

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Direttore-Proprietario: M. J. DE JOHANNIS

Anno XLIII - Voi. XLVII

Firenze-Roma, 23 gennaio 1916

FIRENZE: 31 Via della Pergola
ROMA: 56 Via Gregoriana

N. 2177

Anche nell'anno 1916 l'*Economista* uscirà con otto pagine in più. Avevamo progettato, per rispondere specialmente alle richieste degli abbonati esteri, di portare a 12 l'aumento delle pagine, ma l'essere il Direttore del periodico mobilitato per effetto della guerra, non ci consente per ora di affrontare un maggior lavoro, cui occorre accudire con speciale diligenza. Rimandiamo perciò a guerra finita questo nuovo vantaggio che intendiamo offrire ai nostri lettori.

Il Direttore proprietario.

Il prezzo di abbonamento è di L. 20 annue anticipate, per l'Italia e Colonie. Per l'Estero (unione postale) L. 25. Per gli altri paesi si aggiungono le spese postali. Un fascicolo separato L. 1.

SOMMARIO:

PARTE ECONOMICA.

Noli e Governo.

Sviluppo e situazione presente delle finanze pubbliche in Italia.

NOTE ECONOMICHE E FINANZIARIE.

Il movimento commerciale della Colonia Eritrea nel 1914 — Il commercio della regione del Katanga.

EFFETTI ECONOMICI DELLA GUERRA.

Valori industriali — I profitti delle Banche inglesi — I prezzi del carbone — Il rialzo del rame — La marina mercantile greca e la guerra.

FINANZE DI STATO.

Il bilancio del Ministero del Tesoro — Il preventivo del Ministero delle Finanze per l'esercizio 1916-1917 — Il progetto di legge sui profitti di guerra in Francia — L'imposta sui profitti di guerra in Russia — Un prestito coloniale inglese — La riforma delle imposte e l'aumento dei redditi di Stato in Russia — Buoni del tesoro francesi — Finanze britanniche — Prestito russo nel Giappone.

IL PENSIERO DEGLI ALTRI.

Il carbone bianco, A. MARIANI — 5,20 per cento di reddito su un titolo 5 per cento, L. EINAUDI — Il prestito, P. MARRICH — Il prezzo del carbone e le spese connesse col porto, L. EINAUDI — Il reclutamento del capitale, G. SALVEMINI.

LEGISLAZIONE DI GUERRA.

Due decreti per fronteggiare gli alti prezzi del carbone: l'illuminazione pubblica ridotta - un decreto per il più rapido incremento della produzione d'energia idroelettrica — Un nuovo decreto per l'imposta sui profitti di guerra — Il prezzo massimo di requisizione.

NOTIZIE - COMUNICATI - INFORMAZIONI.

Le norme da seguirsi per la denuncia del grano e del granturco — L'importazione dei carboni nel 1915 — Commercio inglese — La produzione vinicola in Spagna — La produzione del ferro in Germania — Il mercato del nitrato nel 1915 — 18 milioni e mezzo mandati a casa in un mese dai militari combattenti — Il capitale italiano investito in titoli del debito pubblico estero.

PRESTITO NAZIONALE 5% NETTO.

MERCATO MONETARIO E RIVISTA DELLE BORSE.

Situazione degli Istituti di Credito mobiliare, Situazione degli Istituti di emissione italiani, Situazione degli Istituti Nazionali Esteri, Circolazione di Stato nel Regno Unito, Situazione del Tesoro italiano, Tasso dello sconto ufficiale, Debito Pubblico italiano, Riscossioni doganali, Riscossione dei tributi nell'esercizio 1914-15, Commercio coi principali Stati nel 1915, Esportazioni ed importazioni rinnunte, Importazione (per categorie e per mesi), Esportazione (per categorie e per mesi).

Prodotti delle Ferrovie dello Stato, Quotazioni di valori di Stato italiani, Stanze di compensazione, Borsa di Parigi, Borsa di Londra, Tasso per i pagamenti dei dazi doganali, Prezzi dell'argento.

Cambi in Italia, Cambi all'Estero, Media ufficiale dei cambi agli effetti dell'art. 39 del Cod. comm., Corso medio dei cambi accertato in Roma, Rivista dei cambi di Londra, Rivista dei cambi di Parigi.

Indici economici italiani.

Prezzi dei generi di maggior consumo in Italia per mesi e regioni nel 1914.

Porto di Genova, Movimento del carico.

Indici economici dell'«Economist».

Credito dei principali Stati.

Numeri indici annuali di varie nazioni.

Pubblicazioni ricevute.

PARTE ECONOMICA

NOLI E GOVERNO

La guerra attuale dà occasione frequente al succedersi di problemi economici, che di un subito avvampano, si accentuano, ossessionano la stampa quotidiana ed improvvisati scrittori; svaniscono poi improvvisamente, senza che lo stato di cose sia menomamente cambiato, ma solo perchè occorre dar posto nelle menti irrequiete e turbate, nelle speculatrici pagine di giornali, ad altro argomento meno vieto e più attuale.

Adesso è la volta dei noli, o meglio della loro iperbolica ascensione nella scala segnata dall'inizio della guerra ad oggi. E' noto che i noli per i trasporti marittimi hanno un mercato e vengono quotati, tal quale ogni genere di largo consumo, od ogni titolo industriale, a seconda della legge economica, fondamento in tutti gli scambi, della domanda e della offerta. Abbondanza di noli disponibili in rapporto alla domanda, o alta domanda di noli in rapporto alla disponibilità, fanno come per il grano, lo zucchero, il caffè, i titoli di Stato o quelli delle Società esercenti una qualsiasi industria, rispettivamente abbassare o rialzare i prezzi. E' fuori di luogo qui rilevare gli elementi molteplici, di cui alcuni psicologici, che concorrono nelle oscillazioni dei prezzi, ma basterà confermare che la legge perciò non varia e sta per esperienza di secoli e per indubitabile verità, costante e sicura.

I noli per i trasporti marittimi mercantili sono dunque ascisi, di questi giorni, ad altezze che sembrano vertiginose, tanto quanto poteva essere vertiginoso il prezzo di dieci lire per un topo pagato al tempo dello assedio di Parigi o di cinque lire al chilo per un pane nero e duro nello assedio di Venezia.

Vediamo succintamente quali sono le ragioni che concorrono e giustificano l'aumento dei noli:

1) è indubitato che il quantitativo di marina fluttuante disponibile oggi giorno è minore di quello che si aveva nel tempo della pace e ciò per almeno sei ben distinte ed evidenti ragioni: a) la distruzione di una parte del naviglio mercantile operata dai sommergibili e dalle mine; b) il sequestro di massima parte del tonnellaggio germanico ed austro-ungarico; c) l'adibizione di parte della marina mercantile degli Stati belligeranti ai trasporti militari e quindi la eliminazione della offerta del loro tonnellaggio sul mercato; d) la imposizione di percorsi più lunghi, indeterminati trasporti che vogliono evitare transiti pericolosi; e) la difficoltà dello scarico nella maggior parte dei porti e quindi prolungata la durata delle soste che tengono inutilizzabile il naviglio; f) infine la direzione prevalente verso i paesi alleati d'Europa di un quantitativo di merci maggiore di quello che non possa essere inviato ai paesi di provenienza, per la diminuita produzione europea; il che causa un frequente ritorno a vuoto e cioè inutilizzazione di tonnellaggio.

2) d'altra parte è indubitato ed indubitabile,

FONDAZIONE
L. EINAUDI
BIBLIOTECA