Belgio, della Svizzera allo scoppiare della lotta. Non è più il bilancio di una azienda pubblica autonoma: è il bilancio di uno Stato.

Senonchè, quali furono le conseguenze di simile ascesa dei prodotti del traffico, dovuta per 485 milioni ai trasporti militari, sull'avanzo della gestione, sugli utili versati al Tesoro, sugli oneri prima derivanti ai contribuenti?

Sono domande, alle quali, con pochi dati sintetici ricavati dalle numerose statistiche analitiche della « Relazione » non è difficile rispondere.

Ed è bene farlo.

La conoscenza loro, mettendo in piena luce lo sforzo intenso e prolungato compiuto dalle nostre ferrovie per l'esercito operante, per le industrie belliche e pacifiche, per l'approvvigionamento della popolazione civile, non può che rinvigorire l'anima della nazione in armi.

L'AZIENDA.

Il primo elemento per giudicare l'andamento dell'esercizio ferroviario governativo è *l'avanzo della gestione* derivante dalla differenza fra gli introiti del traffico e fuori traffico e le spese di esercizio ordinarie e complementari. L'avanzo, che nell'ultimo anno di esercizio privato in cifre grosse fu di 109 milioni, salì con l'esercizio pubblico, gravato di oneri ignoti a quello, nell'anno normale 1913-14, e nell'anno 1916-17 terzo del periodo eccezionale alle cifre seguenti, rese fra loro omogenee e dalle quali abbiamo ricavato il coefficiente d'esercizio, ossia il rapporto percentuale fra le spese e le entrate, ovunque assunto come indice finanziario dell'annata.

	1913-14	1916-17
	milioni di lire	
Entrate dell'esercizio . .	594	1.014
Spese di esercizio	465	868
Residuo dell'esercizio . .	129	146
Coefficiente d'esercizio . . .	78 %	86 %

L'avanzo della gestione è aumentato, non però in misura proporzionale alle entrate, causa l'incremento parallelo delle spese specialmente per il personale ed i combustibili. La somma spesa per il carbone, salì nel quadriennio in esame da 76 milioni a 383 milioni, ossia assorbì da sola il 34 per cento circa delle entrate mentre ai prezzi del carbone del 1913-14 ne avrebbe assorbito appena l'otto per cento.

Senonchè non tutti i 146 milioni di utili realizzati con lodevole cura dall'Azienda vennero versati all'erario. Le nostre leggi ferroviarie hanno addossato ad essa il pagamento delle spese accessorie riguardanti: il servizio degli interessi e degli ammortamenti dei capitali forniti dall'Azienda statale per provvedere alle deficienze di materiali e di impianti accumulatesi *prima* del luglio 1905; i nuovi impianti e materiali richiesti dallo sviluppo *posteriore* del traffico; i versamenti alle tre Società concessionarie in estinzione del debito dello Stato per la riconsegna delle reti ed altre spese patrimoniali estranee all'esercizio vero e proprio.

Detraendo queste spese accessorie, che nell'ultimo anno di esercizio privato ammontavano a 45 milioni e mezzo, dal residuo dell'esercizio, si ottengono per i due periodi comparati le cifre seguenti che rappresentano l'avanzo effettivo della gestione.

	1913-14	1916-17
	milioni di lire	
Residuo dell'esercizio . . .	129	146
Spese accessorie	86	117
Avanzo della gestione . . .	43	29

L'aumento delle spese patrimoniali, venne così ad attenuare i brillanti risultati ottenuti dall'Amministrazione ferroviaria con l'esercizio, del quale soltanto essa è responsabile.

Il tesoro.

Il provento della gestione per il Tesoro nei due anni è alquanto diverso.

In base alle nuove leggi l'Azienda versò ad esso, oltre i 19 milioni di avanzo della gestione accennati, proventi delle sovratasse, degli aumenti di tariffe, e l'avanzo dell'esercizio della navigazione libera e talune altre entrate eventuali, ma gli addossò in pari tempo, le spese per i soprassoldi al personale, per l'indennità di caro viveri, per colmare le perdite della navigazione con le isole ed altri oneri minori.

Gli utili netti dei due esercizi ferroviari per il Tesoro risultano, quindi, dalla differenza delle due categorie di proventi e oneri esposte, che rappresenta il reale contributo dell'Azienda all'erario.

	1913-14	1916-17
	milioni di lire	
Versamenti	57	162
Sovvenzioni	29	77
Utili netti	28	85

L'utile netto dell'esercizio per il Tesoro nel quadriennio è quindi, nonostante la guerra, triplicato. È più sarebbe aumentato senza il rincaro del combustibile, per la rete italiana, più grave di ogni altra. Gli 85 milioni di utili del 1916-17 sarebbero diventati 373 milioni!

I contribuenti.

I maggiori utili conseguiti dal Tesoro attenuarono nel 1916-17 gli oneri del contribuenti costretti a fronteggiare con le imposte la originaria crescente passività della rete ferroviaria statale.

Il capitale investito nelle ferrovie *anteriormente* al 1915, che durante l'esercizio privato rendeva poco allo Stato con l'esercizio pubblico rese ad esso ancora meno. Il valore patrimoniale della rete ferroviaria ceduta il 1° luglio 1905 alla nuova Amministrazione statale ammontava a 5.494 milioni ottenuti dallo Stato con la emissione graduale di debiti consolidati, dei quali il Paese paga con le imposte, interessi e ammortamenti. La somma all'uopo necessaria ammonta ogni anno a circa 192 milioni, che gli utili netti dell'esercizio avrebbero dovuto coprire per intero liberandone i contribuenti e lasciando ancora all'erario un profitto netto da utilizzarsi per la riduzione delle tariffe o per altre spese pubbliche.

Purtroppo in Italia, a differenza di altri paesi, non fu mai così. Nel 1904-05 gli utili netti versati al Tesoro dalle tre Società concessionarie ammontarono a 64 milioni: un aggravio per i contribuenti di 128 milioni (192 = 64).

Nel 1913-14 gli utili dell'esercizio per il Tesoro furono come vedemmo — causa maggiori spese addossate all'Azienda ferroviaria che non esistevano nel 1904-05 — di appena 28 milioni, epperò una *imposta ferroviaria* di 164 milioni (192=28) che ricade sui cittadini tutti. Nel 1916-17, infine, gli utili dell'esercizio per il Tesoro furono di 85 milioni onde un aggravio per l'economia nazionale di 107 milioni (198=85), compensati soltanto per i consumatori del servizio ferroviario dalle minori tariffe applicate e per la nazione dai vantaggi indiretti delle reti, strumento di ricchezza, di difesa, di civiltà.

La guerra ha quindi notevolmente ridotto l'imposta ferroviaria che l'Italia, per mantenere il servizio e le tariffe al livello delle altre nazioni, ha dovuto — per compensare l'elevato costo delle sue linee, le rilevanti spese di esercizio per le acclività della rete, il maggior prezzo del combustibile e la scarsità del traffico (vi sono 5006 Km. interamente passivi) — addossare ogni anno ai cittadini tutti e perciò anche a coloro che mai si valgono delle ferrovie.

Ma il beneficio per i contribuenti, sarebbe stato massimo senza il rincaro delle 2.763.391 tonnellate di carbone acquistate dell'Azienda nell'esercizio passato. Se nel 1916-17 il carbone fosse stato pagato, in media non già L. 147,95 alla tonnellata, ma sole L. 36.46 come nell'esercizio 1913-14, l'Amministrazione ferroviaria statale, oltre pagare con i prodotti del traffico interessi e ammortamenti dei 1.767 milioni di capitali da essa impiegati nella rete *dopo* il 1905, avrebbe pagato per intero gli interessi dei 5.484 milioni di capitali investiti dallo Stato nelle ferrovie *prima* del 1905, lasciando inoltre una entrata netta per l'erario di circa cento milioni!

L'onere gravissimo del carbone è la migliore dimostrazione della necessità per i contribuenti e l'economia nazionale di estendere tosto alla rete la trazione elettrica ora limitata a 454 chilometri sopra una lunghezza totale di 13.915 chilometri, compresi quelli delle provincie invase.

***

I risultati finanziari della nostra Azienda ferroviaria, riuscita a superare per merito dei dirigenti passati e attuali e dell'opera solerte di tutto il personale difficoltà imprevedibili sono per l'esercizio 1917 ancor più soddisfacenti di quelli conseguiti nell'anno anteriore. È una superiorità sulle ferrovie dello Stato francesi e austriache, tormentate, invece, dal disavanzo, che a noi deve servire di conforto e di incitamento. La gestione della rete ferroviaria dello Stato in Francia accumulò in due anni di guerra 237 milioni di disavanzi. Quanto alla nostra eterna nemica, secondo le comunicazioni fatte alla Camera dei Signori il 9 marzo u. s. dal ministro delle ferrovie, cav. Banhans, le entrate delle rete austriaca dal 1913 al 1917 passarono da 886 milioni di corone a 1.240 milioni, ma le spese salirono contemporaneamente da 690 milioni a 1.344 milioni di corone. Nè, secondo l'opinione del Ministro, gli aumenti delle tariffe decretati basteranno a ristabilire l'equilibrio.

Certamente i «sopraprofitti di guerra» dell'Azienda italiana spariranno con la pace. I proventi ordinari del traffico si ridurranno nella migliore ipotesi, a 700 milioni insufficienti, causa i maggiori assegni richiesti per migliorare le condizioni della rete e la dotazione del materiale, a garantire il pareggio del bilancio ferroviario già mancato nel primo anno di guerra chiuso con un disavanzo nella gestione di circa sette milioni.

Si dovrà perciò adottare una politica di economie compensando la necessaria riduzione delle tariffe attuali con una maggiore utilizzazione dei veicoli e del personale al quale, se si esclude il sopraprezzo del carbone per gli anni di guerra, si deve quasi esclusivamente l'aumento delle spese ordinarie verificatosi nel decennio.

Agli agenti spetterà accrescere il rendimento del loro lavoro, rispetto alla spesa in costante diminuzione; alla Amministrazione abbassare in tutti i modi le spese ordinarie; ai cittadini moderare le loro costose esigenze accrescendo, in pari tempo, con una produzione più intensa i trasporti delle merci che nel 1913-14, ultimo anno normale non sorpassarono i 13 milioni di tonnellate. È una cifra meschina. Le ferrovie germaniche dello Stato con una lunghezza appena quattro volte maggiore della rete governativa italiana trasportarono nello stesso anno 672 milioni di tonnellate di merci, cioè una massa diciotto volte superiore a quella delle ferrovie italiane!

Soltanto questa politica permetterà, dopo la guerra alla Azienda ferroviaria di vivere di vita propria senza nulla chiedere al Tesoro e quindi al Paese, il quale per il servizio ferroviario, ormai di gran lunga superiore a quello delle Società private, non può dimenticare altri bisogni più urgenti. Converrà, cioè, come disse l'on. Ancona *mutare il nostro piede di casa ferroviario*, prima della guerra alquanto sontuoso.

Tale il compito della politica ferroviaria non appena conclusa la pace. Gli amministratori, veggenti ie coscienti che ressero con tanto successo l'Azienda ferrovaria du-

rante la guerra — esperimento decisivo della potenzialità della nostra organizzazione ferroviaria, non - mancheranno di attuarlo.

FEDERICO FLORA.

L'avvenire portuario di Genova e di Savona.

La quistione dell'avvenire portuario di Genova e di Savona è d'ordine tale che esula dai semplici confini di interessi locali per assurgere ad interesse di vita nazionale, che, come tale, va serenamente, imparzialmente, con acuta, lucida visione del futuro, trattato, e risolto in modo adeguato.

***

Che l'ordinamento del Porto di Genova, le vicende talora strane degli sbarchi ed imbarchi, abbiano dato luogo a fondatissime, molteplici lagnanze — tanto più che il Porto non può, nè deve essere feudo di sfruttamento di questa o quella classe o campo alle insaziabili bramosie di guadagni di speculatori senza coscienza, ma deve esser campo alle attività, energie di tutti — è un fatto. Ma per quanto riguardava i servizi marittimi, gli operai, la sicurezza delle persone e cose nel Porto, compresi il Portofranco, la Darsena, i Magazzeni generali delle Ferrovie, la coordinazione delle Commissioni statali istituite durate la guerra, il Governo, in aprile, provvide colla nomina d'uno speciale R. Commissario Portuario presso il Consorzio Autonomo del Porto.

Da ciò e da altri provvedimenti ne veniva che ai primi del giugno scorso il traffico del Porto col dentro terra veniva riordinato praticamente; e molte lagnanze, derivate anche dagli affollamenti di merce derivati dalla guerra, cadevano.

***

Ma non è questo il mio scopo di trattazione, bensì altro: quello dell'avvenire portuario ligure futuro, nei suoi rapporti col suo dentro terra.

Il fatto che si era pensato a riordinare i servizi del Porto di Genova richiamava l'attenzione sullo stato dei lavori dello stesso da parte del Municipio, che, a metà maggio, in sua pubblica seduta, votava all'unanimità il seguente ordine del giorno: « Il Consiglio comunale, edotto « della stasi prolungata e della probabile sospensione dei « lavori d'ampliamento in corso per il Porto di Genova; « — preoccupato altresì delle condizioni di sicurezza « del molo Lucedio; — preso atto delle dichiare del « sindaco e del rappresentante del Comune in seno al « Consorzio, relative ai provvedimenti che la compe- « tente Autorità avrebbe deliberato di sollecitamente « intraprendere, dà mandato alla Giunta di esercitare « energica azione presso il Governo affinchè venga assi- « curato il proseguimento dei lavori del bacino del Faro, « unitamente a quello di Sampierdarena », come pure esprimeva il voto di una riforma della legge sul funzionamento del Porto.

***

Pochi giorni dopo il Municipio domandava, a nome del Comune di Genova, al Ministero dei lavori pubblici la concessione — per costruzione ed esercizio in zona franca — di un nuovo Porto grandioso dal Polcevera alla spiaggia di Voltri, composto di due grandi porti-bacino Sestri-Cornigliano e Voltri-Prà. Questo nuovo porto dovrebbe esser *industriale*, con ventimila metri lineari di banchine, e cinque milioni di metri quadrati di superficie ad uso doks, stabilimenti industriali e commerciali, magazzini e darsene di raddobbo e bacini di carenaggio. La spiaggia di Pegli sarebbe conservata come è ora con destinazione: bagni e navi da diporto. Spesa: un cento milioni.

***

A riguardo di questo ampliamento all'Assemblea generale del Consorzio del Porto, tenutasi agli ultimi maggio, il presidente on. sen. Ronco così testualmente diceva: « Voi sapete che per un vostro voto ecc., il Con- « sorzio ha domandato al Governo che sia estesa oltre il « Polcevera la sua giurisdizione. La risposta fu quale « vi ho riferito, cioè negativa (vedi lettera del ministro « Dari 6 aprile 1918). Voi forse saprete, perchè forse « come me lo avrete letto su qualche giornale cittadino. « che il Municipio di Genova avrebbe ordinato degli studi « e starebbe compilando un progetto di porto industriale « dal Polcevera a Voltri; ed inoltre avrebbe, allo scopo « di tradurlo in atto, iniziate trattative col Governo. « Non lo saprete probabilmente; ma posso aggiungerlo: « un'altra domanda di concessione per la costruzione di « un porto a ponente del Polcevera è stata da tempo pre- « sentata da un delle più grandi e benemerite Ditte: « l'Ansaldo ». E l'on. senatore concludeva che per lui l'importante era vedere qual posto si sarebbe dato poi in ordine all'attuazione dei progetti, perchè incominciando con preferenza la costruzione del Porto oltre Polcevera si correva « il rischio d'ostacolare senza volerlo l'esecuzione dell'indispensabile, tendendo a ciò, che per il momento è superfluo ».

Da quanto si vede fra Municipio e Consorzio non s'intendono bene. Nè si osserva d'altronde che la costruzione d'un Porto oltre Polcevera può andar concomitante con il compimento del Porto di Genova, tanto più essendo diversi gli Enti a ciò preposti.

***

Vi ha dunque questo stato di cose: un desiderio intenso che finiscano una buona volta i lavori del Porto di Genova e Sampierdarena; — domande di concessione per un Porto oltre Polcevera sia dal Municipio di Genova, che dalla Ditta Ansaldo, che, col suo capitale ora elevato a mezzo miliardo, mira a divenire una delle prime d'Italia, ad emancipare, per quanto può, per il dopoguerra, il mercato interno dalla concorrenza industriale estera, con immenso giovamento dell'economia nazionale.

***

È un risveglio bellissimo pertanto di energie ed iniziative, basate anche finanziariamente. A sua volta Savona mira ad esser lo scalo del Piemonte. Al Ministero havvi un progetto degli ingegneri Crotti e La Porta per uno scalo sulla magnifica rada di Vado; progetto attuabile in un anno di tempo e colla spesa d'undici milioni. Pare pratico assai: concerne il trasporto del carbone. Questo dal piroscafo viene immesso in cassoni di 20 tonnellate, che da barche automotrici sono scaricati, a terra, su carri automotori, quali per una linea elettrica vanno a S. Giuseppe, donde trasbordano sulle Ferrovie dello Stato e passano in Piemonte.

Come è noto a Savona vogliono mutare l'ampia rada di Vado (che era con Miseno uno dei due massimi porti tirreni di Roma antica) in un porto moderno.

***

Tuttociò attuandosi porterebbe dal Polcevera a Vado una serie di grandi porti (fuorchè nel tratto Savona-Voltri, che poi si finirà d'utilizzare in vari punti ad uso industriale) atti a costituire una serie d'approdi rispondenti alle ultime perfezioni della tecnica portuaria, e bastanti per almeno un cinquanta o cento anni a tutti i bisogni del relativo dentro terra. Nella pianura padana avremo poi fra pochi anni il porto di Milano, vasto cinque milioni di metri quadrati, dei quali 1.200.000 ad uso industriale.

***

Ora tuttociò dimostra che l'Italia nuova prepara per il dopo guerra un fecondissimo, romano insieme di opere pubbliche della massima importanza, e d'utilità incontestabile.

***

Ma a chi osservi l'insieme di queste esplicazioni di mirabili attività e di virili propositi viene però subito spontanea l'osservazione: che — giacchè si è in tempo — l'interesse nazionale vuole che si eliminino *fino dagli inizi* tutti i motivi di probabili, prevedibili urti, concorrenze dannose e produttrici di un lavoro reciprocamente eliminantesi. Noi ed i nostri nepoti non abbiamo ad assistere a nuove rivalità fra porti quasi contermini; ma al loro sviluppo progressivo, continuo, armonico, tale da accrescere vieppiù la ricchezza nazionale, cioè di tutti.

All'uopo occorre che lo Stato fin d'ora s'inspiri al criterio del massimo utile nazionale; che consideri per tanto associato il problema del Porto di Genova con quello del Porto di Savona.

Parmi invero che a chiunque sia indipendente, imparziale e consideri le cose dal punto di vista nazionale risulti evidente che sia supremo interesse d'ambo le Città liguri accordarsi, e lasciare nell'oblio i ricordi antagonistici medioevali. Andiamo verso il futuro; ed i mezzi di facili comunicazioni fra le due città andranno

vieppiù intensificandosi. Verrà tempo in cui Savona e Genova si troveranno contermini, come lo è già Voltri con Genova. Prevederlo è appena volere osservare serenamente il presente.

Or dunque lo Stato — che deve mirare agli interessi nazionali e non locali, ma questi accordare nel reciproco utile — deve pensare che in tanto rigoglio di progetti di porti nuovi occorre pensare anche alla ripartizione del lavoro a compiersi nei vari porti, tenute presenti le necessità del dentro terra. Deve pensare ad esaminare quali le aree adesso e poi saranno *industriali*; e perciò per servirle necessitano di porto industriale; e le località atte a porti di traffici, a porti per sottomarini (e si sa che le dimensioni di questi andranno aumentando) come per idroplani ecc. ecc. Bisogna prevedere e prevenire in tempo, onde poi non aversi ad incontrare con diritti acquisiti ecc. ecc. Altrimenti ne risulterà un confusionismo, che si dovrà poi all'ultimo ben per forza, nel pubblico interesse, disciplinare.

***

E qui calza un'osservazione, che ognuno troverà utile e necessaria. In questa mirabile corsa a finire una buona volta il Porto di Genova, a farne uno oltre Polcevera sino a Voltri, a costruirne uno nuovo a Vado, pare si sia dimenticata del tutto una cosa essenziale: *creati questi porti, come da essi si sfolleranno le merci in essi del continuo riversantesi* (?) ... È forse un'infinita serie di nuovi silos, di magazzini occupanti preziosissime aree (vista la ristrettezza del lido fra mare e monte) quella cui si tende, oppure la mèta si è di aver silos, magazzini ridotti all'indispensabile necessario perchè ridotti ai minini termini le possibili giacenze delle merci in arrivo od in partenza?... logicamente devesi credere sia quest'ultima la mèta anche onde le industrie possano aversi il massimo d'aree utilizzabili.

***

Ed allora se tale lo scopo come conseguirlo praticamente?... Dietro la Riviera — specie dal Polcevera a Vado — tutti sanno si erge aspro, e spesso ruinante a picco, l'Appennino. Le ferrovie della Polcevera (anche le nuove, non ultimate) migliorate finchè si vogliano, basteranno appena per il porto di Genova e Sampierdarena. Ed il contermine porto fino a Voltri da chi sarà sfollato?... forse da quella Genova-Ovada-Asti tutta a curve, che, anche elettrizzata, tutti sanno quanto possa rendere?... facendo una succursale ad ingranaggi Voltri-Mele, che poi si raccorderebbe per forza alla Genova-Ovada?... Migliorando il servizio Savona-Acqui?... Un sorriso scettico è la risposta pratica.

***

S'impone pertanto logico che *contemporaneamente* ai nuovi porti *si costruiscano i mezzi di sfollamento degli stessi*: *filovie*, ecc.; ma precipuamente canali navigabili. Se no sia i naviganti esteri, che gli importatori-esportatori della Valle Padana e d'oltre Alpe invece di approdare in uno dei porti antichi o nuovi liguri (sia pur perfettamente il lavoro d'ognuno di essi disciplinato e coordinato), nella tema di ivi incontrarvi giacenze di merci e relative spese approderanno a Marsiglia, a Nizza o troveranno conveniente altri porti tirreni, se non riterranno (dato il canale navigabile Milano-Venezia) di approdare a Venezia.

Già l'anno scorso (e per uno dei primi) segnalai (1) il pericolo per Genova e Savona della costruzione di un porto tedesco vicino alla svizzera Basilea, mirante a portarci via tutti i traffici della Bassa Germania ed elvetici.

Segnalavo pure il pericolo del porto di Marsiglia, che a mezzo del canale del Rodano con meta al Lago di Ginevra — mira ad accapparrarsi il mercato svizzero, se da parte nostra non si provvederà.

Segnalai anche che il canale Venezia-Milano avrebbe per le sue tariffe, ridotto enormemente il raggio d'azione del Porto di Genova, se non si rimediava in tempo.

Mi si diede ragione. Invero un commerciante od industriale che non sia ligure, od in Liguria non abbia il massimo dei suoi interessi personali, se non si provvede in tempo, *si porrà in relazione pratica con quel porto marittimo*, dal quale la merce sua *colla minor spesa possibile* gli sarà trasferita a destino. In ciò non si fanno praticamente sentimentalismi. Ciò è ovvio a tutti!

(1) *Economista*, 18 marzo 1917.

***

Risorge pertanto più imperiosa che mai sia per Genova che per Savona, e porti a crearsi, il problema dei mezzi di comunicazione colla valle padana, e per conseguenza quello dei canali navigabili, che sono il tramite meno dispendioso per i trasporti di merce. Vi sono i progetti dell'ingegnere Caminada, dell'ing. Soldati ed altri. Li si esaminino da Commissioni tecniche: si veda quale il più utile, meno dispendioso per la costruzione del relativo canale navigabile e delle merci che vi dovranno transitare. Ma si provveda sia per essi, che per filovie e per quanto praticamente serva all'uopo.

***

In ogni modo credo che meco sarà d'accordo ogni imparziale: cioè che con criteri assolutamente obbiettivi ed aventi lucida visione dei bisogni futuri debba esaminarsi, risolversi il problema portuario ligure. Ma che contemporaneamente, alla soluzione di questo problema, è ineluttabile risolvere il problema dei mezzi pratici, che servano a sfollare il Porto od i porti in quistione, creati od a crearsi, da congestioni di merci.

Genova, giugno 1918.

Avv. A. G. Mallarini.

Sullo schema di legge che riforma gli usi civici.

Il progetto di *legge sugli usi civici* — il nome non risponde interamente al vero perchè gli usi civici non sono che l'antipasto di quel succolento ménu — è pronto. Non manca che il soffio vitale della esecutorietà.

La Commissione Reale che ha dato alla luce quel progetto — un po' per motivi di interesse pubblico, dice lei, e un po' anche per non vedere il neonato dibattersi nell'aure infide di Montecitorio — vorrebbe che lo spirito vivificatore della *sovranità* fosse trasfuso nel disegno di legge nell'intimità famigliare di un decreto luogotenenziale.

È un congresso — che ebbe luogo qualche tempo fa — cui parteciparono parecchie associazioni, comunanze ed università agrarie del Lazio, dell'Umbria e della Toscana facendo plauso ai concetti ispiratori del disegno, invocava anche lui un decreto luogotenenziale, ad evitare un naufragio del progetto sugli scogli di Montecitorio, dimostratisi pericolosi anche per altre, forse meno *fragili* imbarcazioni che ebbero la presunzione di giungere in porto col grave pondo di una riforma agraria.

Ma altri congressi — i guastamestieri non mancano nemmeno ai legislatori! — quello della Federazione Nazionale dei Lavoratori della terra, quello dei rappresentanti del proletariato tenutosi in Roma il 17 febbraio scorso, quello dell'Associazione per la difesa dell'Agricoltura Nazionale del 17 aprile 1918 — sono andati in contrario avviso, invocando le più ampie garanzie costituzionali, con sì gran voce, che il Presidente del Consiglio e il Ministro di agricoltura hanno convenuto che un progetto di legge — il quale pretende di tracciare le direttive della futura politica agricolo-sociale — non deve sottrarsi alla discussione e al voto del Parlamento.

Così va bene! Un decreto luogotenenziale che avesse dato vigor di legge a un disegno in *materia di riforme agrarie* sarebbe stato un atto incostituzionale ed impolitico: il parlamento poteva pure ritirarsi nelle soffitte di Montecitorio.

Sarebbe troppo pretendere che oggi — assuefatti come siamo alla gragnola di leggi leggine e decreti che ci picchia all'impensata sul capo — tutto il paese si mobilitasse perchè si parla di una riforma di usi civici, e si mobilitasse fremendo sotto l'uragano della passione politica come quando il pugnale dei patrizi spegneva nel sangue il fuoco delle proposte agrarie dei Gracchi. Questo sarebbe troppo! Ma anche la pretesa di toccare materia così grave senza la partecipazione attiva degli organi legiferanti — (l'argomento potrà essere urgente; ma non improrogabile!) — sorpassa la misura....

Se portare alla discussione parlamentare il progetto Mortara, significa farlo entrare in agonia; nulla di male: avremmo la riprova che le garanzie statutarie esplicano ancora una funzione salutare, in quanto non consentono l'approvazione di norme socialmente ed economicamente non raccomandabili.

***

Vediamo brevemente la sostanza del progetto. — L'affrancazione, *obbligatoria*, dei fondi soggetti ad usi civici si effettua dividendoli tra il dominus e la popola-

zione agricola titolare dell'uso, secondo una misura che varia col variare della importanza e gravità della limitazione della proprietà (servitù, condominio).

La popolazione agricola, cui viene attribuita una parte dei fondi, assume, *per legge*, la figura di un'*associazione comunale di agricoltura* ; ad essa si devolvono senz'altro i beni delle preesistenti associazioni agrarie comunanze partecipanze ecc. e « gradatamente, quando i bisogni della popolazione agricola lo richiedano » :

i terreni che in qualsiasi tempo siano stati soggetti all'esercizio di usi civici principali, anche se ne sia avvenuta l'affrancazione, semprechè non siano stati apportati miglioramenti agrari o fondiari .... ;

i terreni patrimoniali dello Stato, del Comune o della frazione, salvo che abbiano una speciale destinazione di pubblico interesse ;

i terreni appartenenti ad opere pie, ad enti equiparati ad istituti di beneficenza, e ad istituti ecclesiastici conservati ;

i latifondi non migliorati o porzione dei medesimi di proprietà dei privati (ai quali si assegna in corrispettivo un canone annuo commisurato al reddito medio del decennio 1900-1910) ecc.

I beni di dominio collettivo — inalienabili e non ipotecabili di regola — vengono amministrati dalle associazioni agrarie le quali agiscono sotto la vigilanza ed il controllo e la tutela dell'*Ispettorato delle terre publiche* da istituirsi presso il Ministero di agricoltura.

Quanto al godimento, se sono boschi o pascoli, rimangono in uso comune dei consociati ; se sono coltivabili sono assegnati a miglioria agli utenti capi di famiglia dietro un equo corrispettivo.

La direzione tecnica dei dominii collettivi è affidata a un direttore — nominato dall'ente e in mancanza dal Ministero di agricoltura — che gode di uno stipendio per metà *a carico dello Stato* e per metà a carico delle associazioni. In ciascuna delle provincie che il progetto contempla è istituita una *Giunta di arbitri* nominata dal Ministero di agricoltura che si occupa: della esistenza, natura e limiti degli usi civici ; della determinazione dei canoni provvisori e definitivi ; delle azioni di manutenzione e reintegra in possesso ; dei diritti di partecipazione ed utenza. Contro le deliberazioni delle Giunte Provinciali è ammesso ricorso ad una *Giunta Centrale*, e, per violazione di legge, il ricorso può poi inoltrarsi alla Cassazione di Roma.

Per tutte le associazioni agrarie è istituita un'apposita *Cassa di credito* costituente una sezione autonoma dell'*Istituto Nazionale di credito per la cooperazione*.... Il capitale iniziale di tale Cassa è di 10 milioni provveduto con le somme che vi assegneranno gl'istituti ed enti compartecipanti alla formazione dell'Istituto Nazionale anzidetto e *con il contributo dello Stato*, ove occorra. Il saggio dell'interesse per i mutui che la Cassa dovrà fare per acquistare terreni, pagar capitali e canoni, migliorare culture, fornire anticipi ai contadini ecc. non potrà eccedere il 4.50 per cento. La differenza fra questo saggio e quello contrattuale sarà *pagata dallo Stato* sul bilancio del Ministero di agricoltura. Quando le entrate sociali, riscosse nell'anno, non coprano l'intero importo delle corrispondenti annualità dovute agli Istituti sovventori per i mutui fatti e delle altre passività, *lo Stato anticiperà* la differenza.

***

Il progetto ha un peccato di origine. Doveva nascere un progetto sul regolamento degli *usi civici*. È venuto finori invece uno schema di legge che ha la pretesa di essere una *riforma agraria*. Se la Commissione si fosse fermata alla *vexata quaestio* degli usi civici, forse il suo lavoro sarebbe riuscito più proficuo. Si sarebbe, per lo meno, evitata una intima e sostanziale contradizione : quella di iniziare un lavoro per togliere dei vincoli alla proprietà fondiaria, e finirlo con la risultante di un maggiore numero di legami e di restrizioni.

Lo scopo di chi intenda porre un assetto alla questione degli usi civici non può essere che quello di dirimere le controversie insorgenti da essi, e restituire i fondi — residuo di antiche forme di collettivismo — alla libera circolazione e all'iniziativa dei privati. La Commissione ha raggiunto questa finalità ? A noi non pare, perchè le liti troverebbero facile esca in tutti gli espedienti escogitati nel progetto, e la proprietà anzichè tornare alla sua forma più produttiva, quella della libertà, s'incanalerebbe verso un sistema di collettivismo di non troppo buon gusto.

Parimenti, chi voglia accingersi (con la massima cautela e la maggior possibile preparazione !) a tentare una soluzione del gravissimo problema agricolo, deve tener ben presente lo scopo di aumentare la produzione della terra, in seguito ad una intensificazione delle colture ottenuta secondo criteri tecnici ed economici ben determinati. Una riforma agraria che conduca a una minorata produzione o ad una produzione più costosa, fallisce certamente all'intento. Tale è quella proposta dalla Commissione poichè, se pur giungesse ad un aumento di produzione, incontrerebbe costi *totali* talmente sbalorditivi da persuadere senz'altro che si sta compiendo il tipo delle combinazioni antieconomiche.

Non poteva essere altrimenti ! Quando si pone a fondamento di una riforma agraria quello del *collettivismo* e della *ultraingerenza dello Stato*, si deve giungere per forza a risultati economici disastrosi !

Il collettivismo in fatto di produzione agricola, è una forza negativa di primissimo ordine. C'è bisogno di dimostrarlo ? La storia l'ha condannato ; i popoli l'hanno abbandonato. E la condanna e l'abbandono non sono effetto di un capriccio, sibbene effetto della selezione economica che ripudia e scarta le combinazioni più costose e meno produttive. Il collettivismo agricolo è nemico giurato e irreconciliabile della intensificazione delle colture ; ed ha dimostrato di saperlo anche la Commissione, la quale l'ha adottato solo per i boschi ed i pascoli, in quelle forme cioè neghittose e miserabili di destinazione della terra che non hanno bisogno di iniziative e di capitali ; e l'ha ripudiato, in una certa misura però, quando si tratti di terre da coltivarsi. Per queste il collettivismo, escogitato dalla Commissione, ha solo un valore giuridico (i fondi appartengono alla associazione agricola), non un'attuazione pratica (perchè ogni capo famiglia avrà la sua quota a miglioria). Ma il temperamento se ha valore sintomatico, in quanto dimostra che non sono errate le premesse da cui partiamo — non giunge a togliere di mezzo tutti i danni del collettivismo, *sui generis*, e sia pure astratto, che domina quei fondi ; danni che si riassumono nell'inconveniente della inalienabilità di essi e nella non appartenenza ad un individuo che possa al momento opportuno e quando la grande legge del tornaconto ve lo consigli esplicarvi per intiero le sue iniziative speculatrici e le sue energie finanziarie. In una parola la terra è di tutti, ma è di *nessuno* ; il contadino ne ha una quota solo in *miglioria* e si comporterà, per essa, come un affittuario o un colono qualsiasi con la consueta apatia del *non proprietario*.

Ma la Commissione ha creduto provvedere a quell'indolenza con due rimedi peggiori del male : con l'istituzione di direttori tecnici che, su su, nella via burocratica, attraverso nuovi uffici, fanno capo al Ministro di agricoltura ; e con l'apertura del credito a questi agricoltori. Che dire del *direttore tecnico*, dell'*Ispettorato delle terre*, e della *vigilanza* del Ministro di agricoltura ? Sarebbe un cuneo che si pone fra il contadino e la terra ! L'unico modo per allontanarlo da quella ! Il potere centrale — che per mezzo dei suoi organi diretti — va a ficcare il naso negli affari dei campagnoli e li dirige e li corregge e li trattiene, è quanto si può immaginare di più assurdo e sopratutto di più antipatico per l'animo dei nostri contadini (bisogna prenderla quale è oggi e non quale si potrebbe e si dovrebbe ridurre) refrattario per natura ad ogni ingerenza governativa. Tra la quota di un dominio collettivo, per la quale convien pagare un fitto e subire l'invisa intromissione del Governo (il contadino lo teme il Governo abituato com'è a considerarlo sotto la veste di carabiniere che arresta, di Pretore che condanna, di Fisco che impoverisce), e un pezzetto di terra di un borghesuccio che l'abbandona per cambiato mestiere, il contadino preferirà certamente quest'ultima, poichè oltre il pagamento del corrispettivo non ha altre seccature ; o se no, tra le due cose, a differenza dell'asino di Buridano che morì di fame tra la paglia e il fieno,... se ne ne andrà in America...

A trattenerlo entra in funzione l'altro rimedio — quello del credito aperto dallo Stato alle associazioni di agricoltori e da queste ai suoi soci. Si può star tranquilli, su questo punto dell'innovazione che del *movimento* ce ne sarà fin troppo: le associazioni e i soci, di quattrinini ne prenderanno, eh ! se ne prenderanno ! Possono fare le più grosse sciocchezze, tanto nessuno ha da perdere, e lo Stato è garante di tutti !...

In tal guisa il collettivismo *a scartamento ridotto*, a base di ingerenza statale, vien fatto anche a spese dello Stato che è quanto dire dei contribuenti che lavorano e che producono sul serio e fra questi è anche la benemerita classe dei contadini in gran parte formata di piccolissimi proprietari. Per questi preziosi collaboratori del nostro paese, abbiamo il dovere di preparare delle leggi che risolvano il problema agricolo, non leggi che lo complichino. Per avviare il problema alla sua soluzione non con-

viene partire da preconcetti erronei, « che l'abbandono dei latifondi sia effetto di cattiva volontà; che basti dare un pezzo di terra ai contadini per farli divenire dei signori, che l'arte e la coltura agraria, son men che zero sul processo produttivo; che il Governo è onnipotente al punto da poter sostituire col suo cervello i cervelli e le iniziative di tutto il paese » — preconcetti di erroneità *patentata* e fuor di discussioni, ma che nondimeno fanno capolino nel progetto in esame. No! Lasciato da parte tutto quel vecchiume, bisogna pensare che, se l'agricoltura langue gli è perchè nulla si è fatto di veramente serio per far convergere ad essa le forze più vive della speculazione. Fa d'uopo ringiovanire la proprietà privata, liberarla da vincoli di ogni genre che ancor la gravano, renderla più facilmente circolabile in guisa che si possa formare un'*industria* agricola, un *credito* agricolo, delle *maestranze* agricole, un *partito* agricolo. Lo Stato, in tutta questa preparazione c'entra solo in quanto deve legiferare per rendere più snella e sicura la proprietà fondiaria, non in quanto debba in qualche modo dirigere, dal Ministero, le aziende agricole. Allo Stato spetta il compito di non inceppare e non burocratizzare l'attività degli agricoltori, non soffocarne le imprese, favorirne lo sviluppo culturale e finanziario. Il miracolo lo deve e lo può compiere il capitale.

Finita la guerra, quando molti dei capitali (abbandonando quelle industrie belliche, che sarebbe impossibile continuare ed assurdo voler trasformare in rami affini) torneranno alla Terra, pieni di vivacità acquisita nel campo industriale; allora è il caso d'invocare da tutto il paese, e quindi anche dal legislatore, uno sforzo sereno ed illuminato per creare alla proprietà fondiaria ed alle classi che la rendono produttiva un ambiente sicuro che permetta la sempre crescente formazione della ricchezza agricola e il miglioramento materiale e morale delle masse contadinesche.

Per ora si studi il problema, si discuta in tutti i sensi, si prepari anche qualche schema ci legge; ma non si faccia della *politica*, dove non deve imperare che *tecnica* ed *economia*!

E chiudiamo col ricordo di un altro progetto *agrario sbagliato*: quello che il senatore Prof. Pullè presentò al Senato nel gennaio scorso, e del quale parlò nel recente congresso dell'Unione Socialista Italiana. Qui lo Stato faceva anche di più! Riscattava a sue spese le terre dei Comuni, degli enti morali, i latifondi ed altre proprietà private che dessero un reddito inferiore a 2 per cento, e formato uno stock di quattro milioni di ettari di terra e un miliardo di lire, (il tutto si rimediava con dei titoli di Debito pubblico al 3.50 per cento) ti divideva quella grazia di Dio tra un paio di milioni di agricoltori. Così ognuno aveva 2 ettari di terra circa e 500 lire! Ridotto a forma così schematrica il progetto ha l'aria di uno scherzo e uno scherzo rimane anche quando se ne contemplino i particolari. Senonchè è di quelli di cattivo gusto, perchè pur essendo inattuati ed inattuabili, tuttavia quei progetti lasciano nell'animo dei *sedicenti* contadini e dei politicanti di *piccolo taglio* l'impressione sgradita che prova chi per un punto non vince un gruzzoletto. E allora dalli ai borghesi...che hanno barato!... D'altra parte, cinquecento lire senza grattacapi e senza vincoli, possono servire anche per un po' di villeggiatura....a meno che non si metta la catena al piede del neo-colono proprietario, e lo si lasci in mezzo al suo pezzetto di latifondo — vittima delle intemperie e delle zanzare, ma con le 500 lire in tasca!....

L'agricoltura — che è e dovrà essere il centro dell'economia nazionale — non si avvantaggia di simili progetti e di simili studi, che si ripetono da secoli, con poche varianti; e che altro non fanno che accrescere gli appetiti dei disonesti e rimpinzare l'archivio delle utopie.

TOMASO GIORDANI.

NOTE ECONOMICHE E FINANZIARIE

Protezione delle industrie nel dopo-guerra. — Si hanno da Londra quattro rapporti ufficiali dei comitati incaricati di studiare le condizioni dell'industria del dopo-guerra. Tutti i relatori sono d'opinione che durante il periodo di ricostruzione — dall'uno ai tre anni — sarà necessario, fuorchè in casi speciali e con speciale licenza, chiudere i porti all'importazione da paesi nemici colla proibizione di qualsiasi « dumping » e fissando pure dazi d'importazione.

La relazione del comitato per l'industria del ferro e dell'acciaio consiglia la formazione su basi cooperative di un'organizzazione per l'acquisto di miniere di ferro e esperimenti e ricerche in riguardo alla possibilità di scoprire questo metallo nel sottosuolo del Regno Unito. Il comitato delle industrie tessili domanda che si facciano sforzi per aumentare la produzione del cotone nell'India, nell'Egitto e nel Sudan mentre consiglia una conferenza di esperti per rimediare alla scarsità delle lane. Propone pure misure di comune accordo tra gli alleati per l'equa distribuzione del lino; un dazio di esportazione (di cinque sterline per tonnellata, probabilmente) sui cotoni indiani coll'esenzione per l'impero e coll'esenzione o riduzione graduale per gli alleati e una riduzione per i neutrali che possono offrire concessioni reciproche. Il comitato degli industriali vuole si facciano larghi acquisti di materie prime come tungoten o magnetos e che queste sieno protette o con le proibizioni, coi dazi, o coi sussidi finanziari. Il comitato delle industrie elettriche chiede una riforma delle esistenti leggi e l'esclusione di ditte controllate da capitalisti nemici.

Consumi delle classi operaie. — Allo scopo di porre maggiormente in rilievo l'aumento verificatosi nei prezzi dei generi di prima necessità, l'Ufficio governativo del lavoro ha creduto bene prospettare in due tabelle distinte i prezzi e gl'indici dei prezzi di sette tra i generi di consumo più importanti praticati in Italia dal principio del conflitto europeo fino al dicembre 1917 già pubblicati, per ciascun mese, nei bollettini quindicinali precedenti.

I dati sono stati forniti da 43 (1) tra le principali città d'Italia e presso ciascuna di esse si è avuto cura di avere un termine di confronto e potere così scartare tutte quelle notizie che non presentavano sufficiente attendibilità e concordanza con la maggioranza delle informazioni della stessa località.

L'Ufficio non ha mai tralasciato di raccomandare agli informatori (Comuni, Cooperative, Camere del lavoro e Camere di Commercio) d'indicare con la massima scrupolosità i prezzi delle *qualità ordinarie* delle derrate richiesti e di mantenere tutti i mesi lo stesso criterio; non può accertare se questa norma è stata osservata in modo rigoroso.

I numeri indici sono stati calcolati sui prezzi medi praticati nelle suddette 43 città, prendendo come base 100 i prezzi medi calcolati per il 1912.

PREZZI E NUMERI INDICI DEI PREZZI DI SETTE TRA I PIÙ IMPORTANTI GENERI DI CONSUMO POPOLARE PRATICATI IN ITALIA DAL PRINCIPIO DELLA GUERRA SINO A TUTTO DICEMBRE 1917.

Periodo di tempo		Pane di frumento forma grossa qualità ordinaria kg.	Farina di frumento qualità ordinaria kg.	Pasta alimentare qualità ordinaria kg.	Carne bovina di terza qualità tagli con osso e giunta kg.	Lardo kg.	Olio di oliva qualità ordinaria litro	Latte litro
		PREZZI						
Prezzo med. 1912-100		*0.4242*	*0.4412*	*0.5559*	*1.72*	*2.08*	*2.00*	*0.3431*
Luglio	1914	0. 394	0. 404	0. 529	1.48	2.16	1.84	0. 339
Agosto	»	0. 405	0. 410	0. 562	1.52	2.09	1.88	0. 332
Settembre	»	0. 401	0. 411	0. 550	1.48	2.10	1.92	0. 351
Ottobre	»	0. 416	0. 418	0. 569	1.53	2.13	1.87	0. 355
Novembre	»	0. 429	0. 437	0. 562	1.58	2.11	1.89	0. 360
Dicembre	»	0. 450	0. 460	0. 580	1.51	2.14	1.87	0. 350
Gennaio	1915	0. 470	0. 490	0. 610	1.55	2.15	1.80	0. 340
Febbraio	»	0. 488	0. 513	0. 634	1.61	2.14	1.87	0. 325
Marzo	»	0. 485	0. 543	0. 650	1.62	2.13	1.85	0. 335
Aprile	»	0. 487	0. 535	0. 667	1.60	2.19	1.91	0. 330
Maggio	»	0. 488	0. 542	0. 667	1.70	2.24	1.95	0. 332
Giugno	»	0. 472	0. 521	0. 671	1.79	2.32	1.91	0. 333
Luglio	»	0. 480	0. 533	0. 675	2.03	2.50	1.97	0. 354
Agosto	»	0. 493	0. 546	0. 707	2.18	2.58	2.09	0. 347
Settembre	»	0. 487	0. 538	0. 693	2.25	2.68	2.09	0. 366
Ottobre	»	0. 482	0. 538	0. 713	2.29	2.70	2.15	0. 363
Novembre	»	0. 490	0. 555	0. 709	2.29	2.72	2.18	0. 369
Dicembre	»	0. 502	0. 557	0. 733	2.37	2.76	2.19	0. 377
Gennaio	1916	0. 512	0. 574	0. 744	2.33	2.77	2.25	0. 380
Febbraio	»	0. 514	0. 567	0. 737	2,35	2,74	2.30	0. 376
Marzo	»	0. 512	0. 557	0. 747	2.43	2.75	2.30	0. 372
Aprile	»	0. 497	0. 541	0. 747	2.40	2.86	2.34	0. 364
Maggio	»	0. 501	0. 551	0. 756	2.46	2.85	2.36	0. 365
Giugno	»	0. 498	0. 545	0. 755	2.43	2.84	2.34	0. 373
Luglio	»	0. 471	0. 514	0. 765	2.47	2.87	2.37	0. 373
Agosto	»	0. 461	0. 498	0. 765	2.41	2.91	2.41	0. 390
Settembre	»	0. 460	0. 494	0. 772	2.38	2.94	2.41	0. 387
Ottobre	»	0. 465	0. 491	0. 764	2.37	2.83	2.46	0. 391
Novembre	»	0. 462	0. 490	0. 749	2.43	2.94	2.43	0. 368
Dicembre	»	0. 474	0. 500	0. 781	2.41	3.39	2.60	0. 398
Gennaio	1917	0. 488	0. 508	0. 787	2.48	3.85	2.69	0. 401
Febbraio	»	0. 487	0. 502	0. 804	2.64	4.52	3.09	0. 414
Marzo	»	0. 488	0. 499	0. 845	2.76	4.83	3.38	0. 424
Aprile	»	0. 486	0. 497	0. 870	2.95	4.80	3.33	0. 445
Maggio	»	0. 483	0. 496	0. 857	3.15	4.94	3.33	0. 467
Giugno	»	0. 487	0. 500	0. 868	3.34	5.02	3.40	0. 473
Luglio	»	0. 504	0. 515	0. 872	3.30	5.00	3.40	0. 472
Agosto	»	0. 560	0. 570	0. 879	3.37	5.10	3.47	0. 494
Settembre	»	0. 576	0. 591	0. 873	3.51	5.85	3.55	0. 512
Ottobre	»	0. 577	0. 586	0. 883	3.65	5.96	3.55	0. 544
Novembre	»	0. 578	0. 597	0. 890	3.78	6.13	3.83	0. 564
Dicembre	»	0. 580	0. 582	0. 911	3.76	6.14	3.95	0. 582

(1) Forniscono abitualmente le suddette informazioni i seguenti: *Alessandria*. 1) Municipio; 2) Soc. Cooperativa di consumo fra agenti ferroviari. — *Biella*. Municipio — *Novara*. 1) Municipio; 2) Società Anonima Cooperativa ferrovieri. — *Torino*. Alleanza Cooperativa torinese. — *Genova*. 1) Municipio; 2) Cooperativa ferroviaria di consumo; 3) Alleanza Cooperativa « Avanti » di Sampierdarena. — *Savona*. 1) Municipio; 2) Società Cooperativa di consumo fra agenti ferroviari. — *Spezia*. Municipio. — *Bergamo*. Municipio. — *Brescia*. 1) Municipio; 2) Unione cooperativa di consumo. — *Cremona*. 1) Municipio; 2) Camera del lavoro; 3) Società Anonima fra Agenti ferroviari di Cremona e

INDICI

Periodo di tempo		Pane di frumento forma grossa qualità ordinaria	Farina di frumento qualità ordinaria	Pasta alimentare qualità ordinaria	Carne bovina di terza qualità tagli con osso e giunta	Lardo	Olio di oliva qualità ordinaria	Latte	Indice generale
Luglio . . .	1914	92.9	91.6	95.2	86.0	103.8	92.0	98.8	94.3
Agosto. . .	»	95.5	92.9	191.1	88.4	100.5	94.0	96.8	95.6
Settembre .	»	94.5	93.2	98.9	86.0	101.0	96.0	102.3	96.0
Ottobre . .	»	98.1	94.7	102.4	89.0	102.4	93.5	103.5	97.6
Novembre .	»	101.1	99.0	101.1	91.9	101.4	94.5	104.9	99.1
Dicembre .	»	106.1	104.3	104.3	87.8	102.9	93.5	102.0	100.1
Gennaio . .	1915	110.8	111.1	109.7	90.1	103.4	90.0	99.1	102.0
Febbraio. .	»	115.0	116.3	114.0	93.6	102.9	93.5	94.7	104.3
Marzo . . .	»	114.3	123.1	116.9	94.2	102.4	92.5	97.6	105.8
Aprile . . .	»	114.8	121.3	120.0	93.0	105.3	95.5	96.2	106.5
Maggio . .	»	115.0	122.8	120.0	98.8	107.7	97.5	96.8	108.4
Giugno . .	»	111.3	118.1	120.7	104.1	111.5	95.5	79.1	100.3
Luglio. . .	»	113.2	120.8	121.4	118.3	120.2	98.5	103.0	113.6
Agosto . .	»	116.2	123.8	127.2	126.7	124.0	104.5	101.1	117.6
Settembre .	»	114.8	121.9	124.7	130.8	128.8	104.5	106.7	118.8
Ottobre . .	»	113.6	121.9	128.3	133.1	129.8	107.5	105.8	120.0
Novembre .	»	115.5	125.8	127.5	133.1	130.8	109.0	107.5	121.3
Dicembre .	»	118.3	126.2	131.9	137.8	132.7	109.5	109.9	123.7
Gennaio . .	1916	120.7	130.1	133.8	135.5	133.2	112.5	110.8	125.2
Febbraio .	»	121.2	128.5	132.6	136.6	134.7	115.0	109.6	125.0
Marzo . . .	»	120.7	126.2	134.4	141.3	132.2	115.0	100.4	125.5
Aprile . . .	»	117.2	122.6	134.4	139.5	137.5	117.0	196.1	124.9
Maggio . .	»	118.1	124.9	136.0	143.0	137.0	118.0	106.4	126.2
Giugno . .	»	117.4	123.5	135.8	141.3	136.5	117.0	108.7	125.7
Luglio . . .	»	111.0	116.5	137.6	143.6	138.0	118.5	108.7	124.8
Agosto. . .	»	108.7	112.9	173.6	140.1	139.9	120.5	113.7	124.8
Settembre .	»	108.4	112.0	138.4	138.4	141.3	120.5	112.8	124.6
Ottobre . .	»	109.6	111.3	137.4	137.8	136.1	123.0	114.0	124.2
Novembre .	»	108.9	111.1	134.7	141.3	141.3	121.5	107.3	123.7
Dicembre .	»	111.7	113.3	140.5	140.1	163.0	130.0	116.0	130.7
Gennaio . .	1917	115.0	115.1	141.6	144.2	185.1	134.5	116.9	136.0
Febbraio .	»	114.8	113.8	144.6	153.5	217.3	155.5	120.7	145.6
Marzo . . .	»	115.0	113.1	152.0	160.5	232.2	164.0	123.6	151.5
Aprile . . .	»	114.6	112.6	156.5	171.5	230.8	166.5	129.7	154.6
Maggio . .	»	113.9	112.4	154.2	183.1	237.5	166.5	136.1	157.7
Giugno. . .	»	114.8	113.3	156.1	194.2	241.3	170.0	137.2	161.1
Luglio. . .	»	118.8	116.7	156.9	191.9	240.4	170,0	137.6	164.7
Agosto. . .	»	132.0	129.2	158.1	195.9	245.2	173.3	144.0	168.2
Settembre .	»	135.8	133.9	157.0	204.1	281.3	177.5	149.2	177.0
Ottobre . .	»	136.0	134.9	158.8	212.2	286.5	177.5	158.6	180.6
Novembre .	»	136.3	135.3	160.1	219.8	294.6	191.5	164.4	186.0
Dicembre .	»	136.7	131.9	163.9	218.6	295.2	197.5	169.6	187.6

Preventivo di spese del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari.

Abbiamo sempre trovate interessanti le Relazioni dell'on. Corniani, intorno ai bilanci dei quali egli ha acquistato una specifica competenza, e troviamo assai utile riprodurre questo documento, già presentato al Parlamento, perchè illumina su molti punti la gestione di una delle più importanti aziende statali, esercite in regime di monopolio.

Onorevoli Colleghi! — Il bilancio di previsione 1917-18 del Ministero dei trasporti, presentato alla Presidenza della Camera il 30 novembre 1916, offre queste cifre:

Spese generali (person. Ministero ecc.)	L.	482.970 —
Debito vitalizio	»	21.000 —
Trasporti marittimi:		
Spese per la marina mercantile	»	13.881.161,32
Spese pei servizi marittimi	»	23.011.618 —
		37.396.779,32
Ferrovie di Stato (ordinarie e straordinarie)		887.300.000 —
Totale	L.	924.696.749,32

FERROVIE.

L'anzidetta spesa per le ferrovie di lire 887.300.000, calcolata in previsione di un anno di pace e per ciò di condizioni normali, è di 88 miiloni superiore alla spesa preventivata pel 1916-17 essendovene 84 per maggiori spese di esercizio; nella spesa sono previsti 12.500.000 come utile da versarsi al Tesoro.

Le entrate previste nella corrispondente somma di 887.300.000 erano come appresso:

Entrate ordinarie:		
1. Prodotto del traffico	L.	700.000.000 —
2. Introiti indiretti dell'esercizio	»	35.880.000 —
3. Entrate eventuali	»	3.700.000 —
4. Rimborso di spesa	»	55.300.000 —
	L.	794.880.000 —
Entrata straordinaria (sovvenzione del tesoro per spese patrimoniali)	»	92.420.000 —
Totale	L.	887.300.000 —

Il consuntivo del 1916-17 fu molto differente dal preventivo; invece di 624 milioni i prodotti del traffico furono di 1 087 di cui circa 487 per trasporti militari; e la spesa crebbe pure pel carbone e personale lasciando un beneficio al Tesoro di circa 85 milioni dovuto all'aumento delle tariffe ma più specialmente ai trasporti militari.

Analogo divario si verificherà nel consuntivo 1017-18 rispetto al preventivo; le spese cresceranno; il solo carbone calcolato a 55 lire la tonnellata oggi si deve valutare a 200, cioè 145 lire in più, che moltiplicate per 2.600.000 tonnellate, dànno una maggiore spesa di 377.000.000. Ma anche i prodotti del traffico saranno superiori ai 700 milioni previsti, poichè nei soli mesi di luglio e agosto hanno dato circa 203 milioni, cioè 75 milioni in più del corrispondente bimestre 1917; ma essendo i vari rami di spese, combustibili, materiali, interessi ed ammortamenti patrimoniali in aumento, non è lecito sperare che il 1917-18 si chiuda con un avanzo di 84 milioni, ma dovremo limitarci a 12 milioni e mezzo, come è stato preventivato.

Dal bilancio annesso alla relazione generale delle ferrovie 1915-16 risulta che il capitale investito al 30 giugno 1916 risultava di 7177 milioni come appresso:

Linee di proprietà dello Stato	milioni	499.6
Enti patrimoniali acquistati dalle cessate Società	»	49.3
Aumenti patrimoniali durante l'esercizio di Stato	»	160.5
Altre partite minori	»	8.3
Totale	milioni	717.7

Nella relazione stessa si vuole dimostrare che detto capitale rende 230 milioni (corrispondenti al 3.20 %) cioè 150 milioni di proventi ferroviari ed 80 di tasse ed imposte su terreni e fabbricati, sulle competenze del personale, sui trasporti e bolli. Ma non sembra esatto tale calcolo. Gli 80 milioni appartengono a quella categoria di imposte e tasse che gravano anche le ferrovie e le tramvie private e non sono prodotti del traffico; tanto varrebbe calcolare anche le imposte provenienti da stabilimenti industriali sorti in conseguenza della ferrovia. Restano i 150 milioni: questi sono così ripartiti:

Oneri spettanti al Tesoro	milioni	24.5
Quota ammortamenti pagata a terzi	»	0.5
Annualità versate al Tesoro per interessi e ammortamenti patrimoniali	»	116.2
Avanzo di gestione	»	8.6
Totale	milioni	149.8

Gli oneri spettanti al Tesoro corrispondono a trasporti gratuiti, a riduzioni di tariffe, ecc. che lo Stato avrebbe dovuto pagare se avesse avuto a che fare con società private, e così pure il mezzo milione per ammortamento pagato ai terzi. I 116 milioni sono un onere dovuto alle spese (oltre 2 miliardi) fatte durante l'esercizio di Stato per migliorare gli impianti e pel materiale mobile; l'utile reale sono gli otto milioni ai quali si potrebbero aggiungere i 24 anzidetti che insieme costituiscono il reddito netto dei 7 miliardi.

Reddito di gestione è la differenza fra i prodotti del traffico e la spesa d'esercizio; coefficiente di esercizio è la percentuale del prodotto lordo assorbita dalle spese d'esercizio. Ecco alcuni dati in proposito:

Anno finanziario	Lunghezza in chilometri	Entrata in milioni	Spese in milioni	Coefficiente in esercizio
1906-907	13.177	423	313	81.13
1910-11	13.465	542	449	82.88
1914-15	13.886	617	553	89.56

La differenza fra le entrate e la spesa costituente il reddito di gestione, è gravata dagli interessi ed ammortamenti per gli aumenti patrimoniali lasciando nel 1906-907 un margine di 51 milioni, nel 1910-11 di 39 ed un *deficit* di 21 nel 1914-15.

Causa principale della crescente spesa è il personale aumentato in numero e migliorato di paga. Eccone l'importo:

1906-907	milioni	205
1910-11	»	265
1914-15	»	330

provincia. — *Gallarate.* Municipio. — *Lecco* Municipio. — *Mantova.* Municipio. — *Milano.* 1) Municipio; Unione Cooperativa. — *Monza.* 1) Municipio; 2) Camera del lavoro; 3) Società Anonima Cooperativa di produzione e consumo. — *Pavia.* Camera di Commercio. — *Varese.* Municipio. — *Udine.* Municipio. — *Venezia.* 1) Camera di Commercio; 2) Società Cooperativa di consumo fra agenti ferroviari. — *Verona.* Municipio. — *Bologna.* Municipio. — *Modena.* Municipio. — *Reggio Emilia.* 1) Municipio; 2) Camera del lavoro; 3) Cooperativa cattolica di consumo. — *Firenze.* 1) Municipio; 2) Società Cooperativa di consumo fra gli operai di S. Marco Vecchio. — *Livorno.* 1) Municipio; 2) Unione operaia cooperativa. — *Pisa.* 1) Municipio; 2) Società Cooperativa di consumo « Volere e Potere » a Porta Lucca. — *Ancona.* 1) Municipio; 2) Società Cooperativa di consumo fra agenti ferroviari. — *Terni* 1) Municipio; 2) Società Anonima Cooperativa di consumo « La Previdente ». — *Roma.* Municipio. — *Napoli.* Municipio. — *Bari.* Municipio. — *Lecce.* Municipio. — *Taranto.* Municipio. — *Caltanisetta.* Municipio. — *Catania.* Municipio. — *Girgenti* Municipio. — *Palermo.* Municipio. — *Cagliari.* Municipio. — *Iglesias.* Municipio.

I miglioramenti economici della legge 13 aprile 1911, n. 310, consistettero nella concessione di soprassoldi in aggiunta alle paghe da considerarsi come paghe vere e proprie, ed inoltre nell'istituzione di gratificazioni speciali, che prima non erano in vigore, ai funzionari in ragione del contributo all'economia e regolarità dell'andamento dell'azienda, e al personale dei gradi inferiori per le economie conseguite nelle spese del personale medesimo (punti di merito). I miglioramenti accordati con la legge 23 luglio 1914, n. 742, consistettero nell'istituzione di altri soprassoldi concessi al personale dei gradi più bassi per elevare i minimi di paga.

Siccome le gratificazioni, di cui sopra, stabilite dalla legge del 1911, sono soppresse per effetto del decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, che portò benefici di trattamento al personale per un importo netto di circa 32 milioni di lire, così per valutare l'effetto dei miglioramenti concessi con le due leggi del 1911 e 1914, occorre riportarsi all'anno finanziario 1916-1917, nel quale i miglioramenti stessi ammontarono a circa 43.000.000, compreso il contributo al fondo pensioni a carico dell'Amministrazione.

Con i recenti miglioramenti di trattamento sono state aumentate le paghe e le competenze accessorie del personale. Per contro sono state soppresse, come si è detto, le gratificazioni, per cui i miglioramenti al netto, ascendono alla suindicata cifra di 32 milioni di lire.

È in corso l'applicazione di detti miglioramenti con decorrenza dal 1 giugno 1917 ed è sperabile che al principio del 1918 il personale potrà riscuotere anche gli arretrati dei miglioramenti, eccetto quello corrispondente al giugno, che va versato al Fondo Pensioni.

Quanto al confronto fra il costo medio per agente, distinto per le altre categorie di funzionari, impiegati d'ufficio e personale esecutivo, nel 1905 e dopo gli ultimi provvedimenti si osserva che nelle statistiche sociali la spesa delle varie categorie di personale non figurava separatamente, sicchè non è possibile il confronto.

Un confronto può farsi per il costo medio individuale di tutto il personale, risalendo all'ultimo anno finanziario di esercizio sociale, il 1904-905. In quest'anno il costo medio per agente risulta di lire 1.300 complessivamente fra stabili, in prova ed avventizi. Quello analogo del 1917-18, desunto dal preventivo in esame, non è paragonabile con quello del 1904-905 inquantochè esso comprende anche l'indennità di caroviveri in dipendenza della guerra, destinata a scomparire, e comprende pure una grande quantità di avventizi assunti per sostituire il personale sotto le armi al quale continua ad essere corrisposto lo stipendio o la paga. Per cui conviene costruire, per il 1917-18, la spesa totale al netto delle spese suddette e, per far ciò, si è assunta la spesa del 1914-15, aumentata della spesa per lo sviluppo normale dell'organico e dell'importo, nel primo anno d'applicazione, dei miglioramenti di cui sopra in 32 milioni di lire.

Il costo medio totale che ne risulta è di lire 2,246.

Ecco un confronto fra l'estensione delle linee e il numero del personale:

Anno	Stato	Chilometri	Numero del personale	Prodotto chilometrico in lire
1914	Italia	13.748	144.551	44.108
1912	Svizzera	5.256	42.607	50.000
1913	Prussia	39.088	559.917	69.400
1911	Austria Ungheria	42.746	260.889	38.600
1912	Francia	40.400	—	49.100

Nel 1916 il prodotto chilometrico in Italia era salito a lire 64.480.

Il coefficiente di esercizio in Italia è maggiore che negli altri Stati pel maggior costo di combustibile e per la trazione più difficile dovuta alle molte linee di montagna. Inoltre il costo di costruzione è stato rilevante. L'interesse netto del capitale ferroviario è stato in Germania del 6 per cento, in Inghilterra del 4,20, in Francia del 3,72, in Isvizzera del 4,72, ed in Italia quasi nullo.

Il prodotto medio chilometrico che nel 1914 fu di 44,108 lire era fra gli estremi della Novi-Mignanego-Genova con lire 223,675 e della Fiumicino-Pontegalera con 3,818; dei 13,748 chilometri in esercizo 6,048 davano un prodotto inferiore alla metà della media e poichè alla metà del prodotto corrisponde all'incirca il limite al disotto del quale l'esercizio riesce passivo, cioè lire 22.500, si può dire che il 40 per cento della rete richiede una spesa di esercizio superiore all'introito.

La cessione di tali linee a società private capaci di organizzare un servizio più economico, solleverebbe, come ebbe a dire l'onorevole Ciuffelli, l'azienda dello Stato il quale non può fare tutte le economie desiderabili, essendo troppo sottoposto ai vincoli dell'uniformità

Le ferrovie complementari siciliane a scartamento ridotto esercite dallo Stato, della lunghezza di chilometri 181,7 hanno dato nell esercizio 1916-17 un prodotto di lire 497.719 contro una spesa di 2.198,938, cioè un coefficiente di esercizio del 422 per cento.

Il *deficit* di 9,300 lire a chilometro aggiunto all'intreesse del capitale di costo di 280 mila lire il chilometro, rappresenta un onere annuale per lo Stato di 24,000 lire circa per chilometo.

E la Giunta rinnova il voto che abbia ad avere effetto il provvedimento dell'aumento di sussidio per le tramvie extra-urbane.

La Commissione parlamentare presieduta dall'onorevole Chimirri per l'esame dell'ordinamento e dell'esercizio delle ferrovie dello Stato, propone la cessione a società private di 70 linee di 3.130 chilometri di lunghezza di scarso traffico, passive nel loro esercizi poichè dettero nel 1914 33 milioni di entrate contro 56 di spesa. Le società le saprebbero meglio utilizzare e lo Stato potrebbe ricavarne una economia di 16 milioni.

Lo Stato ha già ceduto all'esercizio privato la *Brescia-Iseo*, la *Lecce-Francavilla* e la *Novoli-Nardo* con utile per l'Erario.

La detta Commissione propone anche di rinunciare alle spese per nuove officine di riparazioni in regioni ove l'attività privata è in sufficiente sviluppo, anzi di cedere all'industria privata la conduzione di alcune delle officine in corso di impianto per evitare l'aumento di masse operaie a servizio dell'Amministrazione.

Le proposte della Commissione potranno essere discusse dopo la guerra, durante la quale è conveniente che lo Stato possa utilizzare le ferrovie nel miglior modo possibile.

Il percorso medio delle locomotive fu nel 1914 di chilometri 24.706 e nel 1915 di chilometri 25,433, essendo stato il percorso di quelle a vapore di 25,211 e di quelle elettriche di 31,474, cifre inferiori a quelle della Svizzera che erano state rispettivamente di 31,811 e 41,112, ed inferiori pure a quelle di altri Stati; altrettanto dicasi per l'utilizzazione dei carri che ebbero un percorso medio di 11.189 chilometri per asse, e delle vetture che ebbero un percorso medio di chilometri 35,640 nel 1915.

Naviglio affidato in esercizio alle ferrovie di Stato. — Sono attualmente assegnati all'esercizio Navigazione delle ferrovie dello Stato i seguenti piroscafi per le linee postali delle isole:

Linea *A* — Caprera-Bengasi-Derna;
» *B* — Terranova-Maddalena;
» *C* — Città di Tripoli-Solunto.

I piroscafi *Bengasi* e *Derna* sono stati noleggiati dalla Società italiana dei servizi marittimi in sostituzione dei piroscafi dell'Amministrazione *Città di Cagliari* e *Città di Sassari* requisiti dal Governo. Il piroscafo *Solunto* venne noleggiato dalla Società «Sicilia».

Il naviglio commerciale assegnato ai servizi di navigazione libera, è composto di sei navi appartenenti all'Amministrazione (*Adriatico, Italia, Nettuno, Prometeo, Tavolara, Ligure*) della portata di tonnellate 28.055 D. W.; di 26 piroscafi austro-ungarici sequestrati, della portata di tonnellate 73,557 D. W.; di 33 piroscafi germanici pure sequestrati, della portata complessiva di tonnellate 204.780. D. W. e infine di 2 piroscafi greci noleggiati, della portata complessiva di tonnellate 5,925.

In totale i piroscafi eserciti dal servizio di navigazione ammontano a 64, per un complessivo tonnellaggio di 319,264 tonnellate.

Accenni alle nuove linee elettrificate. — Nel corso del 1916-17 venne attivata la trazione elettrica sulle linee Sampierdarena-Savona di circa 40 chilometri e Torino-Pinerolo di 37, in aggiunta alle linee già esistenti; cosicchè al 30 giugno 1917 si avevano 454 chilometri di linee elettriche, 775 chilometri di binari elettrificati

Le linee esercitate elettricamente sono le seguenti:

Bussoleno-Modane;
Savona-Ceva;
Torino-Pinerolo;
Linee dei Giovi (Campobasso-Bivio di Rivarolo-Ronco-Succursale dei Giovi);
Sampierdarena-Savona;
Milano-Varese;
Lecco-Monza;
Linee Valtellinesi (Lecco-Sondrio, Colico-Chiavenna).

Dato l'alto prezzo del combustibile avutosi durante il 1916-17, le linee elettrificate hanno contribuito notevoli economie. Un conto sommario fatto dall'Amministrazione ferroviaria fa ascendere tali economie a oltre 17 milioni e mezzo di lire ed è a ritenersi che, perdurando il caro prezzo del combustibile, si realizzeranno economie anche maggiori nel 1917-18.

Sono da tempo in istudio impianti da costruirsi ed esercitarsi direttamente dall'Amministrazione, come quelli già in costruzione di Bardonecchia, utilizzanti le riserve idrauliche per la trazione elettrica dei torrenti Rochemelles e Melezet.

In Prussia funzionano treni con locomotive ad accumulatori elettrici senza linea aerea, ma questo sistema può servire per treni eggeri ed in pianura, non per le nostre linee a forti pendenze e con treni pesanti.

La trasformazione elettrica con linea aerea delle nostre ferrovie si dovrà applicare per primo alle linee di forte pendenza per le quali è considerevole il consumo di carbone. La energia elettrica potrà essere fornita dalle società speciali del ramo, contro corresponsione di un canone.

La relazione della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, contiene i seguenti dati che hanno un valore relativo. per le alterazioni dei prezzi di costo nel presente periodo.

Ammettendo che l'elettrificazione delle ferrovie a doppio binario richieda i seguenti elementi medi di spesa di consumo:

a) Spesa complessiva dell'impianto elettrico, comprese le condutture primarie di alimentazione e le sottostazioni, per chilometro, lire 150,000;

b) Spesa annua per la manutenzione degli impianti fissi, per chilometro, lire 4,000;

c) Consumo per tonnellata-chilometro virtuale;
di energia elettrica, watt 30,
di carbone, grammi 60;
d) Costo unitario:
dell'energia, per k. w. o., lire 0,045;
del carbone, per tonnellata, lire 50.

la convenienza della trasformazione potrà verificarsi soltanto se sulla linea esiste almeno un traffico annuo chilometrico di circa 7 milioni di tonn. km. virtuali, il che equivale ad uu consumo medio di carbone di 420 tonnellate per chilometro.

I duemila chilometri di ferrovie di montagna assorbono il 40 per cento del consumo complessivo di carbone e dovrebbero essere i primi da elettrificare. (*Continua*).

NOTIZIE - COMUNICATI - INFORMAZIONI

Circolazione fiduciaria nel Messico. — Il Governo Carranza afferma di avere ritirato 70 milioni della moneta cartacea della Banca di Londra e del Messico e che i biglietti sono stati distrutti, di modo che non ne resterebbero più che per 30 milioni. Questo saldo dev'essere rimborsato appena i progressi della liquidazione lo permetteranno. Le operazioni di ritiro e di distruzione delle emissioni di carta, fatte dalle altre banche progrediscono rapidamente. Secondo lui, non resterebbe che ben poco delle diverse emissioni di carta nazionale, tutte, salvo una quantità limitatissima, essendo rientrate e distrutte.

Queste dichiarazioni sono fatte dice *The Economiste*, in occasione dei cambiamenti radicali e di una portata molto estesa nel sistema monetario del Messico. Il governo cerca, al tempo stesso, con altre riforme di aumentare il valore dell'unità-oro al disopra del valore intrinseco del peso argento.

Ma, soggiunge il giornale inglese, la mancanza di fiducia nella moneta fiduciaria del Messico che deriva dall'esperienza dei quattro ultimi anni, è sempre grande e non è savio inaugurare un nuovo sistema monetario con una riserva inferiore al 35 per cento, quantunque sia più che probabile che essa ascenda al 40 per cento. Il Governo spera, nondimeno, che fra qualche anno, quando regnerà nuovamente la fiducia e gli affari commerciali e bancari avranno ripreso la loro cifra-normale, una riserva del 30 per cento sarà bastevole per il Messico, stantechè essa sarà costituita principalmente in oro, la cui maggior parte sarà depositata a New York od a Londra e servirà ai prelevamenti fatti dal governo e sarà aumentata dai depositi supplementari secondo la situzione della bilancia del commercio estero della Repubblica.

Congresso delle Casse Rurali. — Veniamo informati che la Federazione Italiana delle Casse rurali, la quale ha sede in Roma, Via Cestari 21, ha fissato in Roma, per i giorni 26 e 27 del prossimo settembre, il Congresso nazionale delle Casse rurali. Queste benemerite istituzioni, le quali anche recentemente col loro contributo alla finanza di guerra e con l'opera per l'intensificazione delle culture hanno dimostrato quanto siano radicate nell'economia rurale, non sono mai state chiamate a raccolta dal 1909 a questa parte. Il prossimo Congresso riuscirà pertanto una manifestazione di eccezionale importanza. I temi, essenzialmente tecuici, che saranno oggetto delle discussioni, toccheranno i più gravi ed impellenti problemi del piccolo credito rurale, in conessione con la situazione attuale e col dopoguerra.

Intervento dello Stato nelle miniere. — I coltivatori delle miniere sono in orgasmo, perchè da alcune recenti disposizioni del «Commissario dei Combustibili Nazionali» traggono fondato timore di eventuale intervento dello Stato nel campo minerario. Il timore sia accentua pel fatto che, in alcuni paesi, l'ingerenza statale si è già verificata (Prussia, Belgio) e in altri va facendosi strada sempre piú (Francia), mentre piuttosto pochi sono i paesi, come l'Olanda, che rimangono fedeli al libero estrinsecarsi dell'industria privata. Di questa preoccupazione si è fatta autorevole eco la *Miniera italiana*, la quale, nel fascicolo del maggio, si è largamente occupata della questione, compiendo un rapido studio delle legislazioni straniere, oltre ad un'accurata e sensata critica dell'estensione dell'intervento statale anche in Italia, dove, a differenza di altre azioni, non sarebbe consigliabile, nell'interesse della produzione.

Secondo la *Miniera italiana* dovremmo augurarci solo una riforma delle nostre leggi minerarie, in quelle regioni dove le leggi stesse si dimostrano di ostacolo al razionale sviluppo dell'industria privata.

Le previsioni sul prossimo raccolto. — Il raccolto dei cereali è già cominciato in diversi paesi, cosicchè l'Istituto Internazionale di Agricoltura di Roma è in grado di pubblicare nel numero di giugno, testè uscito, del suo *Bollettino di Statistica Agricola e Commerciale* un certo numero di previsioni relative ai principali paesi produttori di grani d'America, d'Asia e d'Africa.

Frumento. — Si hanno le previsioni sulla produzione del Canadà, degli Stati Uniti, dell'India inglese e della Tunisia. Nel Canadà si prevede quest'anno un raccolto di 84.180 migliaia di quintali contro 63.615 nel 1917 e 71.125 in media durante il periodo quinquennale 1912 a 1916. La produzione del 1918 sarebbe dunque, secondo le attuali previsioni, uguale al 123 per cento di quella del 1917 e al 118 per cento di quella media. Negli Stati Uniti si valuta il prossimo raccolto di frumento d'inverno e di primavera a 253.381 migliaia di quintali contro 177.129 nel 1917 e 220.404 in media dal 1912 al 1916 e cioè rispettivamente al 143 per cento di queste due ultime produzioni.

Nell'India inglese si stima il raccolto del 1918 a 103.474 migliaia di quintali, cifra assai simile a quella del 1917 e superiore del 9 per cento al raccolto medio 1912 a 1916.

Nella Tunisia infine si prevede una produzione di 2.560 migliaia di quintali, uguale al 135 per cento di quella del 1917 e al 168 per cento di quella della media 1912 a 1916.

Per il complesso adunque dei principali paesi esportatori di frumento dell'emisfero settentrionale e cioè per il Canadà, gli Stati Uniti, l'India e la Tunisia si arriva ad una previsione totale di produzione di 443.595 migliaia di quintali contro una produzione di 345.849 migliaia di quintali nel 1917 e di 388.034 migliaia di quintali durante il periodo 1912 a 1916. Le percentuali della produzione prevista per il 1918 contro quella del 1917 e contro quella media sono rispettivamente del 128 e del 114 per cento.

Segale. — La previsione del prossimo raccolto del Canadà s'eleva a 1.042 migliaia di quintali, e rappresenta rispettivamente il 106 e 171 per cento del raccolto precedente e del raccolto medio; quello degli Stati Uniti si valuta a 20.989 migliaia di quintali, e rappresenta il 137 per cento del raccolto precedentee 185 per cento di quello medio. In totale questi due paesi daranno nel 1918 una produzione di 22.031 migliaia di quintali, superiore cioè del 35 per cento a quella del 1917 (16.257 migliaia di quintali) e dell'85 per cento a quella media (11.915 migliaia di quintali).

Orzo. — La previsione del raccolto 1918 per l'insieme dei tre paesi: Canadà Stati Uniti e Tunisia ammonta a 67.648 migliaia di quintali e rapresenta il 114 per cento del loro raccolto 1917 (59.285 migliaia di quintali) e il 122 per cento del loro raccolto medio (55.393 migliaia di quintali).

Avena. — Per questo cereale le previsioni sono meno favorevoli, poichè dei tre paesi che fino ad ora hanno fatto conoscere le loro previsioni, soltanto il Canadà stima il raccolto del 1918 superiore a quello del 1917. Per il Canadà, gli Stati Uniti e la Tunisia si prevede una produzione totale di 294.558 migliaia di quintali, contro 293.127 nel 1917 e 251.542 in media dal 1912 al 1916 e cioè una produzione uguale a quella dell'anno precedente e superiore del 17 per cento a quella media.

Per i paesi che ancora non hanno comunicato le loro previsioni e per quelli che non ne fanno affatto, l'unico mezzo per farsi un'idea intorno alle condizioni in cui attualmente si trovano i loro raccolti è quello di considerare lo stato delle rispettive colture. Così rileviamo dal medesimo *Bollettino di Statistica agricola e commerciale*, che in Francia i cereali nel loro insieme permettono delle buone speranze; in Gran Bretagna le colture si sviluppano favorevolmente e in Irlanda i raccolti si presentano bene. In Italia si è avuto qualche danno dall'allettamento, ma nel complesso lo stato delle colture è medio. In Olanda e nella Svezia le condizioni metereologiche sono state fino ad ora favorevoli alle colture, mentre nella Svizzera le condizioni sono medie. Nel Canadà le semine di primavera promettono bene, nell'Egitto il raccolto si prevede buono e il rendimento dell'orzo molto soddisfacente. Nella Tunisia infine lo stato delle colture è buono. Il Bollettino non si limita a fornire le informazioni relative ai cereali, ma anche quelle sul lino, la canapa, le patate, le piante da zucchero, il cotone, ecc. tanto per l'emisfero settentrionale che per l'emisfero meridionale.

Fabbricazione dei colori d'anilina agli Stati Uniti. — La relazione della Commissione sul carbone e sui sottoprodotti del carbone per il 1917 dimostra che 81 stabilimenti stanno ora fabbricando colori di ailina in quantità molto superiori di quelle che venivano importate dalla Germania prima della guerra.

Il *New York World*, commentando questa notizia, ne rivela l'importanza poichè essa dimostra che gli Stati Uniti si sono definitivamente liberati dal monopolio tedesco sui colori d'anilina. Questo risultato è dovuto al blocco con cui gli Alleati hanno stretto il nemico. Attualmente la produzione delle fabbriche americane ammonta a 45 977 246 libbre, del valore di 57.706 027 dollari, ossiz equivale alla quantità che gli Stati Uniti erano costretti ad importare annualmente dalla Germania. Le importazioni comprendevano però una grande quantità di indaco e di colori di alizarina derivati dall'antracene e dal carbazol, e che sono della massima importanza per le industrie tessili. Si può affermare che anche dopo la guerra, la Germania non potrà mai riaversi da questa sconfitta riportata sul campo più fiorente dei suoi monopoli negli Stati Uniti.

Proprietario-Responsabile: M. J. DE JOHANNIS.

Luigi Ravera, gerente.

« L'Universelle » - Imprimerie Polyglotte — Roma, Villa Umberto I.

1 Banca Commerciale Italiana

(Vedi le operazioni in copertina)

SITUAZIONE

ATTIVO.	31 marzo 1918	30 aprile 1918
N. in cassa e fondi presso Ist. emis. L.	96.119.812,66	109.844.477,02
Cassa, cedole e valute	3.230.533,79	2.218.185,35
Portaf. su Italia ed estero e B. T. I.	1.003.022.241,17	1.037.955.117,33
Effetti all'incasso	46.887.568,29	46.507.795,93
Riporti	173.430.378,47	161.496.041,18
Effetti pubblici di proprietà	84.046.900.26	58.974.934,07
Titoli di proprietà Fondo Previd. pers	15.948.500 —	14.333.500 —
Anticipazioni su effetti pubblici	7.929.142,64	7.300.021,40
Corrispondenti - saldi debitori	852.984.466,66	871.392.126,51
Partecipazioni diverse	16.370.141,55	17.663.097,95
Partecipazioni Imprese bancarie	12.751.949,65	13.839.897,95
Beni stabili	18,678.307,59	18.636.007,44
Mobilio ed imp. diversi	1 —	1 —
Debitori diversi	23.360.845,38	19.301.117,18
Deb. per av. depos. per cauz. e cust.	2.426.662.285 48	2.256.833.735 —
Spese amministr. e tasse esercizio	5.200.291,85	7.330.844,97
Totale L.	4.839.409.675,74	4.945.651.823,96

PASSIVO.		
Cap. soc. (N. 272.000 azioni da L. 500 cad. e N. 8000 da 2500) L.	156.000.000 —	156.000.000 —
Fondo di riserva ordinaria	31.200.000 —	31.200.000 —
Fondo riserva straordinaria	31.500.000 —	28.500.000 —
Fondo previdenza pel personale	16.598.941,10	16.655.986,65
Dividendi in corso ed arretrati	12.869.150 —	9.134.385 —
Depositi n c. c. e buoni fruttiferi	368.544.762,01	402.513.723,64
Accettazioni commerciali	52.486.309,30	60.533.338,20
Assegni in circolazione	66.991.586,67	59.593.762,87
Cedenti effetti all'incasso	62.257.859,99	63.350.510,01
Corrispondenti - saldi creditori	1.540.698.571,44	1.540.052.969,99
Creditori diversi	61.126.388,87	75.376.289,32
Cred. per avallo depositanti titoli	2.426.662.285,48	2.256.833.735 —
Avanzo utili esercizio 1917	749.144,24	749.144,24
Utili lordi esercizio corrente	9.224.676,64	12.634,372,39
Totale L.	4.839.409.675,74	4.945.651.823,96

2 Credito Italiano

(Vedi le operazioni in copertina)

SITUAZIONE

ATTIVO.	31 marzo 1918	30 aprile 1918
Azionisti saldo Azioni L.	—	—
Cassa	156.135.445,10	166.894.733,65
Portafoglio Italia ed Estero	980.050.402,25	986.285.890,05
Riporti	142.420.980,50	141,289.207,75
Corrispondenti	543.825.686,60	564.304.685,95
Portafoglio titoli	47.321.069,95	42.153.755,10
Partecipazioni	5.362.552,90	6.340.052,65
Stabili	12.500,000 —	12.500.000 —
Debitori diversi	73.258.689,85	63.190.161,05
Debitori per avalli	61.208.478,05	66.007.573,30
Conti d'ordine:		
Titoli Cassa Previdenza Impiegati	4.433.834,55	4.504.133,50
Depositi a cauzione	2.566.115,50	2.492.915 —
Conto titoli	1.845.934.496.50	1.496.434.403,85
Totale L.	3.875.017.751,75	4.002.487.516,85

PASSIVO.		
Capitale L.	100.000.000 —	100.000.000 —
Riserva	21.000.000 —	21.000.000 —
Dep. in Conto Corr. ed a Risparmio	390.156.439,45	413.298.551,25
Corrispondenti	1.302.540.543,65	1.311.467.690,25
Accettazioni	41.494.695.35	34.842.891,80
Assegni in circolazione	55.009.946 20	57.633.256,60
Creditori diversi	47.262.427 45	40.381.871,25
Avalli	61.208.478,05	66,007.578,30
Utili	3.410.775,05	4 424.225,05
Conti d'ordine:		
Cassa Previdenza Impiegati	4.333.834.55	4.504.133,—
Depositi a cauzione	2.566.115,50	2.492.915 50
Conto titoli	1.845.934.496,50	1.946.434.403,75
Totale L.	3.875.017.751,75	4,002.487.516,85

3 Banca Italiana di Sconto

(Vedi le operazioni in copertina)

SITUAZIONE

ATTIVO.	30 aprile 1918	31 maggio 1918
Azionisti a saldo azioni L.	25.749.400 —	25.493.350 —
Numerario in Cassa	89.540.689,03	85.271.903,13
Fondi presso Istituti di emissione	2.117.255,73	2.354.412,75
Cedole, Titoli estratti - valute	3.650.988,89	3.692.490,37
Portafoglio	761.158.534,41	854.992.052,29
Conto Riporti	46.263 342,72	49.116.641,10
Titoli di proprietà	65.921 147.18	62.929.125,26
Titoli del Fondo di Previdenza	2.875.802,32	2.885.891,30
Corrispondenti - saldi debitori	876.212.840,65	841.722.522,39
Anticipazioni su titoli	6.004.360,87	5.944.575.34
Debitori per accettazioni	24.841.191,06	17.717.275,72
Conti diversi - saldi debitori	8.975 685.46	9.517.626.72
Esattorie	1.732.817,42	1.908.674,43
Partecipazioni	11.941.665,80	15.756.387,50
Beni Stabili	2.948.296,70	3.233.021,70
Società anon. di Costruzione « Roma »	1.800.000 —	1.800.000 —
Mobilio, Cassette di sicurezza	568.501 —	568.501 —
Debitori per avalli	73.096.585,05	76.104.306,75
Conto Titoli:		
a cauzione servizio	4.194.532,69	4.239.482,63
presso terzi	119.481.759,23	102.591.273,83
in deposito	977.301.007,36	970.304.561,04
Spese di amministrazione e Tasse	4.703.492,24	6.183.386,88
Totale L.	3.125.027.705,67	3.155.312.250,10

PASSIVO.		
Caplt. soc. N. 360.000 Azioni da L. 500 L.	180.000.000 —	180.000.000 —
Riserva ordinaria	14.000.000 —	14.000.000 —
Fondo per deprezzamento immobili	1.541.260 —	1.541.260 —
Azionisti - Conto dividendo	1.543.722 —	1.290.861 —
Fondo di previdenza per il personale	3.507.636,47	3.534.177,85
Dep. in c/c ed a rispar.	382.723.634,56	417.506.858,82
Buoni frut. a scad. fissa	18.215.511,12	18.875.802,01
Corrispondenti - saldi creditori	400.939.145,68	1.247.807.536,61
Accettazioni per conto terzi	1.231.062.515.59	17.717.275,72
Assegni in circolazione	24.841.191,06	65.051.029,22
Creditori diversi - saldi creditori	19.794.047,75	21.953.111,22
Avalli per conto terzi	73.096.585,05	76.104.306,75
Esattorie	—	—
Conto Titoli	1.100.977.299,28	1.077.135.317,53
Utili dell'esercizio precedente	302.974,83	302.974.73
Utili lordi del corrispondente esercizio	9.525.775,26	12.491.738.61
Totale L.	3.125.027.705,67	3.155.312.250,10

4 Banco di Roma

(Vedi le operazioni in copertina)

SITUAZIONE

ATTIVO.	31 marzo 1918	30 aprile 1918
Cassa L.	23.831,322,76	28.102.630,38
Portafoglio Italia ed Estero	158.239.030,84	154.604.363,77
Effetti all'incasso per conto terzi	10.415.053,01	15.013.851,48
Effetti pubblici	22.280.319,75	20.834.640.70
Valori industriali	32.747.836,75	32.523.411,60
Riporti	15.959.018,90	15.698.956,03
Partecipazioni diverse	1.884.991,43	2.359.991,43
Beni Stabili	12.413,940,29	12.420.500,14
Conti correnti garantiti	45.624.638,08	44.512.739,38
Corrispondenti Italia ed Estero	239.218.030,71	261.036.261 —
Debitori diversi e conti debitori	41.113.250,44	39.499.808,65
Debitori per accettazioni commerciali	5.644.061,73	5.021.025,13
Debitori per avalli e fideiussioni	23.130.310,98	25.337.877,78
Sezione Commer. e Industr. in Libia	—	—
Mobilio, cassette di cust. e spese imp	1 —	1 —
Spese del corrente esercizio	1.749.337,34	2.414.582,07
Depositi e depositari titoli	470.136.911,73	83.296.469,83
Totale L.	1.104.378.105,74	1.135.297.715,56

PASSIVO.		
Capitale sociale L.	75.000.000 —	75.000.000 —
Fondo di riserva ordinaria	477.668,90	477.668,90
Depositi in conto corr. ed a risparmio	160.762.470,42	170.003.851,74
Assegni in circolazione	11.062.469,84	10.217.740,77
Riporti passivi		
Corrispondenti Italia ed Estero	268.144.642,55	289.473.270,17
Creditori diversi e conti creditori.	78.071.005,15	72.328.445,34
Dividendi su u/ Azioni	4,690.546.50	2.807.926 —
Risconto dell'Attivo	1.310.009,80	1.310.009.80
Cassa di Previdenza n/ Impiegati	115.582,25	117.597,09
Accettazioni Commerciali	5.644.061,73	5.021.025,13
Avalli e fideiussioni per c/ Terzi	23.130.310,98	25.337.877,78
Utili lordi esercizio corrente	3.807.425,89	5.130.218,32
Utili esercizio 1917 da ripartire	—	
Depositanti e depositi per c/ Terzi	470.136.911,73	476.017.084,52
Totale L.	1.104.378.105,74	1.135.297.715,50

5 SITUAZIONI RIASSUNTIVE.

000 omessi	Banca Commerciale				Credito Italiano				Banca di Sconto				Banco di Roma			
	31 dic. 1914	31 dic. 1915	31 dic. 1916	31 mag. 1917	31 dic. 1914	31 dic. 1915	31 dic. 1916	31 mag. 1917	31 dic. 1914 (1)	31 dic. 1915	31 dic. 1916	31 mag. 1917	31 dic. 1914	31 dic. 1915	31 dic. 1916	31 mag. 1917
Cassa Cedole Valute	80.623	96.362	104.932	97.592	45.447	104.485	115.756	92.818	33.923	56.941	52.483	29.176	11.222	11.854	17.646	15.552
percentuale	*100*	*119.41*	*130.15*	*121.04*	*100*	*229.90*	*254.68*	*204.22*	*100*	*167.84*	*155.77*	*86.00*	*100*	*105.63*	*157.25*	*138.58*
Portafogli cambiali	437.314	394.818	816.683	952.198	253.711	332.626	792.188	884.520	149.339	170.784	373.090	342.583	96.660	90.015	98.776	116.751
percentuale	*100*	*90.28*	*186.79*	*217.73*	*100*	*131.62*	*313.44*	*202.27*	*100*	*114.31*	*249.87*	*229.39*	*100*	*93.12*	*102.18*	*120.78*
Corrisp. saldi debitori	293.629	339.005	395.646	501.666	166.492	172.452	226.642	337.143	94.681	137.155	260.274	447.599	119.546	71.892	105.579	142.463
percentuale	*100*	*115.45*	*134.92*	*170.85*	*100*	*103.59*	*136.13*	*202.49*	*100*	*144.85*	*274.89*	*472.74*	*100*	*60.13*	*88.28*	*110.80*
Riporti	74.457	59.868	67.709	89.994	49.107	36.219	37.148	74.474	16.646	21.117	56.358	40.992	22.070	13.923	8.781	15.188
percentuale	*100*	*83.78*	*90.94*	*120.86*	*100*	*73.75*	*75.64*	*151.69*	*100*	*126.85*	*339.34*	*246.25*	*100*	*63.08*	*39.72*	*68.61*
Portafoglio titoli	47.025	57.675	73.877	54.328	17.560	16.425	13.620	14.540	30.983	41.058	36.616	39.557	77.383	83.643	59.822	56.887
percentuale	*100*	*122.64*	*152.84*	*115.53*	*100*	*93.53*	*77.56*	*82.80*	*100*	*132.51*	*118.18*	*127.67*	*100*	*108.08*	*77.31*	*73.12*
Depositi	166.685	142.101	246.379	257.627	146.895	138.727	239.245	279.323	105.484	117.789	179.969	206.165	126.500	84.720	100.084	120.780
percentuale	*100*	*85.25*	*147.68*	*154.55*	*100*	*94.43*	*163.06*	*190.15*	*100*	*111.66*	*170.61*	*195.44*	*100*	*66.97*	*79.11*	*95.47*

(1) = Società Bancaria. + Credito Provinciale.

6 Istituti di Emissione Italiani

(Situazioni riassuntive telegrafiche).

(000 omessi)	Banca d'Italia		Banco di Napoli		Banco di Sicilia	
	20 magg.	31 magg.	20 magg.	31 mag.	20 magg.	31 mag.
Cassa..... L.	—	—	275.150	276.918	64.410	58.580
Specie metalliche. »	915.774	915.750	226.571	226.576	49,2	49,2
Portaf. su Italia.. »	723.448	754.371	271.936	282.226	84.124	97.068
Anticipazioni..... »	622.360	620.428	871.245	938.834	37.367	37.681
Fondi sull' estero (portaf. e c/c) .. »	520.320	523.091	123.804	104.178	23.829	23.924
Circolazione..... »	7.348.968	7.449,452	1.718.385	1.734.286	371.462	376.594
Debiti a vista... »	882.403	839.757	125.272	135.089	108.881	111.849
Depos. in c/c frutt. »	591.525	545.308	137.411	130.682	34.503	29.859
Rap. ris. alla circ. »	33.15 %	33.39 %	48.08 %	47.22 %		

7 (*Situazioni definitive*).

Banca d'Italia.

	20 marzo	Differenze
		000 omessi
Oro . . . . . L.	836.542.125	— 77
Argento . . . . . »	78.945.257	— 866
Valute equiparate . . . . . »	485.932.842	+ 2.456
Totale riserva L.	1.401.420.325	—
Portafoglio su piazze italiane . . . . . »	745.646.303	+ 23.854
Portafoglio sull'estero . . . . . »	22.122.358	— 219
Anticipazioni ordinarie . . . . . »	627.849.592	—
» al Tesoro . . . . . »	360.000.000	—
Anticipazioni straordinarie al Tesoro (1) . . »	2.475.000.000	—
Anticipazioni a terzi p. c. dello Stato (2). . »	891.968.518	— 26.404
Titoli . . . . . »	220.248.640	+ 54
Tesoro dello Stato - per sommin. biglietti (3) »	516.000.000	—
Servizi diversi per conto dello Stato e prov. . »	320.488.668	+ 132.221
Depositi . . . . . »	14.600.462.709	— 201.190
Circolazione . . . . . »	6.828.221.200	+ 52.307
Debiti a vista . . . . . »	862.453.121	+ 33.372
Depositi in conto corrente fruttifero . . . . »	511.960.499	— 17.466
Servizi diversi per conto dello Stato e prov. . »	87.358.699	+ 16.749
Rapporto riserva a circolazione (4) . . . . . »	35,85 %	—

8 Banco di Napoli.

	20 marzo	Differenze
		000 omessi
Oro . . . . . L.	196.430.167	+ 1
Argento . . . . . »	30.139.143	—
Valute equiparate . . . . . »	108.588.982	— 3.884
Totale riserva L.	335.158.293	—
Portafoglio su piazze italiane . . . . . »	249.699.728	— 1.544
Portafoglio sull'estero . . . . . »	48.032.625	+ 1.042
Anticipazioni ordinarie. . . . . »	133.372.664	—
» al Tesoro . . . . . »	94.000.000	—
Anticipazioni a terzi p. c. dello Stato (2) . . . »	255.237,021	— 11.832
Titoli . . . . . »	117.358 153	— 13.503
Tesoro dello Stato - per sommin. biglietti (3) »	148.000.000	—
Servizi diversi per conto dello Stato e prov. . »	4.302.156	— 93
Depositi . . . . . »	1.960.765 125	— 8.395
Circolazione . . . . . »	1.647.022.650	+ 4.759
Debiti a vista . . . . . »	122.929.853	+ 822
Depositi in conto corrente fruttifero . . . . »	130.639.000	+ 876
Servizi diversi per conto dello Stato e prov. »	1.164.341	+ 458
Rapporto riserva a circolazione (4) . . . . . »	46.66 %	—

9 Banco di Sicilia.

	20 marzo	Differenze
		000 omessi
Oro . . . . . L.	39.743.297	—
Argento . . . . . »	9.576.077	— 2
Valute equiparate . . . . . »	21.131.230	+ 123
Totale riserva L.	70.450.605	
Portafoglio su piazze italiane . . . . . »	78.892.126	+ 2.176
Portafoglio sull'estero . . . . . »	12.017.077	+ 53
Anticipazioni ordinarie. . . . . »	48.870 531	—
» al Tesoro. . . . . »	31.000.000	—
Anticipazioni a terzi p. c. dello Stato (2) . . . »	45.497.225	— 2.665
Titoli. . . . . »	32.463.776	— 152
Tesoro dello Stato - per sommin. biglietti (3) »	36.000.000	—
Servizi diversi per conto dello Stato e prov. »	40.517.158	+ 131
Depositi . . . . . »	608.206.292	+ 626
Circolazione . . . . . »	357.337.850	+ 1.965
Debiti a vista . . . . . »	103.463.576	+ 2.484
Depositi in conto corrente fruttifero . . . . »	34.955.089	— 186
Servizi diversi per conto dello Stato e prov. »	41.665.943	+ 314
Rapporto riserva a circolazione (4) . . . . . »	37,33 %	—

(1) DD. LL. 27, 6, 1915 n. 984, e 23, 12, 1915, n. 1813. 4/1/17 n. 63.
(2) RR. DD. 18 agosto 194, n. 827 e 23 maggio, 1915 n. 711.
(3) RR. DD. 22, 9, 1914, n. 1028, 23, 11, 1914, n. 1286, e 23, 5, 1915, n. 708.
(4) Al netto del 40 % pei debiti a vista. Il rapporto è stato calcolato escludendo dalla circolazione i biglietti somministrati al Tesoro, ai termini dei RR. DD. 18 agosto e 22 settembre 1914 nn. 827 e 1028, R. D. 23 novembre 1914, n. 1286 e RR. DD. 23 maggio 1915, nn. 708 e 711 e dei decreti luogotenenziali 27 giugno 1915, n. 984, 23 dicembre 1915, n. 1813, 31 agosto 1916, n. 1124 e 4 gennaio 1917, n. 63.

10 BANCO DI NAPOLI

Cassa di Risparmio — Situazione al 30 aprile 1918

	Risparmio ordinario		Risparmio vincolato p. riscatto pegni		Complessivamente	
	Libretti	Depositi	Lib.	Depositi	Libretti	Depositi
Situazione alla fine del mese precedente	144.526	234.796.615	351	2.432,22	144.877	234.799.047
Aumenti del mese...	1.824	20.842.615	32	483,40	1.850	20.843.098
	148.350	235.639.230	383	2.915.52	146.733	255.642.145
Diminuzione del mese	1.229	17.644.275	17	262,94	1.146	17.644.537
Situaz. al 30 apr. 1918	143.916	237.994.955	366	2.652,68	145.587	237.997.607

Istituti Nazionali Esteri

11 Banca d'Inghilterra.

(000 omessi)	1918 8 Maggio	1918 15 maggio
Sezione d'emissione		
Biglietti emessi . . . . . L.s.	79.291	79.574
Debito di Stato . . . . . »	11.015	11.015
Altre garanzie . . . . . »	7 434	7.435
Oro monetato ed in lingotti . . . . . »	60.751	61,124
Sezione di Banca		
Capitale sociale . . . . . L.s.	14.552	14.552
Dep. pubbl. (compresi i conti del Tes., delle Casse di rispar., degli agenti del Deb. naz., ecc.) »	37.573	41.457
Depositi diversi . . . . . »	128.130	133.820
Tratte a 7 giorni e diversi . . . . . »	11	10
Rimanenza . . . . . »	3.149	3.182
Garanzie in valori di Stato . . . . . »	55.872	57.317
Altre garanzie . . . . . »	97.410	105.522
Biglietti in riserva . . . . . »	29.518	29 598
Oro, argento monetato in riserva . . . . . »	618	584

12 Banca di Francia.

(000 omessi)	1918 16 maggio	1918 23 maggio
Oro in cassa. . . . . Fr.	3.343.871	3.344.627
Oro all'estero . . . . . »	2.037.108	2.037.108
Argento . . . . . »	256.244	255.487
Disponibilità e crediti all'estero . . . . . »	1.387.239	427.856
In portafoglio . . . . . »	1.091.393	1.081.816
Effetti prorogati . . . . . »	1.090.083	1.087.860
Anticipazioni su titoli . . . . . »	1.005.798	950.549
Anticipazioni permanenti allo Stato . . . . »	200.000	200.000
» nuove allo Stato . . . . . »	16.250.000	16.450.000
Buoni del Tesoro francese in conto per antic. dello Stato a governi esteri . . . . . »	3.405.000	3.410.000
Spese . . . . . »	23.048	24.093
Biglietti in circolazione . . . . . »	27.004.028	27.073,137
C. C. del Tesoro . . . . . »	89.560	65.497
C. C. particolari . . . . . »	3.017.958	3.162.142
Utili lordi degli sconti e int. div. della settim. »	—	—

13 Banca Nazionale Svizzera.

(000 omessi)	1918 7 maggio	1918 23 maggio
Cassa oro . . . . . Fr.	376.758	376.148
Cassa argento . . . . . »	55.489	56.773
Biglietti altre Banche . . . . . »	21.329	19.939
Portafoglio . . . . . »	300.572	271.836
Crediti a vista all'estero . . . . . »	35.588	31.540
Anticipazioni con garanzia titoli. . . . . »	10.013	10.000
Titoli di proprietà . . . . . »	38.738	39.978
Altre attività . . . . . »	11.817	24.170
Capitale . . . . . »	28.440	28.440
Biglietti in circolazione . . . . . »	697.603	671.844
Debiti a breve scadenza . . . . . »	104.527	102.761
Altre passività . . . . . »	19.737	27.341

14 Banca dell'Impero Germanico.

(000 omessi)	1918 7 maggio	1918 15 maggio
Metallo . . . . . M	2.465.000	2.465.000
Biglietti . . . . . »	1.551.000	1.556.000
Portafoglio . . . . . »	13.667.000	14.637.000
Anticipazioni . . . . . »	6.000	6.000
Circolazione . . . . . »	11.802.000	11.804.000
Conti Correnti. . . . . »	6.857.000	7.751.000

15 Banche Associate di New York.

(000 omessi)	1918 11 maggio	1918 18 maggio
Portafoglio e anticipazioni. . . . . Doll.	4.531.590	4.594.885
Circolazione. . . . . »	36.361	36.536
Riserva. . . . . «	424,216	482.227
Eccedenza della riserva sul limite legale . . »	42.912	49.540

16 Banche della Federal Reserve.

(000 omessi)	1918 3 maggio	1918 10 maggio
Riserve oro . . . . . Doll.	1.856.940	1.883.135
Totale attività . . . . . «	3.772.495	3.772.495
Depositi e garanzie . . . . . »	1.897.562	2,107.050
Circolazione . . . . . »	1.574.278	1.589.193

17

(000.000 omessi)	Incasso metallico: oro	Incasso metallico: argento	Circolazione fiduciaria	c/c e depositi particolari	Portafoglio scontato	Anticipazioni e valori mobiliari	Tasso dello sconto
DANIMARCA — Banca Nazionale							
1918 28 febbraio.	243	4	473	77	61	23	5
1918 30 marzo ..	243	3	466	82	60	18	5
1918 30 aprile ...	258	3	487	139	78	16	5
SPAGNA — Banca di Spagna							
1918 4 maggio ..	2.028	705	2.944	891	458	405	4 1/2
1918 11 maggio..	2.052	704	2.951	915	455	404	4 1/2
1918 18 maggio.,	2.053	707	2.936	921	461	394	4 1/2
OLANDA — Banca Olandese							
1918 16 marzo...	1.520	15	1.803	117	61	218	4 1/2
1918 4 maggio..	1.516	15	2.041	106	147	353	4 1/2
1918 11 maggio..	1.516	15	2.000	122	140	316	4 1/2
RUMANIA — Banca Nazionale							
1917 15 luglio....	493	0	1.696	157	295	49	5
1917 22 luglio....	493	0	1.717	154	296	49	5
1917 29 luglio....	494	0	1.730	111	296	53	5
SVEZIA — Banca Reale							
1917 3 marzo....	361	3	883	180	374	195	7
1918 30 marzo...	361	3	883	180	374	195	7
1918 30 aprile ...	361	3	861	139	335	163	7

QUOTAZIONI

34 VALORI DI STATO, GARANTITI DALLO STATO, CARTELLE FONDIARIE

TITOLI	Maggio 28	Maggio 31
TITOLI DI STATO. — Consolidati.		
Rendita 3.50 % netto (1906)	80.10	79.96
» 3.50 % netto (emiss. 1902)	75.50	75.—
» 3.— % lordo	54.50	55.—
Redimibili.		
Prestito Nazionale 4 ½ %	79.15	79.15
» » (secondo)	79.15	79.15
» 5 % (emis. genn. 1916)	83.70	83.80
Buoni » soro quinquennali:		
b) scadenza 1° ottobre 1918	99.60	99.60
a) » 1° aprile 1919	99.20	99.25
b) » 1° ottobre 1919	98.825	98.925
a) » 1° aprile 1920	97.575	97.825
b) » 1° ottobre 1919	99,50	99.50
c) » 1° ottobre 1920	99.30	99.30
Obbligazioni 3 ½ % netto redimibili	345.—	—.—
3 % netto redimibili	—.—	—.—
5 % del prestito Blount 1866 (1)	—.—	—.—
3 % SS. FF. Mediterranee, Adriatiche, Sicule (1)	310.90	311 —
3 % (com.) delle SS. FF. Romane (1)	—.—	—.—
5 % della Ferrovia del Tirreno (1)	440.—	—.—
3 % della Ferrovia Maremmana (1)	460.—	460.—
5 % della Ferrovia Vittorio Emanuele (1)	344.50	344.75
3 % della Ferrovia Lucca-Pistoia (1)	—.—	—.—
3 % delle Ferrovie Livornesi A. B.	335.—	338.—
3 % delle Ferrovie Livornesi C. D. D. I. (1)	340.—	340.—
5 % della Ferrovia Centrale Toscana (1)	575 —	580 —
5 % per lavori Risanamento città di Napoli (1)	—.—	—.—
TITOLI GARANTITI DALLO STATO.		
Obbligazioni 3 % Ferrovie Sarde (em. 1879-82) (1)	304.50	306.—
» 5 % del prestito unif. città di Napoli	77.50	—.—
Ordinarie di credito comunale e provinciale 3.75	—.—	—.—
Speciali di credito comunale e provinciale 3.75	407.83	406.—
Credito fondiario del Banco Napoli 3 ½ % netto	474.18	472.04
CARTELLE FONDIARIE.		
Credito fondiario Monte Paschi Siena 5.— %	492.60	493.43
» » » » 4 ½ %	—.—	—.—
» » » » 3 ½ %	446.18	447.03
Credito fondiario Opere Pie San Paolo Torino 3.75 %	503.—	—.—
» » » » 3.50 %	479.50	479.50
Credito fondiario Banca d'Italia 3.75 %	491.25	491.—
Istituto Italiano di Credito fondiario 4 ½ %	503.83	505.50
» » » » 4.— %	486.—	486.—
» » » » 3 ½ %	445.—	445.—
Cassa risparmio di Milano 5.— %	503.50	503.50
» » » 4.— %	475.50	475.50
» » » 3 ½ %	476.—	—.—

(1) Compresi interessi.

35 Valori bancari.

	31 dic. 1913	31 lug. 1914	22 mag. 1918	2 mag. 1918	25 mag. 1918	1 giug. 1918
Banca d'Italia L.	1428.25	1267 —	79.95	79.85	1335.—	1324.—
Banca Commerc. Italiana »	827.30	670 —	1040.—	1049.—	1039.—	1035.—
Credito Italiano »	548.50	500 50	755.—	750.—	737.—	727.—
Banca Italiana di Sconto »		—	589.—	588.—	587.—	577.—
Banco di Roma »	104.75	98.—	117 —	118.—	117.—	113.—

36 Valori industriali.

Azioni	31 dic. 1913	31 lug. 1914	22 mag. 1918	23 mag. 1918	25 mag. 1918	1 ging. 1918
Ferrovie Meridionali L.	540 —	479 —	539.—	535.50	512.—	489.—
» Mediterranee »	254 —	212 —	233. —	235.—	235 —	232.—
» Venete Second. »	115 —	98 —	132.—	136.—	137.50	130.—
Nav. Gen. Italiana »	408 —	380 —	795.—	790.—	780.—	776.—
Lanificio Rossi. »	1442 —	1380 —	1150.—	—.—	1150.—	1155.—
Lanif. e Canap. Naz. »	154 —	134 —	302.—	—.—	302.—	300.25
Lan. Naz. Targetti »	82.50	70 —	225,—	—.—	235.—	241.—
Coton. Cantoni. »	359.47	339 —	539.—	—.—	543.—	545 —
» Veneziano »	47 —	43 —	—	53.—	53.—	52.50
» Valseriano »	172 —	154 —	—	—.—	282.—	290.—
» Furter »	—.—	46 —	—	—.—	130.—	130.—
» Turati »	—.—	70 —	—	—.—	200.—	200.—
» Valle Ticino »	—.—	—.—	—	—.—	126.—	128.—
Man. Rossari e Varzi »	272 —	270 —	—	—.—	408.—	406.—
Tessuti Stampati »	109 —	98 —	—	—.—	283.—	280.—
Manifattura Tosi. »	—.—	96 —	157.—	156.—	154.50	161.50
Tes. ser. Bernasconi »	—.—	54 —	115,50	119,50	120.—	118 —
Cascami Seta »	346 —	348 —	332.—	—.—	336.—	368.—
Acciaierie Terni »	1512 —	1095 —	1685.—	1685.—	1686.—	1662.—
Siderurgica Savona »	168 —	137 —	281.—	283.—	283.—	288.—
Elba »	190 —	201 —	354 —	—.—	355.—	354.—
Ferriere Italiane »	112 —	86.50	261.—	—.—	262.50	260.50
Ansaldo »	272 —	210 —	311.50	312.50	314.—	313.—
Off. Mecc. (Miani e Silv.) »	92 —	78 —	129.75	130.—	129.—	128.—
Off. Breda »	—.—	300 —	411.—	409.—	410.—	406.—
Off. Meccaniche Italiane »	—.—	34 —	—	—.—	62.50	62.50
Miniere Montecatini »	132 —	110 —	166.—	—.—	167.—	169.—
Metallurgica Italiana »	112 —	99 —	167.—	167.50	167.50	167 —
Autom. Fiat »	108 —	90 —	501.—	500.—	497.—	502.—
» Spa »	—.—	24 —	261.—	—.—	261.—	261.—
» Bianchi »	98 —	94 —	170.—	—	169.—	173.—
» Isotta-Fraschini »	15 —	14 —	136.—	136.—	133.50	130.—
Off. S. S. Giorgio (Cam.) »	—.—	—.—	—	—.—	124.—	125.—
Edison »	552 —	536 —	618.—	618.—	620.—	609.—
Vizzola »	804 —	776 —	920.—	921.—	925.—	930.—
Elettrica Conti. »	—.—	308 —	—	447.—	447.—	448.—
Marconi »	—.—	40 —	108.—	—.—	109.—	107.50
Unione Concimi »	100 —	62 —	140.—	143.25	143.50	141.—
Distilleria Italiane »	65 —	64 —	128.50	—.—	129.—	127.50
Raffinerie L. I. »	314 —	286 —	400.—	—.—	408.—	406.—
Industrie Zuccheri »	258 —	226 —	325.—	—.—	330.—	325.—
Zuccherificio Gulinelli »	73 —	66 —	127.—	—.—	128.—	128.—
Eridania »	574 —	450 —	744.—	747.—	753.—	745.—
Molini Alta Italia »	199 —	176 —	248.—	248.50	250.—	250.—
Italo-Americana »	160 —	68 —	335.50	334.—	337.—	358.—
Dell'Acqua (esport.) »	104 —	77 —	184.50	189.—	194.—	195.—

37 BORSA DI PARIGI

	Maggio 10	Maggio 11	Maggio 24	Maggio 25	Maggio 30	Maggio 31
Rend. Franc. 3 % per.	59 —	59 —	59 75	80 —	60 —	60 —
» Franc. 3 % amm.	74 —	—.—	—.—	75 —	77 —	77 —
» Franc. 3 ½ %	—.—	—.—	88 75	—.—	—.—	88 75
Prestito Fr. nuovo	87 70	87 70	87 80	87 80	87 90	87 90
Prestito Fr. 4 %	69.40	69 40	69 50	69 50	69 55	69 60
Tunisine	327 —	324 50	327 50	827 75	320.50	323 —
Rend. Argentina 1896	88 —	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—
» 1906	—.—	81 50	82 50	83 —	—.—	—.—
Obbl. Bulgare 4 ½	354 —	350 —	354 —	348 50	350.—	349.50
Rend. Egiziana 6 %	99 50	95 50	98 —	86 —	93.—	94.50
» Spagnuola	129 —	128 85	140 50	—.—	—.—	140 50
» Italiana 3 ½	59 —	—.—	—.—	59 —	—.—	—.—
» Portoghese nuovo.	—.—	—.—	65 —	65 50	65 50	65 50
» Russa 1891	32 80	—.—	34 —	34 25	32 50	32 —
» » 1906	47 —	46 50	49 50	49 75	48.50	47 50
» » 1909	40 60	40 80	42.20	—.—	42.50	41 50
» Serba	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—
» Turca	62 05	62 05	62,60	63 —	62 —	62 10
Banca di Francia	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—
Banca di Parigi	940 —	942 —	949 —	842 50	940 —	940 —
Credito Fondiario	695 —	694 —	696 —	790 —	705 —	705 —
Credit. Lyonnais	1070 —	—.—	1060 —	1055 —	1050 —	1048 —
Banca Ottomana	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—
Metropolitan	412 —	413 —	410 —	408 —	413 50	410 —
Suez	—.—	4800 —	4828 —	4870 —	4801 —	4835 —
Thomson	795 —	795 —	780 —	775 —	761 —	745 —
Andalouse	—.—	—.—	—.—	460 —	456 —	455 —
Lombarde	173 50	175 50	178 —	179 —	174 —	175 —
Nord Spagna	450 —	448 —	—.—	450 —	445 —	445 —
Saragozza	505 —	—.—	669 —	512 —	506 —	506 —
Piombino	—.—	106 50	107.50	107 50	108 —	108 —
Rio Tinto	1851 —	1849 —	1835 —	1831 —	—.—	1829 —
Chartered	22 —	21 75	21 —	21 50	21 —	—.—
Debeers	371 —	370 —	372 —	371 —	366 —	—.—
Ferreira	—.—	22 25	—.—	—.—	—.—	—.—
Geduld	57 —	57 25	—.—	57 —	55 —	—.—
Goldfields	46 50	46 —	45.25	45 25	45 25	—.—
Randfontein	—.—	19 75	—.—	—.—	—.—	—.—
Rand Mines	78 50	—.—	78.75	77.75	77 75	—.—

38 BORSA DI LONDRA

Dicembre	Maggio 10	Maggio 11	Maggio 22	Maggio 23	Maggio 30	Giugno 1
Prestito francese	64 1/4	64	64 1/4	64 3/4	65 3/4	65 1/2
Consolidato inglese	56 1/4	56 1/2	—.—	—.—	—.—	—.—
Rendita spagnola	119 —	121 1/2	—.—	—.—	—.—	131 —
» egiziana	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—
» giapponese 4 %	65 1/4	—.—	71 1/2	71 1/2	71 3/4	72 1/4
Uruguay 3 ½	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—
Turca	56 —	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—
Marconi	3 1/2	3 1/8	—.—	3 1/8	3 1/8	3 1/8
Argento in verghe	48 7/8	48 7/8	—.—	48 7/8	48 7/8	48 7/8
Rame	110 —	110 —	—.—	110 —	110 —	110 —

39 BORSA DI NEW-YORK

Dicembre	Maggio 9	Maggio 10	Maggio 23	Maggio 25	Maggio 30	Giugno 1
C. su Londra 60 g. D.	4 72 75	4 72 76	4 72 75	4 72 75	4 72 75	4 72 75
» » » dem. biils	4 75 50	4 75 45	4 75 45	4 75 50	4 75 45	4 75 45
» » Cable transf.	4 76 45	4 76 45	4 76 45	4 76 45	4 76 45	4 76 45
» » Parigi 60 g.	5 71 3/4	5 71 5/8	5 71 3/8	5 72 1/8	5 71 3/8	5 71 1/2
» » Berlino	»	»	»	»	»	»
Argento	98 1/2	99 1/2	99 1/2	99 1/2	99 1/2	99 1/2
Atchison Topeka	82 3/4	82 3/8	86 1/4	85 1/4	83 1/2	84 —
Canadian Pacific	139 3/4	139 —	148 —	146 —	143 1/2	143 1/4
Illinois Central	94 1/2 ex	94 —	96 —	95 —	98 —	96 —
Luisville e Nashville	112 1/4	112 1/2	115 1/8	115 —	116 —	115 1/2
Pensylvania	43 7/8	43 7/8	44 5/8	44 5/8	43 3/8	43 5/8
Southern Pacific	82 1/4	82 1/4	86 1/4	85 1/4	82 1/2	82 1/4
Union Pacific	119 —	118 3/4	124 1/4	124 1/4	120 3/4	122 1/4
Anaconda	64 (/2	64 1/2	68 1/4	68 1/2	62 1/4	61 7/8
U. E. S. Steel Com.	94 1/8 ex	97 3/8	110 1/2	99 1/8	97 1/2	97 5/8

40 STANZE DI COMPENSAZIONE

Operazioni	Genova aprile	Milano aprile
Totale operazioni	6.480.288.937,26	7,837.341,971,36
Somme compensate	5.378.999.881,52	392.211.503,26
Somme con denaro	1.101.288.955,74	8.229.553.479,62

Operazioni	Firenze aprile	Roma aprile
Totale operazioni	394.592.936,04	1.317.875.562,10
Somme compensate	373.359,774,34	1.267.220.232,40
Somme con denaro	21.233 161.70	50.055.329,70

41 TASSO DELLO SCONTO UFFICIALE

Piazze	1918 marzo 31		1913 al 31 dic.
Austria Ungheria	5 %	dal 10 aprile 1915	5 ½ %
Danimarca	5 %	» 10 luglio »	6 %
Francia	5 %	» 20 agosto 1914	4 %
Germania	5 %	» 23 dicemb. »	5 %
Inghilterra	5 %	» 5 aprile 1917	5 %
Italia	5 %	» 11 gennaio 1918	5 ½ %
Norvegia	5 ½ %	» 9 novemb. »	5 ½ %
Olanda	5 %	» 10 luglio 1915	5 %
Portogallo	5 ½ %	» 15 gennaio 1914	5 ½ %
Romania	5 %	» 14 maggio 1915	6 %
Russia	6 %	» 29 luglio 1914	6 %
Spagna	4 ½ %	» 27 ottobre »	4 ½ %
Svezia	5 ½ %	» 9 novem. 1915	5 ½ %
Svizzera	4 ½ %	» 2 gennaio »	4 ½ %