

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Direttore: M. J. de Johannis

Anno XLVI - Voi. L

Firenze-Roma, 1 Giugno 1919

FIRENZE: 31 Via della Pergola
ROMA: 56 Via Gregoriana

N. 2352

1919

Il favore dei nostri lettori ci ha consentito di superare la critica situazione fatta alla stampa periodica non quotidiana, dalla guerra, durante quattro anni, nei quali, senza interruzione e senza venir meno ai nostri impegni, abbiamo potuto continuare efficacemente il nostro compito. Il periodo di crisi non è ancora cessato nei riguardi delle imprese come le nostre; tuttavia sentiamo di poter proseguire più alacramente e di poter anzi promettere notevoli miglioramenti non appena la diminuzione dei costi ci consentirà margini oggi inibiti.

BIBLIOTECA DELL' "ECONOMISTA",

STUDI ECONOMICI FINANZIARI E STATISTICI
PUBBLICATI A CURA DELL'ECONOMISTA

1) FELICE VINCI
L'ELASTICITA' DEI CONSUMI
con le sue applicazioni ai consumi attuali e prebellici
— L. 2 —

2) GAETANO ZINGALI
Di alcune esperienze metodologiche
tratte dalla prassi della statistica degli Zemstvo russi
— L. 1 —

In vendita presso i principali librai-editori e presso
l'Amministrazione dell'Economista — 56 Via Gregoriana,
Roma.

LANFRANCO MAROI
I FATTORI DEMOGRAFICI DEL CONFLITTO EUROPEO
con prefazione di CORRADO GINI
Volume di 600 pagine — L. 18
Società Editrice "Athenaeum" — Roma

SOMMARIO:

PARTE ECONOMICA.

Il caro viveri.

Costi e salari.
vizzera.

L. e. lire del Porto di Venezia.

Contributo straordinario per l'assistenza civile.

Il monopolio del caffè.

NOTE ECONOMICHE E FINANZIARIE.

Commercio estero di gennaio 1919.

NOTIZIE — COMUNICATI — INFORMAZIONI.

Buoni del Tesoro.

Relazione della Banca Commerciale Italiana per il 1918.

Relazione della Banca Italiana di Sconto per il 1918.

Situazioni Istituti di Credito.

PARTE ECONOMICA

Il caro viveri.

E' un ripetere continuo, negli ambienti familiari e su per i giornali quotidiani, che il Governo dovrebbe intervenire per far cessare il crescente costo della vita; si invoca dunque come sempre il Governo quale unico rimedio di qualsiasi male, e si impreca poi contro lo stesso quando un intervento tardivo, inadeguato, e spesso non convinto, forse deciso solo per soddisfare la pubblica opinione, non consegue il risultato sperato.

Eppure il periodo della guerra è ancora recente, ed esperienze numerose dell'intervento statale sono state fatte per dedurne quanto pericoloso e peggiorativo possa essere talvolta il fatto che i pubblici poteri si trovino indotti a controvertire le naturali correnti dei traffici e dei prezzi. Ma le lezioni della pratica, sono presto dimenticate e la crescente adorazione per l'idolo « Stato » sembra malattia psicopatica epidemica, contro la quale non possono reagire neppure i ragionamenti più logici e persuasivi. Ad aggravare il male, le richieste di alcuni non si limitano ad un intervento dello Stato, ma addirittura si vuole che sia provveduto ad un Ministero degli approvvigionamenti che abbia il compito preciso di far abbassare i prezzi.

Ora anche ammesso che un qualsiasi Ministro, la ricerca del quale sembra oggi diventata preoccupazione assai più assillante di qualsiasi rivendicazione nazionale, abbia la possibilità di ottenere i mezzi per acquistare sui mercati esteri grande copia di generi di prima necessità per gettarli sul mercato italiano a prezzi convenienti per gli acquirenti e forse disastrosi per lo Stato, non vediamo come un principio di effetto utile potrebbe aversi prima di sette od otto mesi almeno. Si pensi che il nuovo Ministro dovrebbe orientarsi nel suo dicastero, completare naturalmente con nuovi impiegati la macchina, farla muovere e funzionare, incominciare a trattare per ottenere i crediti all'estero o le facilitazioni occorrenti per gli acquisti, trovar la merce disponibile e concludere con tutte le garanzie ben note, i relativi contratti, farsi dare i mezzi di trasporto, far trasportare la merce, organizzare la distribuzione ecc. ecc., non crediamo di avere peccato di ottimismo prevedendo che prima di otto mesi si possa beneficiare del tanto reclamato intervento e quando tutto andasse senza ostacoli.

Naturalmente gli acquisti all'estero faranno peggiorare i nostri cambi, ed allora nuova agitazione contro questo male e grida senza fine contro il solito Governo il quale non interviene a provvedere, mentre ognuno sa benissimo che se riuscissimo a diminuire le importazioni e ad aumentare le esportazioni i nostri cambi migliorerebbero sensibilmente.

E poichè gli acquisti di cui discorriamo implicano disponibilità di denaro, altri griderebbero contro l'aumento della circolazione, o la emissione dei Buoni del Tesoro, mentre ben si sa che se potessimo ridurre e l'uno e l'altra, anche i prezzi diminuirebbero, i cambi subirebbero un miglioramento e si sarebbero risparmiate grida, parole e discussioni inconsulte.

Ma il paese, mentre gli economisti ripetono da tempo che urge produrre, produrre molto, e produrre possibilmente a prezzi bassi, non trova che ragioni quotidiane per avversare quei semplici e logici avvertimenti, e con scioperi continui, e non sempre giustificati, con aumenti di salari, o diminuzione di ore di lavoro, con l'abbandono di qualsiasi senso di risparmio e di economia domestica, con pretese senza fine, non fa che peggiorare le già dure condizioni contro le quali strilla, e senza che alcuno lo avverta saggiamente, che egli ne è una delle principali e più immediate cause.

Purtroppo la storia non consente rosee previsioni sull'andamento dei prezzi nell'immediato dopo-guerra, scrive un nostro collega.

Prima dell'attuale gigantesco conflitto, il record dell'aumento dei prezzi era detenuto dalle guerre napoleoniche. I massimi prezzi furono raggiunti tra il 1808 e il 1810. Alla cessazione delle ostilità i prezzi subirono un notevole ribasso (1814-16); ma per rialzare ancora fortemente nel 1817 e nel 1818.

Lo stesso fenomeno si ripeté per la guerra di Crimea (1854-56); mentre durante il conflitto il numero indice non andò oltre 102, cessate le ostilità salì a 105 nel 1857.

Parimenti, la fine della guerra di secessione americana fu anch'essa accompagnata da sensibili rincari. Mentre nel corso delle ostilità il numero indice in oro salì ad un massimo di 122,5 nel 1864, cessata la guerra esso rialzò a 136,3 nel 1866 e l'anno seguente era ancora a 127,9.

Infine, i rincari massimi non si ebbero durante la guerra franco-prussiana (anno 1870-71), ma tra il 1872 e la prima metà del 1874.

Basandosi su questi insegnamenti il grande economista americano King Fisher affermava, nel 1915, che non solo i prezzi sarebbero progressivamente cresciuti per tutta la durata della guerra, ma che essi sarebbero ancora rialzati a guerra cessata e che quest'ulteriore rialzo sarebbe finito con una crisi, come quelle avvenute: nel 1857 dopo la guerra di Crimea, nel 1866 dopo la guerra di Secessione e nel 1874 dopo la guerra franco-prussiana.

La conflagrazione da cui siamo appena usciti essendo stata più vasta di tutte le precedenti è naturale che più profonde sieno le sue ripercussioni economiche. Mai come dall'agosto 1914 fu disorganizzata la produzione pacifica, interrotta la mondiale catena degli scambi, annientata la ricchezza accumulata. E perciò la spinta al rincaro non comincerà a rallentarsi se non quando s'inizierà la progressiva eliminazione delle cause che durante la guerra inalzarono i prezzi.

Infatti i numeri-indici dei prezzi all'ingrosso delle merci in Italia, che il prof. R. Bachi va raccogliendo sono a questo proposito eloquenti.

Ecco qui, messi di fronte, gli indici generali dei prezzi all'ingrosso in Italia e in Inghilterra:

		Italia	Inghilterra
Aprile	1915	153.3	151.2
Maggio	»	159.0	151.2
Ottobre	1918	556.4	282.6
Novembre	»	550.7	282.6
Dicembre	»	467.9	277.0
Gennaio	1919	441.3	265.9
Febbraio	»	435.1	263.8
Marzo	»	442.0	260.1

In Inghilterra il ribasso è stato lento, ma costante dopo il novembre 1918. In Italia, invece, dopo un sensibile ribasso dal novembre al febbraio, il rialzo del mese di marzo ci ha riportato press'a poco al livello del mese di gennaio.

E mentre in Inghilterra l'indice generale dei prezzi dall'aprile 1915 è aumentato appena da 151.2 a 260.1, in Italia esso è aumentato da 253,3 a 442. Cioè, di fronte ad un aumento di punti 108.9 in Inghilterra sta un aumento di punti 288.7 in Italia! In altre parole, l'indice generale dei prezzi è salito in Inghilterra soltanto del 72 per cento, mentre in Italia è salito del 188 per cento.

E ciò spiega la ragione per cui il ribasso iniziatosi nel novembre 1918, sia stato notevole in Italia e appena sensibile in Inghilterra. Perchè nella Gran Bretagna il rialzo era stato precedentemente meno forte che da noi.

A questo ribasso contribuirono principalmente: i minerali e i metalli, che segnarono una diminuzione di oltre il 54 per cento; ed in minor misura i cereali e le carni (16 per cento), le merci varie (8 per cento) e le fibre tessili (5 per cento).

Ma se sono diminuiti nell'indice generale i prezzi dei cereali e delle carni in conseguenza di provvedimenti governativi, sono viceversa ulteriormente aumentati i prezzi delle altre derrate alimentari, come prova il seguente specchietto:

		Italia	Inghilterra
Aprile	1915	129.7	146.5
Maggio	»	126.7	145.7
Ottobre	1918	407.3	260.3
Novembre	»	416.8	260.8
Dicembre	»	418.4	260.8
Gennaio	1919	440.8	260.8
Febbraio	»	451.7	260.8
Marzo	»	457.2	260.8

L'aumento delle derrate alimentari dall'ottobre 1918 al marzo 1919 è stato in Italia del 12 per cento.

E mentre i prezzi dei cereali e carni sono poco più che raddoppiati i prezzi delle altre derrate alimentari sono più che triplicati, come risulta da questa tabella:

		cereali e carni	altri alimenti
Maggio	1915	155.0	126.7
Novembre	1918	414.5	416.8
Marzo	1919	347.5	457.2

I prezzi del primo gruppo sono stati moltiplicati per 2 1/4; i prezzi del secondo gruppo per 3 1/2.

Abbiamo appena bisogno di avvertire i nostri lettori che il confronto dei prezzi italiani con quelli inglesi per poter avere un significato, avrebbe dovuto esser fatto non tanto nelle cifre complessive sibiene nei coefficienti dei prezzi in Italia ed in Inghilterra. Paragonare per i prezzi in tempi di eccezionale disagio mondiale un paese che aveva 90 miliardi di ricchezza, che era importatore per sbilancio di 1 miliardo, che ha una moneta perdente e trasporti insufficienti con l'Inghilterra che aveva 780 miliardi di capitale, una vastissima esportazione, una moneta solidissima e trasporti rapidamente restaurabili, non si capisce bene che cosa voglia significare.

Un tale errore di metodo statistico, se è innocuo per gli studiosi di cose economiche, è d'altra parte pericoloso; perchè tende a deviare le masse popolari dal giusto apprezzamento di un problema, che esse stesse, anche più del Governo, debbono e possono risolvere.

Governo e Parlamento hanno il dovere di sistemare al più presto le finanze dello Stato, di accrescere il nostro credito con severi e coraggiosi provvedimenti, di migliorare progressivamente i trasporti: e così via.

Ma i cittadini alla loro volta hanno altri doveri: e primo fra tutti quello di affermare l'abbondanza occultata di merci solo quando ne siano ben certi e resulti loro dalle cifre della produzione interna e della importazione dall'estero. Debbono poi conoscere che gli alti prezzi si vincono in sostanza soltanto con un mezzo che è in mano loro e non del Governo; cioè con la maggior produzione, ossia il maggior lavoro, per riparare le deficienze accumulate in 4 anni di guerra.

La situazione col tempo migliorerà; bisognerà far ritornare gli uomini ai campi, smobilitare il più rapidamente possibile, favorire la ripresa della produzione. Bisogna che si riducano i trasporti militari e che ferrovie e navi siano restituite alla loro naturale funzione. Occorre ridare libertà ai commerci. Val di più, per facilitare gli approvvigionamenti, l'azione li-

bera di qualche dozzina di negozianti mossi dal desiderio di lucro, che l'azione governativa di qualunque numero Ministero, anche se questo avesse alla sua testa un famosissimo fra i maggiori dittatori ai viveri venuti fuori nel mondo durante la guerra. Bisogna lasciare importare ed esportare senza impacci, affinché ognuno possa far venire materie prime dall'estero, quando creda di poter trarne guadagno. L'abbondanza delle merci è sempre favorevole al buon mercato. I divieti di importazione possono sussistere senza danno, solo per cose inutili, di lusso; e quelli di esportazione per talune derrate alimentari, di produzione nazionale e veramente necessarie alla nutrizione del popolo.

Bisogna che gli industriali abbiano fiducia nell'avvenire, non si sentano minacciati e ogni momento da agitazioni e da violenze. Solo così la produzione potrà ritornare al suo antico livello ed il commercio potrà recarla dai luoghi di produzione ai luoghi di consumo.

Bisogna che la stampa, anziché sobillare e incoraggiare il paese ai disordini ed gli scioperi, con severi ammonimenti, richiami il paese alla produzione e al presente anche alla pazienza, in modo che si acceleri quanto è possibile il ritorno al ritmo normale di vita.

Prezzi e salari.

Le disavventure diplomatiche hanno deviato l'attenzione dei cittadini dai problemi economici.

E' una deviazione pericolosa, trattandosi di problemi da cui, più ancora che dalle questioni territoriali, dipende il nostro avvenire. Fra essi l'aumento dei salari, rivendicato da quanti lavorano per conto delle imprese private e dagli enti pubblici, che ha raggiunto in Italia proporzioni allarmanti senza arrestare, per questo, la crescente irrequietezza delle maestranze che sconsiglia ai capitalisti la ripresa industriale.

L'origine del fenomeno, che minaccia di rovinare le finanze e di escludere il paese dalla vita economica mondiale, è universalmente nota. Il rincaro dei prezzi rende ogni giorno più difficile la vita delle classi proletarizzate dalla guerra. Per superarlo era necessario eliminare la carestia dei prodotti che più servono al consumo popolare, aggravata dalla crisi dei trasporti, dalle speculazioni commerciali e dalla carta moneta sproporzionata al volume degli scambi. Si preferì, invece, di elevare in misura crescente i salari, onde un progressivo rincaro del costo di produzione dei beni consumati che accrebbe a sua volta i prezzi. E l'aumento dei salari per talune classi, pronte alle agitazioni e agli scioperi, fu tale da compromettere addirittura lo sviluppo della produzione che soltanto poteva rimuovere la carestia causata dalla guerra. A prezzi raddoppiati corrispondono ormai per numerose categorie di lavoratori salari più che triplicati. Le mercedi dei buoni operai oscillano in media intorno alle settecento lire mensili. Da ciò, non aumento, ma una diversa distribuzione di viveri. I lavoratori riusciti a triplicare i loro salari sottrassero i generi di consumo agli operai, agli impiegati, agli stipendiati i cui onorari vennero appena raddoppiati. Il maggior benessere dei primi affrettò la penuria dei secondi.

Il malcontento, diffuso rapidamente fra tutte le classi sprovviste di redditi elastici, rapidamente aumentabili, non tardò a trasformare il problema economico in una questione politica.

Come risolverla?

Più che i prezzi, urge combattere l'artificioso rialzo dei salari, che ne contrasta la discesa. Se la corsa dei salari non si arrestasse, in luogo dello sciopero del lavoro, si avrebbe all'ultimo la scomparsa del profitto e quindi lo sciopero dei capitali. Invece della ricchezza gli alti salari procureranno la miseria.

Così avvenne nella Russia bolscevica. Non appena i salari superarono il valore del prodotto le fabbri-

che si chiusero. Per evitare la disoccupazione generale e conservare la misura fantastica dei salari il Governo assunse l'esercizio delle fabbriche colmando le perdite con ingenti sovvenzioni. Le finanze furono rovinata senza però salvare le industrie, i cui prodotti non rappresentano neppure la metà delle sovvenzioni.

E ciò senza riuscire neppure ad arrestare il rincaro dei prezzi favorito dalla eccessiva emissione di carta moneta con la quale i salari vengono necessariamente pagati. Alla fine di gennaio la carta moneta emessa superava i 345 miliardi di lire, onde un rincaro vertiginoso dei viveri che, malgrado gli elevatissimi salari, ebbe per effetto di precipitare le classi lavoratrici nella più squallida miseria. A Pietrogrado, ancora a marzo, secondo il *Times* (14 marzo) una libbra di carne (454 grammi) costava 520 franchi, una libbra di burro 425 franchi e le aringhe circa 100 franchi ciascuna. E si capisce. Il torchio litografico può aumentare i rubli di carta e non già i viveri e le aringhe.

Ora tutto questo si poteva in parte evitare se gli alti salari avessero accresciuto l'efficienza del lavoro. Nessuna industria può elevare le mercedi senza accrescere contemporaneamente, con una organizzazione scientifica del lavoro, la produttività delle sue maestranze. Gli americani, prima ancora degli inglesi e degli altri nostri concorrenti mondiali, premuti dagli alti salari non mancarono di adottarla, riducendo con vantaggio comune il costo unitario di produzione e quindi i prezzi alla misura minima. Gli operai più lautamente pagati, apparvero i più convenienti. Il cottimo a premio, od americano, che agguinge alla paga oraria la percentuale di ore che l'operaio risparmia per compiere un dato lavoro, applicato con i correttivi del Willans e del Rowan necessari ad escludere ogni revisione dei cottimi dannosa agli operai, eccitando il rendimento delle maestranze e il loro interessamento alla introduzione del macchinario più perfetto, valse non solo a neutralizzare l'aumento dei salari ma a facilitare la riduzione dell'orario e dei prezzi. Ed egualmente avverrebbe con la partecipazione delle maestranze stesse ai profitti, attuabile ogni qualvolta la percentuale dei dividendi rispetto all'ammontare dei salari raggiunga una misura ragguardevole.

Tali mezzi per eliminare il pericolo che gli altissimi salari odierni rappresentano per le stesse classi lavoratrici, alle quali, più che il diritto marxista al prodotto integrale del lavoro, importa di ottenere la maggior somma di ricchezza, possibile soltanto con la più ampia collaborazione di classe. Il miglioramento del tenore di vita degli operai non si ottiene elevando i salari nominali, ma sviluppando il rendimento dell'industria. Non per questo la lotta di classe è esclusa. La ripartizione del prodotto eccedente, dovuta al progresso industriale, sarà sempre il risultato delle libere contese fra il lavoro e il capitale che limitate a quella eccedenza, non potranno mai avere ripercussioni dannose per i due fattori produttivi e per la collettività.

Gli scambi internazionali, ai quali i modesti salari prebellici, compensando la nostra naturale inferiorità produttiva, avevano assicurato all'Italia una partecipazione lusinghiera, saranno fra pochi mesi riattivati.

La ripresa sarà ben dolorosa se i nostri industriali non potranno compensare gli alti salari attuali con un maggior rendimento del lavoro che diminuisca il costo unitario dei prodotti nuovamente esposti alla concorrenza straniera sospesa dalla guerra. Occorre, perciò, resistere ad ogni ulteriore aumento delle mercedi monetarie; eliminare la carestia dei viveri e le altre tre cause che inacerbiscono i prezzi; sviluppare la capacità tecnica o la versalità intellettuale delle maestranze.

Sono obbiettivi che i veri amici delle classi operaie devono tosto caldeggiare. Nessun regime economico può infrangere il rapporto fra il salario e il ren-

dimento del lavoro, imposto dall'accumulazione del capitale e dal progresso tecnico, senza distruggere la produzione e rovinare, prima d'ogni altra, la stessa classe lavoratrice, incapace di produrre senza le classi dirigenti a cui dobbiamo la miracolosa creazione e organizzazione delle industrie della pace e della guerra. « La settimana di 40 ore e un ulteriore aumento del 30 per cento sui salari — così, violento ma sincero, l'*Avanti!* del 9 febbraio 1919 (ed. romana) a proposito degli scioperi inglesi — sono inconciliabili col regime capitalistico. Tutto il sistema degli scambi internazionali, organismo delicatissimo che si risente delle scosse più piccole, si scompaginerebbe catastroficamente. L'industria inglese incapace di resistere alle pressioni della concorrenza straniera precipiterebbe nell'abisso più oscuro, trascinando con sé, del resto, tutta l'economia mondiale ».

E così sarebbe dell'industria italiana.

Per fortuna non sono questi i propositi dei socialisti più avveduti, della *Confederazione del Lavoro* e della *Unione Italiana del Lavoro*, consapevoli per ragioni economiche, sia pure storiche, dell'impossibilità di disgiungere il destino della classe operaia dalle condizioni della produzione e della economia nazionale.

Nè potrebbe essere altrimenti. Per ribassare i prezzi, elevare i salari reali, ridurre gli orari non vi ha che un solo mezzo possibile:

Produrre.

FEDERICO FLORA.

Crisi Svizzera.

Il Consiglio federale ha pubblicato, in questi ultimi giorni, la sua relazione semestrale sulle misure prese per mantenere la neutralità e l'integrità della Confederazione. Da essa risulta chiaramente che la Svizzera attraversa attualmente una crisi economica, la quale minaccia di prolungarsi per parecchio tempo.

Durante la guerra, la grande preoccupazione di questo paese era di poter ottenere l'importazione di quantità sufficienti di viveri e materie greggie. La esportazione dei suoi prodotti e, particolarmente degli articoli industriali, veniva in seconda linea e non presentava difficoltà gravi, tanto è vero che le industrie svizzere nella loro generalità, furono sempre molto occupate dall'autunno 1914 sino verso l'estate del 1918. Soltanto a questa data si notò in alcuni rami industriali una diminuzione delle ordinazioni.

Attualmente si è prodotto un cambiamento radicale: viveri e materie greggie sono facili a ottenere, difficilissima, invece, è diventata l'esportazione dei prodotti industriali, sia per i divieti e le restrizioni adottate dalla maggior parte dei Governi esteri, sia perchè il cambio tanto elevato del franco svizzero costituisce, in molti casi, una difficoltà insormontabile per la conclusione di transazione importanti. Infine, due mercati che solevano comperare molti prodotti svizzeri, quello tedesco e l'austriaco, non sono più in grado di pagare le merci che vorrebbero comperare. Altra difficoltà è data dagli ostacoli cui devono sottostare i trasporti. In molti casi manca assolutamente il materiale ruotabile, e poi per tutte le spedizioni attraverso le Potenze Centrali, si constata sempre più un inconveniente gravissimo: quello dei furti, che sulle reti tedesche e austriache avvengono con una frequenza impressionante. Perciò la Svizzera si è vista costretta a organizzare dei veri treni cumulativi, che vengono accompagnati da un picchetto militare di sicurezza.

Per quanto riguarda i trasporti marittimi, il Consiglio federale constata che essi subirono un rallegrante aumento, ma poi si ebbe, particolarmente, in Cete, un riguardo di merci, che dura, almeno, parzialmente, cora tutt'oggi. Date le condizioni difficilissime dei trasporti ferroviarii in Francia, non è stato possibile dar pieno corso alla convenzione franco-svizzera secondo la quale la Confederazione è autorizzata a far

circolare giornalmente 5 treni nella direzione di Cete e Marsiglia. Non c'era, d'altronde, più un motivo plausibile per avviare, come durante la guerra dei sottomarini, tutto il traffico marittimo su quel porto, e perciò il Consiglio federale stabilì un accordo con le autorità italiane per rendere possibile una maggiore utilizzazione dello scalo di Genova. In seguito a questi accordi, a datare dal mese di febbraio, il traffico per via Genova è aumentato in proporzioni assai considerevoli e con piena soddisfazione delle autorità federali. Da poche settimane è aperta altresì la linea del Reno, che permette di valersi dei porti di Anversa e Rotterdam, specialmente per i trasporti americani di granaglie e quelli anglo-americani di carboni.

Le vendite sui mercati indigeni sono ridotte a modestissime proporzioni. I grossisti posseggono ancora fortissime provviste di merci, che comperarono a prezzi elevati e che risultarono ancora più rincarate per effetto dei noli elevatissimi, cui il loro trasporto andò soggetto. Ora, per effetto di queste circostanze, i prezzi di molte derrate sono sempre eccessivamente cari ed il pubblico si astiene dal fare qualsiasi acquisto che non sia proprio necessario, per aspettare i ribassi che devono inevitabilmente prodursi. Questo ristagno colpisce anche la produzione industriale indigena.

Il Consiglio federale constata nella suaccennata relazione, l'esistenza di un pericolo molto serio per le industrie svizzere, che viene dalla inondazione dei mercati indigeni di prodotti industriali a buon mercato provenienti particolarmente dalla Germania e dall'Austria, soprattutto dalla prima. La liquidazione del materiale di guerra, il fatto che la industria tedesca può avere carbone e ferro a condizioni molto migliori di quella Svizzera e soprattutto, il corso tanto basso del marco, rendono possibile agli esportatori tedeschi di offrire sui mercati svizzeri articoli semi fabbricati o finiti a prezzi tanto ridotti da rendere assolutamente impossibile la concorrenza ai fabbricanti indigeni. Questa situazione ha letteralmente allarmato molti gruppi di industriali, che indirizzarono al Consiglio federale innumerevoli petizioni per domandare di colpire l'importazione di detti prodotti tedeschi con un dazio protettore. La situazione s'era fatta così minacciosa, e lo è tutt'ora, da spingere il Consiglio federale a nominare una Commissione di periti, rappresentanti le diverse categorie degli industriali. Essa esaminò a fondo la situazione e venne alla conclusione che almeno per ora, l'introduzione delle restrizioni richieste non è consigliabile. La protezione che domandano tanti fabbricanti è in sé stessa, pienamente giustificata, ma se la Svizzera avesse da segnalare la via delle protezioni doganali e delle limitazioni, offrirebbe il destro a tanti altri Stati a far altrettanto a riguardo dei prodotti industriali svizzeri e si porterebbe così un colpo pericolosissimo alle nostre esportazioni.

Per effetto delle circostanze sopra esposte, la disoccupazione in molti rami industriali è diventata preoccupante assai. Le conseguenze sono ancora accresciute dal fatto che i licenziamenti d'impiegati e operai svizzeri occupati magari da parecchi anni in Francia ed in Inghilterra continuano a prodursi. In Austria ed in Germania poi non se ne parla: il numero degli Svizzeri che vi sono ancora occupati è sceso a un minimo che difficilmente può essere ancora abbassato.

L'avvenire del Porto di Venezia.

La Camera di Commercio e Industria di Venezia pubblica una interessante relazione sull'avvenire portuale, che riproduciamo per richiamare l'attenzione delle competenti Autorità sull'importante problema. La situazione commerciale del Porto di Venezia nel periodo antecedente alla guerra deve essere messa in rapporto con la gigantesca pressione economica e politica del mondo germanico sul mezzogiorno d'Europa, che si manifestava, fra l'altro, colla profonda

penetrazione dei suoi porti. Ricchezza di risorse naturali, organizzazione perfezionata delle industrie, notevolissima ampiezza della zona pianeggiante, estensione della rete fluviale navigabile: sono tutti elementi che determinavano una originaria condizione di favore dei porti del Nord di fronte ai nostri: i quali danno accesso a una regione priva di miniere, industrialmente poco evoluta, solcata da fiumi quasi tutti a breve percorso e a regime torrentizio e serrata subito a settentrione dalla fascia alpina.

Lo svantaggio iniziale tendeva coll'andar del tempo, a diventare sempre più grande, in quanto l'assicurare alle navi in arrivo il carico di ritorno, contribuiva ad aumentare ulteriormente la sfera di influenza dei porti tedeschi e lo sviamento del traffico dal Mediterraneo al Mare del Nord. La politica ferroviaria e tariffaria della Germania, e l'adesione sempre più stretta dell'Austria, al sistema economico tedesco, aggravavano la nostra situazione.

Alla accennata penetrazione commerciale, in conseguenza della quale la linea di demarcazione fra il retroterra economico dei due grandi bacini europei correva molto più a mezzogiorno di quanto non sarebbe stato determinato dalla ragione puramente geografica, veniva incontro la penetrazione, in senso opposto, ma solo in parte concorrente, dell'Austria, padrona degli sbocchi dell'Adriatico orientale.

Infine, la scarsità di valichi alpini in senso longitudinale e il carattere trasversale delle valli oltre il vecchio confine (Zeglia, Pusterla, Inn, Drava, Danubio) delle quali l'Austria si serviva come di corridoi per le sue ferrovie di collegamento interno, e di raccordo col grande sistema centrale, completava quello che si può chiamare l'accerchiamento commerciale del porto di Venezia. Questo piano veniva praticamente realizzato con l'allungamento fittizio del tratto Tarvis-Pontebba, mediante l'applicazione di tariffe proibitive, ciò che impediva al nostro porto l'utilizzazione della ferrovia pontebbana per l'approvvigionamento della zona posta immediatamente oltre il vecchio confine nord-orientale; con la irremovibile ostilità ad aprire al traffico internazionale la linea della Valsugana, che tante speranze aveva dato fra noi; con le tariffe di favore per i percorsi sulla strada ferrata Villaco-Fortezza (Franzensfeste) che rappresentava il lato destro di questo movimento avviluppante organizzato ai nostri danni. Venezia si avviava così a diventare un porto di importanza quasi esclusivamente interna, funzionante in gran parte da scalo per il carbone importato dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, e dai privati.

D'altra parte l'Italia si trovava in difficili condizioni quanto a lotta di tariffe, poichè, mentre il nostro traffico con la Germania soggiaceva a una necessaria servitù di passaggio su territorio austriaco, le grandi direttrici del commercio austro-tedesco evitavano il territorio italiano, seguendo le valli trasversali cui abbiamo accennato più sopra.

Oggi la situazione è radicalmente mutata; e i fattori di questa trasformazione più importanti agli effetti dello studio che ci interessa, sono:

a) l'acquisizione al nostro sistema economico dei porti concorrenti dell'Adriatico orientale con notevoli tratti delle due grandi ferrovie di penetrazione all'interno;

b) l'acquisto della grande arteria ferroviaria del Trentino verso la Germania, per una profondità di 200 Km.

c) il dominio della ferrovia della Pusteria alla sua estremità occidentale.

A queste condizioni di fatto devesi aggiungere la profonda scossa che il germanismo ha subito perdendo la guerra. Il prestigio politico è una forza non trascurabile nel campo della concorrenza economica internazionale, e bisogna saper sfruttare il mutamento che s'è venuto formando nell'opinione pubblica del mondo. Il momento si rivela particolarmente propizio per Venezia, la quale potrebbe conquistare la posizione di grande centro di afflusso e di rifornimento

per notevoli zone dell'Europa continentale. Per raggiungere questo risultato occorre che la buona volontà e la capacità organizzatrice dei nostri commercianti sieno integrate:

a) da un completo e regolare fascio di comunicazioni marittime facenti capo al nostro porto;

b) da una buona rete ferroviaria che colleghi il porto con il proprio retroterra naturale;

c) da un sufficiente attrezzamento portuale, tale da assicurare agli armatori la rapidità delle operazioni di carico e scarico.

Prima, però, di intraprendere lo studio di questi argomenti per stabilire quali sono le concrete esigenze del nostro traffico, è d'uopo affrontare una questione pregiudiziale: quella dei futuri rapporti di Venezia col porto di Trieste. La concorrenza fra i due porti è una necessaria conseguenza della loro rispettiva posizione geografica, e l'annessione di Trieste all'Italia, lungi dal sopprimerla, ne renderà più libero il meccanismo, almeno in quella parte ove è stata eliminata la linea di frontiera. Sono altresì dellegate, è vero, quelle forze che tendevano a favorire Trieste per farne uno strumento di lotta economica contro il Regno. Queste varie considerazioni hanno indotto autorevoli personalità a sostenere l'idea di una delimitazione delle zone di influenza dei due porti, ottenuta con l'adozione di un'apposita politica tariffaria. Gli istradamenti sarebbero per tal modo prestabiliti, le destinazioni ripartite e la concorrenza evitata fra i due porti.

Il sistema, che potrebbe rappresentare un tollerabile compromesso fra due Stati rivali, non regge alla critica quando venga proposto per risolvere il problema come si presenta oggi.

E invero non avrebbe esso ragione alcuna di applicazione per quanto riguarda le zone di influenza assoluta di ciascun porto. Il Veneto occidentale, il Trentino, la Svizzera orientale, le regioni sud-occidentali della Baviera, fanno parte del retroterra naturale di Venezia, o tutt'al più qualcuno degli anzidetti Paesi, potrà essere servito da altri porti, ma non da quello di Trieste. Egualmente la Venezia Giulia, la Stiria, la Boemia sono di competenza esclusiva di Trieste e Venezia non vi ha normalmente a che vedere.

Esiste invece una zona intermedia, corrispondente all'ingrosso alla regione compresa dal Friuli alla Baviera centrale, ove la concorrenza fra Venezia e Trieste è efficace e qui, secondo la teoria enunciata, dovrebbe delimitarsi il confine economico fra i due porti. Ora la Camera, che si è manifestata costantemente contraria alla politica monopolistica sotto qualunque forma, non può dare il suo voto all'artificio proposto che, per il presente, costituirebbe un violentamento delle naturali correnti di traffico, a danno di esso e a definitivo vantaggio, forse, di qualche accanita concorrenza estera; per l'avvenire sarebbe un ostacolo alla costruzione di nuove strade o ferrovie, che altrimenti riuscirebbero a estendere il retroterra di un porto forse anche a scapito dell'altro, ma a vantaggio sempre del commercio in generale.

Senza richiedere vantaggi esclusivi, senza pretendere la soppressione di una concorrenza che riposa nella natura stessa delle cose, Venezia non può che domandare la parità di trattamento coi porti suoi competitori, sia nei riguardi delle condizioni tariffarie e dei servizi cumulativi ferroviario-marittimi, sia in quello delle franchigie doganali che venissero eventualmente concesse per certe merci o per certe destinazioni.

Sarebbe invero intollerabile, e definitivamente rovinoso per gli interessi di Venezia, che tanti danni ha già subito dalla crisi bellica, se essa dovesse trovarsi a competere in condizione di sfavore con altri porti che ricevessero eventualmente dei privilegi. Venezia non ne domanderà, per conto proprio, ma fin d'ora essa crede di dover affermare il principio, che è una necessità di vita per lei, che qualunque

favore concesso dallo Stato ai suoi concorrenti, farebbe sorgere per lei il diritto a provvedimenti di compenso.

L'assetto ferroviario. — Massima importanza ha per l'avvenire del porto la questione delle comunicazioni ferroviarie fra Venezia e il suo *hinterland*, soprattutto in seguito all'avvenuta conquista dei nostri confini naturali. Né qui intendiamo trattare delle grandi comunicazioni internazionali, riguardanti in particolar modo il servizio viaggiatori, come sarebbe la progettata linea detta del 45° parallelo, poichè la questione è già stata risolta con un principio di applicazione pratica. Vogliamo invece considerare le ferrovie che interessano direttamente il nostro porto.

Svanita quella ferrea pressione che l'Austria, nel modo dianzi accennato, esercitava così vantaggiosamente contro di noi, la nostra Regione deve risolutamente approfittare del nuovo stato di cose, per collegarsi più intimamente coi nuovi territori che necessariamente verranno a formar parte del nostro retroterra portuale: il Trentino, l'Alto Adige, la Svizzera orientale, la Baviera meridionale.

Il valico del Gottardo, sul quale qualche assegnamento in favore di Venezia si era pur fatto all'epoca della sua apertura; si è però dimostrato praticamente di mediocre interesse per l'incremento del nostro traffico portuale, il quale non ne ha profittato che saltuariamente, e soltanto in ragione delle difficoltà e degli ingorghi del porto di Genova.

Eguale può dirsi per i nuovi valichi alpini dei quali si è spesso parlato in passato, e che ritornano oggi in discussione contendendosi la preferenza, ma che rasentando nella loro traiettoria verso l'Italia, il limite estremo della zona d'influenza del nostro porto, non possono rappresentare per esso un considerevole elemento di risorsa; alludiamo allo Spuglia ed al Greina.

Ciò non significa tuttavia che noi dobbiamo del tutto disinteressarci della campagna che si andrà a riaccendere per il primato dell'uno sull'altro di questi due valichi.

Presentemente il porto di Venezia ha una sola grande arteria ferroviaria che oltrepassa completamente la cerchia alpina e sia capace di servire al traffico internazionale; ed è la Padova-Verona-Trento-Brennero. Senonchè il grande arco ch'essa descrive nella pianura, con notevole aumento della distanza, e il suo traffico già soverchiante, la rendono poco atta a una utilizzazione molto più intensa di quella attuale.

La ferrovia della Valsugana, costruita con grandi sacrifici per volere della Regione Veneta, rappresenta la corda del grand'arco ferroviario Padova-Verona-Trento e realizza un risparmio di oltre 40 Km. La Valsugana è il cardine di tutte le nostre comunicazioni con l'Europa Centrale, e la sua sistemazione al di là del vecchio confine è il più urgente fra gli interessi ferroviari del porto. Ritenuto che durante la guerra venne già provveduto al miglioramento della linea nel tratto Mestre-Primolano, a raddoppi di binario, piano caricatori ecc.; occorre ora procedere sollecitamente al raddoppiamento del binario e soprattutto alla rettifica del suo tracciato in alcuni tratti del percorso in territorio tridentino, alla riduzione di alcune curve e al rafforzamento del fondo che allo stato attuale non sopporta treni molto pesanti.

La completa utilizzazione della Valsugana, mentre avvicina a Venezia tutte le regioni a nord di Trento, apre nuove possibilità anche verso occidente, a mezzo di un razionale sfruttamento e completamente della linea già in esercizio, che da Bolzano segue la Val Venosta sino a Mals.

E invero da molti anni viene caldeggiata nei circoli commerciali della Svizzera orientale e centrale la costruzione di un raccordo fra Mals e Landquart, stazione sulla linea dell'Engadina. Il progetto che, a quanto sembra, è già stato elaborato in massima, im-

porta la costruzione di due gallerie: quella dell'Uina, di Km. 17,9 e l'altra del Silvretta di Km. 13,8.

Questo lavoro aprirebbe una comunicazione diretta e rapida fra Calais e Venezia; costituita dal vecchio istradamento dell'espresso dell'Engadina fino alla stazione di Landquart, e di qui, con la congiunzione per Bolzano e Trento, e per la ferrovia della Valsugana, fino a Venezia.

L'Austria-Ungheria ha sempre ostacolato tale progetto; e ciò per lo stesso motivo per cui era contraria all'ammissione del servizio internazionale sulla Valsugana. La nuova condizione di cose determinata dagli ultimi avvenimenti politici permette di raffrontare la questione con maggiori probabilità di riuscita.

La nuova linea acquisterebbe al porto di Venezia i ricchi e industriali mercati della Svizzera orientale: essa inoltre aumenterebbe il tratto di trasporto compiuto sul territorio italiano di fronte al transito di Chiasso (417 km. invece di 303). La diminuzione del percorso totale per alcune delle principali destinazioni svizzere è data dal seguente prospetto:

	VIA GOTTARDO			Totale
	a Chiasso	Chiasso-Venezia		
Zurigo	244	308		547
S. Gallo	328	303		631
Winterthur	269	303		572
Costanza	332	303		635

	VIA MAIS			
	a Landquart	Landquart Venezia	Totale	Differenza
Zurigo	107	417	524	23
S. Gallo	99	417	529	102
Winterthur	120	417	566	12
Costanza	118	417	532	105

La costruzione del tratto nuovo, sopraccennato, interesserebbe in gran parte il territorio svizzero; la galleria dell'Uina però verrebbe a sboccare in territorio nazionale.

Questa nuova direttissima internazionale non interessa esclusivamente il porto di Venezia per il fatto che lo ravvicina in modo notevole al nodo delle comunicazioni ferroviarie e dei più cospicui mercati dell'Europa centrale; ma ha altresì grande importanza per tutto il mezzogiorno d'Italia, e per il versante Adriatico particolarmente; donde le esportazioni agricole potranno più speditamente inoltrarsi verso i centri del loro maggiore consumo all'estero. Avremo quindi dei buoni alleati nel mezzogiorno di Italia oltre che nel Trentino nostro, a favore di questa comunicazione.

A quella guisa che il progetto di una comunicazione direttissima Bordeaux-Odessa venne presentato alla Conferenza di Parigi, sarebbe opportuno che anche su questa comunicazione, che interessa tutti gli Stati dell'Intesa (poichè anche le nuove province francesi verrebbero per tal modo avvicinate all'Adriatico) avesse a pronunciarsi in modo favorevole la rappresentanza delle Nazioni.

Non è, infatti, chi non veda, un'ultima, ma non certo meno importante finalità a sostegno delle comunicazioni ferroviarie richieste, e cioè un più intimo collegamento fra le vecchie e le nuove province italiane, specie le tridentine, con risultati di altissimo valore morale e politico.

Venezia ha bisogno di un'altra comunicazione transalpina indipendente e rapida verso Nord, e basta dare un'occhiata alla carta per vedere come il suo percorso trae la sua logica determinazione sia da ragioni geografiche, sia dall'andamento delle ferrovie esistenti. Si tratta infatti di costruire due raccordi: l'uno tra la ferrovia Treviso-Udine e quella del Cadore e precisamente fra Conegliano e Ponte delle Alpi; l'altro fra Sottocastello (Pieve di Cadore) e Dobbiaco, sulla linea proveniente da Fortezza, per avere il più diretto collegamento, tracciante quasi una verticale, col Tiròlo e la Baviera Meridionale.

Il primo dei due raccordi, che evita il lungo, ir-

razionale giro per Belluno, con un risparmio di 28 km. è già costruito nel tratto di Conegliano a Vittorio. Il tronco da Vittorio a Ponte nelle Alpi, già approvato e iniziato nel 1918, fu sospeso nell'anno seguente in seguito alla penuria di mano d'opera e alla asserita necessità di riprendere gli studi tecnici per quanto riguarda la costruzione della galleria di Fadalto.

Fin dal tempo dei primi studi sulla ferrovia del Cadore, era stato ripetutamente accennato all'importanza di una diramazione che, partendo dalla stazione di Pieve di Cadore, risalisse Val Boite fino a Cortina, ove doveva arrivare la linea di Dobbiaco, secondo il progetto austriaco di allora. L'Austria si è limitata a costruire una ferrovia economica da Dobbiaco a Cortina; ma ora che la comunicazione fino a Pieve di Cadore è compiuta e abbiamo in nostro possesso la testa di linea sulla Pusteria, rimane facilitata l'esecuzione dell'intero programma.

Un'altra linea di grande comunicazione è la Mestre-Copparo-Portomaggiore, la cui concessione era stata già chiesta prima della guerra dalla provincia di Ferrara. Questa linea, oltre al vantaggio di abbreviare il percorso Venezia-Roma, avrebbe quello, notevolissimo, di dare un'altra comunicazione per Venezia all'Emilia, utile soprattutto al servizio delle importazioni ed esportazioni marittime.

Per completare il quadro delle ferrovie di interesse regionale, accenneremo alla vagheggiata comunicazione attraverso il Mauria per collegare il Cadore con la Carnia; di cui finora esiste il solo tratto Stazione per la Carnia-Villa Santina. Di fronte al presumibile estendersi dell'hinterland di Trieste fino al Tagliamento, in conseguenza della soppressione del confine, è lecito ritenere che la ferrovia in parola potrebbe acquisire a Venezia buona parte dell'Alto Friuli, oltre ad essere d'inestimabile vantaggio per le due zone che verrebbero collegate.

Per analoga ragione deve essere vivamente raccomandata la ripresa dei lavori per la pedemontana Sacile-Pinzano col raccordo Sacile-Vittorio.

Assetto portuale. — Le migliorate comunicazioni ferroviarie poco o nulla gioverebbero a Venezia, senza un decisivo miglioramento della sua situazione portuale.

Gli Enti locali hanno già chiarito a sufficienza il loro pensiero su questo argomento, chiedendo ripetutamente che le nostre banchine vengano largamente dotate di binari, di congegni moderni di carico e scarico, di magazzini, in modo da assicurare un rapido e regolare svolgimento delle operazioni portuali. Il problema dell'attrezzamento della Marittima ha fatto un notevole passo verso la sua soluzione con la istituzione del Provveditorato del Porto e con lo stanziamento fatto a suo favore dal Governo della somma di 25 milioni.

E' quindi da augurarsi che, superato così lo scoglio finanziario, non si abbiano ulteriori ritardi nella elaborazione dei progetti esecutivi da parte dell'amministrazione ferroviaria e nell'effettivo inizio dei lavori.

La Camera si è pure recentemente resa interprete delle preoccupazioni destinate negli ambienti commerciali e marinari di Venezia in seguito ai ritardi continui frapposti alla ripresa dei lavori di escavo ai fondali del Porto. Nonostante le esplicite formali assicurazioni ricevute dal Ministro dei Lavori Pubblici su questo punto capitale, è necessario insistere nuovamente sulla urgente necessità che le operazioni di dragaggio vengano riprese, considerando che ogni giorno di ritardo contribuisce a diminuire sempre più l'efficienza portuale.

Su questo aspetto del problema generale relativo alla riscossa economica di Venezia, il Presidente della Camera, in concorso con altre rappresentanze, ha avuto recentemente occasione di intrattenere personalmente S. E. il Ministro dei Trasporti, rimettendogli anche un particolareggiato memoriale ove sono state così esposte le seguenti richieste più immediate:

a) In linea di massima, le superstiti flotte mercantili italiane ed austriache, già adibite ai servizi dell'Adriatico, abbiano a rimanere all'Adriatico;

b) Ripristino, appena sarà possibile di tutte le linee austriache e italiane da e per l'Adriatico, esistenti prima della guerra, con toccate a Venezia;

c) In via di maggiore urgenza si è chiesto:

1) Sufficiente regolarità nei servizi della linea Genova-Bari-Venezia-Trieste, settimanale, con opportuna pubblicità degli orari e delle toccate per norma del commercio.

2) Siccome in nessuna delle linee attualmente fissate per la Dalmazia è compresa Venezia, mentre il traffico di Zara, Sebenico e Spalato interessa più particolarmente la valle padana (cementi, carbone, legnami) per il problema delle ricostruzioni e riparazioni in zona di guerra, si è chiesto che la linea Trieste-Pola-Lussin piccolo-Zara-Sebenico tocchi Venezia.

3) Ripristino sollecito della linea Venezia-Calcutta, con toccata a Bari.

4) Ripristino sollecito della linea Venezia-Alessandria con toccata a Bari e Porto Said.

5) Che il servizio straordinario del vapore « Orseolo » per Bombay — data la possibilità di carichi di ritorno — faccia toccata a Karachy.

6) Che si ripristini almeno una linea per il Levante, con partenza da Venezia e toccata a Bari, per attivare i traffici col Mar Nero.

7) Che si fissino comunicazioni marittime regolari fra l'Adriatico e l'Inghilterra, fra l'Adriatico e l'America e fra l'Adriatico, il Tirreno e la Spagna.

Da parte sua il Ministro ha segnalato le maggiori difficoltà che si oppongono alla immediata attuazione del programma prospettato; la crisi, cioè del tonnellaggio e del carbone, pure dando assicurazione del suo massimo interessamento per sorpassare tali difficoltà.

Senza disconoscere la portata di queste superiori ragioni, non deve per questo rinunciare a rappresentare al Governo la necessità di fare anche poco, ma tutto quello che è possibile, in materia di linee di navigazione in un periodo tanto propizio per avviare nuove correnti di traffico, e mentre è generale la gara per la conquista dei mercati transmarini.

Considerevole incremento riceverà pure il movimento portuale di Venezia dallo sviluppo della navigazione interna per la quale sono in corso provvedimenti da tanto tempo caldeggiati, d'importanza decisiva. Questo fattore avrà però influenza soltanto sul movimento delle merci povere, mentre il programma ferroviario da noi prospettato interessa più particolarmente tutte le altre.

Pure rendendosi conto delle difficoltà di carattere finanziario che il Paese attraversa, appare pertanto necessario di sostenere dinanzi al Governo, l'intero programma che abbiamo rapidamente tratteggiato e nel quale troveremo certamente concordi gli interessi commerciali organizzati di tutta la Regione e gli Enti chiamati a tutelarli.

Le devastazioni che la crisi bellica ha apportato alla compagine economica di Venezia e di notevole parte del Veneto, sono state così vaste ed ingenti, da dare un carattere di rilevantissima produttività a qualunque spesa che abbia lo scopo di ripristinare le normali condizioni economiche della regione. Le opere proposte varranno certamente a porre in efficienza il nostro Porto, mettendolo in condizione di servire ad un vasto retroterra, avvicinandolo a grandi mercati di produzione e di consumo che sfuggono ancora alla sua influenza economica per deficienza di comunicazioni. Così soltanto sarà possibile di realizzare un minore squilibrio fra le importazioni e le esportazioni; e di ottenere come immediata conseguenza una diminuzione dei noli per Venezia contribuendo ad incrementare il traffico portuale.

A questo fine altissimo, la Camera, d'accordo con le altre Rappresentanze locali che s'interessano all'av-

venire del Porto, che è tanta parte dell'avvenire economico di Venezia, dovrà continuare a fornire opera amorosa e indefessa.

Contributo straordinario per l'assistenza civile.

La *Gazzetta Ufficiale* del 23 maggio ha pubblicato un decreto luogotenenziale con cui è stato prorogato fino al 31 dicembre 1919 il termine per l'applicazione del contributo straordinario per l'assistenza civile e rispettivamente sono stati prorogati fino al 31 dicembre 1920 il termine per la erogazione del contributo e fino al 31 gennaio 1921 il termine per la presentazione del rendiconto.

Intanto sono state dall'Esattore notificate agli interessati le cartelle per il pagamento del contributo 1918 iscritto nel ruolo principale 1918, pubblicato però soltanto nell'anno corrente: e da parte sua il Municipio ha notificato ad essi l'ammontare del contributo pel quale si trovano iscritti nelle matricole dell'anno stesso.

Di questo *contributo straordinario*, che è poi sostanzialmente una vera sovrainposta, istituita col decreto luogotenenziale 31 agosto 1916, n. 1090, all'A, modificato coi decreti 14 dicembre 1916 n. 1809, 26 aprile 1917, n. 789, 9 settembre 1917, n. 1449, e 9 dicembre 1917, n. 1968, riteniamo opportuno trattare brevemente.

Prima colla imposta militare e poi col contributo straordinario di guerra, il Governo ha voluto che i cittadini, i quali personalmente o con membri della famiglia non davano alla patria il tributo di sangue, contribuissero in modo speciale, in ragione dei loro averi, alle spese della guerra.

Ma poichè lo stato di guerra, colle inevitabili conseguenze di generale disagio, oltre alle spese militari ha rese necessarie nei vari Comuni del Regno altre enormi spese straordinarie per assistenza sociale, il Governo ha imposto per questo fine un altro contributo straordinario a carico di tutti i contribuenti iscritti nei ruoli delle imposte comunali per una imposta non inferiore a L. 15 annue.

Diciamo *ruoli delle imposte comunali* perchè a differenza del contributo di guerra, che consiste in una addizionale del 25 per cento *sulla imposta erariale*, il contributo per l'assistenza civile viene applicato, mediante una scala graduale, sull'ammontare delle *imposte e tasse pagate al Comune*.

In detto ammontare è da comprendersi la sovrainposta comunale sui terreni e sui fabbricati, la quota spettante al Comune sulla tassa automobili, tutte per intero le varie tasse comunali (tassa famiglia, tassa vetture e domestici, tassa esercizio e rivendite, tassa mostre e vetrine, ecc. ecc.).

L'imposta di ricchezza mobile essendo intieramente dovuta allo Stato non dovrebbe entrare per nulla nel conteggio pel contributo assistenza civile, e così infatti si era ritenuto in base alle letterali disposizioni dei decreti 31 agosto e 16 dicembre 1916. Ma essendosi poi riconosciuto non giusto che, mentre al contribuente sono soggetti gli altri contribuenti, ne dovessero andare esenti i possessori di redditi mobiliari (che poi non sono affatto i contribuenti maggiormente gravati dalle imposte) si stabilì col decreto 9 settembre 1917 che alla somma rappresentata dalle imposte e tasse pagate al Comune si debba, per ciascun contribuente iscritto nei ruoli della imposta di ricchezza mobile, aggiungere la somma corrispondente ai 60 centesimi della imposta mobiliare.

Stabilito il complessivo ammontare delle imposte e tasse costituenti la base per l'applicazione del contributo, questo viene liquidato alla ragione del:

5 per cento pei contribuenti soggetti ad imposte e tasse comunali per un importo

	da L.	15 a L.	25,99
7	»	26 »	50,99
10	»	51 »	200,99
15	»	201 »	500,99
20	»	501 »	1000,99
25	»	1001 »	2000,99
30	»	2001 in più.	

Sono esenti dal contributo coloro che pagano meno di L. 15 d'imposte e tasse comunali, coloro che risultano ammessi al sussidio governativo in dipendenza del richiamo sotto le armi di un membro della propria famiglia, gli enti morali aventi per fine l'assistenza agli invalidi ed agli orfani di guerra.

Il contributo per l'assistenza civile era stata, come gli accennammo, limitato ad una sola volta (decreto 31 agosto 1916) e con deliberazione da prendersi non oltre il 31 dicembre 1916. Ma col decreto 1 agosto 1918, n. 1178, il termine concesso ai Comuni per valersi della facoltà di imporre il contributo venne prorogato al 31 dicembre 1918 e venne inoltre data facoltà ai Comuni che lo avessero già applicato una volta, di applicarlo una seconda volta entro il 30 giugno 1918, termine che poi, col decreto pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 23 u. s. venne prorogato fino al 31 dicembre 1920.

E naturalmente non è detto che questa sia l'ultima proroga, ed anzi non è detto neppure che il contributo debba un giorno a cessare.

Il monopolio del caffè.

A decorrere dal 15 giugno 1919 lo Stato assumerà in proprio e con diritto di esclusività l'approvvigionamento e la vendita nel Regno del caffè di ogni specie e qualità.

Dal giorno indicato nessuno potrà introdurre o vendere caffè per il consumo nel Regno se non in conformità alle disposizioni contenute nel decreto di monopolio. Il Commercio di transito e di riesportazione del caffè rimane tuttavia permesso con le modalità e con le cautele stabilite dalle vigenti disposizioni doganali, ma è ammessa la immissione del caffè destinato alle riesportazione soltanto nei depositi franchi.

La Direzione Generale dei Monopoli Commerciali provvederà all'approvvigionamento del caffè occorrente nel territorio del Regno mediante acquisti diretti all'origine; però, fino a contraria disposizione, potrà valersi dell'opera di privati importatori.

La distribuzione del caffè destinato al consumo interno sarà effettuata a mezzo di un Consorzio di commercianti e di cooperative che provino, mediante certificati delle rispettive Camere di commercio ed altri documenti equipollenti, di esercitare, da almeno due anni, il commercio di tale derrata. Il Consorzio avrà la sede legale in Roma, e sarà amministrato da un Consiglio composto di 4 membri eletti dai consorziati e di un Presidente nominato dal Ministro delle Finanze. Lo statuto del Consorzio deliberato dai consorziati dovrà essere approvato con decreto del Ministro delle Finanze e tutte le norme regolamentari dovranno essere comunicate per la ratifica alla Direzione dei Monopoli Commerciali.

Tutte le operazioni del Consorzio sono soggette a controllo dell'Amministrazione dei Monopoli Commerciali i cui delegati possono procedere a ispezioni dei registri di amministrazione e di contabilità dell'Ente. Il Consorzio ha l'obbligo di realizzare la maggiore economia nelle spese di distribuzione e di organizzare i servizi in modo che venga data la maggiore evenienza alle spedizioni dirette ai negozianti al dettaglio.

Qualora il Consorzio non espliciti regolarmente la propria funzione il Ministro delle Finanze potrà disporre che la distribuzione del caffè per la vendita venga effettuata dall'Amministrazione dei Monopoli Commerciali o direttamente o mediante altri organi di spedizione.

I prezzi per la cessione del caffè al Consorzio e quelli per la vendita al pubblico vengono statuiti mediante apposite tariffe emanate dal Ministro delle Finanze, a termini dell'art. 2 del decreto 18 novembre 1918 N. 1721.

Le diverse qualità e tipi di caffè debbono essere distribuiti dal Consorzio negli imballaggi coi quali vengono ceduti dall'Amministrazione dei Monopoli Commerciali, e debbono essere posti in vendita dai rivenditori sotto le denominazioni ed ai prezzi indicati nella tariffa.

E' vietata qualsiasi manipolazione e adulterazione della derrata ed è pure vietata la rivendita al minuto a prezzi superiori di quelli massimi stabiliti dalla tariffa. I contravventori saranno puniti con una ammenda da L. 100 a L. 1000 ed in caso di recidiva col divieto di vendita della errata per un periodo di tempo fino a sei mesi.

Le contravvenzioni vengono contestate dai funzionari dell'Amministrazione finanziaria o dagli agenti della forza pubblica. Le sanzioni sono applicate dal Direttore Generale dei Monopoli Commerciali. Il Ministro delle finanze decide sugli eventuali reclami con provvedimento definitivo.

La torrefazione del caffè crudo immesso nel consumo è consentita senza alcuna limitazione. Tuttavia i prezzi massimi di rivendita al minuto del caffè torrefatto non potranno essere superiori che di un 25 per cento dei prezzi fissati per il caffè crudo.

Il pagamento delle partite di caffè cedute al Consorzio per la distribuzione deve essere effettuato, contro consegna della merce o dei relativi documenti, per contanti o mediante apertura di credito a favore del Ministero delle Finanze, Direzione Generale dei Monopoli Commerciali.

Il Consorzio costituito ai sensi dell'art. 2 del decreto 15 settembre 1913, n. 1334, presso il Ministero degli approvvigionamenti e dei consumi avrà vigore fino a sei mesi dopo la pubblicazione della pace.

La esecuzione degli acquisti è affidata a speciali Commissioni locali nominate dal Direttore Generale dei Monopoli Commerciali. Per gli acquisti medesimi e per le successive cessioni al Consorzio si seguiranno, in massima, le modalità già adottate per le partite requisite.

E' soppressa la facoltà delle Commissioni di requisizione di rilasciare atti di svincolo per le partite di caffè ancora disponibili nei vari porti del Regno.

Dal 15 giugno 1919 sono devolute al Ministero delle Finanze, Direzione Generale dei Monopoli Commerciali, tutte le attribuzioni ed i poteri spettanti al Ministero per gli approvvigionamenti e i consumi alimentari in virtù del decreto 15 settembre 1918, n. 1334.

Le disposizioni del decreto 15 settembre 1918, n. 1334, rimarranno in vigore fino a sei mesi dopo la pubblicazione della pace. Rimarranno del pari in vigore sino a sei mesi dopo la pace le disposizioni del decreto 29 agosto 1918, n. 1261, in forza delle quali la importazione del caffè nei depositi franchi per conto dei privati è subordinata alla autorizzazione del Ministro del tesoro, sentito il parere della Giunta Tecnica Interministeriale per gli approvvigionamenti.

A partire dal 15 giugno 1919 è abolita la tassa di consumo sul caffè naturale stabilita dal decreto 13 maggio 1917, n. 736, allegato A. Essa continuerà tuttavia ad essere dovuta sulle partite di caffè già svincolate dalle Commissioni di requisizione e che alla data del presente decreto si trovino tuttora depositate nei magazzini doganali.

NOTE ECONOMICHE E FINANZIARIE

Commercio estero di gennaio 1919. — Diamo, come di consueto, il prospetto dei dati relativi al nostro commercio estero nel gennaio dell'anno in corso, facendone il paragone con i dati relativi al corrispondente del 1918.

	Gennaio 1919	Gennaio 1918	Differenza	
	(milioni di lire)			
<i>Importazione:</i>				
Francia	24,5	56,4	—	31,9
Gran Bretagna .	130,1	100,1	+	30,0
Spagna	11,0	6,2		4,8
Svizzera	7,3	11,6	—	4,3
India britannica.	58,2	22,0		36,3
Egitto	8,3	3,5	+	4,8
Argentina	139,2	27,1	+	112,1
Stati Uniti . . .	416,0	143,4	+	272,6
<i>Esportazione:</i>				
Francia	67,6	62,1	+	5,5
Gran Bretagna .	27,1	23,7	+	3,4
Spagna	1,3	1,9	—	0,6
Svizzera	15,2	22,7	—	7,5
India britannica.	2,8	1,3	+	1,5
Egitto	2,4	6,1	—	3,7
Argentina	3,7	5,7	—	2,0
Stati Uniti . . .	5,2	0,0	—	0,8

Le importazioni segnano aumenti considerevoli per quasi tutti gli Stati importatori, ad eccezione della Francia e della Svizzera, le cui importazioni si sono ridotte rispettivamente per 31,9 milioni e 4,3 milioni. Enorme è stato l'aumento delle importazioni dagli Stati Uniti. (+ 272,6 milioni) e dell'Argentina (112,1 milioni). Aumenti meno sensibili ma pur rilevanti si registrano per gli altri Stati, e cioè India britannica, 36,2 milioni; Gran Bretagna, 30,0 milioni; Spagna 4,8 milioni; Egitto, 4,8 milioni.

Le esportazioni che in complesso sono diminuite, considerate per i diversi Stati di destinazione delle merci, segnano un aumento di 5,5 milioni per la Francia, 3,4 milioni per la Gran Bretagna. La diminuzione più sensibile si registra invece per la Svizzera con 7,5 milioni alla quale fan seguito l'Egitto con 3,7 milioni, l'Argentina con 2,0 milioni e la Spagna e gli Stati Uniti, con differenze pressochè insignificanti.

NOTIZIE - COMUNICATI - INFORMAZIONI

Buoni del Tesoro. — In merito al collocamento dei buoni del Tesoro, che incontrano tanto favore nel pubblico, come dimostrano gli ottimi loro corsi quotidiani sulle principali borse del Regno, riportiamo le seguenti cifre relative all'ammontare della loro circolazione a fine di ciascuno degli ultimi sei mesi.

31 dicembre 1918	L. 14.398.411.550
31 gennaio 1919	» 15.536.739.425
28 febbraio 1919	» 16.653.666.025
31 marzo 1919	» 17.982.382.975
30 aprile 1919	» 19.939.130.975
27 maggio 1919	» 19.495.660.150

Banca Commerciale Italiana (1).

Il collocamento del nuovo capitale, per quelle azioni che eventualmente non venissero optate, e assicurato da quegli stessi Enti finanziari e industriali che già nello scorso esercizio assunsero, per il precedente aumento di capitale, funzioni ed obblighi di Consorzio di garanzia.

Per quanto riflette la modifica dell'art. 37 dello Statuto, essa ha per scopo di diminuire la percentuale riservata al Consiglio di Amministrazione. Stimiamo doverosa codesta riforma in armonia alla cresciuta entità del capitale sociale.

In relazione, quindi, agli oggetti indicati nell'avviso di convocazione dell'odierna Assemblea, parte straordinaria, Vi invitiamo a votare il seguente

ORDINE DEL GIORNO:

L'Assemblea Generale degli Azionisti della Banca Commerciale Italiana:

udite le comunicazioni del Consiglio di Amministrazione e approvandone gli intendimenti e le proposte;

ritenuto che l'attuale capitale sociale di L. 208.000.000 è versato per intero, e che il Consiglio si è già assicurato il collocamento del nuovo emittendo capitale per la parte che non venisse optata dai Soci;

(1) V. *Economista*, n. 2350, pag. 239 del 18 maggio e n. 2351 pagina 249 del 25 maggio 1919.

delibera:

In primo luogo:

a) di aumentare il capitale sociale da L. 209.000.000 a lire 260.000.000 mediante emissione di N. 104.000 azioni nuove del valore nominale di L. 500 l'una, le quali avranno godimento dal 1. gennaio 1920 e verranno emesse al prezzo di L. 750 l'una, meno interesse 6 per cento sui versamenti eseguiti dalla data dei medesimi al 31 dicembre 1919;

b) di offrire in opzione ai possessori delle azioni attuali le 104.000 nuove azioni, alle condizioni suindicate, in ragione di una azione nuova ogni quattro azioni vecchie possedute;

c) di delegare al Consiglio d'Amministrazione tutti i poteri occorrenti per la effettiva emissione ed il collocamento delle nuove emittende azioni, e per determinare le modalità e i termini dell'esercizio del diritto d'opzione e del versamento dei decimi sulle nuove azioni.

In secondo luogo:

di modificare, in conseguenza di quanto sopra, l'art. 5 dello Statuto sociale nei termini seguenti:

« il capitale sociale è di L. 260.000.000 e può essere rappresentato da azioni di diverso ammontare, ma di pari valore proporzionale nei riguardi dei rispettivi diritti.

« Esso è costituito da 480.000 azioni da L. 2500 cadauna e da 8000 azioni da L. 2500 cadauna ritenuto che ogni azione da lire 2500 abbia parità di diritti con 5 azioni da L. 500 ».

In terzo luogo:

di modificare l'art. 37, lettera c), dello Statuto sociale, sostituendo al testo attuale il seguente:

« c) sulla eventuale rimanenza viene distribuito al Consiglio di Amministrazione il 6 per cento ».

In quarto luogo:

di dare incarico al Consiglio di Amministrazione, e per esso al suo Presidente e agli Amministratori Delegati (anche individualmente), di provvedere a tutte le pratiche a formalità occorrenti per il perfezionamento legale delle deliberazioni di cui sopra, con facoltà di accettare e introdurre nelle stesse quelle eventuali modificazioni e aggiunte di forma e di dettaglio che le competenti Autorità fossero per richiedere allo scopo di renderle esecutive.

RELAZIONE DEI SINDACI.

Signori Azionisti,

L'anno testè trascorso ha segnato nel nostro Paese il maggiore sforzo industriale per vincere la guerra ed è naturale che l'azione svolta da un grande Istituto come il nostro abbia risentito l'effetto di questa intensificazione di lavoro, alla quale ha corrisposto una maggiore efficienza bellica e che ha condotto alla vittoria.

Sia per la cifra che il movimento generale delle operazioni ha raggiunto, sia per l'ammontare degli utili conseguiti, l'esercizio 1918 segna per la Banca Commerciale il massimo risultato finora ottenuto, ed è questa la miglior prova dello stretto legame che unisce la vita della Banca alla vita economica del Paese. La solida struttura che il bilancio ha così raggiunto consente di affrontare con serena fiducia le vicende del passaggio alla economia di pace, quand'anche il compito di seguirle facilitarle dovesse costare qualche sacrificio.

Come nell'anno 1918 l'Amministrazione della Banca ha compiuto il massimo del lavoro, così ha dovuto superare le maggiori difficoltà nella sua esecuzione, poichè l'epidemia d'influenza, aggiuntasi alle assenze per servizio militare, ha messo in più casi a dura prova la resistenza del personale, costretto ad uno sforzo sempre maggiore. Noi sentiamo il dovere di rivolgere a tutti i Funzionari della Banca, gareggianti nell'abnegazione, la più ampia lode per l'opera prestata in così difficili momenti.

Il bilancio chiuso il 31 dicembre 1918, che il Vostro Consiglio Vi presenta e che noi Vi proponiamo di approvare perchè conforme alle risultanze della contabilità sociale, offre gli estremi seguenti:

Attività	L. 5.743.053.914,07
Passività	» 5.706.872.601,01
Eccedenza attiva	L. 36.181.313,06
così costituito:	
Avanzo utili 1917	L. 749.144,24
Utile netto 1918	» 35.432.168,82
	L. 36.181.313,06

Il Conto Perdite e Profitti si chiude coi seguenti totali:

Rendite	L. 98.298.600,43
Spese	» 62.866.431,61

Torna l'utile netto 1918 L. 35.432.168,82 contro un utile netto conseguito nell'esercizio 1917 di L. 20.263.087,48.

Non si deve dimenticare che nell'Esercizio 1918 ebbe attuazione un aumento di capitale di 52 milioni, col conseguente aumento della riserva straordinaria per effetto del premio di emissione, cosicchè l'aumento di utile che in cifra assoluta è di 15 milioni circa, cioè del 75 per cento su quella dell'anno prece-

dente, ragguagliato al rispettivo patrimonio sociale appare aumentato soltanto del 9,40 per cento al 12,16 per cento.

Il Consiglio di Amministrazione Vi propone di assegnare alle Azioni un dividendo del 10 per cento, maggiore di ogni altro finora distribuito, e noi crediamo che tale proposta sia perfettamente conforme alle disposizioni che regolano questa materia e particolarmente pel disposto del Decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1916, n. 123, poichè il capitale versato a tutto il 1918 dagli azionisti, comprendendovi i premi di emissione, ammonta a lire 295.524.000, come appare dallo specchio seguente:

1. Costituzione; ottobre 1894 L. 20 milioni a 550.
2. Assemblea 3 settembre 1897 L. 10 milioni a 100.
3. Assemblea 23 marzo 1899 L. 10 milioni a 640.
4. Assemblea 27 maggio 1900 L. 20 milioni a 640.
5. Assemblea 27 maggio 1903 L. 20 milioni a 685.
6. Assemblea 16 novembre 1905 L. 25 milioni a 860.
7. Assemblea 18 aprile 1911 L. 25 milioni a 800.
8. Assemblea 28 marzo 1914 L. 26 milioni a 735.
9. Assemblea 9 luglio 1918 L. 52 milioni a 726,

e però l'8 per cento su tale ammontare è ancora sensibilmente superiore all'importo del dividendo che si assegnerebbe alle azioni con la misura del 10 per cento sul valore nominale.

Le riserve della Banca, già cospicue, si avvantaggiano notevolmente del risultato ottenuto con questo bilancio, poichè, rimanendo la riserva ordinaria al limite del quinto del capitale sociale, vengono portati due milioni in aumento della riserva straordinaria e dieci milioni al fondo di rispetto e ammortamento, così che, dopo approvato il bilancio ora in discussione, le riserve sociali ammonteranno a oltre 95 milioni, cioè a poco meno della metà del capitale.

È un notevole incremento di un milione si propone anche al Fondo di previdenza per il personale, il quale ha superato già i diciotto milioni, così da permettere a questo fondo di fronteggiare i maggiori bisogni creati dalle conseguenze della guerra e dalle modificazioni che si vanno introducendo nel contratto di lavoro.

Troverete tutte indistintamente le voci dell'attivo e del passivo aumentate in confronto del bilancio precedente, salvo le due partite compensative degli Avalli per conto terzi e la voce Accettazioni commerciali, nel passivo, che è diminuita di circa sei milioni.

Questo generale aumento è il miglior indice dello sviluppo preso da tutte le operazioni sociali.

Nel conto Perdite e Profitti, troverete aumentati di 18 milioni gli interessi sul Portafoglio e i Buoni del Tesoro, più che raddoppiati gli interessi sui riporti, più che raddoppiati gli utili sui Titoli e le Partecipazioni, e aumentati di oltre 5 milioni gli interessi passivi. Ma insieme noterete che il Fisco ha avuto 5 milioni più che nel 1917, che le spese di amministrazione, per il grave carico di stipendi e di altri oneri imposto dalle circostanze eccezionali, hanno richiesto 6.800.000 lire più dell'anno precedente, e che le oblazioni e beneficenze hanno segnato anch'esse un crescendo notevole, superando i due milioni.

Non vi è dunque nel bilancio che vi si sottopone nessuna cifra che segni uno squilibrio, nulla che non sia pienamente e facilmente giustificato dalle notissime vicende dell'annata trascorsa, annata di intenso lavoro, ma di lavoro fecondo per la Banca e per l'industria nazionale.

Noi abbiamo continuato, come di consueto, le nostre ispezioni alle Sedi e Succursali della Banca, e a questo proposito ci è grato e doveroso rilevare come l'opera dei loro dirigenti e di tutto il loro personale vada sempre più e meglio organizzandosi e dia risultati sempre più soddisfacenti. È sempre stata nostra cura accertare la corrispondenza delle scritture con le reali giacenze di valori presso tutte le Sedi ispezionate, e possiamo assicurarvi che anche per questo riguardo ogni cosa procede con perfetta regolarità.

Sulle proposte che il Consiglio vi fa in sede di assemblea straordinaria, noi non abbiamo che da esprimere il nostro parere pienamente favorevole. Il compito della Banca si fa ogni giorno più vasto e più grave; è giusto che i mezzi di cui essa può disporre e le garanzie che essa può offrire aumentino in proporzione delle maggiori necessità a cui essa deve provvedere. L'aumento di capitale che si propone alla vostra approvazione non ha nulla di eccessivo ed è integrato dall'aumento che viene automaticamente a prodursi nelle riserve: noi vi proponiamo di approvarlo senza esitazione.

Il vostro Consiglio ricorda oggi la perdita dolorosa di uno dei suoi membri più attivi e più benemeriti, il senatore Carlo Estèrle, e noi del Collegio sindacale, rammentandone l'opera per troppo breve tempo dedicata alla Banca, ci associamo di cuore al rimpianto vostro e dei suoi colleghi.

Anche il nostro Collegio pur troppo deve piangere la perdita più che di un collega, di un carissimo amico di noi tutti, il professore Daniele Venegoni, al quale la grandissima bontà d'animo, l'elevatezza del sentire, la profonda onestà, la grande competenza professionale avevano dato l'autorità di un maestro fra i ragio-

nieri, e che lascia fra noi il ricordo caro e affettuoso di un'anima buona.

Signori Azionisti,

La guerra è vinta è finita, ma nuove cure e forse più gravi ancora domandano le sorti economiche d'Italia.

Auguriamo alla Banca che fu così valida cooperatrice della grande opera nazionale, eguale fortuna nel nuovo compito a cui essa è chiamata.

Milano, 8 marzo 1919

Il Collegio dei Sindaci: *Dott. A. Moretti - rag. A. Olivieri - prof. rag. G. Rota - rag. G. Sacchi*

Banca Italiana di Sconto.

Relazione del Consiglio d'Amministrazione.

Signori Azionisti,

Il nostro primo pensiero a coloro che combatterono e vinsero, che bagnarono di sangue generoso, strappandoli al secolare nemico, i confini sacri alla Patria. Fu merito di questi eroici morti se di un impero millenario, segnacolo di oppressione in Europa, non rimangono oggi che infirmi rovine e se la guerra mondiale viene coronata dal trionfo della civiltà sulla barbarie, del diritto sulla forza. Da Caporetto a Vittorio Veneto, ciò da un solo anno di distauza, noi vivemmo tutta una storia, che fu storia di ravvedimento e di attesa, non di abbandono e di rinunzia. Facemmo sì che le vecchie lacere bandiere ripiegate nell'ora delle sciagure, non tardassero a sventolare al sole della vittoria per vedere i resti di quello che fu uno dei più potenti eserciti del mondo risalire in disordine e senza speranza le valli che avevano disceso con orgogliosa sicurezza.

L'Italia non avrebbe potuto attendere di più dall'eroismo dei figli suoi. Essa vinse per sé e per gli altri. Vinse pure per le piccole nazionalità della Monarchia, che per tre lunghi anni, sia pure forzatamente, si erano battute contro di noi, ma che noi concorremmo a redimere. Possa questo ricordo aleggiare sul Congresso di Parigi e temperare le pretese di coloro che, nell'altra sponda dell'Adriatico, vorrebbero a noi sovrapporsi nel governo di genti e di terre che ci appartengono.

Nel 1918, l'economia italiana non presentò speciali caratteristiche rispetto all'anno precedente. Lo Stato, divenuto il supremo regolatore della vita del Paese, continuò ed esercitare i suoi dittatoriali poteri. Comperò, trasportò, distribuì merci alimentari e grezze. Regolò l'impiego del naviglio ed il negozio della divisa estera. Stabilì prezzi e modalità di pagamenti. Tutto esso fece, tanto che nei rapporti internazionali, e talvolta in quelli dell'interno, l'iniziativa privata si mantenne nulla o quasi nulla.

Non vogliamo oggi esaminare se questo complesso di funzioni, quanto mai e vario difficile, fosse stato assolto con accorgimento e con successo. Ma ora che la pace vittoriosa ci è assicurata, ogni freno all'iniziativa individuale appare soverchio ed è certo nocivo. Alla funzione statale dovrà sostituirsi la libertà di un tempo, che fu sempre causa di progresso e che assicurò all'Italia un posto decoroso nei confronti con gli altri Paesi.

Con uno sforzo perseverante, che richiese speciali doti di abilità e di fermezza, il Governo riuscì a frenare la circolazione monetaria: la quale, a somiglianza degli altri anni, si mantenne relativamente ed assolutamente inferiore a quella delle altre nazioni. Ma sta di fatto che, sino allo scorso settembre essa, era di oltre 18 miliardi cui soltanto 4 per cento del commercio.

Per mancanza dei noti fattori di compensazione, il corso dei cambi si mantenne, in alcuni mesi, ad una altezza impressionante. Nel giugno scorso, nei rispetti della Svizzera, la nostra lira perdettero il 56 per cento del suo valore e gareggiava con la corona austriaca in questa corsa di svilimento. Evidentemente l'opera dell'Istituto Nazionale dei cambi, certo provvida sotto molti rispetti, non era riuscita ad arrestare la discesa del nostro biglietto, discesa che si riverberava su tutta l'economia italiana, provocando un continuo salire di prezzi. Per fortuna, mediante accordi con gli Alleati, trovati ma pur sempre provvidi, fu possibile frenare l'altezza dei cambi e provocarne il graduale ribasso. Constatiamo oggi con compiacimento che la nostra moneta perchè soltanto il 16 per cento rispetto alla Francia, il 30 per cento rispetto alla Svizzera, il 22 per cento nei riguardi degli Stati Uniti e dell'Inghilterra.

Non sappiamo se questi potranno mantenersi in avvenire; però, comunque andranno le cose, a rendere meno ardua la situazione del nostro mercato dovrebbero contribuire i patti della pace. Nessuno vorrà dimenticare, speriamo, che comparativamente agli Alleati, l'Italia fu il Paese che più rischiò spese e soffrì lungo la guerra e che ha quindi diritto di attendersi equi indennizzi e durevoli garanzie per lo sviluppo delle sue forze produttive.

Il Paese — convinto che nella mobilitazione delle forze economiche stava gran parte della sua salvezza — tendeva l'arco della volontà verso forme più progredite di lavoro. A riprova del cammino compiuto sta fatto che dal luglio del 1915, cioè dai giorni che immediatamente seguirono la nostra entrata di campagna, al settembre del 1918, cioè ai giorni che immediatamente precedettero la cessazione delle ostilità, il nuovo capitale investito nelle Società anonime raggiunse quasi i 4 miliardi. In questi cifre troviamo l'indomita energia degli imprenditori nostri i quali — pur fra le alterne vicende della guerra e in mezzo a difficoltà di ogni genere — mantennero immutata la fede nell'avvenire dell'economia italiana, alla quale dedicavano quanto restava della loro ricchezza, alla quale rivolgevano il tesoro di ogni iniziativa.

Anche il piccolo risparmio dava bella prova di sé. I depositi raccolti dalle Casse di risparmio e dagli Istituti di credito, da 7 miliardi e 595 milioni che erano nel giugno 1914, raggiunsero i 12 miliardi e 231 milioni alla stessa epoca del 1918. Si faccia pure larga parte all'influenza che a simile progresso avrà potuto esercitare l'inflazione della moneta, ciò non potrà mai attenuare il merito delle medie e delle infime classi italiane, le quali, benché abbiano sofferto più delle altre a causa della guerra, si mantengono parsimoniose, disciplinate e previdenti. Si deve a questa previdenza la spontanea e larghissima partecipazione del piccolo risparmio ai prestiti di guerra. Fatto, questo, di altissima significazione morale, poichè poneva in nuova luce l'unanime volontà del popolo di volere uscire con onore dalla asprissima lotta.

Pure in momenti come gli attuali, cioè nell'ora in cui si elabora un nuovo assetto sociale ed economico, l'industria italiana, posta fra le richieste proletarie e le trasformazioni suggerite dalla pace, dà ammirabili prove di saggezza e di coraggio.

La siderurgia e la meccanica, abbandonata la produzione bellica, già si avviano per altre e definitive forme di lavoro.

Le industrie tessili, e in particolare la cotoniera, alle prese con ostacoli più gravi, durano fatica ad oltrepassare questo periodo di transizione. Vi si oppongono le difficoltà degli acquisti, l'enorme rincaro delle materie prime e le non necessarie restrizioni alle vendite all'estero. Siamo sicuri però che questa categoria d'indirapendenti industriali, la quale altra volta seppe vincere una fiera crisi di sviluppo, saprà trovare la sua via ed incamminarsi anch'essa verso un migliore avvenire.

Pure le industrie marittime e le industrie armatoriali non tarderanno ad uscire dall'attuale disagio quando otterranno lo stabile regime, invano reclamato da tempo.

E l'agricoltura, la quale sospinta dagli alti prezzi, ha allargate ed intensificate le colture, potrà, se non ostacolata nello smercio delle derrate, provvedere in più larga misura ai consumi nazionali.

Per raggiungere questi obiettivi, gli imprenditori chiedono ben poco allo Stato. Gli domandano soltanto di facilitarne l'opera, adottando migliori metodi fiscali, organizzando trasporti meno lenti e difettosi, abbandonando monopoli di dubbia utilità finanziaria, che minacciano di paralizzare prolezioni e traffici sino ad ora sommamente fruttuosi.

Passando all'esame particolareggiato del lavoro compiuto, vi informiamo che, nello scorso anno, concorremmo a collocare lo aumento del capitale da 100 a 500 milioni della Società « Gio. Ansaldo e C. ». Fu, questa, la maggiore operazione compiuta, in ogni tempo, in Italia, e fu anche, senza dubbio, la più importante fra quante se ne ebbero in Europa, lungo la guerra. Tale aumento venne consigliato dalla necessità di commisurare le risorse finanziarie ai complessi fini economici e tecnici della grande intrapresa. Di questi fini e dei risultati ottenuti noi vi parliamo altra volta. Ci basti oggi ricordare che l'ardente desiderio di progredire non è per nulla affievolito negli uomini che seppero condurre l'« Ansaldo » all'attuale suo potenza. Costoro, avendo previsto gli eventi e a tempo predisposti i mezzi per fronteggiarli, già si apprestano a lavorare per le mutate condizioni dell'industria. E non appar dubbio che l'« Ansaldo » sarà capace di produrre e di progredire in futuro, con lo stesso slancio animoso con cui produsse e progredì in passato.

(Continua).

Proprietario-Responsabile: M. J. DE JOHANNIS

Luigi Ravera, gerente

Officina Poligrafica Laziale — Roma

1 Banca Commerciale Italiana			
SITUAZIONE			
	28 febr. 1919	31 marzo 1919	
ATTIVO			
N. in cassa e fondi presso Ist. em. L.	133,568,855.79	145,743,328.52	
Cassa, cedole e valute	1,677,168.90	4,369,204.08	
Port. su Italia ed estero e B. T. I.	1,980,061,882.79	2,070,138,614.26	
Effetti all'incasso	56,029,747.22	53,759,386.45	
Riporti	139,582,422.93	130,672,883.61	
Effetti pubblici di proprietà	61,752,173.83	59,876,640.23	
Anticipazioni su effetti pubblici	9,569,125.97	9,648,884.77	
Corrispondenti - Saldi debitori	822,837,002.21	863,745,567.65	
Debitori per accettazioni	55,654,448.07	47,843,115.29	
Debitori diversi	19,100,433.78	18,910,455.04	
Partecipazioni diverse	34,766,333.78	34,697,317.33	
Partecipazioni Imprese bancarie	21,145,026.95	20,875,242.25	
Beni stabili	18,960,879.34	18,960,879.34	
Mobili ed imp. diversi	1	1	
Titoli di propr. Fondo prev. pers.	16,539,509.50	16,539,509.50	
Deb. per av. dep. per cauz. e cust.	2,632,374,055.87	2,929,918,549.16	
Risconti attivi			
Spese ammin. e tasse esercizio	5,115,862.25	7,326,297.74	
Totale.	6,008,684,930.22	6,433,025,876.42	
PASSIVO			
Cap. soc. (N. 272,000 azioni da L. 500 ca. e N. 8000 da 2500) L.	208,000,000	208,000,000	
Fondo di riserva ordinaria	41,600,000	41,600,000	
Fondo di riserva straordinaria	39,100,000	41,100,000	
Riserva sp. di ammort. rispetto	2,500,000	12,625,000	
Fondo tassa azioni - Emiss. 1918	3,550,000	3,550,000	
Fondo previd. per personale	18,157,436.85	15,222,062.29	
Dividendi in corso ed arretrati.	1,190,190	10,138,080	
Depositi c. c. buoni fruttiferi	615,922,520.30	637,284,002.66	
Corrispondenti - saldi creditori.	2,064,364,151.51	2,163,869,068.69	
Cedenti effetti all'incasso	95,421,258.76	93,168,592.19	
Creditori diversi	69,636,591.05	114,646,597.05	
Accettazioni commerciali	55,654,448.07	47,843,115.29	
Assegni in circolazione	88,760,711.46	96,273,873.84	
Cred. per avallo deposit. titoli	2,632,374,055.87	2,929,918,549.16	
Risconti attivi			
Avanzo utili esercizio 1918	749,144.24	693,461.26	
Utili lordi esercizio corrente	44,579,421.21	13,093,473.99	
Totale.	6,008,684,930.22	6,433,025,876.42	

2 Banca Italiana di Sconto			
SITUAZIONE			
	28 febr. 1919	31 marzo 1919	
ATTIVO			
Azionisti a saldo azioni L.			
Numerario in Cassa	124,456,673.48	142,808,882.49	
Fondi presso Istituti di emiss.			
Cedole, Titoli estratti - valute			
Portafoglio	1,166,691,625.84	1,177,693,979.20	
Conto riporti	214,969,942.83	179,290,273.97	
Titoli di proprietà	81,057,972.88	103,746,845.02	
Titoli del fondo di previdenza	3,857,733.74	3,893,344.79	
Corrispondenti - saldi debitori	893,439,990.25	955,594,951.47	
Anticipazioni su titoli			
Debitori per accettazioni	11,777,441.25	9,965,146.27	
Conti diversi - saldi debitori	12,448,490.89	12,478,780.09	
Esattorie	1,048,809.31	919,937.18	
Partecipazioni	11,624,907.40	12,646,612.40	
Beni stabili	16,773,637.93	17,473,637.93	
Partecipazioni diverse	68,602,282.45	44,562,908.95	
Soc. an. di costruzione « Roma »	1,800,000	1,800,000	
Mobili, Cassette di sicurezza	400,000	400,000	
Debitori per avalli	78,231,497.20	76,539,289.63	
Risconto			
Conto Titoli:			
a cauzione servizio	5,177,670	5,329,022.35	
presso terzi	84,778,283.36	87,920,024.66	
in depositi	1,150,088,541.72	1,180,182,253.38	
Totale.	3,927,425,509.53	4,013,335,888.87	
PASSIVO			
Cap. soc. N. 360,000 az. da L. 500 L.	180,000,000	180,000,000	
Riserva ordinaria	20,000,000	20,000,000	
Fondo deprezzamento immobili	2,631,795	2,631,795	
Utili indivisi	302,974.73	928,201.06	
Azionisti - Conto dividendo			
Fondo previdenza per il person.	3,857,733.74	3,893,344.79	
Dep. in c/c ed a risparmio	629,969,756.64	678,712,282.36	
Buoni fruit. a scadenza fissa			
Corrispondenti - saldi creditori	1,630,033,136.11	1,632,015,815.32	
Accettazioni per conto terzi	11,777,441.25	9,965,146.27	
Assegni in circolazione	85,139,592.15	93,757,554.76	
Creditori diversi - saldi creditori	22,190,706.42	26,509,117.68	
Avalli per conto terzi	78,231,497.30	76,539,289.63	
Esattorie			
Conto Titoli	1,240,044,495.08	1,274,431,299.39	
Avanzo utili esercizio precedente	19,606,536.82		
Utili lordi del corrente esercizio	3,639,844.39	4,952,042.61	
Totale.	3,927,425,509.53	4,013,335,888.87	

3 Credito Italiano			
SITUAZIONE			
	28 febr. 1919	31 marzo 1919	
ATTIVO			
Cassa	134,717,277.20	184,131,038.50	
Portafoglio Italia ed Estero	1,680,645,001.95	1,666,500,065.25	
Riporti	185,672,956.65	168,357,406.80	
Corrispondenti	578,822,017.70	581,747,211.85	
Portafoglio titoli	18,140,445.40	18,561,740.20	
Partecipazioni	7,404,819.10	7,180,351.85	
Stabili	12,500,000	12,500,000	
Debitori diversi	63,020,148.90	46,229,938.55	
Debitori per avalli	92,162,182.15	83,618,648.50	
Conti d'ordine:			
Titoli Cassa Prev. Impiegati	5,041,425.25	5,078,548	
Depositi a cauzione	2,885,415.50	2,910,415.50	
Conto titoli	2,741,508,769.40	2,877,129,871.65	
Totale.	5,522,520,459.20	5,654,344,335.65	
PASSIVO			
Capitale	150,000,000	150,000,000	
Riserva	24,000,000	32,000,000	
Dep. in conto corr. ed a risparmio	613,602,649.05	636,861,466.40	
Corrispondenti	1,729,862,864.20	1,684,697,560	
Accettazioni	32,570,024.30	34,058,128.60	
Assegni in circolazione	63,547,117.80	98,615,073	
Creditori diversi	45,429,698.85	44,230,277.70	
Avalli	92,162,182.15	91,612,828.30	
Esercizio precedente	18,338,607.65		
Utili	3,571,705.05	5,144,348.30	
Conti d'ordine:			
Cassa Previdenza Impiegati	5,041,425.25	5,078,548	
Depositi a cauzione	2,885,415.50	2,910,415.50	
Conto titoli	2,741,508,769.40	2,877,129,871.65	
Totale.	5,522,520,459.20	5,654,344,335.65	

4 Monte dei Paschi di Siena			
SITUAZIONE			
	31 dicem. 1918		
ATTIVITÀ			
Cassa: Numerario L.	7,704,336.94		
Cambiali	1,576,764.07		
Titoli: Emessi o garantiti dallo Stato	169,650,456		
Cartelle fondiarie	4,649,347		
Diversi	2,314,483		
Riporti	2,750,000		
Depositi presso Istituti di emissione	3,510,170.35		
Corrispondenti - Saldi attivi	4,158,585.59		
Partecipazioni	2,558,078.57		
Anticipazioni e conto corrente su titoli	16,430,884.55		
Prestiti sul pegno di oggetti preziosi e diversi	150,087		
Portafoglio	29,400,748.59		
Sofferenze: Cambiali	291,668.85		
Crediti ipotecari	119,140,212.83		
Crediti chirografari	35,914,145.92		
Beni immobili	4,897,722.03		
Crediti diversi	9,626,014.46		
Valori in deposito: A cauzione.	70,088,580.73		
A custodia	49,064,559.67		
Per cause diverse	278,348.22		
Elargizioni anticipate	103,051.05		
Interessi passivi e tasse	13,073,680.98		
Spese d'amministrazione	1,659,727.73		
Totale generale L.	539,300,617.80		
PASSIVITÀ			
Risparmi	175,244,077.82		
Depositi vincolati	40,640,043.10		
Buoni fruttiferi	28,057,987.87		
Conti correnti a chèques	52,940,045.34		
Correntisti - per depositi infruttiferi	6,336,446.86		
Cartelle fondiarie: in circolazione	70,528,000		
» estratte	319,500		
Corrispondenti - Saldi passivi	697,738.08		
Cassa di previdenza per gli impiegati	194,515.72		
Debitori diversi	11,011,205.60		
Totale del passivo L.	385,969,608.39		
PATRIMONIO			
Riserva ordinaria	14,377,933.20		
Fondo perdite eventuali	260,349.23		
Totale del passivo e del patrimonio L.	401,624,924.37		
Debiti di valori: Cassa prev. imp. (sede)	328,839		
Id. id. (succursale)	150,839		
Diversi	118,951,810.62		
Rendite e profitti	521,056,412.90		
	18,136,377.10		
Totale generale L.	539,300,617.80		

5 SITUAZIONI RIASSUNTIVE

000 emessi	BANCA COMMERCIALE				CREDITO ITALIANO				BANCA DI SCONTO				BANCO DI ROMA			
	31 dic. 1914	31 dic. 1915	31 dic. 1916	31 dic. 1917	31 dic. 1914	31 dic. 1915	31 dic. 1916	31 dic. 1917	31 dic. 1914 (1)	31 dic. 1915	31 dic. 1916	31 dic. 1917	31 dic. 1914	31 dic. 1915	31 dic. 1916	31 dic. 1917
	Cassa, Cedole, Valute percentuale	80,623	96,362	104,932	119,924	45,447	104,485	115,756	165,098	33,923	56,941	52,483	100,960	11,222	11,854	17,646
Portafogli cambiali percentuale	100	119,41	130,15	148,87	100	229,90	254,68	363,27	100	167,84	155,77	297,64	100	105,63	157,25	193,31
Corrisp. saldi debitori percentuale	437,314	394,818	816,683	1,289,353	253,711	332,626	792,188	1,071,102	149,339	170,784	373,090	699,520	96,660	90,015	98,776	161,272
Riporti percentuale	100	90,28	186,79	290,24	100	131,62	313,44	422,17	100	114,31	249,87	468,41	100	93,12	103,18	166,84
Portafoglio titoli percentuale	293,629	339,005	395,646	710,840	186,492	172,452	226,642	473,505	94,681	137,155	260,274	470,958	119,546	71,892	105,579	203,798
Depositi percentuale	100	115,45	134,92	242,08	100	103,59	136,13	284,40	100	144,85	274,39	497,41	100	60,13	88,28	170,47
Partecipazioni diverse	74,457	59,868	67,709	66,107	49,107	36,219	37,148	49,839	16,646	21,117	56,358	47,281	22,070	13,923	8,781	13,787
Avanzo utili esercizio precedente	100	83,78	90,94	88,78	100	73,75	75,64	101,48	100	126,85	339,34	284,03	100	63,08	30,72	62,51
Utili lordi del corrente esercizio	47,025	57,675	73,877	60,303	17,560	16,425	13,620	16,072	30,983	41,058	36,616	47,989	77,383	83,643	59,822	48,359
	100	122,64	152,84	106,99	100	93,53	77,56	91,51	100	132,51	113,18	154,83	100	108,08	77,51	62,49
	166,685	142,101	246,379	349,716	146,895	138,727	239,245	365,699	105,484	117,789	179,969	284,439	126,590	84,720	100,084	149,523
	100	85,25	147,68	209,30	100	94,43	163,06	248,05	100	111,66	170,61	263,64	100	69,97	79,11	118,20

(1) = Società Bancaria. + Credito Provinciale.