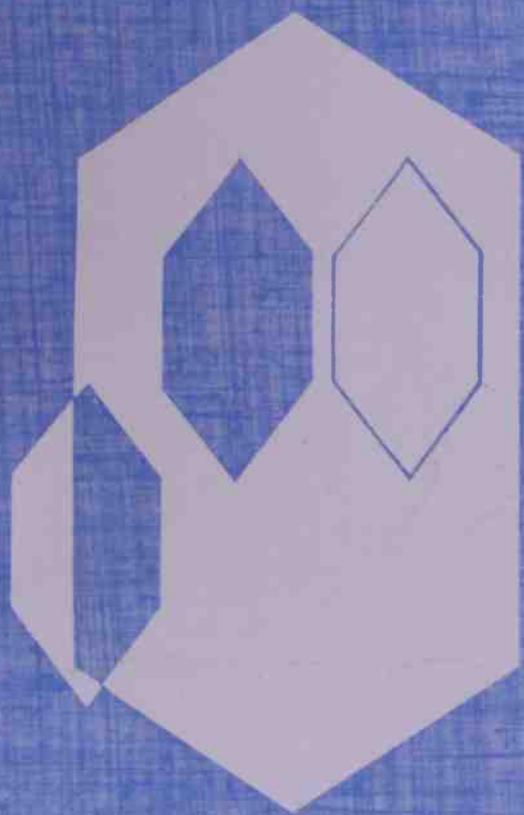


# CRONACHE ECONOMICHE

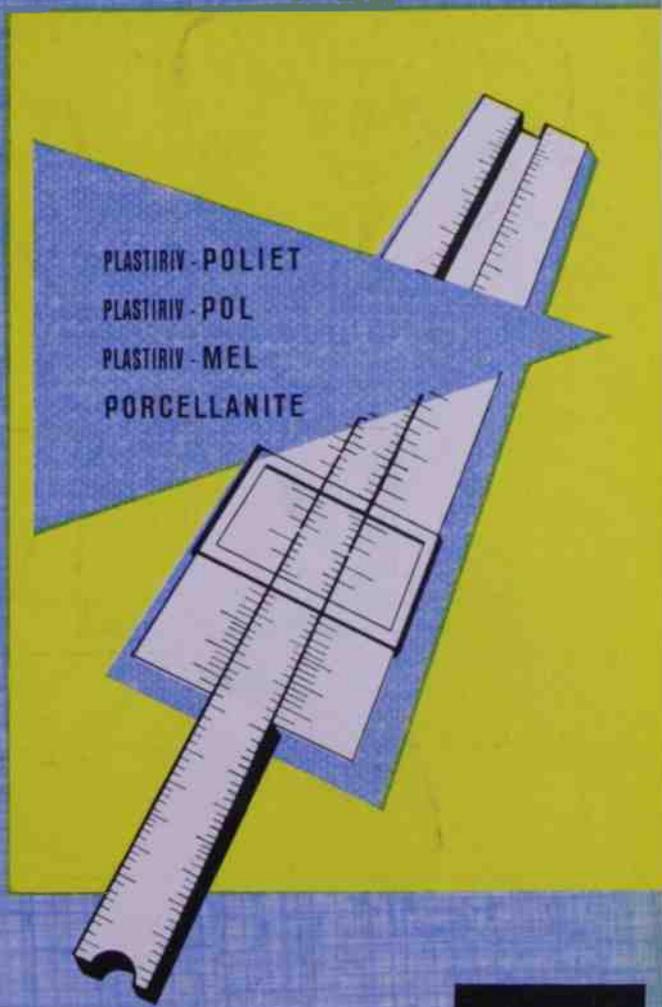
PUBBLICAZIONE DELLA CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI TORINO SPEDIZ. IN ABBONAMENTO POSTALE (II GRUPPO) N. 92 - 30 OTTOBRE 1950 - L. 125



# RIV

OFFICINE DI  
M. P. PEROSA S.p.A. TORINO

## MATERIE PLASTICHE



**RIV**  
M. P.



AA SEZIONE  
ACCESSORI  
PER AUTO

## TROMBE BITONALI ACCORDATE



# BIVOX

*armoniosa potenza di suono*



**MICROTECNICA**  
TORINO

# CAPAMIANTO

SOC. PER AZIONI

*Torino*

VIA SAGRA S. MICHELE 14

**LAVORAZIONE DELL'AMIANTO, GOMMA E AFFINI**



GRUPE COMMERCIAL POUR LE COMMERCE INTERIEUR  
L'EXPORTATION ET L'IMPORTATION

**PATRUCCO & TAVANO S.R.L.**  
**et COMPEX - COMPAGNIE D'EXPORTATION**

**TORINO - VIA CORDERO DI PAMPARATO N. 36 - TEL. 74.466**

Adresses télégraphiques: PATAVAN - TORINO \* ITALCOMPEX - TORINO

Représentants exclusifs de Maisons italiennes et étrangères productrices des articles suivants:

**Quincailleries en métal de tout genre et pour tous les usages** (aiguilles à tricoter et à laine; en acier nickelé et en aluminium a.oxidé; crochets pour dentelles en acier nickelé et en aluminium a.oxidé; agrafes, boucles, petits crochets et tous autres articles pour tailleurs; frisoirs, fermoirs, bigoudis, épingles invisibles, pinces en aluminium, etc. pour la coiffure; anneaux pour bourses et rideaux; agrafes pour jarrettières [velvet]; épingles de sûreté et épingles pour tailleurs et bureaux; presse papiers; dés de toutes sortes pour tailleurs; peignes métalliques; boutons pour manchettes; petites chaînes; petites médailles de toutes sortes; boîtes métalliques pour tabac; rasoir de sûreté; ciseaux).

**Quincailleries et merceries en genre** (peignes en corne, rhodoïde et cellulose; miroirs à lentille et normaux de toutes sortes; filets de toutes

sortes pour la coiffure; lacets en coton et rayon pour chaussures; fermetures éclair de toutes sortes; harmoniques à bouche; centimètres pour tailleurs, conteries, boutons, colliers, clips, perles imitées de Venise; cravates pour homme et foulards en soie naturelle et rayon, cotonnades; pinceaux pour barbe).

**Miscellances** (machines pour la production de quincailleries métalliques [épingles de sûreté, aiguilles, épingles, fermoirs, anneaux, presse papiers, chaînettes, etc.]; produits typiques de l'artisanat italien, etc.).

Agences et représentations dans le monde entier. Demandez-nous bulletins des prix, échantillons, informations de tout genre. Organisation complète pour régler toutes négociations commerciales et assister dans les échanges internationaux.

**CONSULTEZ - NOUS !**

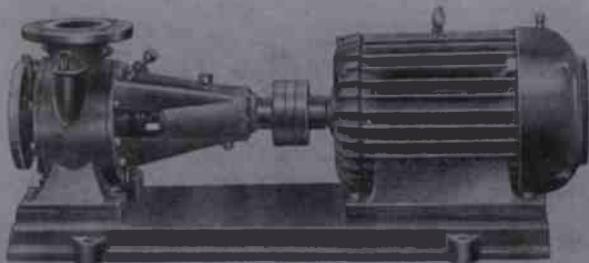
*Soc. per Az.*

**INGG. AUDOLI & BERTOLA**

*Corso Vittorio Emanuele 66 - Torino*

**POMPE CENTRIFUGHE  
ELETTOPOMPE E MOTOPOMPE  
POMPE VERTICALI PER POZZI  
PROFONDI E PER POZZI TIBOLARI**

*Stabilimenti in Mondovì e in Torino*



100 anni di vita

# Paramatti

FABBRICA VERNICI COLORI E PENNELLI

## TORINO

Sede e Filiale in Torino - Via S. Francesco d'Assisi, 3 - Telefoni 553.248 - 44.075  
 Stabilimento ed Uffici in SETTIMO TORINESE - Telefoni 556.123 - 556.164

Organizzazione tecnica e commerciale per il servizio della DECORAZIONE, dell'INDUSTRIA e del COMMERCIO in tutto il territorio nazionale che sui principali mercati esteri

VERNICI E SMALTI SINTETICI  
 VERNICI E SMALTI NITROCELLULOSICI  
 VERNICI E SMALTI GRASSI  
 PITTURE PER LA PROTEZIONE  
 PITTURE PER LA DECORAZIONE  
 PENNELLI

Soc. **SIR** An.  
**INDUSTRIA OCCHIALI**  
 Stabilimento ed Uffici: **TORINO**  
 VIA SALUZZO 11 bis - TEL. 66.896 - 62.910



- FABBRICANTI ED ESPORTATORI DI TUTTI I TIPI DI OCCHIALI PER VISTA E PER SOLE
- PRODUCTEURS ET EXPORTATEURS DE MONTURES POUR LUNETTES À VUE ET LUNETTES SOLAIRES
- MANUFACTURERS AND EXPORTERS OF SPECTACLES FRAMES AND SUN-GOGGLES

## CONCERIE ALTA ITALIA

GIRAUDO, AMMENDOLA & PEPINO

Amministrazione: **TORINO**  
 VIA ANDREA DORIA 7  
 TEL. INT. 47-285 - 42-007

Stabilimento: **CASTELLAMONTE**  
 TELEFONO 13  
 C. C. I. Torino 64388

TUTTE LE LAVORAZIONI AL CROMO ED AL VEGETALE

## A. S. S. A.

ACCIAIERIE DI SUSÀ  
 SOCIETÀ PER AZIONI

**TORINO**

Corso Re Umberto, 2  
 Telefoni 41.830 - 52.066

STABILIMENTO IN SUSÀ  
 TELEFONO N. 13

### PRODUZIONE

Sezione Fonderia:  
 Getti in acciaio al carbonio e speciali, greggi e lavorati, per qualsiasi applicazione.

Sezione Acciaierie:  
 Lingotti in omogeneo e di qualità - Biette in omogeneo e di resistenza.

## SOCIETÀ NAZIONALE DELLE OFFICINE DI

*Audizioni musicali perfette con gli apparecchi "Radio*

### SAVIGLIANO.



# SAVIGLIANO

**CIT**  
**TORINO**

*Biglietti ferroviari italiani ed esteri*  
*Servizi marittimi - aerei - automobilistici*  
*Noleggio auto - Viaggi a forfait*

Prenotazioni camere negli alberghi - Prenotazione W. L.  
Servizio spedizioni - Servizio colli espressi

Via B. Buoizzi 10 - Tel. 43.784 - 47.704 • Via Roma 80  
Tel. 40.743 • Atrio Stazione P. N. - Tel. 52.794

## V. DE MARTINI & C.

*Soc. aee. semplice di Arribaudi e Bersani*

*Torino*

VIA OHMEA 113 - 115

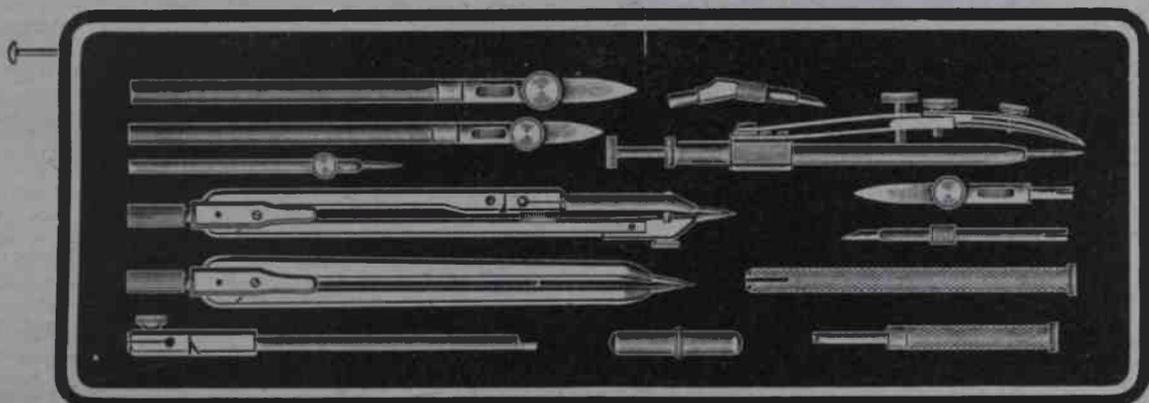
*Fabbrica di*

**COMPASSI PER DISEGNO**

*per tutte le scuole*

**MISURE LINEARI**

**STRUMENTI PER MISURA**



## GIUSEPPE DURBIANO

CORSO CIRIÈ N. 4 - TORINO - TEL. 22.615 - 20.113

*Commercio ritagli e lamiera ferro*  
*allestimento speciale*  
*per tagli lamiera su misura*



**LAMIERA STIRATA PER CANCELLATE**

# CRONACHE ECONOMICHE

QUINDICINALE A CURA DELLA CAMERA DI COM-  
MERCIO INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI TORINO

## COMITATO DI REDAZIONE

Dott. AUGUSTO BARGONI  
Prof. Dott. ARRIGO BORDIN  
Prof. Avv. ANTONIO CALANDRA  
Dott. CLEMENTE CELIDONIO  
Prof. Dott. SILVIO GOLZIO  
Prof. Dott. FRANCESCO  
PALAZZI - TRIVELLI

\*  
Dott. GIACOMO FRISETTI  
Direttore responsabile

## SOMMARIO

Panorama dei mercati . . .	pag. 4
Les progrès du financement public ( <i>H. Laufenburger</i> ) . . .	» 5
La situazione dell'industria dei trasporti terrestri in Italia ( <i>A. Savoja</i> ) . . . . .	» 7
Possibilità frutticole della col- lina torinese ( <i>F. M. Pasto- rini</i> ) . . . . .	» 12
Germania e Italia - Un con- fronto statistico ( <i>S. Ricossa</i> ) . . .	» 15
Dalla Svizzera - Lettere da oltre confine ( <i>E. Castellari</i> ) . . .	» 19
Redditi medi e guadagni me- di dal 1947 al 1949 ( <i>D. Cremona Dellacasa</i> ) . . . . .	» 21
Immagini della vecchia Tori- no - Vettrine, insegne e cartelli ( <i>R. Zezzos</i> ) . . . . .	» 23
Notiziario estero . . . . .	» 27
Rassegna tecnico-industriale ( <i>Osserv. ind. della C.C.I.A.</i> ) . . .	» 29
Il mondo offre e chiede . . .	» 35
Produttori italiani . . . . .	» 38
Movimento anagrafico . . . . .	» 45

## PANORAMA DEI MERCATI

ITALIA. — Il tono sostenuto è condiviso e dal settore agricolo e da quello industriale. Nel primo i prezzi sono guidati dal mercato cerealicolo, caratterizzato da non abbondanti disponibilità di frumento. Più sensibile alle tendenze internazionali, il mercato oleario registra qualche aumento di prezzo, che non sarà corretto almeno finché il grosso della nostra nuova produzione di olio di oliva non sarà immessa sul mercato. Gli unici settori in cui la tendenza è più debole sono quelli dei prodotti caseari (si è importato molto burro estero) ed anche del bestiame, ma con molte eccezioni. I vini hanno una richiesta in aumento stagionale.

Nel settore industriale non solo la maggioranza delle voci rincara, ma il volume stesso delle contrattazioni è in aumento. A parte qualche ribasso isolato di alcuni prodotti chimici e l'andamento stazionario del reparto dei materiali edili, i prezzi sono generalmente rincarati. Si sono distinte per la sostenutezza le quotazioni di qualche merci: metalli non ferrosi e ferrosi, compresi i rottami, lane, cotoni, pelli e combustibili.

ESTERO. — La questione delle materie prime è nuovamente divenuta un problema politico, e non solo economico. Si fa strada la tendenza a richiedere qualche sistema di controllo e ripartizione internazionale delle principali merci. A proposito va osservato che l'area della sterlina, soprattutto, e quindi l'area del dollaro sono le zone di provenienza della gran massa delle materie prime. L'atteggiamento degli Stati Uniti circa il sistema del regolamento internazionale è a favore di priorità per i consumi ad uso bellico; la Gran Bretagna non contrasta l'opinione americana, ma la precisa con la clausola che i controlli non devono mirare a deprimere le quotazioni. Il punto di vista dei Paesi non produttori di materie prime è sostenuto specialmente dalla Francia, che reclama anche qualche freno agli smodati e, talvolta, ingiustificati rincari. E' naturale che gli interessi dell'Italia coincidano in questo caso con quelli francesi.

Purtroppo, non pare conseguibile con facilità un compromesso: un esempio lo si è avuto alla conferenza internazionale dello stagno, conclusasi di recente con niente di fatto. E neppure si intravede prossimo un sostanziale allentamento della tensione sui mercati. Per la maggioranza delle materie prime la produzione corrente eccede i consumi di carattere commerciale, ma la domanda straordinaria originante dal riarmo degli Stati Uniti sbilancia completamente la posizione statistica. Se questa domanda dovrà essere soddisfatta, i consumi commerciali inevitabilmente sono destinati a contrarsi, in misura più o meno ampia. Lo sbilancio previsto corrisponde al 45% della produzione corrente per il rame, a meno dell'1% per il piombo, al 9% per lo zinco, ben al 35% per lo stagno, e a quasi altrettanto per la gomma, al 25-30% per la lana, e a cifre imprecisate ma notevoli per il cotone.

# LES PROGRÈS DU FINANCEMENT PUBLIC

par HENRY LAUFENBURGER

Professeur à la Faculté de Droit de Paris

Les budgets publics augmentent d'année en année dans tous les pays, non pas seulement en montant nominal, mais encore en valeur absolue. En France, l'Etat prévoit pour 1951 une dépense globale de 2.612 milliards. En fixant le coefficient de dépréciation monétaire à 150 par rapport à 1913 on en arrive à 17,4 milliards, alors que le budget de cette année ressort à 5 milliards de francs.

Deux raisons expliquent essentiellement le gonflement des budgets de l'Etat: d'une part l'extension de la sécurité sociale, d'autre part les investissements publics.

Deux documents récents mettent en évidence les progrès sensationnels de l'investissement public. Le Bulletin du Ministère français des Finances nous apprend qu'en 1948, les 800 milliards d'investissements globaux se répartissaient ainsi:

	milliards
Autofinancement des entreprises . . . . .	100
Emissions et crédits bancaires . . . . .	118
Fonds publics . . . . .	535
Crédits publics . . . . .	47

Pour l'Angleterre, le livre blanc n° 7933 qui se réfère à l'année 1949 fournit un tableau du même ordre. Les 1.350 millions d'investissements effectués (après la constitution de 800 millions de provisions pour l'amortissement) pendant les douze mois se subdivisent ainsi:

	millions	%
Autofinancement . . . . .	525	34,5
Epargne individuelle . . . . .	175	11,5
Excédents budgétaires et impôts sur le capital . . . . .	830	54
	<hr/>	<hr/>
	1.530	100

En raison de la nationalisation très avancée et des engagements pris à la suite des dommages

de guerre de la reconstruction, les pouvoirs publics ont assumé dans les deux pays de lourdes responsabilités financières: l'équipement des industries du secteur public, la reconstruction de la propriété privée. Or l'économie collective se procure les capitaux nécessaires à l'investissement tout autrement que l'économie privée. L'Etat ne peut plus compter sur l'épargne individuelle qui a été amputée et découragée par la dépréciation monétaire et par l'extension de la prévoyance publique.

En France, l'or apparaît plus attrayant que les valeurs même à revenu variable qui, en raison de la dépression de la bourse, ont un rendement moyen de 5,5%. Si les 2.600 tonnes de métal jaune thésaurisé auprès des particuliers étaient converties en valeurs étrangères, l'opération rapporterait à l'économie française quelque 60 milliards de francs en devises par an. La hausse du prix consécutive au réarmement et qui atteint déjà 16% en France (au détail) depuis un an, confère un nouvel attrait à l'assurance-or contre le risque papier. La Sécurité sociale qui absorbe en France plus de 800 milliards de francs par an (12% du revenu national) et en Angleterre 600 millions de livres (5% du revenu national) rend superflue une autre forme d'épargne, celle constituée comme réserve de consommation. Et ce qui est plus particulièrement grave, le Français comme l'Anglais désapprennent d'épargner, d'autant plus facilement que l'exorbitance des prélèvements fiscaux leur rend la tâche impossible.

Et voici l'une des sources de l'investissement public: l'impôt qui, en Angleterre, dégage dans son ensemble un fort excédent budgétaire disponible pour la formation de capitaux et qui, en France, est affecté sous quelques uns de ses aspects (taxe sur le chiffre d'affaires, contributions sur les bé-

néfices non distribués, etc.) au financement de la reconstruction. Mais l'aide Marshall mise à part (elle constitue en quelque sorte une épargne forcée des Américains), l'impôt n'est pas, de loin, la principale source du financement public. En France, c'est l'inflation qui a alimenté de 1945 à 1947 les dépenses de reconstruction et d'équipement. Depuis lors nous voyons figurer dans le budget une ressource nouvelle, l'emprunt. Serait-ce la résurrection de l'épargne privée? Et pourtant les statistiques récentes montrent sa faiblesse persistante en face de la thésaurisation toujours active. Tout se ramène à la question de savoir quelle est la nature des fonds alimentés par l'emprunt.

Dans les deux pays, l'Etat procède à des émissions sur le marché, directement en Angleterre, par le truchement d'établissements publics ayant leur crédit propre en France. Bien que les statistiques de la répartition des titres de dette publique fassent défaut, on sait que les institutions de prévoyance et de capitalisation figurent en tête des souscripteurs aux nouveaux emprunts et masquent la défaillance croissante des souscripteurs privés.

Ainsi l'Etat puise dans les fonds de roulement des chèques postaux et des caisses d'épargne, dans les réserves des compagnies d'assurances et de la Sécurité sociale, en d'autres termes il attire vers lui des liquidités du secteur public beaucoup plus que de la véritable épargne privée. Mais ces « corporations » et « institutions » ne se bornent pas à prêter à l'Etat: elles s'intéressent en plus aux titres de propriété de certaines sociétés en achetant des actions. En Angleterre, les compagnies d'assurances viennent de faire un pas important vers le financement de ce qui reste du secteur privé. La Industrial and Commercial Finance Corporation Limited, patronnée par vingt banques commerciales, fait des prêts de 5.000 à 200.000 li-

vres à l'industrie privée. C'est la région de Londres qui est la plus grosse cliente de la Corporation avec 30% de la totalité des avances. Les entreprises de constructions mécaniques représentent un cinquième des emprunteurs de la Corporation. Les autres industries bénéficiaires des crédits sont les entreprises chimiques et textiles.

La Finance Corporation for Industry a une structure plus significative qui l'apparente aux établissements de crédit semi-publics. Elle a comme fondateurs des compagnies d'assurances (40% du capital) des sociétés de placement (30%) et la Banque d'Angleterre qui, comme on sait, est désormais un Institut public d'émission et de banque. La Corporation avait été originairement prévue pour fournir des fonds à l'industrie lourde. Depuis que les charbonnages, les transports, et — plus récemment — les aciéries ont été nationalisés, la F.C.I. concentre son activité sur les entreprises de chimie pétrolifère, sur les constructeurs de machines Diesel, sur l'exploitation de pétroles d'outre-mer, etc...

Ainsi la Finance Corporation for Industry au capital de laquelle participent aux côtés de la Banque d'Angleterre les compagnies d'assurances en instance de nationalisation, fournit des capitaux à l'industrie transformatrice en particulier, c'est-à-dire à ce qui subsiste du secteur privé. Supposons que cette méthode de financement se généralise. Il en résulterait que les entreprises privées tombent sous le contrôle d'institutions publiques ou semi-publics. Ce serait la nationalisation occulte et à froid qui parachèverait l'oeuvre de la nationalisation ouverte et à chaud réservée jusqu'ici à la grande industrie. Il convient de suivre avec attention une évolution qui parachèverait la révolution déjà acquise de la structure économique et sociale.

## Banca d'America e d'Italia

SOCIETÀ PER AZIONI - Capitale versato e riserve Lit. 550.000.000

SEDE SOCIALE E DIREZIONE GENERALE: MILANO

Fondata da

**A. P. GIANNINI**

Fondatore della

**BANK OF AMERICA**

NATIONAL TRUST & SAVINGS ASSOCIATION

SAN FRANCISCO, CALIFORNIA

**TUTTE LE OPERAZIONI DI BANCA**

Sede: **Via Arcivescovado n. 7**

In Torino: Agenzia A: **Via Garibaldi n. 57 ang. Corso Palestro**

Agenzia B: **Corso Vittorio Emanuele II n. 38**

# LA SITUAZIONE DELL'INDUSTRIA DEI TRASPORTI TERRESTRI IN ITALIA

## Seconda parte

dell'Ing AMEDEO SAVOJA

### **La resistenza al moto dei veicoli ferroviari e autostradali.**

La caratteristica essenziale che differenzia i trasporti ferroviari da quelli stradali è implicita nel nome stesso di *ferrovia*, cioè di via costruita in ferro a differenza delle strade ordinarie.

Lo scopo che si volle raggiungere colla via ferrata era una forte riduzione della resistenza che si oppone al movimento dei veicoli e fu pienamente raggiunto nelle prime applicazioni del nuovo sistema, le quali avvennero nei trasporti minerari, utilizzando veicoli presso a poco uguali a quelli preesistenti e continuando a servirsi, nei primi tempi, della trazione animale.

In seguito però i due sistemi ebbero una evoluzione completamente diversa per modo che tale vantaggio iniziale andò man mano diminuendo. Pertanto l'affermazione a cui ricorrono alcuni sostenitori delle ferrovie circa «la grande superiorità di queste ultime in confronto dei mezzi stradali, i quali devono vincere resistenze da 5 a 10 volte maggiori di quelle relative ai treni» ha un valore anacronistico e dimostra un eccessivo semplicismo nello studio del problema.

Se tale confronto avesse ancora valore oggigiorno, sarebbe veramente il caso di perdere ogni fiducia nella capacità organizzativa dei dirigenti attuali delle grandi reti ferroviarie italiane ed estere, i quali, pur avendo a disposizione mezzi che presentano una tale superiorità tecnica, non riescono a fronteggiare la concorrenza autostradale. In realtà però le cose stanno assai diversamente: infatti oggi la resistenza al moto dei veicoli ferroviari *su linea orizzontale* ed alla velocità media di 50 Km./ora è di circa 5 Kg. per ogni tonnellata di peso lordo, ma essa deve essere maggiorata di una quota parte della resistenza che si oppone al moto della locomotiva, sicché in definitiva risulta mediamente di circa Kg. 6,5 mentre per gli automezzi su autostrada o su strada ordinaria asfaltata la resistenza al movimento è di circa 20 Kg. per tonnellata, cioè circa tre volte quella dei veicoli ferroviari.

Si deve però anche tener conto della differenza esistente di peso lordo impiegato nei due casi per ottenere lo stesso effetto utile; mentre, ad esempio, coi treni rapidi fra Torino e Milano le FF. SS. impiegano in media 1,5 tonnellate di peso lordo (esclusa la locomotiva) per ogni viaggiatore trasportato, per i torpedoni che viaggiano sull'autostrada tale peso è di soli 250 Kg., cioè la sesta parte.

Un altro vantaggio per gli autotrasporti deriva dal fatto che essi utilizzano motori a combustione interna funzionanti con ciclo Diesel il quale ha notoriamente un rendimento assai migliore del ciclo

che si svolge nei cilindri delle locomotive a vapore. Si tenga presente che in questi confronti intendo sempre riferirmi, per i servizi stradali, ai trasporti pubblici di viaggiatori con torpedoni e di merci in conto terzi con autotreni che sono muniti ormai, nella quasi totalità, di motori Diesel.

Si arriva alla conclusione che per il trasporto di un viaggiatore da Torino a Milano o viceversa con torpedone si consumano circa litri 0,66 di gasolio del costo di lire 17 escluse le tasse governative; per l'analogo trasporto di un viaggiatore con treno rapido a vapore con occupazione media di 120 posti si consumano 18 Kg. di carbone del costo di lire 200 circa.

Per i treni merci vi sono altri elementi a tutto favore degli autoservizi. E' ben vero infatti che con un solo treno merci del peso lordo rimorchiato di 800 tonnellate si trasportano in media 500 tonnellate di merci nette impiegando cinque agenti di macchina e di scorta, mentre gli autotrasporti impiegano due persone per ogni autotreno, cioè per un carico medio utile di sole 12 tonnellate, ma si deve tener conto anche del fatto che il personale degli autocarri è impegnato per un tempo molto più breve data la maggior velocità del trasporto.

Più importante ancora poi è il fatto che nei riguardi della spesa per gli impianti fissi (stazioni, manutenzione e sorveglianza della strada) un autotreno se la cava con poche centinaia di lire pagate come pedaggio all'Amministrazione dell'autostrada, mentre nel caso delle ferrovie si devono ripartire sulle tre coppie di treni merci ora circolanti fra Torino e Milano tutte le spese relative alle numerose decine di agenti delle stazioni, impegnati per il servizio merci, nonché una quota parte delle spese relative agli agenti addetti alla manutenzione degli impianti fissi.

Tuttavia, malgrado tutto ciò, le Ferrovie sarebbero in grado di sostenere la concorrenza degli automezzi se non intervenisse un altro importante elemento di carattere tariffario che cercherò di mettere bene in evidenza.

### **Il caso delle linee di montagna.**

Quanto precede circa la resistenza al moto dei veicoli ferroviari e autostradali riguarda il caso di linee pianeggianti.

Sarebbe certo l'ideale che tutti i trasporti terrestri potessero effettuarsi in orizzontale, come avviene per i trasporti marittimi, i quali devono a tale caratteristica la loro grande superiorità nei riguardi dell'economia di esercizio. Purtroppo però ciò non è possibile; in Italia poi sono preponde-

ranti i trasporti in salita poichè una gran parte delle materie prime arriva dal mare e viene consumata nell'entroterra e inoltre il territorio è assai accidentato.

Si è quindi dovuto ricorrere a linee con andamento altimetrico molto vario, ma si deve riconoscere che si sono superati troppo spesso, anche per la costruzione di linee importanti, quei limiti di pendenza che sarebbero consigliabili nel riguardo dell'economia dell'esercizio. Non intendo qui criticare i tecnici che si sono occupati in passato di tali questioni, tecnici i quali non disponevano delle possibilità che si hanno ora per la costruzione delle ferrovie e non potevano prevedere nè la concorrenza degli automezzi nè i grandiosi sviluppi che si sono verificati nel traffico, ma è un fatto che la necessità di mantenere in esercizio linee con pendenze forti a traffico intenso costituisce un grave onere per le ferrovie.

Infatti quando il movimento avviene in salita un veicolo deve vincere, oltre la solita resistenza normale caratteristica di quel tipo di veicolo quando si muove in orizzontale, una ulteriore resistenza di valore uguale alla componente della forza di gravità nella direzione parallela al movimento. Tale resistenza, del tutto indipendente dal tipo di veicolo, ha il valore di 1 chilogrammo per ogni tonnellata di peso e per ogni metro di dislivello superato su un percorso di 1000 metri.

In conseguenza di ciò la resistenza del veicolo ferroviario su una salita, ad esempio del 35 per mille, risulta uguale a circa 55 Kg. per tonnellata (tenendo conto beninteso anche di una quota parte della resistenza dovuta alla locomotiva, quota che assume sempre maggiore importanza perchè coll'aumentare della pendenza diminuisce il peso di treno che può essere trainato dalla stessa locomotiva).

All'identico valore di 55 Kg. sale la resistenza per tonnellata relativa ad un automezzo sulla salita del 35 per mille; siccome poi anche in questo caso si verifica il fatto che la stessa quantità di merce o lo stesso numero di persone viene trasportato dagli automezzi con un peso lordo molto minore di quello ferroviario è evidente che, su percorsi di questo genere, gli automezzi si trovano avvantaggiati.

### **I costi dei trasporti sulle linee pianeggianti e su quelle in salita.**

Da quanto finora esposto risulta che per i trasporti su linee di montagna l'Amministrazione Ferroviaria incontra una spesa per viaggiatore-chilometro molto più elevata di quella che si ha sulle linee di pianura. In un articolo pubblicato recentemente su *Ingegneria Ferroviaria* ho dimostrato che le spese di trazione e di scorta dei treni riferite all'unità di traffico sulla Bussoleno-Modane (con pendenze fino al 30 per mille) sono da sei ad otto volte quelle che si hanno sulla linea pianeggiante Torino-Alessandria esercita cogli stessi mezzi di trazione. Tenuto conto delle altre spese (personale di stazione, manutenzione linee, ecc.) tale differenza si attenua alquanto, ma si può affermare che sulla prima linea la spesa per unità di traffico è all'incirca quintupla di quella relativa alla seconda linea. Per il costo dei trasporti automobilistici invece la influenza delle salite si fa sentire in misura molto minore.

Può stupire pertanto che gli automezzi, il cui esercizio risulta più economico di quello ferroviario sulle linee di montagna, preferiscano invece svolgere la loro concorrenza sui percorsi pianeggianti,

sui quali essi risulterebbero meno economici dei treni, ma tale apparente anomalia si spiega se si considera il sistema tariffario in uso presso le ferrovie.

E' noto infatti che mentre le tariffe ferroviarie specialmente per le merci fanno moltissime distinzioni fra qualità e qualità di merci, fra piccola e grande velocità, fra spedizioni a carro completo e spedizioni in collettame, ecc. ecc. non tengono però alcun conto delle difficoltà diverse dovute all'andamento altimetrico delle linee percorse. Si deve quindi tener presente che quanto ho esposto finora si riferisce alle spese che devono sostenere le ferrovie oppure gli autotrasportatori per effettuare materialmente i trasporti, ma non è vero, almeno per il traffico ferroviario, nei riguardi del pubblico. Per esso il costo è determinato dalla tariffa, la quale è indipendente dal genere del percorso (in piano, in salita, in discesa, ecc.).

Per pareggiare il bilancio le ferrovie fissano per le tariffe dei valori intermedi fra i costi delle diverse linee, valori che risultano alquanto maggiori delle spese relative alle linee pianeggianti e notevolmente minori di quelle che si verificano sulle linee di montagna; nello specchio seguente ho sintetizzato il confronto fra i costi ferroviari e quelli automobilistici e le tariffe ferroviarie, facendo uguale ad uno la spesa relativa al trasporto ferroviario in pianura:

	Costo effettivo		Tariffe
	in pianura	in montagna	ferroviarie
Servizi ferroviari	1	5	1,6
Servizi con automezzi	1,3	3,5	—

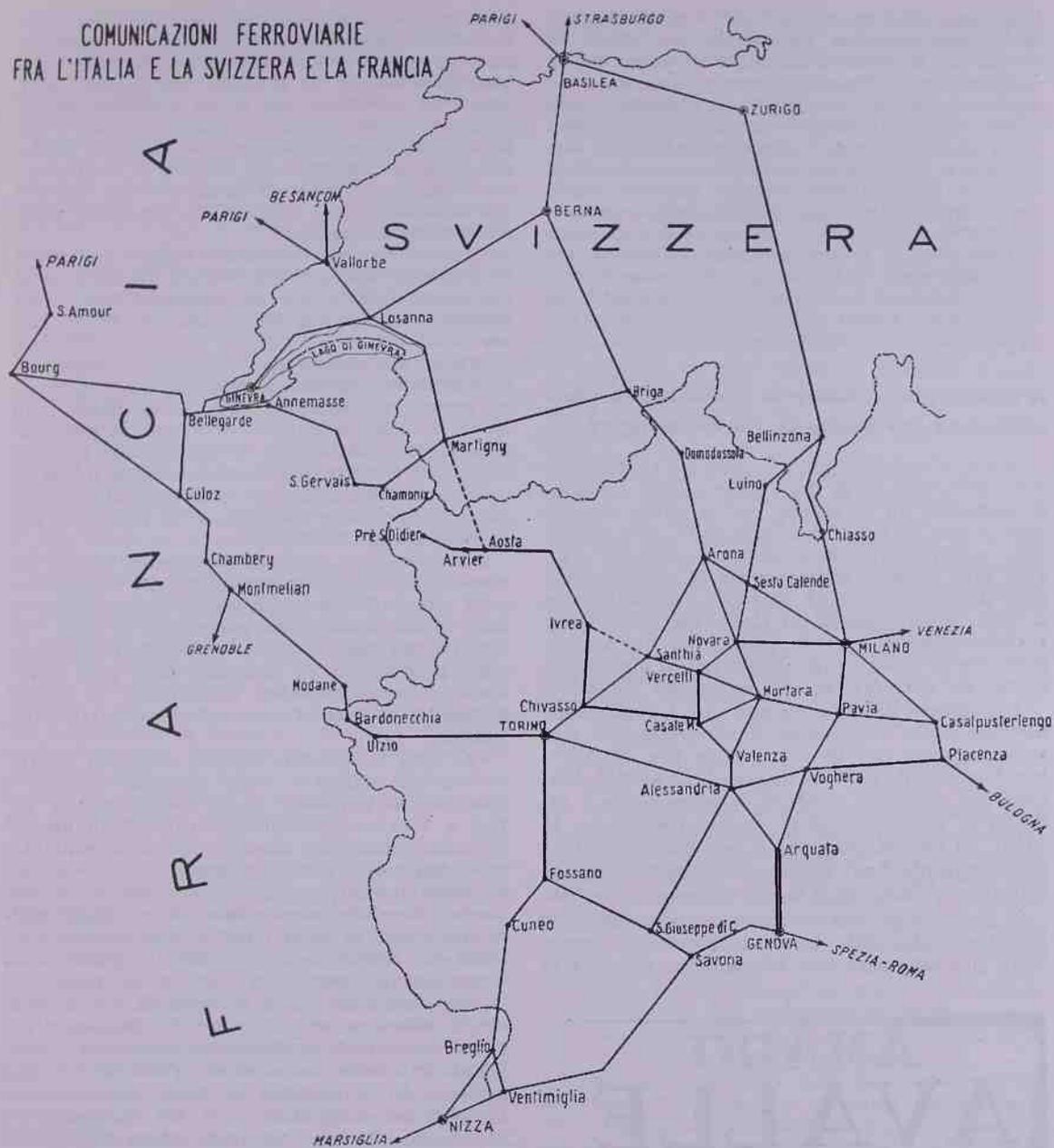
E' evidente che gli autotrasportatori possono far concorrenza alle ferrovie sulle linee pianeggianti, perchè la spesa di 1,3 che essi incontrano è inferiore alla tariffa ferroviaria di 1,6, mentre su linee di montagna non possono battere la tariffa ferroviaria, se non lavorando fortemente sotto costo.

Naturalmente il caso che ho prospettato è un caso particolare; in pratica si passa gradatamente da percorsi su cui sarebbe più economico il servizio ferroviario a percorsi su cui si verifica l'opposto. Mi premeva però mettere bene in evidenza che la tariffa ferroviaria fissa, indipendentemente dalle condizioni altimetriche delle linee, facilita grandemente la concorrenza da parte degli autotrasportatori sulle linee pianeggianti, *senza che essi ne abbiano alcun merito*. Non intendo, naturalmente, fare agli autotrasportatori alcuna colpa se essi approfittano di tale circostanza, ma mi sembra che si debba tenerne conto nel giudicare sulla superiorità economica di uno o dell'altro dei due sistemi di trasporto in discussione.

A qualche lettore sembrerebbe assai facile rimediare a questo inconveniente, creando delle tariffe differenti a seconda delle difficoltà che si presentano nell'esercizio delle diverse linee; tale soluzione soddisferebbe anche tutti coloro i quali sostengono che ogni utente di un servizio pubblico dovrebbe pagare in misura del costo del servizio richiesto. Tutto ciò sarà vero in pura linea economica, ma è ben noto che in questi problemi assumono importanza preponderante elementi politici e sociali che, nel nostro caso particolare, sconsigliano tale differenziazione. Sta il fatto, del resto, che anche tutte le Reti ferroviarie estere esercite a carattere nazionale e non da Enti privati evitano una soluzione del genere.

Per il lettore che desideri dati più concreti in-

# COMUNICAZIONI FERROVIARIE FRA L'ITALIA E LA SVIZZERA E LA FRANCIA



Confronto delle distanze ferroviarie fra alcune località italiane ed estere seguendo le vie del Frejus, del Sempione, del Gottardo o la nuova via del Gran San Bernardo.

Comunicazioni fra	Distanze in chilometri seguendo le vie del			
	Frejus	Sempione	Gottardo	G.S. Bernardo
Aosta e Losanna	497	440	—	110
Aosta e Parigi	908	—	—	619
Alessandria e Parigi	870	—	—	801
Savona e Parigi	928	—	—	897
Savona e Berna	—	532	—	446
Milano e Parigi	932	832	—	806
Torino e Losanna	368	—	—	239
Torino e Parigi	779	—	—	748
Torino e Berna	—	384	—	337
Torino e Basilea	—	491	525	444
Piacenza e Parigi	967	894	—	857
Genova e Losanna	—	460	—	362

(Via Milano)

N. B. - Le distanze sul percorso svizzero sono calcolate in base ai dati contenuti nell'orario ufficiale di quelle ferrovie che in alcuni casi comprendono maggiorazioni delle distanze reali agli effetti delle tariffe.

Le distanze fra Milano e Parigi — via Gran S. Bernardo — sono calcolate considerando l'esistenza di un nuovo tratto di linea fra Santhià ed Ivrea (Km. 27).

Le distanze fra Piacenza e Parigi — via Gran San Bernardo — sono calcolate seguendo il percorso: Casalpuusterlengo - Pavia - Vercelli - Santhià - Ivrea - Aosta.

formo che, come ho spiegato diffusamente nell'articolo dell'*Ingegneria Ferroviaria* già citato, il servizio che si svolgeva fino all'estate scorsa sui 48 chilometri della Bussoleno - confine italo-francese produceva un disavanzo netto di esercizio di 840 milioni di lire all'anno. Da quell'epoca il traffico merci su quella linea è ancora notevolmente aumentato e continua ad aumentare con una progressione assai rapida; se tale aumento continuasse, tra un paio d'anni il disavanzo in questione supererebbe il miliardo e mezzo di lire all'anno, pari ad oltre 30 milioni per ogni chilometro. Invece il disavanzo relativo alle sole linee pianeggianti va ora rapidamente riducendosi e scomparirà del tutto in breve tempo se la ripresa del traffico iniziata nel scorso agosto non si arresterà.

### **Il danno che subisce lo Stato dalla concorrenza tra ferrovie ed automezzi.**

Una delle questioni più dibattute fra i sostenitori delle ferrovie e quelli degli autotrasporti riguarda il confronto fra le somme che lo Stato introita sotto forma di tasse (sui carburanti, ecc.) pagate dagli autotrasportatori e quelle che lo Stato e gli altri Enti pubblici spendono per la manutenzione delle strade ordinarie. La questione è stata discussa a lungo e non soltanto in Italia, ma senza alcun risultato concreto, perchè mentre gli uni sostengono che lo Stato spende molto più di quanto introita, gli altri arrivano a conclusioni opposte.

A giudicare dall'accanimento che i contendenti mettono nella discussione sembrerebbe che essi siano persuasi che la concorrenza che gli automezzi fanno alle ferrovie sia cosa utile oppure dannosa alla economia nazionale a seconda che il bilancio in esame sia attivo oppure passivo per lo Stato. Mi sembra però che in tale modo essi siano completamente fuori strada, e non soltanto metaforicamente, dato che si tratta di trasporti stradali.

Si può intanto osservare che un noto proverbio dice bensì che tutte le strade portano a Roma, ma si può affermare, con ben maggior sicurezza di

essere nel vero, *che non tutte le strade ordinarie sono in concorrenza colle ferrovie*; la maggior parte di esse serve località non toccate dalle linee ferroviarie oppure si sviluppa nell'interno degli abitati ed è evidente che se per il traffico che si svolge su questa parte di strade lo Stato e gli altri Enti dovessero sostenere delle spese anche notevolmente superiori od inferiori ai corrispondenti introiti per tasse sui carburanti, ecc. tutt'altro non avrebbe alcuna relazione col fenomeno della concorrenza in esame.

Vi è poi un caso particolare molto significativo in proposito: quello dell'autostrada Torino-Milano, per mezzo della quale gli automezzi fanno una notevole concorrenza alla parallela linea ferroviaria.

Orbene tale autostrada è gestita in concessione da una Società privata, la quale provvede ai lavori di manutenzione a sue spese rivalendosi sugli utenti ai quali fa pagare un diritto di pedaggio. E' evidente pertanto che in questo caso lo Stato ricava un forte cospice d'entrata sotto forma di tasse (sui carburanti, ecc.) senza sopportare alcun carico d'esercizio e tale cospice va crescendo con l'aumentare del traffico.

Commetterebbe però un madornale errore chi ritenesse che tutto ciò rappresenti per lo Stato un buon affare. Si dimentica troppo spesso oppure si tace (il che è assai più grave) che lo Stato che riscuote tali tasse è poi lo stesso Stato il quale, come proprietario ed esercente della rete ferroviaria, viene fortemente danneggiato in conseguenza della perdita di traffico da parte delle ferrovie.

Per farsi un concetto almeno sommario dell'entità di tale danno si tenga presente che per il trasporto in torpedone di un viaggiatore da Torino a Milano si consumano litri 0,66 di gasolio, sui quali grava una tassa di lire 33 a vantaggio dello Stato. Lo stesso viaggiatore, se si servisse del treno, pagherebbe alle FF. SS. (cioè allo Stato) almeno lire 700, come media fra le tariffe delle diverse classi, di corsa semplice o di andata e ritorno ecc. Orbene le ferrovie sono in grado, senza aumentare il numero dei treni, senza modificare le spese per i servizi di stazione, di sorveglianza, ecc. di assorbire tutto il traffico dei viaggiatori che ora si servono dei torpedoni dell'autostrada, incontrando una spesa non superiore a 350 lire per ogni persona. In conclusione lo Stato perde almeno lire 350 per viaggiatore, cioè più di dieci volte quello che introita come tassa sul gasolio.

### **I rimedi consigliabili.**

Mi sono diffuso alquanto nell'espone le ragioni che spiegano il grande sviluppo preso dalla concorrenza che gli automezzi fanno al servizio ferroviario specialmente sulle linee pianeggianti nonché le conseguenze pratiche di tale concorrenza sul bilancio dello Stato, perchè mi sembra che finora tali questioni sono state trattate in modo poco esatto e comunque troppo vago e generico. Non mi illudo con quanto ho scritto sopra di riuscire a persuadere alcun viaggiatore a ritornare a servirsi dei treni abbandonando i servizi automobilistici; ma mi sembra opportuno che il pubblico sia messo al corrente della portata economica della questione; non si deve infatti dimenticare che il danno subito dallo Stato si riversa su tutti i contribuenti, i quali, in definitiva, sono poi quelli che pagano il deficit del bilancio ferroviario.

E poichè da tutte le parti si richiede la costruzione di nuove autostrade, costruzione che, per

**AMARO AVALLE**

*il "3 Pulcini" famoso*

Aperitivo, digestivo, tonico di pure erbe alpine e medicinali, ottenuto con lavorazione e procedimenti classici che garantiscono inalterata la proprietà delle erbe di cui è composto. L'esperienza antica ne ha ottenuto un prodotto superlativo riconosciuto e premiato in tutto il mondo.

**TORINO - Via Ormea 137**

molte ragioni, è da ritenersi consigliabile specialmente nei riguardi dell'automobilismo privato, sarà bene tener presenti anche le conseguenze sfavorevoli per il bilancio dello Stato derivante da ogni ulteriore sviluppo dei trasporti pubblici con automezzi in concorrenza colle ferrovie.

Queste ultime stanno correndo ai ripari sia riducendo la consistenza del personale impiegato, sia offrendo sempre maggiori comodità al pubblico, specialmente nel campo dei trasporti viaggiatori. Notevoli economie di esercizio saranno possibili quando si potrà aumentare il carico per asse dei carri merci e la composizione massima dei treni merci, ma tali miglioramenti richiedono la costruzione di veicoli e specialmente di organi di attacco di nuovo tipo, non solo per la Rete italiana, ma per tutte le Reti europee colle quali si ha scambio di materiale rotabile. Accordi in proposito sono già stati presi, ma l'esecuzione non può essere che assai lenta.

Anche l'elettificazione di qualche linea a forte traffico e la sostituzione della corrente trifase con quella continua potranno portare sensibili miglioramenti di servizio e vantaggi economici, ma tali lavori richiedono spese rilevanti per le quali è ora difficile il finanziamento.

Quanto alla sostituzione della corrente trifase con quella continua sarebbe opportuno che fosse data la preferenza alle linee di montagna e ciò specialmente perchè il secondo sistema, sviluppatosi più tardi, dispone di mezzi di trazione più pesanti che consentono l'effettuazione di treni di maggior composizione con forte economia di spesa per il personale di trazione e di scorta. Ciò malgrado, l'eccessivo costo dell'esercizio delle linee di montagna sarà però sempre un elemento negativo nella lotta che le ferrovie stanno conducendo contro la concorrenza automobilistica.

D'altra parte non credo sia il caso di seguire l'esempio offerto da qualche Azienda ferroviaria Svizzera, di aumentare le tariffe solo per le linee in forte pendenza. Si impone pertanto, a mio giudizio, di riprendere in esame la possibilità di sostituire le attuali linee ferroviarie di montagna a forte traffico con altre costruite più razionalmente. Ciò è stato fatto in passato, sia pure per raggiungere obiettivi non esclusivamente economici, colla costruzione della Succursale dei Giovi fra Genova e Ronco e della direttissima fra Bologna e Prato.

Analogo provvedimento dovrebbe essere adottato per altre linee acclivi procurando, se possibile, di abbandonare completamente il servizio ferroviario sui tronchi che verrebbero sostituiti colle nuove costruzioni; in tal modo si avrebbe il massimo dell'economia nell'esercizio ferroviario e si potrebbe ricavare un utile cedendo alle Aziende stradali i tronchi da cui si elimina il servizio ferroviario; si risolverebbero cioè due problemi contemporaneamente.

Già da tempo ho proposto di costruire per il servizio ferroviario una nuova galleria tra Bardonecchia e Modane avente caratteristiche altimetriche più adatte e lasciando la galleria attuale a disposizione del traffico stradale.

Un provvedimento dello stesso genere ritengo che si potrebbe adottare per il valico dei Giovi sollecitando la costruzione della direttissima ferroviaria fra Genova e Rigoroso, da molto tempo in progetto, e utilizzando l'antica linea dei Giovi (che ha pendenze fino al 35 per mille, assolutamente esagerate per un servizio ferroviario) per una nuova autostrada fra Genova e Ronco, autostrada che potrebbe essere riservata ai veicoli in discesa da Busalla a Pontedecimo, mentre l'autostrada attuale,

che da molti viene giudicata ormai insufficiente per il traffico nei due sensi, servirebbe per gli automezzi in salita da Genova.

Analogamente essendo ormai decisa la costruzione dell'autostrada da Genova e Savona sembra che sarebbe opportuno abbinare la risoluzione di tale problema con quello, pure assillante, della sistemazione degli impianti ferroviari di Savona. Il progetto già da tempo predisposto per tale sistemazione prevede la costruzione di un nuovo tronco di linea a doppio binario fra Savona e Varazze, abbandonando completamente la sede ferroviaria attuale, la quale potrebbe servire (l'idea non è mia) per l'ampliamento e sistemazione radicale della strada ordinaria sulla stessa tratta con eliminazione dei passaggi a livello.

Ma non si dovrebbe nemmeno escludere la convenienza di costruire qualche nuovo tronco ferroviario completamente nuovo quando se ne presenti l'opportunità. Così il sottoscritto ha avanzato recentemente la proposta dell'apertura di una galleria lunga circa 40 chilometri fra Aosta e Martigny, sotto il Gran S. Bernardo, che permetterebbe di creare una nuova linea internazionale di grande interesse, con pendenze non superiori al 6 per mille. Poichè la relazione riguardante tale progetto è già stata pubblicata sia sull'*Ingegneria Ferroviaria* (N. 4 dell'aprile 1950) sia sulla rivista *Torino* (N. 6 del 15 giugno 1950) ci limitiamo qui a riprodurre lo schema generale planimetrico ed un prospetto comparativo delle distanze per alcune relazioni più importanti sia attraverso il nuovo valico sia attraverso quelli del Fréjus, del Sempione e del Gottardo.

Lavori simili richiedono somme rilevanti, ma se si riflette che spese analoghe sarebbero necessarie per soddisfare tutte le richieste avanzate da ogni parte per la costruzione di autostrade le quali, favorendo la concorrenza dei trasporti automobilistici, portano al bilancio dello Stato le conseguenze passive di cui abbiamo fatto cenno per la Torino-Milano, mi sembra che sotto l'aspetto puramente economico non dovrebbe esservi alcun dubbio. Lo Stato avrebbe tutto l'interesse a portare alla sua Rete ferroviaria i miglioramenti ai quali ho accennato, sempre quando tali miglioramenti rendano possibili economie tali da pareggiare almeno gli interessi delle spese dei nuovi impianti.

I provvedimenti sopra detti non potrebbero che incontrare l'approvazione di tutti i contribuenti, perchè nessun aggravio verrebbe a subire, ad esempio, il contribuente della Calabria e della Sicilia per un'opera del genere costruita in Piemonte o viceversa, mentre non si può dire la stessa cosa per le spese relative alle autostrade o ad altre spese pubbliche analoghe.

### **Conclusioni.**

Cessato ormai il monopolio di fatto per i trasporti terrestri a vantaggio delle ferrovie, se queste non vogliono essere sopraffatte dalla concorrenza automobilistica devono perfezionarsi in tutti i campi abbandonando i sistemi di esercizio troppo antiquati e specialmente le linee che, per i loro tracciati troppo acclivi e sinuosi, danno luogo a spese eccessive e non permettono le velocità elevate che ormai sono richieste dal pubblico. Si tratta in definitiva di seguire l'esempio degli stessi concorrenti i quali non soltanto hanno migliorato fortemente i mezzi meccanici di trasporto, ma hanno posto e pongono una cura non minore ai perfezionamenti delle strade.

# POSSIBILITÀ FRUTTICOLE DELLA COLLINA TORINESE

di FAUSTO M. PASTORINI

*Per i torinesi la collina rappresenta un'oasi di serena tranquillità, un angolo di natura fresca e viva, meta di passeggiate ristoratrici dopo faticose giornate cittadine. Essi amano la loro bella collina su cui domina, di fronte alla maestosa cerchia delle Alpi, l'artistica Basilica di Superga ricca di ricordi aviti. Ogni iniziativa quindi rivolta alla valorizzazione di questa plaga, che da tempo anela ad un più ampio respiro economico, trova sempre nell'animo di Torino immediato e spontaneo consenso.*

*Due sono le vie che si potrebbero seguire per raggiungere tale intento: turismo e coltura dell'albero da frutto, il primo ancora in attesa di una azione vivificatrice; la seconda meritevole di maggiore estensione. Quest'ultimo problema ha in particolar modo interessato la Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Torino, dimo-*

*stratasi sensibile ed attiva nella ricerca di adeguate soluzioni.*

*La struttura geologica della collina con i suoi aspetti abbastanza complessi (formazioni poco coerenti e di origine relativamente recente alla base; declivi costituiti dalla facile disgregazione di prevalenti rocce arenacee più o meno argillose, di ciottolame agglomerato e di scarse rocce calcaree) e gli elementi climatici propri dell'ambiente, condizionano l'incremento della vitifrutticoltura ed obbligano ad una pensosa scelta delle varietà più adatte a garantire il successo di nuovi impianti. Nel campo viticolo antica esperienza di coltivatori ha ormai accertato che il versante della collina verso Torino non ama ospitare vitigni da vino, mentre offre vantaggiose condizioni tecniche ed economiche per i vitigni di uve da tavola. Una sagace sperimentazione poi ha potuto stabilire*



Località Pian Gambino della collina torinese: una delle migliori zone frutticole.



Lato nord del Podere Richelmy: il terreno è scassato alla profondità di un metro

che, tra le uve da tavola, particolarmente adatte sono le varietà precocissime come la Perla di Csaba (di origine ungherese) e la Volta di Pirovano; le varietà precoci come la Laglienga; quelle di prima epoca come la Delizia di Vaprio, la Regina dei Vigneti, la Bogni 15; alcuni vitigni più tardivi come il Moscato d'Amburgo, il Moscato Rosso di Malaga, il Moscato dell'Adda.

Nel settore frutticolo l'azione sperimentale è stata meno vivace; si sapeva, è vero, che era opportuno puntare su varietà precoci per sfuggire all'avarizia estiva dell'acqua soprattutto nelle zone più soleggiate e di sensibile giacitura, ma non si possedevano precise indicazioni sulle varietà, tra quelle precoci, candidate al successo. Occorrevano frutteti di orientamento che, attraverso a colture rigorosamente controllate e a metodici studi sui risultati conseguiti, fossero idonei a fornire, per ciascuna varietà, dati certi sulla capacità produttiva, sulla qualità dei frutti e sul grado di adattamento all'ambiente.

Moltiplicare i frutteti di orientamento apparve pertanto la strada più utile per creare le condizioni favorevoli ad un allargamento territoriale della frutticoltura in collina e fu la soluzione che la Camera di Commercio decise di prescegliere, proponendosi di stanziare per l'attuazione pratica un contributo finanziario di 100 mila lire a parziale copertura delle spese necessarie.

All'invito aderì prontamente e con entusiasmo l'Istituto di Coltivazioni Arboree dell'Università di Torino che, per ristrettezze economiche, non aveva

potuto effettuare sugli alberi da frutto quelle provvide selezioni già attuate precedentemente e con innegabili vantaggi pratici sui vitigni. Di comune accordo fu deciso l'impianto del frutteto nella zona di Superga che, per le sue caratteristiche pedoclimatiche appare particolarmente adatta ad un incremento frutticolo, purchè condotto con metodi razionali, e per la vicinanza ad un grande centro di consumo qual è Torino dovrebbe concedere largo margine di sicurezza al successo economico. Come centro di esperienze fu scelto il podere Richelmy gestito dall'Osservatorio Piemontese di Frutticoltura e sito in località Pian Gambino poco al di sotto della Basilica.

Il terreno di detto podere ripete la costituzione normale degli alti poggi collinari presentandosi formato prevalentemente da arenacee in parte argillose e da agglomerati ciottolosi. La reazione è subacida: il calcare è scarso o assente, mentre il contenuto in azoto totale, anidride fosforica e potassa è rispettivamente di 1,1 e 2 per mille circa. Le precipitazioni acquee si aggirano intorno ai 700 millimetri annui, con netta prevalenza delle piogge primaverili. La temperatura segue le minime e le massime termiche proprie della collina torinese, per cui difficilmente si verificano danni dovuti alle gelate come spesso avviene nella pianura sottostante.

Per l'impianto del frutteto fu destinato un appezzamento di forma rettangolare e della superficie di metri quadrati 2000 con una pendenza del 15 per cento, che può ritenersi media nei riguardi della zona. Nel mese di dicembre 1949 il terreno



Le pietre e i sassi saranno utilizzati per la costruzione di muri a secco

fu scassato con aratro a trazione funicolare in modo da raggiungere la profondità di un metro. Dopo l'esecuzione dei lavori di spianamento si procedette al tracciamento dei filari ed al picchettamento dei punti in cui dovevano essere collocate le piante e la disposizione adottata fu quella in quadro alla distanza di metri 3,50.

Si è ritenuto opportuno, per questo primo frutteto pilota, limitare la sperimentazione alle diverse varietà di pesco, mettendo a dimora 150 piante, scelte, per il maggior numero, tra le varietà precoci come la Fior di Maggio, l'Amsdem e tutta una serie dovuta al Morettinì (1, 2, 5/14, 0,14, 9/14) ma anche tra le varietà lugliatiche e agostane come la Waddel, la Trionfo Liscio, la Hale, la Elberta, la Chilon. La messa a dimora venne eseguita nel marzo di quest'anno e all'atto del piantamento si effettuò la somministrazione di concimi organico-minerali.

Dopo il loro collocamento le piante furono recise a 50 centimetri dal suolo, su tre gemme ben costituite, dalle quali si originarono tre getti, future branche principali del vaso.

Concimazioni periodiche con fertilizzanti organici

ed inorganici; potatura verde e secca; lavorazione al terreno e trattamenti antiparassitari costituiscono le pratiche colturali previste, pratiche che peraltro non dovrebbero mai difettare in un pescheto razionalmente condotto.

Se, come ci auguriamo, questo primo impianto sarà dovizioso di risultati utili si potrà pensare all'attuazione di una serie completa di frutteti di orientamento anche per tutte le altre specie frutticole comunemente coltivate nella stessa zona collinare: d'altronde la serietà degli intenti congiunta al valore professionale dei tecnici dell'Istituto di Coltivazioni Arboree danno le migliori assicurazioni di piena riuscita.

Quando si saranno individuate, con certezza sperimentale le specie e le varietà più adatte si potrà offrire agli agricoltori un efficace mezzo per aumentare notevolmente il reddito dei loro terreni; si sarà contribuito, ad un tempo, a rendere più accogliente una zona tanto cara ai torinesi e che offre, anche ai forestieri, l'attrattiva di un paesaggio pittoresco dai cui poggi la città sottostante, fervida di opere e di industrie, appare a tratti come suggestiva rivelazione.

**F.I.T.M.**  
**TORINO**

**FABBRICA ITALIANA TUBI METALLICI S.p.A.**

TORINO - Corso Francia 252 - Telefoni 70.441 - 70.451

Tubi e Profilati di Rame - Ottone - Alluminio - Bronzi allo stagno e all'alluminio - Cupronikel

# GERMANIA E ITALIA

## UN CONFRONTO STATISTICO

di **SERGIO RICOSSA**

È una facile constatazione che il mercato tedesco riprende tutta l'importanza di prima della guerra, per l'Italia in particolare modo. E ciò malgrado la sua riduzione, praticamente, alle sole regioni occidentali, che pur comprendevano o comprendono, *grosso modo*, il 60% della popolazione totale e i 2/3 della capacità produttiva complessiva, e che ricevevano il 65% delle importazioni e fornivano il 70% delle esportazioni globali. È nota la base industriale delle zone occidentali in contrasto con il predominio dell'agricoltura in quelle orientali.

La ripresa economica tedesca, intervenuta nel 1949 e tuttora in corso, è la conseguenza della tardiva ma radicale soluzione di problemi in gran parte simili a quelli fronteggiati anche dall'Italia. La severa riforma monetaria del 1948, che sopprime il 90% dei mezzi di pagamento, stroncò in Germania la minaccia dell'inflazione a spirale e permise, nel 1949, la più elastica politica di restrizioni del credito. In Italia, la politica affine legata al nome di Einaudi, non fu preceduta da una vera e propria riforma monetaria, forse non richiesta dalla minore gravità della nostra situazione, ma in compenso si attuò fin dal 1947, com'è noto.

La flessione dei prezzi e del tasso di sconto, la formazione di un risparmio più abbondante ed anche l'espansione degli investimenti furono e sono, in Germania come in Italia, i frutti del risanamento della moneta.

### Movimento dei prezzi

	1948	1949	Indice dic. 1949 (anteguerra-100)
<i>Germania Occ.</i>			
prezzi all'ingrosso	+ 24%	+ 1%	195
costo della vita	+ 11%	- 7%	196
<i>Italia</i>			
prezzi all'ingrosso	+ 3%	- 17%	4747
costo della vita	= 0%	= 3%	4753

La tabella mostra come in Germania non si ebbe, nel 1949, la profonda caduta dei prezzi avvertita invece dai mercati italiani, e non senza qualche perniciosa conseguenza. Il diverso livello dell'indice di aumento sulla base dell'anteguerra riflette poi gli

effetti della riforma monetaria, compiuta in un paese e non nell'altro.

### Saggio di sconto delle banche centrali

	1938	1948	1949	1950 (maggio)
Germania	4%	5%	4%	4%
Italia	4,5%	5,5%	4,5%	4%

Si noti che tendenzialmente il saggio è minore in Germania che in Italia.

### Ammontare dei depositi a risparmio

	Germania (milioni di Dm)	Italia (milioni di L.)
1949		
giugno	2469	860.859
luglio	2584	899.277
agosto	2685	931.997
settembre	2752	949.220
ottobre	2821	959.857
novembre	2902	974.530
dicembre	3061	1.015.937
1950		
gennaio	3240	1.037.516
febbraio	3377	1.043.397
marzo	3498	1.051.762

Circa l'afflusso di risparmio, non si può estendere il confronto al 1948 a causa della riforma monetaria tedesca.

### Investimenti lordi (% del reddito lordo)

	1938	1948	1949
Germania occidentale	20%	20,5%	22%
Italia	19%	19%	20%

Lo sforzo in investimenti della Germania tende a superare quello italiano, che pure è intenso. Quanto ai mezzi di copertura degli investimenti stessi, in entrambi i paesi si nota, col passare del tempo, un più intenso ricorso al risparmio, un minore sfruttamento degli accantonamenti aziendali, e un costante impiego degli aiuti dall'estero.

### Aiuti E.R.P. (milioni di dollari)

	aprile giugno 1948	luglio 1948 - giugno 1949			luglio 1949 - giugno 1950		
		aiuto diretto cond.	aiuto indiretto netto	Totale	aiuto diretto cond.	aiuto indiretto netto	Totale
Germania occidentale	129	510	- 9	501	333	- 164	169
Italia	158	555	- 20	535	389	- 25	364

A beneficio della Germania deve includersi anche l'aiuto G.A.R.I.O.A. (Gov. Appropriations and Relief for Imports in Occupied Areas) accordato dagli Stati Uniti per impedire epidemie e disordini nelle zone occupate. Per la Germania, questo aiuto, più i contributi britannici, ha sorpassato la quota E.R.P. (in milioni di dollari):

	1947	1948	1949
G.A.R.I.O.A. e contributi della Gran Bretagna . . . .	600	884	536
E.R.P. diritti netti di prelevamento compresi . . . . .	—	133	318

Il segno (—) davanti alle cifre dell'aiuto indiretto indica che l'aiuto stesso è stato concesso, anziché ricevuto, dal paese indicato. È evidente il maggior peso degli aiuti E.R.P. per l'Italia, tanto più che l'aiuto alla Germania non rappresenta necessariamente una sovvenzione in quanto, in attesa di regolamento definitivo, resta a carico del paese.

Ritornando agli investimenti (lordi) è interessante confrontare i piani futuri di sviluppo, pressapoco equivalenti in Germania e in Italia. Ma di fatto come procederà la realizzazione?

**Investimenti lordi previsti**  
(indici)

	1949	1950	1951
Germania occidentale . .	100	105	113
Italia . . . . .	100	107-110	—

(per la Germania si tratta di anni finanziari).

Passiamo quindi alla produzione industriale, legata da stretti vincoli di interdipendenza con gli investimenti.

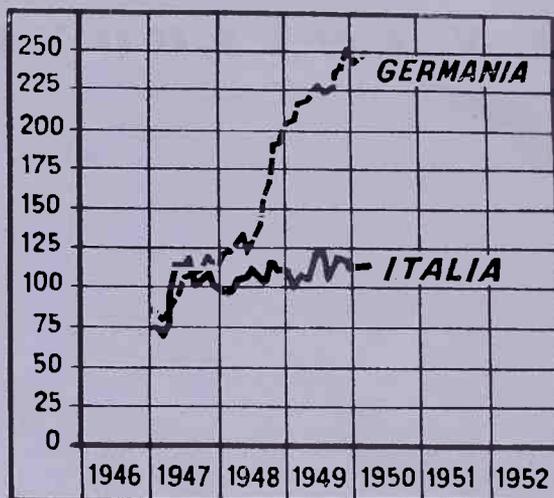
**Produzione industriale**  
(indici)

	1938	1946	1947	1948	1949
Germania occid. . .	100	28	33	50	74
Italia . . . . .	100	68	93	98	107

La flessione dell'indice di produzione è stata più marcata in Germania ma così pure è la ripresa. Ciò

risulta con chiarezza dal grafico seguente nel quale la produzione è tradotta in indici con base 1947 = 100.

**Produzione industriale**  
(1947 = 100)



I piani di espansione della produzione industriale sono più ambiziosi in Germania che in Italia, il che si giustifica in parte con il livello minimo, in quel paese, del dopoguerra. Ponendo eguale a 100 il volume della produzione nel 1948 si ricava la seguente tabella.

**Produzione industriale**  
(indici previsti)

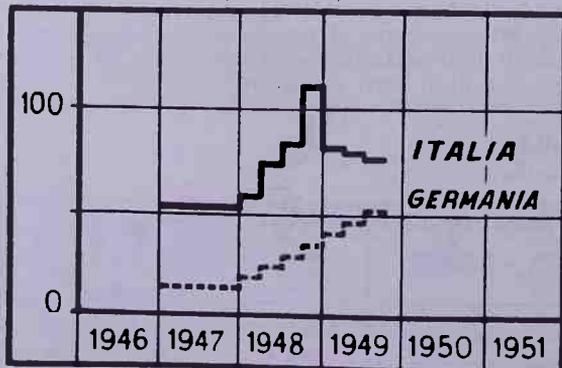
	1948	1949-50	1950-51
Germania occid. . . . .	100	156	168
Italia . . . . .	100	112	118

In modo parallelo all'aumento della produzione ha proceduto l'esportazione e la riduzione dello sbilancio commerciale, sebbene, in Germania, il deficit tra importazione ed esportazione rimanga molto ampio.

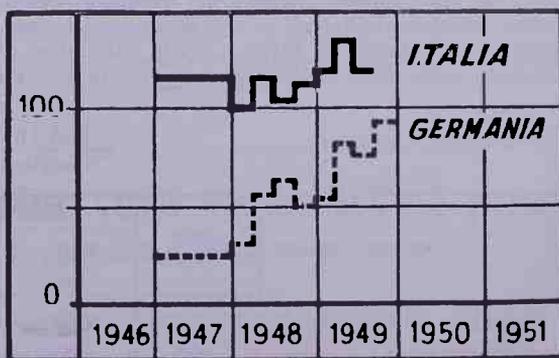
**Bilancia dei pagamenti**  
(milioni di dollari)

	1947		1948		1949	
	Germania occ.	Italia	Germania occ.	Italia	Germania occ.	Italia
Importazioni . . . . .	825	1327	1585	1388	2039	1377
Esportazioni . . . . .	320	666	645	1068	1139	1103
Saldo bilancio comm. . .	— 505	— 661	— 940	— 320	— 900	— 274
Servizi (al netto) . . . . .	+ 10	— 132	+ 45	+ 20	— 150	+ 59
Saldo bilancio pagam. . .	— 495	— 793	— 895	— 300	— 1050	— 215

**Volume delle esportazioni**  
(1938=100)



**Volume delle importazioni**  
(1938=100)



Il deficit per tutti e due i paesi è essenzialmente un deficit verso l'area del dollaro; soprattutto in Germania, questo deficit si è andato riducendo nei mesi del 1950. Ma resta il fatto che il rapido sviluppo delle esportazioni tedesche è stato, nel 1949 e nel 1948, accompagnato da un altrettanto rapido sviluppo delle importazioni. In Italia, invece, nel 1949 le importazioni sono diminuite, per un certo ristagno dell'economia, e le sue esportazioni hanno stentato a migliorare ulteriormente. Questi movimenti si considerano meglio nei grafici precedenti, dove, per comodità di confronto, le importazioni e le esportazioni sono indici con base 1938 = 100.

Le previsioni per il prossimo futuro indicano queste cifre come deficit in oro e dollari.

**Bilancia dei pagamenti in oro e dollari**  
(milioni di dollari)

	1949-50	1950-51	1951-52
Germania occid. . .	— 740	— 571	— 375
Italia . . . . .	— 405	+ 305	— 204

Comunque, al termine del 1949, le riserve in oro e dollari dell'Italia erano ben maggiori di quelle tedesche.

**Averi in oro e dollari a breve scadenza**  
(milioni di dollari)

	alla fine del 1948			alla fine del 1949		
	oro	doll.	Totale	oro	doll.	Totale
Germania occ.	—	179	179	—	149	149
Italia . . . . .	98	326	424	258	300	558

Ciò non ostante, le quotazioni dei DM sul mercato libero in Svizzera, si sono irrobustite durante il 1949 (almeno fino alla svalutazione) ed hanno presentato un andamento più sostenuto della Lit.

Una conclusione definitiva, a questo punto, non è possibile. Negli ultimi anni la ripresa economica tedesca è stata più rapida di quella italiana, ma non senza punti deboli, come nel caso del deficit commerciale. Ed inoltre, ci si domanda se il ritmo più intenso è semplicemente la conseguenza di un precedente, più profondo stadio di depressione, più rapidamente colmabile appena si avvia il risanamento economico, ovvero prelude al ritorno sulla scena mondiale di un mercato tedesco delle proporzioni prebelliche.

Esaminiamo quello che si considera solitamente un indice patologico dell'economia, la disoccupazione. Italia, Germania e Belgio sono gli unici tre Paesi europei nei quali rimane grave il problema della disoccupazione.

**Disoccupati**  
(milioni)

	1938	1946	1947	1948	1949	1950
Germania occ.	0,4	0,8	0,6	0,8	1,6	2,0
Italia . . . . .	0,8	1,7	2,0	1,9	2,0	1,9

La cifra relativa alla Germania per il 1938 si intende per tutto il territorio occidentale ed orientale; le cifre del 1950, sia per l'Italia sia per la Germania, si riferiscono ai primi mesi dell'anno. Più importante è rilevare che in entrambi i paesi la disoccupazione si è aggravata nel dopoguerra e che non accenna a ridursi sostanzialmente con il passare del tempo; ma

in Germania, tenuto conto della forza di lavoro più numerosa e dell'afflusso di profughi dall'oriente (afflusso responsabile per i 2/5 della disoccupazione) questa presenta un aspetto meno patologico.

Si è fatto rimprovero ai due paesi, da parte di critici intonati alle note teorie Keynesiane, che una causa della disoccupazione fossero le restrizioni creditizie e in genere la cautela ritenuta eccessiva nella politica monetaria. Va osservato però che di fatto le restrizioni si sono presto allentate (in Germania all'inizio dell'anno in corso); che esse non hanno intralciato lo sviluppo della produzione, come dimostrano le statistiche già riportate; e che la circolazione monetaria non si è certo ristretta ulteriormente, dopo le restrizioni:

**Biglietti in circolazione**  
(milioni di unità monetarie)

	anteguerra	1948	1949	indice 1949 (anteg. = 100)
Germania occid.	9.115	6.727	7.656	84
Italia . . . . .	21.533	970.853	1.057.047	4.909

(le cifre si riferiscono a fine anno; l'indice per la Germania mostra, al solito, le conseguenze della riforma monetaria).

Comunque, per l'Italia si può discutere se la politica monetaria ha portato a movimenti deflazionistici, perchè nel 1949 la caduta dei prezzi di grosso è stata profonda (vedi le precedenti statistiche); ma in Germania nulla di simile si è verificato. D'altra parte, la situazione italiana esige forse una maggiore prudenza in tema di politica monetaria, non fosse altro che per il deficit del bilancio statale.

**Entrate e uscite di bilancio**  
(miliardi di Lit. e milioni di DM.)

	1948-49	1949-50
<i>Germania:</i>		
entrate . . . . .	11.984	17.045
uscite . . . . .	11.792	16.848
saldo . . . . .	+ 192	+ 197
<i>Italia:</i>		
entrate . . . . .	944	1.108
uscite . . . . .	1.519	1.406
saldo . . . . .	— 575	— 298

Si deve tener presente che le cifre per la Germania sono relative al bilancio dei Länder, che raccolgono il grosso delle entrate fiscali; e che le entrate del 1949-50 includono l'avanzo riportato dagli esercizi precedenti. Inoltre, le cifre del 1948-49 sono consuntivi o conti provvisori, quelle del 1949-50 sono preventivi.

Il bilancio tedesco è rafforzato dalla elevata pressione fiscale che grava sui contribuenti: 36,5% del reddito nazionale, contro 29% per l'Italia. Un quadro più completo della situazione finanziaria non è possibile in base ai dati di cui disponiamo, e soprattutto non è possibile tener conto delle tendenze più recenti, dominate dalle spese per la difesa nazionale o l'equivalente tedesco (spese di occupazione, ecc.).

L'impressione definitiva è quella di una buona solidità della macchina economica tedesca, solidità, per non pochi aspetti, superiore a quella italiana. Considerando soltanto le correnti di scambio con l'Italia, si rileva che, per il nostro Paese, il per cento delle importazioni dalla Germania sul totale delle importazioni è salito dall'1% nel 1947, al 2% nel 1948, al 4% nel 1949, e si prevede un 7-8% nel 1950.

Le nostre esportazioni verso la Germania, in per cento sul totale delle esportazioni stesse, sono passate invece dall'1% nel 1947, al 3% nel 1948, all'8% nel 1949, mentre la previsione per il 1950 è del 7-8%.

La Germania, in parole povere, guadagna terreno. I tedeschi hanno affrontato con serietà il problema della razionalizzazione industriale e della riduzione dei costi di produzione. Fin dall'inizio del 1949, grazie alla cooperazione tra il Governo, l'industria, i lavoratori, gli scienziati e le Camere di commercio, è rinata la « Rationalisierung Ausschuss der Deutschen Wirtschaft », che conta organizzare nel 1951 una Fiera della produttività a Dusseldorf.

Ma il fatto che le nostre importazioni dalla Germania siano, in questi primi mesi del 1950, più che raddoppiate rispetto allo stesso periodo del 1949, mentre le nostre esportazioni verso la Germania si sono mantenute stazionarie o lievemente ridotte; questo fatto non deve preoccupare soverchiamente. Nel dopoguerra, la caduta del mercato tedesco aveva deviato le nostre correnti di importazione da quel mercato verso gli Stati Uniti, il Canada e l'Argentina; per l'esportazione quella caduta aveva disperso, ma in misura minore, l'antica corrente diretta al mercato germanico in favore di altri mercati (quelli dell'area della sterlina, quello argentino, ecc.). La sostituzione del mercato tedesco con altri mercati aveva alterato profondamente la composizione merceologica del nostro traffico: all'esportazione si era accentuata la preminenza dei semi-lavorati e dei prodotti finiti, mentre l'opposto era avvenuto all'importazione.

Tutto ciò significa che si era rotto il rapporto di complementarità fra il nostro mercato ed il mercato

tedesco, fatto non privo di inconvenienti. È vero che dobbiamo prefiggerci una maggiore industrializzazione del nostro Paese, la quale giustifichi una più intensa esportazione di nostri semi-lavorati e di prodotti finiti; ma questa riconversione industriale non può avvenire senza la ripresa della Germania, nostro naturale mercato di sbocco; altrimenti operiamo in un ambiente artificiale, suscettibile delle peggiori sorprese, come quella di dare inizio a certe produzioni industriali che domani non trovassero adeguati mercati di vendita. E inoltre la riconversione industriale italiana sarà agevolata dalle forniture di attrezzi ed impianti dalla Germania le quali ci risparmieranno esborsi di dollari scarseggianti.

Prima della guerra le nostre esportazioni verso la Germania sommarono ben al 27% del totale delle nostre esportazioni (contro appena l'8% nel 1949), mentre le nostre importazioni da quel Paese sommarono al 32% (contro appena il 4% nel 1949). I fattori politici non giocavano che in minima parte nel determinare la situazione predetta. Di conseguenza l'Italia non può che auspicare la ripresa economica tedesca in vista del ritorno dei rapporti di scambio su basi prossime a quelle prebelliche. Il che significherebbe ancora l'espansione delle nostre esportazioni verso la Germania, bilanciate da un benefico aumento delle nostre importazioni da quel mercato.

*Nota:* Gran parte dei dati predetti sono tratti dalle due seguenti pubblicazioni, di alto pregio informativo: *Banca dei Regolamenti Internazionali*, Relazione 1949 (Basilea, 1950) e *O.E.C.E.*, Second rapport sur le programme de relèvement européen (Parigi, 1950).



**XXXIII  
FIERA CAMPIONARIA  
INTERNAZIONALE DI**

*Lione*

**31 MARZO - 9 APRILE 1951**

*Agli industriali e commercianti*

**RIDUZIONI FERROVIARIE:** 30 % sul percorso italiano e 25 % sul percorso francese.

**CARTA DI LEGITTIMAZIONE:** per agevolazioni varie.

**RIVOLGERSI:** alle Autorità Consolari francesi in Italia o al Delegato Ufficiale per l'Italia, Comm. Ettore Carabelli, via Silvio Pellico 4, Milano, telef. 80.80.72.

**CREATA NEL 1916**

**I PRODOTTI DI TUTTI I PAESI**

# **DALLA SVIZZERA**

**di E. CASTELLARI**

Berna, ottobre 1950

Una domanda mi era stata posta da alcuni giornalisti svizzeri: Come si potesse spiegare che mentre le statistiche svizzere registravano esportazione di notevoli quantità di oro semilavorato, le statistiche italiane fossero mute al riguardo.

Tale domanda è stata per me la spinta a cercar di riassumere, in un breve quadro sintetico, lo stato degli scambi economici tra Italia e Svizzera a seguito del recente accordo di pagamento e debbo alla cortesia del dott. Signorelli, Consigliere Commerciale alla Legazione di Berna, una buona parte dei dati che qui espongo.

Tralascio la quistione oro, di cui l'allarme degli amici svizzeri, perchè tale quistione fa da sè, ed il suo aspetto rientra in quei problemi per cui attualmente la stampa svizzera si interessa, per le enormi possibilità di smercio di tale metallo dato che, come è noto, la Banca Nazionale svizzera dispone di riserve di oro fino per 6 miliardi di fronte ad una circolazione di 4 miliardi e 300 milioni.

Quindi non è esatto parlare di « allarme » nè di apprensione a proposito di oro semilavorato esportato dalla Svizzera (anche se ad esempio nel mese di ottobre figura avviato in Italia un quantitativo di oltre 36 milioni di franchi): si tratta semplicemente di quello spirito di esattezza a cui gli svizzeri tengono moltissimo.

D'altra parte, per chiudere l'argomento introduttivo, anche se al momento non è percepibile il meccanismo di introduzione in Italia di tale oro semilavorato è ovvio

che esso diventa oggetto di tesaurizzazione con destinazione geografica difficile a determinare.

Vediamo ora invece il congegno del nuovo accordo nel suo intrinseco di sostanza e di forma: per cominciare sarà bene richiamare cronologicamente i precedenti.

Le fasi si possono così determinare: a) sino all'inizio della guerra, regime di normale clearing; b) dal 1943 alla fine della guerra crediti svizzeri del clearing in sofferenza; c) nell'agosto 1945 conclusioni d'un trattato di commercio fra Italia e Svizzera che non ha potuto entrare in vigore per il divieto degli alleati; d) attuazione surrogatoria successiva col sistema delle compensazioni private, prorogato di anno in anno fino al 1950; e) accordo di pagamento concluso il 21 ottobre.

Tale accordo, per dire la verità, non è la risultante schietta di una convergenza di volontà e di intendimenti: la Svizzera avrebbe preferito la continuazione del regime delle compensazioni private, mentre invece l'Italia un ritorno al clearing, ma l'istituzione della Unione Europea dei pagamenti ha imposto il tracciato di liberalizzazioni progressive per gli Stati aderenti, e quindi essendo aderenti sia l'Italia che la Svizzera così queste hanno dovuto inquadrate i loro accordi nel piano dell'Unione.

Ad ogni modo bisogna riconoscere che gli accordi di pagamento si riducono ad un clearing perfezionato (conguaglio periodico dei saldi attivi e passivi fra i membri dell'Unione con trasferimento di oro, concessione di crediti ed utilizzazione dei

iondi in dollari del Piano Marshall) e quindi in sostanza ha prevalso l'impostazione italiana.

Per il recente accordo, come è noto, il corso franco-lira è stato stabilito nel rapporto tra corso del dollaro in Italia e parità del dollaro in Svizzera, e praticamente sulle 143 lire per franco. Ora, domanda fondamentale: tale nuovo corso è a noi favorevole? Poiché i cambi di compensazione oscillavano sulle 156-160 lire per franco, il nuovo corso a 143 fa sì che il prezzo delle esportazioni svizzere in Italia risulti diminuito, ma in contrapposto i rincarati prodotti italiani dovranno evidentemente sottostare in Svizzera ad una concorrenza di terzi; quindi una risposta nettamente favorevole non è possibile dare sebbene, dato l'attuale facilissimo assorbimento di merci e prodotti per la nota situazione politica mondiale, ogni clima di concorrenza stia diventando pura espressione formale.

Il sistema delle liberalizzazioni stabilite dall'Unione Europea dei pagamenti (che agisce nel minimo del 60 % per i tre gruppi di materie prime, derrate alimentari e manufatti) ha dato luogo ad una particolare situazione allorché si addivenne alla conclusione dell'accordo tra Italia e Svizzera.

Questa che anteriormente aveva nei nostri confronti liberato importazioni per circa l'85 % si è trovata automaticamente autorizzata a retrocedere al 60 % e naturalmente, come principio, ha reintrodotta il regime dei permessi su voci che prima erano libere.

Il principio ha giovato alla Svizzera per poter negoziare il supero delle liberalizzazioni oltre il 60 %, ed il nuovo accordo coll'Italia ne fa prova sebbene noi abbiamo potuto ottenere interessanti contropartite. Naturalmente persistono al di là delle liberalizzazioni i contingentamenti, però bisogna riconoscere che nei nostri confronti la Svizzera ha dato prova di buona volontà accettando la tesi dei nostri negozianti che tali contingentamenti venissero fissati sulle maggiori cifre di importazioni degli anni a noi favorevolissimi (1948-1949), e così ad esempio per il vino disponiamo di una quota di 350 mila ettolitri.

Resta però sempre il punto nevralgico dei prodotti ortofrutticoli: qui in precedenza vigeva il regime della libertà col solo vincolo della riserva da parte svizzera di poter chiudere l'accesso a tali prodotti quando la produzione indigena stava per essere immessa sui mercati elvetici.

La Svizzera nelle trattative per il nuovo accordo avrebbe voluto sottoporre gli ortofrutticoli a contingentamento, al che si opposero recisamente i nostri negozianti: una formula transattiva venne infine trovata nell'impegno da parte svizzera di notificare la sospensione dell'importazione almeno 8 giorni prima ad evitare l'inoltro di prodotti che diversamente sarebbero divenuti perdita netta ed improvvisa per gli esportatori italiani.

Aspetto favorevole dell'accordo è quello che riflette il vasto settore dei traffici invisibili (spese accessorie, commissioni, pubblicità, dividendi, ecc.): qui è stato sancito il libero trasferimento; importante poi la decisione riguardante il turismo colla attribuzione di 800 franchi svizzeri (più 30 mila lire di lire in biglietti) per i turisti italiani — sempre ottimi e numerosissimi clienti — che si recano in Svizzera.

Per chiudere le presenti osservazioni ricordiamo ancora tre punti complementari: la situazione delle compensazioni in corso, l'esportazione di automobili e la mano d'opera. Quanto al primo punto esse dovranno esser portate a termine entro il 30 aprile 1951, salvo proroghe — che non sono escluse — per casi particolarissimi.

Circa l'esportazione di automobili italiane dobbiamo purtroppo notare l'accrescersi della concorrenza tedesca per i tipi utilitari: non dovrebbe esser impossibile poterla irconteggiare pensando che il mercato svizzero è una specie di osservatorio e saggio europeo per l'industria automobilistica.

Quanto alla mano d'opera italiana qualificata, le prospettive di assorbimento da parte dell'industria svizzera sono favorevoli, poiché questa ha ripreso la produzione in pieno.

Con quanto sopra ci pare di aver dato un prospetto semplice della situazione dei rapporti venuti a stabilirsi colle convenzioni economiche dell'ottobre.

# REDDITI MEDI E GUADAGNI MEDI dal 1947 al 1949

di DANILA CREMONA DELLACASA

Elemento di primo piano nel rivelare alcuni fondamentali aspetti della vita produttiva nazionale, e nell'informare l'indirizzo economico del paese, il reddito nazionale, col suo ammontare e con la sua destinazione finale in consumi ed investimenti sta alla base della consistenza economica della nazione. Le sue valutazioni rivestono dunque oggi una posizione di particolare rilievo sia in campo teorico che in campo pratico, assumano esse l'aspetto di « prodotto netto al costo dei fattori » (e questo riferito a sua volta, separatamente, al settore privato e alla pubblica amministrazione) o di « prodotto netto ai prezzi di mercato », quando al primo si aggiunga l'ammontare delle imposte indirette; o ancora di « reddito nazionale » se al precedente vengano sommati i redditi netti e le donazioni ricevute dall'estero (importanti in questi anni, in cui funziona il piano E.R.P.), o infine di « reddito lordo nazionale », quando esso sia comprensivo, oltre che degli elementi suelencati, anche degli ammortamenti e delle manutenzioni.

Ognuna di queste specificazioni ha un particolare contenuto e di conseguenza è atta a porre in luce un determinato lato della complessa entità rappresentata dal reddito nazionale. Ma vi sono altri dati che, pur potendosi dire derivati rispetto ai primi, non sono meno di essi indicativi e rilevanti, ed anzi permettono assai utili raffronti, di evidente ed immediato significato: ossia i redditi medi, i quali possono essere riferiti da un lato all'una o all'altra delle specificazioni di cui sopra, e dall'altro o alla popolazione presa nel suo complesso, o alla sola « popolazione attiva », costituita cioè dagli individui di età superiore ai dieci anni, dediti ad una occupazione produttiva.

Ancora più significativi diventano questi elementi quando li si mettano a paragone con altri, come la retribuzione media di una particolare categoria lavoratrice, ad esempio il guadagno medio annuo di un operaio dell'industria. Lo scostamento del reddito medio da quest'ultimo dato e l'andamento di questo scostamento in una serie di anni rispecchieranno in certo senso il tenore di vita della popolazione considerata e l'oscillazione nel suo grado di agiatezza, per quanto tutto ciò sia strettamente legato alla distribuzione del reddito, e quanto meno si verifichino disuguaglianze nella distribuzione stessa, tanto più il reddito medio potrà essere assunto quale indice rappresentativo del livello — standard — del benessere economico.

Va da sè, inoltre, che considerando la quota « propicate » di reddito nazionale, le differenze che risul-

tano nelle valutazioni dei diversi Autori si frazionano in modo tale da divenire quasi insignificanti.

Quale è stato l'ammontare del reddito medio in Italia negli anni 1947, 1948, 1949 e quali sono le considerazioni che si possono trarre dal suo confronto con il guadagno medio di un operaio?

Per questi ultimi anni, disponiamo delle valutazioni del reddito nazionale effettuate da diversi Autori: come ad esempio l'Ufficio Studi della Banca d'Italia, l'Istituto Doxa, l'I.N.A.I.L. ecc. Anche nel Country Study dell'E.C.A. sull'Italia sono riportate, in dollari 1948, valutazioni e stime presuntive per gli anni 1947 e 1948-49 le quali, tradotte in lire, non si differenziano sensibilmente da quelle dell'Istituto Centrale di Statistica. Al fine di disporre di valutazioni che presentino la massima uniformità concessa dalla complessità e dalla fluidità della materia, assumiamo le risultanze dell'Istituto Centrale di Statistica, quali appaiono nel Compendio statistico italiano 1949-1950.

Per gli anni 1947, 1948, 1949 il reddito nazionale lordo si concreta in 6189, 7189, 7499 miliardi di lire ed il reddito nazionale netto (destinato ai consumi e agli investimenti) in 5600, 6579, 6939 miliardi di lire. Partendo da questi ultimi totali calcoliamo il reddito medio sia riferendolo al complesso della popolazione, sia riferendolo alla sola popolazione attiva.

Quanto alla prima, utilizziamo l'ammontare della popolazione presente speciale (la quale considera, oltre ai presenti nel territorio metropolitano, anche gli appartenenti alle forze armate ed i civili al seguito delle truppe dislocati fuori del territorio metropolitano). In migliaia, essa è rispettivamente di:

	45.540	45.871	46.121 individui
onde il reddito medio ad essa riferito risulta essere di:			
L. 122.000	143.000	150.000	

Quanto alla popolazione attiva, occorre fare alcune osservazioni. Innanzi tutto l'ultimo censimento disponibile risale al 1936, per cui si deve procedere ad una valutazione indiretta basata sull'ipotesi che, dal 1936 ad oggi, la proporzione tra popolazione complessiva e popolazione attiva sia rimasta costante. E' stata calcolata l'entità della popolazione attiva al 31 dicembre 1947 introducendo, oltre alla predetta ipotesi, alcuni temperamenti: ad esempio per gli addetti alla amministrazione pubblica si è tenuto conto del loro effettivo numero ecc.; ma nel nostro caso, sempre per seguire un criterio uniforme e necessitando del numero di individui produttivi non solo alla fine del 1947, ma anche alla fine degli anni successivi, abbiamo adottata la proporzione risultante dal censimento

del 1936, cioè abbiamo considerata la popolazione attiva pari al 45,7 % della totale. In conclusione essa risulta, per i tre anni considerati, pari in migliaia a

20.811            20.963            21.077 individui

Il reddito medio relativo risulta essere di:

L. 269.000            313.000            329.000

Raccogliendo i risultati cui siamo fin qui pervenuti abbiamo la seguente tabella I:

	1947	1948	1949
<b>REDDITO NAZ.</b> <b>(in miliardi di L.)</b>	<b>5.600</b>	<b>6.579</b>	<b>6.939</b>
<b>Popolaz. complessiva</b> <b>(in migliaia)</b>	<b>45.540</b>	<b>45.871</b>	<b>46.121</b>
<b>Popolazione attiva</b> <b>(in migliaia)</b>	<b>20.811</b>	<b>20.963</b>	<b>21.077</b>
<b>Reddito medio individuale</b>	<b>122.000</b>	<b>143.000</b>	<b>150.000</b>
<b>Redd. medio per persona attiva</b>	<b>269.000</b>	<b>313.000</b>	<b>329.000</b>

Può essere interessante avvalorare queste cifre con alcune conclusioni della recente indagine, basata su un complesso di 10.700 famiglie « rappresentative », svolta dall'Istituto Doxa in merito alla distribuzione del reddito delle famiglie italiane per il 1948. Essendo emerso che il 62 % delle famiglie ha un reddito compreso entro i limiti di 260.000 e 780.000 lire annue, tenuto conto che la famiglia italiana media è costituita da poco più di quattro persone e che il reddito medio individuale, come si è visto, è pari a 143.000 lire, per un complesso di quattro individui si ha un totale di 572.000 lire ciò che suffraga, in certo senso, i nostri risultati.

A quali considerazioni si potrà arrivare, qualora si vogliano mettere a confronto i redditi medi col guadagno medio di un operaio dell'industria?

Quanto alle retribuzioni medie operaie, disponiamo di parecchi elementi indicativi, dagli indici dell'Istituto Centrale di Statistica alle rilevazioni effettuate dal Ministero del Lavoro. Anche l'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale offre medie e indici assai interessanti che, pur essendo ricavati dai salari degli operai soggetti ad infortuni, tuttavia possono essere considerati come largamente rappresentativi dei guadagni medi degli operai in genere. La Confederazione Generale dell'industria italiana invece fa un'elaborazione indiretta attraverso gli indici delle retribuzioni contrattuali rilevati dall'I.C.S., ottenendo medie salariali inferiori a quelle a cui perviene l'indagine del Ministero del Lavoro.

Per i nostri fini utilizziamo (1) i guadagni medi mensili rilevati dal Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, i quali sono stati ottenuti moltiplicando l'importo del salario medio orario per il numero medio delle ore di lavoro effettuate, con esclusione dei compensi per ferie, festività, gratifiche, assegni familiari ed integrazioni. L'indagine si estende alle industrie estrattive, a quelle di trasformazione (ali-

mentari, tessili, abbigliamento, legno e sughero, carta e articoli in carta, poligrafiche, cuoio e articoli in cuoio, gomma, chimiche, lavorazioni dei minerali non metallici, metallurgiche, metalmeccaniche, fabbricazione di macchine e materiale elettrico, fabbricazione di mezzi e materiali da trasporto, industrie varie) e alla elettricità.

Tale rilevazione non va esente da critiche in quanto si limita alle categorie di industrie elencate, e nell'ambito di alcune di esse prende in considerazione, sistematicamente, soltanto gli stabilimenti che occupano almeno dieci operai. Nel complesso, quindi, si rivolge a circa il 20 % del totale delle aziende industriali, mentre gli operai censiti costituiscono circa il 55 % del totale degli operai occupati. Comunque, dai calcoli correttivi sul salario medio e sulla durata media del lavoro eseguiti dalla Confindustria, risulta che la differenza tra i dati ministeriali e i nuovi dati corretti è contenuta entro limiti assai ristretti, per cui possiamo senz'altro assumere i primi, senza alcuna modificazione.

Moltiplicando per dodici le medie mensili e completando l'elenco dei dati che ci interessano col numero indice del costo della vita, elaborato dall'I.C.S., abbiamo la seguente tabella II:

	Guadagni annuali medi operai industria	Reddito medio per abitante	Reddito medio per individuo attivo	Numero indice costo della vita (1938=1)
<b>1947</b>	<b>198.516</b>	<b>122.000</b>	<b>269.000</b>	<b>45,75</b>
<b>1948</b>	<b>258.276</b>	<b>143.000</b>	<b>313.000</b>	<b>48,44</b>
<b>1949</b>	<b>262.404</b>	<b>150.000</b>	<b>329.000</b>	<b>49,15</b>
<b>aum. perc.</b>	<b>32,32</b>	<b>22,95</b>	<b>22,30</b>	<b>7,45</b>

Le conclusioni che si possono trarre da questi accostamenti, pur con tutte le riserve in merito alle cifre esposte, sono quanto mai evidenti di per se stesse, e forse anche poco rallegranti. Risulta cioè che in media ogni italiano dispone di un reddito netto annuo sensibilmente inferiore al guadagno medio di un operaio mentre il reddito medio per persona attiva — e quindi comprensivo dei redditi elevatissimi di alcune categorie — è di poco superiore al doppio del guadagno di un operaio. In poche parole il nostro « standard » di benessere economico non è affatto elevato, come risulta pure dalla graduatoria recentemente apparsa su « Mondo Economico » (1) secondo la quale i redditi nazionali « pro-capite », per il 1949, in dollari, si susseguono nel seguente ordine: U.S.A. 1486; Svizzera 947; Canada 944; Gran Bretagna 599; Australia 542; Francia 474; Italia 282, Germania 247; Spagna 153.

D'altra parte è confortante che l'aumento percentuale verificatosi dal 1947 al 1949 tanto per i due redditi medi — i quali denotano singolare uniformità di comportamento — quanto e soprattutto per i guadagni operai, sia sensibilmente superiore all'aumento percentuale nel costo della vita: ciò che rispecchia il notevole incremento nelle disponibilità reali della popolazione italiana a seguito del miglioramento nelle condizioni economiche generali del paese di questi ultimi anni.

(1) *Annuario di Statistiche del Lavoro*, 1949, pag. 130.

(1) « *Mondo Economico* », 1950, n. 20, pag. 464.

## Vetrine, insegne e cartelli

di ROSSANO ZEZZOS

Tutte le città ebbero — nel passato — la gloria bonaria e ridanciana delle vetrine curiose, delle insegne spropositate e dei cartelli... edificanti che con le « figure » che li ornavano facevano un tutt'uno. L'antichità degli strafalcioni nelle scritte di bottega è provata, del resto, dalle parole che il grande Molière (1622-1673) mette in bocca a Caritide — uno dei personaggi della sua brillantissima commedia dal titolo intraducibile — nel suo sapore ironico: *Le facheux*. In questa commedia, e precisamente nel terzo atto, il detto Caritide suggerisce ad un certo Eraste di presentare al re un ricorso per ottenere da Sua Maestà — onde sbarcare il lunario — la carica di « *soprintendente, controllore, correttore, revisore e restauratore generale delle insegne delle botteghe della buona città di Parigi* », aggiungendo essere questa carica « *di alta e urgente necessità* ».

Lungi da noi, tuttavia, la più piccola intenzione ironica dichiarando — questa delle vetrine, delle insegne e dei cartelli non... ortodossi — una cosa « gloriosa », aggettivo della cui... buona intenzione fanno testimonianza gli epiteti di « bonaria » e « ridanciana » con cui l'abbiamo accompagnato.

Nel nostro cuore di non più « giovanissimi » sono rimasti fissi — come una nostalgia — certi cartelli e certe insegne intravisti al tempo dell'infanzia; onde è una gioia per noi il ritrovarne talora qualcun nel nostro lento deambulare — naso all'aria — per le vecchie strade.

Purtroppo è una gioia che si fa di giorno in giorno più rara, giacché le botteghe si vanno facendo di una monotonia esasperante, e cercarvi una nota lieta o commovente è quasi fatica sprecata.

Ragion per cui — dopo aver rovistato fra antiche memorie ed antiche carte riguardanti il commercio al minuto torinese — ci punge un'acuta invidia per i nostri... bisnonni che poterono — chissà mai — viverci prima che l'Eccellentissimo e Magnifico signor Vicario avesse emanato quel suo decreto in data 30 aprile 1830

nel quale — all'articolo 28 — si erge a paladino del patrio idioma malmenato dalle scritte di bottega, proclamando solennemente: « *Fra il termine di sei mesi dovranno riformarsi tutte le insegne e gli scritti informi e peccanti in errori di lingua sotto pena di lire 20* ».

Oggi i nostri commercianti, udendo parlare di una multa di « *lire venti* » si metteranno a ridere, perchè non pensano al valore della moneta in quel tempo. Ma se — penna alla mano — fanno il conto della proporzionale, non rideranno più e comprenderanno lo stato d'animo dei bottegai torinesi ed il loro fervore nell'obbedire al decreto.

Poichè le 20 lire di quel lontano 1830 corrispondono — sì, o signori — a ben 24 mila lire del nostro tempo, giacché — quella del 1830 — è l'epoca in cui una bella gallina costava... 80 centesimi e anche meno!

Certo, per decidersi a prendere un così severo provvedimento il signor Vicario vi deve essere stato proprio obbligato! così noi pensa-

mo; ed è da questo pensiero che nasce l'invidia provata per i nostri... avi i quali poterono spassarsela leggendo insegne come questa, ad esempio:

« *Vendesi vasche da bagno sempre pulite per donne in smalto* » cambiata — per le troppe risate che suscitava — come segue:

« *Vendesi vasche da bagno in smalto per donne sempre pulite* ».

E come non ricordare quell'esercente che sulla propria insegna scrisse:

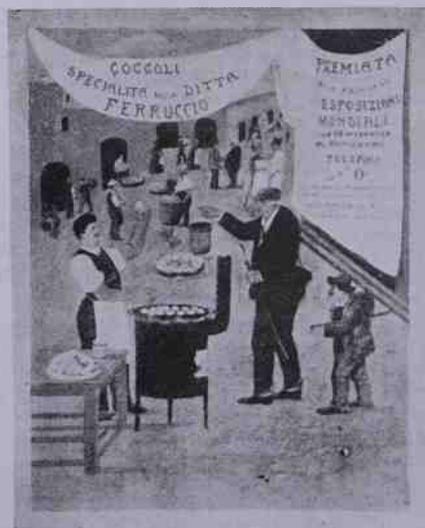
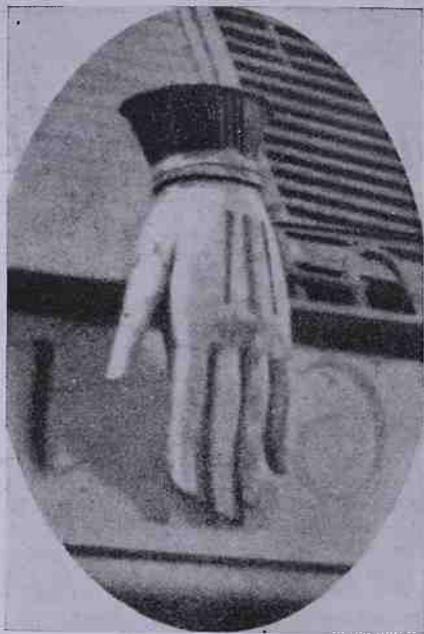
« *Mortadella e salsicce di Girolamo Ciuffetti, vero porco* »?

E che dire del cartello reclamistico di una modista (a Milano e sul « Corso » questa) che vantava così la sua merce: « *I nostri cappelli sono tanto belli da far perdere la testa* »? La mancanza di puntini e di punti esclamativi impediscono di supporre ad una qualsiasi intenzione... « sloganistica »: già lo « slogan » allora era... di là da venire e tutto era semplice ed ingenuo.

Famosa, in una città dell'Olanda — Maeistricht — l'insegna di quell'albergo il quale — avendo



Insegna di tabaccheria



Insegne curiose di botteghe popolari

ospitato una volta Giuseppe II (1741-1790) — rinnegò l'antica denominazione ch'era « All'asino grigio » per adottare quella più pomposa: « All'Imperatore Giuseppe ». Ma quando il proprietario si accorse della fortuna di un nuovo albergo — che s'era intitolato alla sua antica insegna... ripudiata, si che tutti i clienti del già « Asino

grigio » vi prendevano stanza — corse ai ripari. E fu così che tutti poterono leggere sotto all'insegna che rappresentava il sovrano a cavallo, la seguente scritta:

« All'Imperatore Giuseppe - il vero asino grigio ».

La cosa pare impossibile e tuttavia è vera: questa scritta (come precisa il signor Balvignac nella

sua pregiata ed interessantissima « Storia delle insegne », edita a Ginevra nel 1878) rimase in posto per oltre un secolo e ancora la si poteva leggere sul finire dell'Ottocento.

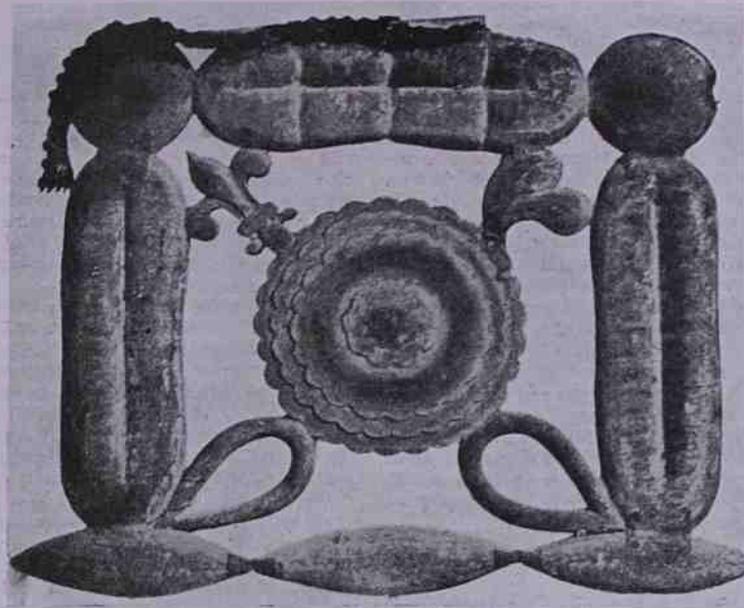
Certo l'editto vicariale fece grande impressione in Torino, e tutti provvidero a rabberciare le loro indicazioni di negozio. Tuttavia,

com'è fatale in ogni provvedimento « di forza », a poco a poco le cose — se pur con una intensità... ridotta — tornarono allo « statu quo » e le insegne genuine e spropositate si riaffacciarono con accompagnamento di relativi cartelli — fabbricazione propria dell'esercente — che... non erano mai scomparsi per l'impossibilità di una vera ed efficace sorveglianza (meno male!).

Ciò che decretò la sciagura delle vecchie insegne fu... l'istruzione obbligatoria: per colpa sua adesso è difficile — assai difficile — poter leggere in una bottega un cartello che dice « *Vendita di latte per petrolio* », o « *Poveroni ammogliati* » (peperoni ammollati), « *Bosco, carbonina notte ed altri commestibili* », « *Entrata all'ingresso* », rammentati da Alberto Viriglio nel suo immortale libro *Torino ed i torinesi*. Poichè il Viriglio nacque nel 1851, ed egli dice di aver personalmente letto queste scritte, rimane luminosamente provato come le disposizioni draconiane del 30 aprile 1830 fossero poi cadute in una specie di... prescrizione!

Un grave colpo inferto alle insegne era stata l'Ordinanza di Polizia emanata a Parigi nel 1818 contro le « insegne pendenti di negozio ». L'Ordinanza aveva avuto la sua ragione nella disgraziata caduta di una di queste magnifiche insegne di un tempo, proprio mentre sotto di essa transitava il corteo del martedì grasso causando morti e feriti.

La disposizione francese viaggiò, a passo di lumaca, attraverso tutti i Paesi del mondo, giungendo per prima — con il ritardo di quasi mezzo secolo — a Torino. Così che scomparvero gli angeloni ed i santi scolpiti ciondolanti dinanzi ai negozi di oggetti sacri; scomparvero i bellissimi ferri battuti con figure sacre o simboliche (spesso uguali al marchio di fabbrica) in perenne quanto pericolosa oscillazione sopra l'ingresso degli orefici; i pani di zucchero... in legno che indicavano la bottega



Insegna di panettiere (Limone - Piemonte)

dei droghieri; i guantoni rossi e la scarpona, inconfondibili avvisi della presenza di un guantaio e di un calzolaio.

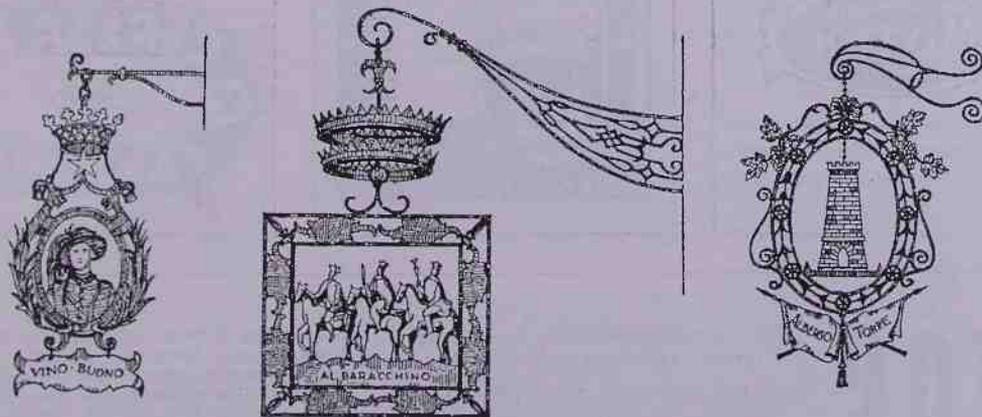
Le insegne si fecero tutte... lineari, tutte a quadro « infisso » lungo il muro, al di sopra della bottega. Ed allora si ebbe la fioritura quanto mai commovente dei « pittori d'insegna » tanto denigrati per quanto abbia appartenuto ad essi Giovanni Segantini e, prima di lui, — al tempo ancora delle insegne miste (vale a dire lineari e pendenti) — anche Vittore Ghislandi (1655-1714) pittore bergamasco, Antonio Watteau (1684-1781) e il veneziano Pietro Longhi (1702-1785): tanto per citare, a caso, i maggiori.

Quelle insegne dipinte — specie quelle dovute ai veri « pittori di insegna » — che non furono mai altro che « d'insegna pittori », per noi, ostinati sognatori fanta-

siosi, sono la tenerezza del commercio del passato. Ma il Viriglio — si capisce — non la pensava come noi perchè per lui il passato (la sua giovinezza) ...era un altro: era quello delle grandi insegne scolpite e... semoventi.

Le insegne « dipinte » cominciarono a sostituirsi alle altre — in Torino — verso la metà secolo XIX ed incontrarono... gioie e dolori. I conservatori ne dicevano un gran male, i « modernisti » un gran bene; comunque sia, Torino fu piena di scale dinanzi alle sue botteghe; e sopra queste scale stava un modesto artista del pennello intento a dare gli ultimi « ritocchi » alla sua opera-capolavoro già collocata, già ben fermata al di sopra dell'esercizio.

La conferma a questo rapido dilagare nella città del Valentino di « tavole dipinte per insegna di commercio » la troviamo nel gra-



Insegne di antiche osterie

zioso aneddoto narrato dal Bianche (« *Sui margini della Storia* ») e si riferisce a Massimo d'Azeglio. Questi — allora già in domestichezza con la Corte Reale (e quindi dopo il 1849) — transitava un giorno per una via torinese, quando vide un povero pittore affacciato intorno ad un'insegna che doveva raffigurare San Francesco. Massimo d'Azeglio si fermò a guardare dando qualche consiglio, poi, non contento, salì sulla scala, si fece dare pennelli e tavolozza correggendo qua e là, a grande soddisfazione dell'altro che dal basso gli andava dicendo: « Bravo! dopo le pagherò una bottiglia di vino ».

Ma ecco che sul più bello giunse una carrozza di Casa Reale e si fermò dinanzi all'improvvisato pittore; un signore ne discese e disse con molto rispetto al d'Azeglio: « Eccellenza, Sua Altezza la prega di favorire da lui ».

★ ★ ★

Simili ad ex-voto appaiono a noi, ora, queste « tavole » dipinte; tavole in legno, per lo più, ma anche in latta, che talvolta possiamo vedere ancora quando deambuliamo nei quartieri popolari o quando — per una qualsiasi delle molte combinazioni della vita — ci troviamo in qualche sonnacchiosa città di provincia; quelle città dai portici bassi, dalle strade selciate di ciottoli rotondi fra cui cresce l'erba, e con certi archivolti pieni d'ombra e di silenzio ottocentesco. Là esistono ancora l'albergo « Al Cavallino », l'osteria « Al Bersagliere », il « Caffè del Centro »; e sulle tabaccherie fumano sigari enormi odalische vestite di tutti i colori o turchi abbondantemente ingioiellati, o « moretti » dai denti incredibilmente bianchi e dalla bocca inconfondibilmente rossa.

Nella forse unica latteria di queste città di provincia addormentate, hanno trovato rifugio le « moderne » e deprecate mucche

di peluche che, al tempo del Viriglio avevano sostituito, nella vetrina degli stessi esercizi, i trofei in legno di panna montata.

Però noi sappiamo che, ancora e sempre, in certe strade di Torino c'è — nella vetrina di qualche « Cremeria » — un cartello che dice: « *Fiocca* », « *Obho* », « *Tomini alla fiora* » ripugnando la... volgarizzazione in « *Panna* », « *Cialdoni* » e « *Caciolini* » che... non risponde, specie per l'ultimo termine, alle antiche voci.

Sempre nelle piccole città sonnacchiose, abbiamo notato la « vilipesa » indicazione, in auge a Torino sul finire dell'Ottocento ed ancora ai primi del Novecento: « maglie igieniche », « bocchini igienici », « pane igienico »... Si vede che nelle città grandi... l'igiene è stata abolita (o è sottintesa!).

Oh, « insegna scolpita col tettino » rifugiatisi nella vecchia via di Santa Pelagia, ora S. Massimo, presso gli « speciali » Masino ed Anglesio, ultimo amore antico nella Torino che si è rinnovata e ha dimenticato — nell'apparenza ma non nella sostanza — le « anticherie » così piene di poesia!

Tutti i torinesi — giovani e vecchi — hanno una grande dolcezza per la loro « Torino vecchia », ma... si vergognano un poco di dichiararlo, perché difficilmente si parla di un vero amore!...

Però, però... quelle pretenziose insegne « francoise » di una volta, hanno fatto bene a scomparire: perchè non erano ridicole ma ridicole, come quella di quel tale Giuseppe Gallo, parrucchiere, che volendo mettere la propria insegna *tutta* in lingua d'oltr'Alpe, co-

scienziosamente tradusse: « *Joseph Coq Coiffeur* ».

Ed hanno fatto bene anche a scomparire in Torino le molte insegne, già in francese e volte in italiano dopo la faccenda di Mantova — ossia nel 1867 — quando i francesi divennero invisibili.

In tale occasione si poté vedere che il negozio di telerie all'insegna della « *Bonne femme* » era diventato quello all'insegna della « *Buona fama* »; nel linguaggio popolare quelli che, vendendo biancheria per uomo, ostentavano il termine « *Chemiserie* », divennero... « *Negozi di che miserie* »!

Molte, sì, le vetrine curiose. Ma qualcuna tentò anche di essere utile ad un desiderio cittadino lungamente cullato dall'animo dei torinesi.

Il Municipio aveva da molto tempo promesso un monumento al primo re d'Italia, ma ancora nel 1894 non se ne vedeva traccia.

Fu allora che, sotto Natale, apparve nelle vetrine del negozio del confettiere Candido Fiorina, sito in via Garibaldi, un simulacro in zucchero e artisticamente lavorato del monumento stesso. Troneggiava sopra una montagna di panettoni sotto cui un cartello spiegava con sottile ed infantile malizia: « *La quantità total del panettone giunge precisamente ad un milione; appena fia il milione consumato vedremo il monumento inaugurato* ».

Malgrado tanto buona volontà, Torino dovette aspettare ancora parecchio, giacché solo nel settembre del 1899 il tanto sospirato monumento poté alzarsi e spaziare nel cuore stesso della città.

Merito della vetrina del buon Fiorina? Non precisamente; tuttavia questo commerciante torinese contribuì efficacemente — e non soltanto con la parola ma... col più concreto dei fatti — alla realizzazione di ciò che per tutti rappresentava un voto, una promessa e un diritto: esaltare nel marmo, per tutti i secoli, il suo Re democratico e galantuomo.



Miscelato al vostro carburante per la perfetta lubrificazione della parte superiore dei cilindri e delle valvole



ITAS

SEDE AMMINISTRATIVA E LEGALE:  
Torino - Via Morosini, 18 - Tel. 48-342

STABILIMENTO IN MANTOVA:  
Vicolo Guasto, 3 - Tel. 21-95

INDUSTRIA TRAFILERIA APPLICAZIONI SPECIALI

Lavorazione di fili di acciaio speciale al Carbonio - Cromo - Tungsteno - Nichel, ecc. per molle - armonico - utensili (rapido) - resistenze elettriche - inossidabili ecc., dal diametro di 10 m/m. al 0,10 - Profili speciali degli stessi acciai

# Notiziario estero

## Cecoslovacchia

\* Un accordo Commerciale fra la Repubblica Popolare Cinese e la Repubblica Democratica Popolare Cecoslovacca è stato firmato recentemente per procurare alle industrie cecoslovacche le materie prime occorrenti ad aprire un nuovo sbocco ai suoi prodotti.

Dalla Cina saranno importate materie prime oleose, che sono particolarmente importanti per la industria dei grassi artificiali, canapa, pelli, volframio, piombo, amianto, seta, alimentari, tè e alcuni prodotti animali, mentre la Cecoslovacchia esporterà in Cina i prodotti dell'industria meccanica pesante e della meccanica di precisione, nonché alcuni fondamentali prodotti della metallurgia, destinati alla ricostruzione dell'industria cinese. Oltre a ciò saranno esportati in Cina prodotti chimici, gomma, cuoio, automobili e prodotti farmaceutici.

\* L'industria cecoslovacca della carta è una delle più antiche di Europa, rimontando essa al principio del XV secolo. Nella Slovacchia, ricca di foreste, tale industria dispone di inesauribili risorse di materie prime.

Dopo la seconda guerra mondiale si è formato un « cartello », il PAPCO, per la vendita dei prodotti cartari, il quale esporta in 90 paesi, di cui 70 oltremare. In una relazione degli « Esportatori cecoslovacchi » si legge che tale « cartello » ha conseguito notevoli risultati, incrementando fortemente le vendite all'estero nell'ambito della convenzione mondiale per i prezzi della cellulosa di legno.

L'importanza dell'industria cecoslovacca della cellulosa viene dimostrata dal fatto che, in questi ultimi anni, con una produzione annuale di 340.000 tonn., essa ha contribuito con l'1 e mezzo per cento alla produzione totale mondiale ammontante a circa 23 milioni di tonnellate.

Attualmente, causa l'aumento del consumo interno, non viene più esportato il 50 % della produzione nazionale come avveniva prima della guerra. Tuttavia si spera di raggiungere in breve tempo le cifre prebelliche, non appena cioè saranno entrate in funzione le nuove fabbriche da poco ultimate.

La zona di maggiore produzione, per quel che concerne la cellulosa, è costituita dalle regioni boschive dei Beschidi e dei Carpați. Le maggiori fabbriche sono quelle di Ziuna, Supra, Solo, Martin, Vratimow e Gemerska Horka.

La nuova « Compagnia Cecoslovacca per l'esportazione di cellulosa di legno » sta già riallacciando le relazioni commerciali con i vecchi clienti del Sud e Nord America, appunto in previsione di un prossimo aumento della produzione. Anche l'Inghilterra era un ottimo cliente della Cecoslo-

vacchia per quel che concerne la cellulosa, e la suddetta Compagnia spera di riprendere anche con questo Paese le antiche relazioni.

## Francia

\* La produzione siderurgica francese — che era diminuita in agosto a causa delle ferie annuali — ha registrato un notevole aumento nel mese di settembre. La produzione dell'acciaio grezzo è stata di 726.000 tonn. in confronto alle 633.000 tonn. di agosto. La media mensile del 1949 era stata di 759.000 tonn. La produzione complessiva della ghisa è stata di 814.000 tonn., contro una media mensile del 1949 pari a 827.000 tonn. Le esportazioni complessive di ferro e di acciaio della Francia e della Saar hanno raggiunto le 225.000 tonn. in confronto ad una media di 147.000.

\* Il primo velivolo di serie Breguet 761 « Deux Ponts » ha già effettuato il primo volo, mentre il secondo ed il terzo effettueranno il collaudo quanto prima. Si spera che i velivoli vengano immediatamente muniti di certificato di navigabilità, in maniera da essere subito impiegati nei servizi di trasporto.

## Germania

\* Il Ministero bavarese dell'Economia ha fatto presente la necessità di importare dalla Gran Bretagna e dalla Svizzera macchine tessili moderne, che prima venivano acquistate in Sassonia (zona sovietica) o dagli Stati Uniti. Le macchine automatiche americane — si afferma — richiedono un lavoro di preparazione del materiale da lavorare troppo lungo e troppo costoso.

\* L'industria della finitura nelle zone britannica e statunitense (400 impianti con 30 mila lavoratori) ha ora superato tutte le difficoltà relative alla fornitura di materie prime ed accessori, e funziona utilizzando tutta la capacità, in parte anche con due turni. Malgrado l'impossibilità di accettare altre ordinazioni per il resto del corrente anno, gli ambienti interessati si rivelano alquanto preoccupati per quanto concerne una possibile stasi del mercato interno e le ordinazioni dall'estero, considerevoli nel 1948 e all'inizio del 1949, ma ora diminuite.

\* Nel corso di una riunione sindacale tenutasi ad Augsburg (Baviera, zona americana) è stata chiesta la costruzione di un impianto di macchine tessili nel grande laboratorio dell'ex fabbrica di aeroplani Messerschmitt. In tale impianto troveranno lavoro numerosi disoccupati, ingegneri specializzati, disegnatore e personale qualificato.

\* Nonostante il continuo aumento della disoccupazione nella Germania occidentale, gli sforzi per assumere lavoratori da destinarsi all'industria tessile britannica non hanno molto successo e le autorità competenti che in precedenza avevano cercato di arruolare soltanto donne espulse dalla zona dei Sudeti stanno ora svolgendo una intensa propaganda per assumere soltanto personale femminile germanico. Ad Hesse solo 133 lavoratrici si sono messe in nota; d'altra parte 550 ragazze germaniche lavorano attualmente in stabilimenti tessili olandesi.

## Gran Bretagna

\* Forti ordinazioni sono state annunciate dall'industria automobilistica britannica che sta ora esportando quattro veicoli ogni minuto di giornata lavorativa.

\* Un'ordinazione di automobili britanniche per un valore di oltre 4 milioni di dollari — uno dei maggiori ordini in dollari fino ad ora ricevuti — è stato piazzato dalla Hambro Trading Company degli Stati Uniti. L'ordine è per 3.800 automobili Morris, Riley e M. G. per la maggior parte M. G. e Morris Minors.

\* L'industria britannica dell'acciaio che nel 1951 sarà nazionalizzata ha stabilito in settembre un nuovo record di produzione nella misura di 16 milioni 964 mila tonnellate l'anno.

La Federazione del ferro e dell'acciaio, che ha fornito i dati, ha ricordato che nel settembre del 1949 la produzione era stata pari a 15.906.000 tonnellate annue.

La produzione britannica di acciaio nei primi 9 mesi del 1950 è stata pari ad un volume annuo di 12.117 mila tonn.

\* A Manchester è stato inaugurato un nuovo centro di ricerche che promuoverà le esportazioni di cappelli britannici, aggirantesi attualmente intorno ad un valore di 2.500.000 sterline all'anno.

Il centro effettuerà studi speciali sulle varie qualità di lana nonché sulle feltrature di pelliccia. Verrà anche compiuto uno studio accurato sulle fibre di lana non soggette a contrazioni nonché sulle relazioni tra le proprietà fisiche del feltro e le fibre con le quali viene prodotto.

\* Si apprende da Londra che la Marconi Wireless Telegraph Co di Chelmsford ha ottenuto due importanti contratti per la fornitura di studi televisivi e attrezzature mobili alla Canadian Broadcasting Corporation da usarsi presso le stazioni che verranno costruite a Toronto e a Montreal.

In Canada vi è un vasto programma televisivo e queste stazioni della C.B.C. saranno le pri-

me a funzionare nel Dominion (fine del 1951).

La Marconi si è accaparrata i contratti, per un valore complessivo di circa 500 mila dollari, nonostante l'intensa concorrenza dei fabbricanti nord-americani.

### Jugoslavia

\* L'esportazione del pesce fresco dalla Jugoslavia raggiunge il suo punto culminante durante i mesi estivi. Quest'anno si è notato un maggiore interesse da parte dell'estero all'acquisto del pesce fresco di provenienza jugoslava.

Tale interesse si è manifestato con speciale intensità in Italia, determinando un maggiore incremento delle esportazioni. L'anno scorso il primato fra gli importatori fu tenuto da Trieste. L'azienda che cura la esportazione di questo prodotto è la «Jugoriba» Export-Import di Zagreb.

### Stati Uniti

\* Circa un terzo dei 45 milioni di autoveicoli in funzione negli Stati Uniti sono dotati di impianti radiorecipienti. Il numero degli apparecchi destinati a tale uso, costruiti nel 1949, ha raggiunto la cifra record di 3.964.000 esemplari, di fronte ai 3.200.000 del 1948 e ai 2.900.000 del 1947.

\* Secondo recenti notizie ben 400.000 cittadini statunitensi avranno visitato paesi europei entro la fine di quest'anno. Durante i pri-

mi sei mesi del 1950 l'afflusso dei turisti americani in Europa è aumentato di oltre il 20% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno.

\* Oltre a conquistare il primato fra tutte le aziende americane in materia di profitti, totalizzando in nove mesi 702.655.156 dollari di profitto netto, la «General Motors» ha realizzato anche il meno invidiabile primato di pagare nello stesso periodo, al fisco americano e — per le sue filiali all'estero — a governi stranieri, una cifra che costituisce un record assoluto: 604.601.000 dollari.

\* Il Dipartimento dell'Agricoltura degli Stati Uniti stima, alla data del 1° ottobre 1950 il raccolto di granturco in 3.117.967.000 bushel cioè contro una previsione di 3.162.638.000 bushel al 1° settembre 1950 e una produzione finale di 3.377.790.000 bushel nel '49.

La media decennale del periodo 1939-48 è stata di 2.900.932.000 bushel. Una produzione record si è avuta nel 1948 con 3.681.793.000 bushel.

\* Secondo quanto comunica in una sua relazione il Dipartimento del Commercio ben 27.000 studenti hanno seguito nello scorso anno accademico nei vari Collegi e nelle varie Università americane corsi di preparazione per dirigenti di piccole aziende. Il numero dei corsi del genere — che era l'anno scorso di 220 — sarà per il prossimo anno accademico più che raddoppiato.

Commerciale nella quale verranno presentati prodotti tessili e dell'abbigliamento, mobili ed accessori, articoli casalinghi, prodotti alimentari, articoli di pubblicità, articoli di cuoio, imballaggio, ecc. Regolamento ed opuscolo informativo in visione presso la Camera di Commercio di Torino.

## OFFERTE-RICHIESTE RAPPRESENTANZE

*American Trading Co. S. de R. L.* — Av. Juarez N° 30 - Mexico D. F. — Sarebbero interessati ad entrare in contatto con importatori italiani di cuoio e pelli, caffè, pasta di semi gelatinosi, fibre tessili, legnami vari, asfalto, petrolio, petrolio combustibile, carni salate, ecc. Desiderano pure allacciare accordi con le principali piazze commerciali italiane. Referenze: Banco Internacional S. A. Madero 2, Mexico D. F.

*Canet Y Morato. S. de R. L.* — Accessorios y refacciones textiles. - Av. Uruguay N° 94 H. Apartado N° 1191, Mexico D. F. — Sono interessati ad entrare in contatto con ditte piemontesi produttrici di accessori, spolette e pezzi per macchinari tessili.

La «*Sotucor*» (Société Tunisienne de Commerce et Représentation) avente sede in Tunisi, rue de Soudan 11, comunica di avere per oggetto la importazione, l'esportazione e la rappresentanza generale. Si offre come rappresentante a tutte le Ditte italiane interessate al commercio con la Tunisia.

*Fabrics de cadenas de oro.* — Micat, via Aosta 29, Torino (Italia); Gualino Giuseppe, via Serralunga 20, Biella (Vercelli); Dian Luigi, via Savona 25, Milano.

En su correspondencia con las sobredichas casas sirvanse mencionar la Camara de Comercio de Turin.

Le sottoelencate ditte sudafricane desiderano esportare verso l'Italia le merci indicate e chiedono di essere messe in relazione con gli importatori italiani interessati.

Legazione dell'Unione del Sud Africa (Ufficio Commerciale), Roma.

National Pump & Engineering Works - 51, Easp. Street, Ophirton (Johannesburg). — Pompe meccaniche, impianti di fitraggio, serbatoi a pressione galvanizzanti, ecc.

Elson Distributors (Pty) Ltd. - 280, Fox Street, Jeppe Dip (Johannesburg). — Macchine ad alta pressione per la fabbricazione dei mattoni.

Roberts Agencies (Pty) Ltd. - 89<sup>a</sup> Market Street, Jeppe Dip (Johannesburg). — Oli di pesce, amianto, cromo, rame, vermiculite, ecc.

Read Patente (Pty) Ltd. - P. O. Box 9414 - Johannesburg. — Macchine arciatrici (confezioni di indumenti).

E. C. Hawkins & Sons - 13 Shelton House, West Street (Durban). — Astucci di plastica per gioielleria.

*Sugherificio Italiano - Milano, piazza Crispi 3.* — Offre sughero e manufatti di sughero, tappi corona. A richiesta provvede a inviare offerte dettagliate e campioni.

*Quirico Fila Robattino - Fibre tessili - Biella.* — E' interessata all'acquisto di rayon pettinato; cascami rayon viscosa; ritagli di maglieria di lana; rayon cotone nei colori bianco, rosa, celeste e altri colori pastello.

## NOTIZIE VARIE

L'Ufficio stampa del Consolato britannico (Torino, via Bogino 31, telefono 44-991) comunica che chiunque abbia interesse a consultare libri, periodici e giornali inglesi, può usufruire della sala di lettura dell'Ufficio stampa britannico, la quale contiene:

tutti i maggiori quotidiani inglesi; le principali riviste inglesi (circa cento) di carattere tecnico, scientifico, politico ed economico;

testi di leggi, libri bianchi, pubblicazioni ufficiali di ogni genere ed un vasto materiale di documentazione riguardante la vita politica, economica, industriale, ecc., della Gran Bretagna e del Commonwealth Britannico, i rapporti con le altre nazioni ed i problemi della cooperazione internazionale.

Le collezioni dei quotidiani e delle riviste più importanti risalgono al 1945. Tale materiale può essere consultato nella sala di lettura o preso a prestito se necessario.

Inoltre la sala di lettura contiene un migliaio di volumi su problemi di attualità, che possono essere consultati liberamente, ed eventualmente presi in prestito dai frequentatori.

L'orario per il pubblico nel periodo invernale (e cioè a partire dal 23 ottobre) è il seguente: dal lunedì al venerdì: ore 9-12,30; 15,30-19,30. Al sabato: ore 9-12,30.

Si comunica che l'Ufficio stampa del Consolato Britannico di Torino, concede gratuitamente in prestito pellicole documentarie a passo normale e ridotto di argomento tecnico, scientifico culturale. (Ufficio Stampa del Consolato Britannico - Via Bogino, 31 - Torino).

La «American Chamber of Commerce for Trade with Italy, Inc.», pubblicherà per la fine dell'anno in corso, l'edizione 1951 del catalogo dei rappresentanti americani degli esportatori italiani e dei rappresentanti italiani degli esportatori americani.

Tutte le ditte italiane rappresentanti ditte statunitensi saranno elencate a titolo gratuito, come pure le ditte statunitensi rappresentanti ditte italiane.

Il valore di questo interessante catalogo è stato dimostrato dalla precedente edizione, di cui migliaia di copie sono state distribuite a uffici governativi, associazioni di categoria, Camere di commercio, ditte e privati in Italia come negli Stati Uniti.

Le ditte interessate sono pregate di far pervenire con sollecitudine alla «American Chamber of Commerce for Trade with Italy Inc., 105 Hudson Street, New York 13 N. Y. (U.S.A.)», il nominativo, indirizzo, indirizzo telegrafico e prodotti trattati dai rispettivi rappresentanti nei due Paesi.

## FIERE - MOSTRE ESPOSIZIONI

COPENAGHEN. — Dal 9 al 18 febbraio 1951 avrà luogo in Copenaghen la Fiera Tecnica ove saranno presentati macchine, utensili, articoli tecnici e di metallurgia, ecc. Dal 2 all'11 marzo 1951, avrà luogo la Fiera

## TECNICO - INDUSTRIALE

### AERONAUTICA

#### Il rifornimento in volo.

L'argomento è nuovamente di attualità con la proposta di adottare questo tipo di rifornimento per il De Havilland «Comet» al fine di consentirgli il collegamento senza scalo fra Londra e New York. Non si tratta di un suggerimento teorico ma di un progetto che la De Havilland metterà in atto verso la fine dell'anno ed intorno al quale hanno già avuto luogo alcune consultazioni preliminari.

E' passato molto tempo prima che i vantaggi del rifornimento in volo venissero presi in considerazione dai progettisti e dai proprietari di velivoli civili e militari; in effetti è soltanto dopo la fine della guerra che si è fatto largo uso del sistema. Già nel 1937 ebbe luogo una prova del genere sull'idrovolante «Cambria» della classe Empire. L'operazione riuscì alla perfezione e si parlò di sfruttare il sistema per inaugurare il primo servizio regolare transatlantico per passeggeri. Vennero effettuati poi altri esperimenti e nel 1939, superate le opposizioni, si completò una serie di voli transatlantici. I velivoli impiegati erano degli idrovolanti che avevano un peso massimo al decollo di 21 tonn., ma potevano arrivare fino a 24, una volta in volo, il che rappresentava un beneficio diretto nel carico di 3 tonn. Tutti i voli vennero effettuati senza inconvenienti, ma la guerra spostò l'attenzione dalle applicazioni civili a quelle militari del sistema. Gli Stati Uniti approntarono una Fortezza Volante e l'Inghilterra decise di adattare 1250 Lancaster e Lincoln ad apparecchi cisterna e riceventi per il bombardamento a lungo raggio del Giappone. La fine della guerra però impedì che tali velivoli venissero impiegati.

Nel periodo postbellico i progressi sono stati rapidi. Esperimenti con cattive condizioni atmosferiche nel cielo della Manica hanno dimostrato che il radar può assicurare gli incontri fra il rifornitore ed il ricevente; i servizi merci attraverso il nord ed il sud Atlantico gestiti dalla B.S.A.A. e dalla B.O.A.C., in estate ed in inverno, hanno avuto un completo successo. Negli Stati Uniti i B-29 dei reparti da bombardamento strategico sono

stati adattati per il rifornimento in volo ed in Inghilterra una caccia a reazione Meteor è rimasto in aria per dodici ore grazie al rifornimento in volo.

Per i velivoli grossi il sistema è uguale a quello applicato nel 1930. Avvenuto l'incontro fra i due velivoli, essi volano in formazione; il velivolo ricevente lascia andare un cavo che viene agganciato da un uncino pendente dal velivolo cisterna. A mezzo di un argano, dal velivolo cisterna si issa il cavo a cui è attaccata la manica del rifornimento che va ad inserirsi nel foro di scarico della cisterna ed il carburante passa per gravità da un velivolo all'altro. Tutte le precauzioni sono state prese e tutti i rischi sono stati eliminati: non vi è spargimento di carburante, nè eccessivo riempimento dei serbatoi, nè pericolo di incendio. Dato che il carburante dei motori a reazione è meno infiammabile della benzina, la sicurezza è ancora maggiore; comunque i rischi sono senz'altro minori nel rifornimento in volo che nel decollo a pieno carico, tanto che i premi di assicurazione sono inferiori nel primo caso.

Con i nuovi aeroplani passeggeri a reazione, il rifornimento in volo diventerà probabilmente di impiego normale. Il Comet, per esempio, può coprire percorsi di

2700 km. con 48 passeggeri alla velocità di 800 km./h. Nelle traversate atlantiche esso può portare 24 passeggeri via Shannon-Gander. Ma su questa rotta, dove è viva la concorrenza fra le varie aviolinee, sarebbe importante realizzare il collegamento senza scalo fra le due capitali. Ciò sarà reso possibile dal rifornimento in volo ed anche se gli appuntamenti per il rifornimento dovessero essere limitati a quelli sugli aeroporti di partenza — e quindi senza possibilità di errori — la capacità passeggeri sulla rotta Shannon-Gander sarebbe aumentata da 24 a 40, cioè un maggior incasso di 1800 sterline a viaggio che supera lautamente la spesa dei rifornimenti in volo.

Nella prossima estate l'aviazione civile inglese in particolare, e quella mondiale in generale, assisteranno con considerevole interesse a tali esperimenti. Tutti si pongono la domanda: «Che cosa accadrebbe se la cisterna ed il ricevente non si incontrassero per una ragione o per un'altra?».

Il sistema è organizzato in modo che gli incontri vengono prestabiliti a breve distanza da importanti aeroporti. In caso di mancato incontro il velivolo può atterrare e fissare un altro appuntamento in zona con tempo migliore o rifornirsi e proseguire con un minor ca-

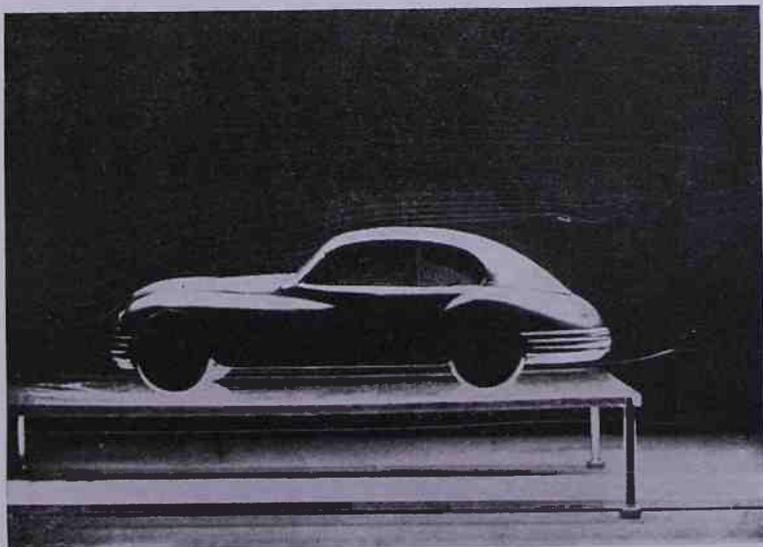


Fig. 1 — Un ingegnoso sistema della Bristol per ricerca aerodinamica. Un modello dell'automobile tipo 401 nella galleria del vento dell'Università di Bristol, sottoposto ad una corrente d'aria e polvere di paraffina per osservare il comportamento dei filetti fluidi che lambiscono le pareti dell'auto

rico pagante. Potrebbero esservi dei ritardi, ma mai dei rischi; in ogni caso gli appuntamenti mancati sarebbero pochissimi dato che entrambi i velivoli sono dotati di radar, parlano direttamente fra di loro e cercano ambedue di incontrarsi. Con pessime condizioni atmosferiche sulla Manica nell'inverno 1947-1948 gli incontri sono avvenuti al 100 %, anche di notte.

## AUTOMOBILISMO

L'esperienza acquisita dalla Bristol Aeroplane Co. nel ramo aeronautico è stata messa al servizio anche nella parte automobilistica. Particolari cure vengono date alle caratteristiche aerodinamiche delle vetture che sono provate in scala di modelli entro gallerie del vento e sottoposte ad una corrente di aria e polvere di paraffina per osservare il comportamento dei filletti fluidi che lambiscono le pareti (fig. 1). Un altro metodo di prova aerodinamica è quello in scala reale effettuato da auto in corsa. Alla carrozzeria vengono incollati tanti fili di lana i quali col moto della vettura assumono la direzione della corrente d'aria che lambisce le pareti e permettono con ciò considerazioni su l'andamento del flusso che lambisce la carrozzeria (fig. 2).

## ELETTROTECNICA RADIO

### Cenni sul funzionamento del "Radar".

La parola «Radar» fu conosciuta dalle lettere iniziali della denominazione «Radio Direction and Ranging», cioè «controllo della direzione e della distanza per mezzo della radio».

Il Radar è ben distinto da ogni

altro apparato elettrico per trasmettere segnali a distanza. Tutti gli altri sistemi di radiocomunicazione richiedono che vi sia, in prossimità della stazione trasmittente, uno strumento, che raccolga i segnali e li trasformi in onde elettriche. Le onde elettriche vengono poi trasmesse, guidate da fili o lanciate nello spazio, e finalmente raggiungono un ricevitore nel punto dove la segnalazione viene captata per essere utilizzata. Ivi le onde elettriche sono trasformate in segnali udibili o visibili.

Invece il Radar ha il trasmettitore e il ricevitore nello stesso luogo. Il trasmettitore lancia una radio-onda per cercare una certa informazione, la quale, generalmente, consiste nel determinare la posizione di un corpo riflettente, come può essere una nave o un aeroplano. Quando la radio-onda ha trovato la sua informazione, vale a dire quando ha urtato il corpo riflettente, una parte di essa, riflessa, ritorna al punto di partenza, dove viene captata da un ricevitore.

Il Radar è dunque un dispositivo capace di dare un'eco elettrica, allo scopo di determinare la posizione di un corpo riflettente in almeno due coordinate, cioè sulla carta geografica; in alcuni casi, conviene dare tutte e tre le coordinate e cioè la posizione in pianta e l'altezza. Le misure indicate dallo strumento sono in coordinate polari, perchè il Radar determina la distanza del corpo riflettente dalla misura del tempo che occorre affinchè un breve treno (impulso) di radio-onde compia il tragitto di andata e ritorno, e misura la posizione angolare per mezzo dei metodi soliti di determinazione di direzione con la radio.

Poichè il Radar è uno strumento che potenzia le possibilità visive, è naturale che le sue indicazioni sia-

no di tipo ottico. Il ricevitore contiene un oscillatore a raggi catodici. L'oscillatore a raggi catodici è un'ampolla nella quale un sottile fascio, o pennello, di raggi catodici, partendo da una estremità, va ad urtare la parete opposta, il fondo dell'ampolla, che diventa fosforescente in corrispondenza del punto d'urto. Un campo elettrico o magnetico devia il pennello di raggi catodici e per conseguenza muove il punto luminoso sul fondo dell'ampolla. Questo strumento può dunque servire a rendere visibili le segnalazioni elettromagnetiche. Nella più semplice forma, il pennello di raggi catodici viene fatto oscillare da sinistra a destra quando comincia la trasmissione dell'impulso. Il ricevitore raccoglie una parte della potenza irradiata e deflette il pennello verticalmente. Quando il segnale riflesso torna al ricevitore, il pennello di raggi è di nuovo deflesso verticalmente.

Se la traccia luminosa del pennello catodico si muove sul disco del ricevitore da sinistra a destra con velocità uniforme per azione di un controllo elettrico dei tempi, la distanza fra le due deflessioni verticali sull'oscillatore a raggi catodici è proporzionale alla distanza del corpo riflettente. Infatti una scala delle distanze può essere indicata direttamente sul vetro del disco di fondo dell'ampolla catodica.

Se soltanto un impulso fosse irradiato, soltanto un'eco sarebbe registrata; e siccome questa eco durerebbe un tempo brevissimo, sarebbe difficile per l'occhio percepire il segnale. Perciò gli impulsi vengono ripetuti molte volte di seguito a velocità costante; e di conseguenza un'indicazione costante appare e può essere interpretata dall'osservatore. In altre disposizioni, il segnale illumina la traccia sul disco, e quando l'antenna si fa girare, varia corrispondentemente la direzione della deflessione. Di conseguenza, segni luminosi appaiono sul disco a distanza dal centro e ad angoli corrispondenti alla posizione sulla carta geografica dell'oggetto riflettente. Così, se una carta geografica trasparente, nella scala appropriata, viene sovrapposta al disco di fondo della ampolla catodica, che è lo schermo dei segnali, i corpi riflettenti vengono direttamente indicati come punti luminosi, nella giusta posizione, sulla carta. Questo tipo di indicatore si chiama indicatore di posizione in pianta.

Il trasmettitore può essere paragonato ad un riflettore di luce, perchè esso illumina il corpo riflettente di energia elettromagnetica; ed il ricevitore può essere paragonato ad un occhio, che osserva la presenza delle onde riflesse e determina la loro direzione. L'uso degli impulsi e la misura dei tempi di eco, introduce qualche cosa che non c'è nella ordinaria visione, perchè dà un metodo preciso per la misura della distanza. Siccome poi



Fig. 2 — Un metodo di prova delle caratteristiche aerodinamiche della vettura Bristol. Alla carrozzeria sono stati attaccati pezzi di lana che si orientano col moto della vettura secondo la direzione del flusso d'aria.

il Radar usa radio-onde, che sono molto più lunghe delle onde luminose, non dà misure di direzione così precise come i metodi ottici. Per contro, le radio-onde attraversano la nebbia e la foschia senza esserne percettibilmente attenuate e perciò il Radar può essere ancora usato quando i mezzi ottici falliscono. Inoltre, è possibile costruire più sensibili ricevitori per radio-onde, e perciò molto più grandi distanze di osservazione possono essere ottenute per mezzo del Radar che per via ottica.

Il Radar fu costruito e messo a punto per rispondere ad urgenti necessità militari, quale strumento capace di avvertire in tempo l'avvicinarsi dell'aviazione nemica, di rendere una caccia capace di trovare e distruggere bombardieri avversari di notte e nella nebbia, di puntare i cannoni antiaerei, di determinare la posizione di navi di superficie di notte e attraverso le nubi, dando gli elementi di tiro per i cannoni, di permettere agli aeroplani di volare con qualsiasi tempo e compiere le loro missioni. Poiché il Radar può essere usato a terra, in aria ed in mare, e poiché diverse esigenze debbono essere conseguite in diverse circostanze — esigenze relative alla precisione, al raggio d'azione e al peso — un grande numero di tipi di apparecchi Radar è stato sviluppato durante la guerra.

Quando il Radar è portato da un aeroplano, le onde riflesse tornano al velivolo dal terreno accidentato, ma se le radio-onde arrivano, sempre con una certa obliquità, sulla superficie del mare, vengono riflesse in altra direzione e non tornano al velivolo. Perciò specchi d'acqua possono essere rivelati dall'assenza del segnale riflesso, mentre il terreno, di solito, è rivelato da una intensa riflessione. Quindi i fiumi e le spiagge possono essere rivelati nelle loro sagome caratteristiche ed il Radar è perciò un prezioso strumento di navigazione. Esso serve anche ad evitare collisioni di aeroplani con altri aeroplani o con montagne, collisioni di navi fra loro, con iceberg e con scogli. Le installazioni corrispondenti ai fari, dette « Radar beacons », cioè « fari-radar », che ritrasmettono segnali grandemente amplificati, forniscono ulteriore assistenza alla navigazione. I segnali ritrasmessi possono essere codificati per l'identificazione.

E' evidente che attualmente si hanno importanti applicazioni del Radar per la navigazione delle navi e degli aeroplani. Col suo aiuto, un pilota può sapere in qualunque momento dove si trova, in due o tre coordinate, e i dirigenti degli aeroporti possono controllare il flusso del traffico e conoscere la posizione di tutti gli aeroplani sui quali essi hanno ingerenza. Siccome, poi, in tempo di pace, è interesse sia dei naviganti che degli osservatori a terra di sapere dove ognuno si trova, sono da attendersi

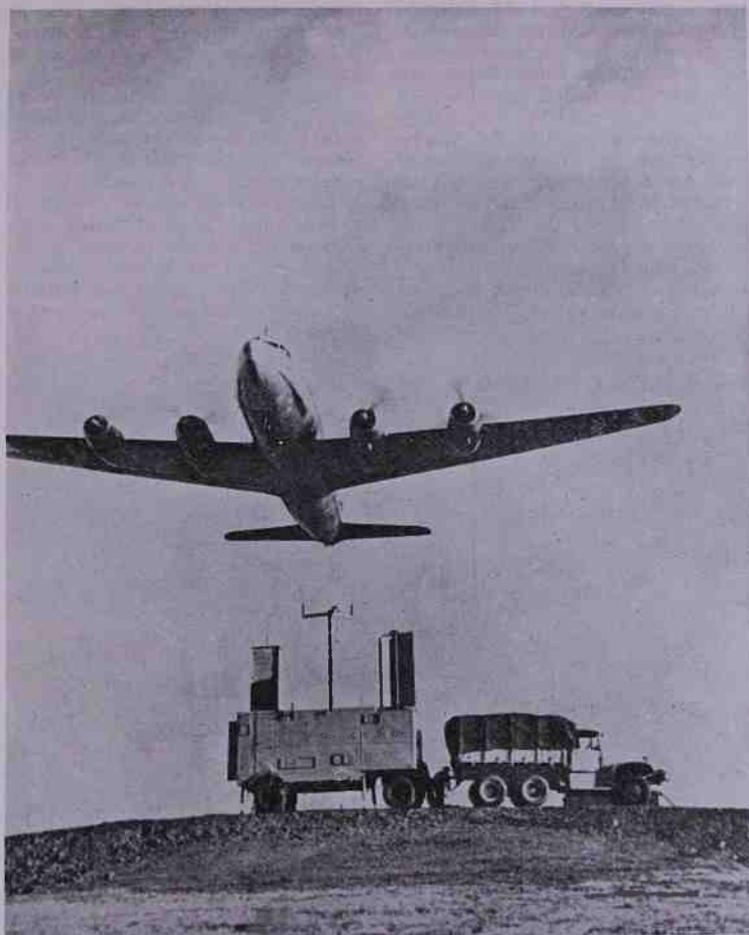


Fig. 3 — Uno degli elementi più importanti del sistema di navigazione per volare con ogni tempo è l'avvicinamento controllato da terra (GCA), il quale impiega il radar per portare gli aeroplani all'atterraggio nell'oscurità e attraverso le nuvole. Nella fotografia un quadrimotore sorvola a bassa quota un furgone, dislocato all'estremità della pista, in cui è installato un apparecchio GCA. Le strutture ad entrambe le estremità del rimorchio sono le antenne radar; le altre sono antenne radio per le comunicazioni fra i piloti e gli operatori radar nell'interno del rimorchio. Nel cassone dell'autocarro è sistemato il gruppo elettrogeno per la produzione dell'energia necessaria al GCA.

ulteriori sviluppi nel campo della identificazione, del controllo del traffico, dei segnali e degli altri aiuti in navigazione. Il problema di dare un raggio d'azione adeguato ad un apparecchio Radar, è difficile. Le radio-onde debbono compiere il tragitto di andata e ritorno; la loro potenza viene irradiata sfericamente, quindi nelle tre direzioni dello spazio nel viaggio di andata, fino al corpo riflettente; e da esso poi la parte riflessa si irradia di nuovo sfericamente nelle tre direzioni spaziali, pel viaggio di ritorno. Perciò nel libero spazio l'energia raccolta dal ricevitore è inversamente proporzionale alla quarta potenza della distanza del corpo riflettente.

Per ragioni che saranno ora spiegate, si usano frequenze superiori a 100 megacicli. A queste frequenze, la riflessione della superficie terrestre spezza il cammino verticale della radiazione, frazionandolo in lobi. Perciò un corpo riflettente che si muova a quota costante, allontanandosi dal centro di trasmissione, ad una certa di-

stanza si trova fuori del centro del lobo di irradiazione. Di conseguenza, la potenza ricevuta di ritorno varia con una legge decrescente più rapida della inversa della ottava potenza della distanza. Per ottenere un raggio d'azione notevole, è necessario lanciare impulsi di grande potenza ed è necessario usare antenne capaci di raccogliere la radio-onde in pennelli di piccola ampiezza, in una direzione. Anche con valvole trasmettenti di grandezza modesta, è possibile lanciare impulsi brevi di grande potenza, perchè la potenza media non è grande. Il potere di concentrazione dell'antenna, è all'incirca proporzionale alla superficie del sistema antenna, in lunghezza d'onda al quadrato. Questo vantaggio è desiderabile per aumentare l'intensità di illuminazione del corpo riflettente ed anche per aumentare la precisione nelle misure di direzione. Di conseguenza, i progressi si sono concentrati verso l'impiego di frequenze sempre più alte. I primi Radar adoperavano frequenze dell'ordine di

100 o 200 megacicli ed usavano gruppi di dipoli da mezza lunghezza d'onda, eccitati, in fase, mentre più tardi i Radar hanno impiegato riflettori parabolici, operando a migliaia di megacicli.

La potenza raccolta dal ricevitore è proporzionale all'area effettiva dell'antenna, in metri quadrati. Nella maggioranza dei casi, la stessa antenna viene adoperata per trasmettere e ricevere, e perciò si adoperano le antenne più grandi possibili. Le dimensioni dell'antenna possono essere limitate in molte installazioni, come aereo-

taggio ottenibile mediante l'uso di potenze istantanee di grandi intensità, per una data dimensione di valvole.

D'altro canto, quanto più brevi sono gli impulsi, tanto più accurata può essere la misura di distanza e la distinzione fra due corpi riflettenti a distanze diverse. Il Radar è stato uno strumento di grande importanza offensiva e difensiva durante la guerra. E' lecito sperare che la sua parte in aiuto ai traffici aerei e marittimi di tutte le nazioni, sarà anche più importante.

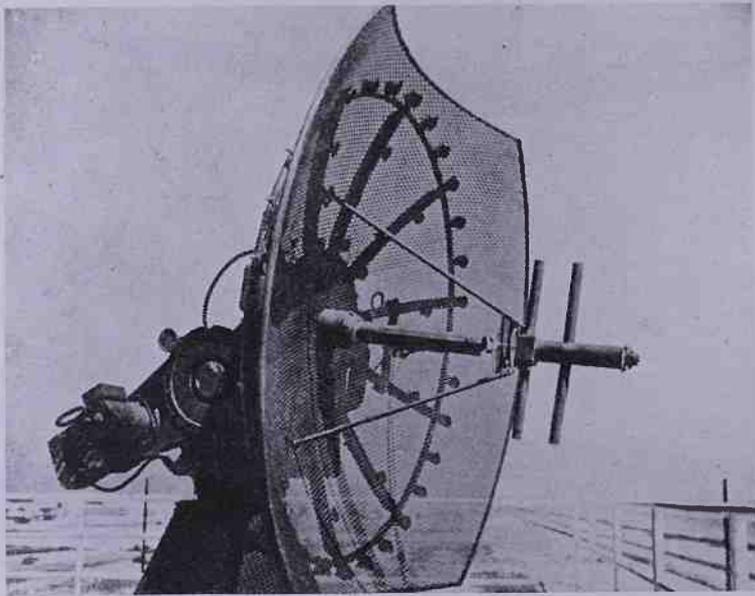


Fig. 4 — L'antenna radar illustrata nella foto fa parte di un impianto GCA (avvicinamento controllato da terra per guida dei velivoli); essa ruota ad un notevole numero di giri al minuto emettendo degli impulsi radar che, riflessi dall'aeroplano in volo, vengono raccolti da un apposito strumento nella torre di controllo. In tal modo gli operatori nella torre conoscono la posizione del velivolo.

plani ed apparecchiature mobili, e questo accentua ulteriormente il bisogno di più alte frequenze. La commutazione dell'antenna dal circuito trasmittente al circuito ricevente, è fatta automaticamente per mezzo di circuiti in risonanza e amplificatori elettronici.

Il rendimento del sistema può essere valutato anche in termini del « rapporto del segnale al rumore di fondo », nel ricevitore. Il « rumore di fondo », cioè l'interferenza nociva, è in gran parte dovuto al moto degli elettroni erranti nel primo stadio della amplificazione e nel rivelatore del ricevitore. Intensi studi sono stati rivolti alla riduzione del « rumore di fondo », ma vi è un limite fisico ai perfezionamenti possibili. Il disturbo è proporzionale all'ampiezza del gruppo di frequenze raccolte dal ricevitore. Comunque, il gruppo di frequenze raccolte dal ricevitore deve essere abbastanza grande per contenere gli impulsi istantanei trasmessi. Per questa ragione, è necessario usare bande di frequenze relativamente ampie, e questa condizione annulla il van-

## Il "Radar" a bordo dei velivoli di linea.

Il Radar viene ora anche utilizzato per aiutare i piloti delle linee civili e per aumentare la sicurezza del volo commerciale. In tale campo di attività, lo scopo principale del Radar è quello di localizzare le nuvole pericolose, permettendo al pilota di evitarle; secondariamente, il Radar di bordo avverte della presenza di montagne e di altri velivoli e servirà a riprodurre sullo schermo un profilo approssimato della costa verso cui l'aeroplano si sta dirigendo. Quest'ultimo impiego è particolarmente utile nei tratti di costa contornati da montagne.

Le formazioni temporalesche, specie quelle che si incontrano ai tropici, possono essere pericolose e lo divengono sempre più con l'aumentare della velocità del velivolo. Si sono avuti dei casi in cui le ali di un aeroplano sono state letteralmente staccate dalla violenza delle raffiche verticali. Per un certo periodo di tempo il servizio a mezzo idrovolanti fra l'Inghilterra

e l'Australia è stato sospeso durante la stagione dei monsoni. Disponendo del Radar a bordo si può evitare il rischio di infilarsi di notte, senza accorgersene, entro una pericolosa formazione di cumulonembi. Il dispositivo si basa sul principio che le goccioline di acqua contenute in una nube riflettono gli impulsi Radar con una intensità che varia secondo la loro densità. Il cumulonembo che, ad esempio, è saturo di pioggia forte e di grandine, rimanda un'eco radar notevolmente più forte di una nuvola normale che ha un contenuto inferiore di pioggia. La prima nuvola comincia ad apparire sullo schermo radar fino da una distanza di 65 km., mentre la seconda si annuncia ad una distanza di circa 15 km. Se il pilota non è ben certo del tipo di nuvola formata sulla sua rotta, non deve far altro che continuare per altri 15 km. per sapere se la nuvola è del tipo che deve essere evitata. Inclinando il dispositivo di esplorazione, il pilota può anche stabilire l'estensione in altezza della nuvola agli effetti di decidere se salire o girare intorno. Tale informazione è di particolare utilità quando si pensi che alcune nuvole arrivano fino alla quota di 12.000 metri.

Tale argomento si è rivelato di particolare interesse per l'aviazione inglese dato che parecchie rotte passano attraverso i tropici e dato che presto le aviolinee saranno dotate di velivoli passeggeri molto veloci. Gli esperimenti sulla localizzazione delle nuvole pericolose vennero iniziati presso a poco all'epoca in cui si cominciò a costruire il Comet. Questo velivolo è progettato per una velocità di crociera di 700 km./h. e per l'impiego anche su rotte tropicali. Dato che il servizio di informazioni meteorologiche sui tratti tropicali non è completamente soddisfacente è stata riconosciuta la necessità di dispositivi speciali a bordo. Uno di tali dispositivi fu consegnato alla R.A.F. per un periodo di collaudi nella zona di Singapore. A seguito dei soddisfacenti risultati vennero apportate delle modifiche ed un apparecchio di tipo perfezionato venne consegnato alla B.O.A.C. per una serie completa di esperimenti. Tale apparecchio viene ora costrui-

**O.L.V.A. TORINO**  
Via Bauhuseron, 4 - Tel. 50.300

*lubrifica di più*

to in serie e montato su alcuni velivoli della B.O.A.C. per l'istruzione degli equipaggi. Nel quadro strumenti del Comet è stato lasciato uno spazio apposito per lo schermo e le manopole di comando. Gli impieghi secondari di tali apparecchi non sono nuovi ma non per questo sono meno utili. Quella che era la localizzazione dei velivoli da parte dei caccia notturni è stata trasformata in un mezzo di evitarli invece di stabilire il contatto con essi. La riproduzione delle caratteristiche del suolo sottostante hanno in questo caso lo scopo di agevolare la navigazione anziché quello di individuare gli obiettivi da bombardare, come avveniva durante la guerra.

I piloti della B.O.A.C. sono molto soddisfatti di questo impiego del Radar di bordo. Quelli che lo hanno sperimentato durante l'avvicinamento ad Hong-Kong, la cui baia è completamente circondata da colline riferiscono di essere stati in grado di trovare l'ingresso della baia e poi di effettuare l'avvicinamento all'aeroporto volando al di sotto della quota delle alture circostanti ed usando soltanto il Radar e le carte di navigazione. I profili della costa si possono ottenere fino ad una distanza di 65 km.; i piccoli aeroplani compaiono sullo schermo alla distanza di circa 8 km. ed i grossi ad una distanza oscillante fra i 15 ed i 20 km.

## Il "Radar" per la navigazione fluviale.

Rimorchiatori e motobarce inglesi che fanno servizio nelle congestionate vie di navigazione interna sono ora dotati di apparecchi Radar della portata minima di circa 20 metri, i quali possono rivelare boe, chiatte, moli e piloni di ponti.

L'apparecchio è un Radar marino tipo 159 costruito dalla Decca Navigator Co. Ltd. e fornisce un quadro circolare degli oggetti sopra al livello dell'acqua entro un raggio prestabilito dall'antenna rotante. Quest'ultima gira emettendo brevi radio-impulsi che vengono ripetuti dagli oggetti che si trovano sulla superficie dell'acqua, nuovamente raccolti dall'antenna e passati poi allo schermo. Su tale schermo si vede quindi un panorama dell'acqua e della terra circostante corrispondente agli echi ricevuti dall'antenna. Chi osserva lo schermo viene a trovarsi in realtà al centro di questa « carta » ed una traccia luminosa che collega il centro del circolo con la sommità o nord della carta è la rotta seguita dall'imbarcazione.

Lo schermo è un tubo a raggi catodici da cm. 12,7 da P.P.I. su cui si ottiene un'immagine chiara degli oggetti distanti 20 metri o più dall'imbarcazione, quando l'apparecchio funziona su un raggio di 800 metri; altri raggi sono 1,600 - 4,800 - 16,000 - 40 km.



Fig. 5 — Trattatrici per agricoltura e per costruzioni della Florida Land Clearing Equipment Co. Rimozione di pietre.

L'elevato potere risolutivo e le prestazioni a breve distanza del Decca sono dovute al suo circuito ed alla ridottissima ampiezza di impulso di 1/10 di microsecondo. Le dimensioni dell'apparecchio sono tali per cui esso può trovare facile sistemazione anche a bordo di piccole imbarcazioni. Il consumo è inferiore ad un kilowatt. Le caratteristiche generali del Decca sono:

Pesi: Antenna 80 kg.  
Schermo 21 kg.  
Ricevitore 38 kg.  
Gruppo generatore 94 kg.

L'alimentazione è a 110 e 220 volt CC ed altre normali tensioni di bordo; la potenza di entrata è

inferiore ad un kilowatt, con punta di 7 kilowatt. La banda di frequenza è da 9345 a 9405 megacicli al secondo, la durata dell'impulso da 0,10 a 0,14 microsecondi, il ritmo degli impulsi è di 1000 impulsi al secondo. La velocità di rotazione dell'antenna è di 20 g.a.m., l'ampiezza del fascio orizzontale è di 1,7 gradi ai punti di mezza potenza e l'ampiezza del fascio verticale è di 17 gradi effettivi. Il potere risolutivo di rilevamento è di 1,7 gradi, la precisione di rilevamento di 1,0 gradi, la frequenza intermedia 30 megacicli e l'ampiezza di banda 10 megacicli.

Il prezzo dell'apparecchio Radar Decca negli Stati Uniti è di 8000 dollari (circa 2857 sterline).



Fig. 6 — Trattatrici per agricoltura e per costruzioni della Florida Land Clearing Co. Sradicamento e trasporto di alberi.

# Soc. p. Az. Fabbrica Tessuti Elastici

*Exportation dans tout le monde*

**Fabrique:** Tricots élastiques pour corsets et gaines en tissu de coton, Nylon et Lastex. ★ Corsets et gaines élastiques pour Dames avec ou sans jarretières. ★ Bas élastiques à varices en coton Mako extra fin, Nylon et en Lastex.

**Produces:** Knitted tissues for elastic corsets in cotton, Nylon and Lastex. Elastic. ★ Corsets for Ladies, with or without garters. ★ Elastic Stockings for varicose veins in extra fine Mako, Nylon and Lastex.

**Erzeugt:** Elastischen Geweben für elastisch Korset in Baumwolle, Nylon und Lastex. ★ Elastisch Korset für Damen mit oder ohne Strumpfbänder. ★ Gummistrümpfe in extra fein Mako, Nylon und Lastex.

TORINO - VIA TRECATE 9 BIS - TELEF. 70.276

**WAFERS  
BISCOTTI ALL'UOVO  
PASTICCERIA SECCA**



**GALLETTINE  
NASTRINERIA  
BISCOTTI DELLA SALUTE**

TELEGRAMMI: WAMAR - TORINO

TORINO - VIA PARELLA, 6 - TELEF. 2.38.95 - 2.38.96

**VERMUT - LIQUORI  
TORINO**

REGINA MARGHERITA - Tel. 79.034

*C. Chazalettes & C.*



Controllate il marchio  
REGINA

★

**Catello Tribuzio**

**FABBRICA ITALIANA DI VALVOLE PER PNEUMATICI**

TORINO - VIA COAZZE N. 18 - TELEFONO 70.187

**CARROZZERIE DI LUSSO**

**ALFREDO VIGNALE & C.**

TORINO

VIA CIGLIANO 29/31 - TELEF. 82.814

*... l'italico buon gusto interpretato con l'eleganza più squisita*

**TRANSROPA** s. r. l.

TRASPORTI INTERNAZIONALI  
TERRESTRI E MARITTIMI

**ITALIA**

Sede MILANO - Piazza degli Affari, 3 Telefoni 84951 - 156394 - Magazz.: Via Toce, 8 - Tel. 690084

Succ. TORINO - Via S. Quintino, 18 - Tel. 41943 - 49459. - Magazz.: Via Modena, 25 - Tel. 21523. -

Ufficio Dogana: Corso Sebastopoli - Tel. 693263.

GENOVA - Via Luccoli, 17 - Tel. 21069 - 21943.

CUNEO - Corso Dante, 53 - Tel. 2134.

**SVIZZERA**

Sede: CHIASSO - V. Motta, 2 - T. 43191 - 92 - 93.

Succ. ZURIGO - BASILEA.

★ Servizio Groupage da e per il Belgio - Inghilterra - Francia - Germania - Paesi Scandinavi.

★ Servizio espresso giornaliero da e per la Francia e Inghilterra.

★ Organizzazione imbarchi trasporti oltremare.

★ Servizio speciale derrate.

Brevetti Chiti



**SUPERCOPTAL**

*Fabbrica italiana macchine per maglieria*

**Coppo**

TORINO - VIA SUSÀ 3 - TELEF. 77.11.42

LA CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI TORINO E « CRONACHE ECONOMICHE » NON ASSUMONO RESPONSABILITÀ PER GLI ANNUNCI CUI DI SEGUITO PUBBLICATI

# Il mondo offre e chiede

## AUSTRALIA

**Nirex PTY. Ltd.**  
545, George Street - SYDNEY  
Importa compensati di noce. Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani che intendano esportare in Australia (corrispondenza in inglese).

## BELGIO

**Ies Fours Lecocq S. A.**  
Chaussée D'Alsemberg 215  
UCCLE 1 (Bruxelles)  
Impianti completi per officine gas, forni per coke. Impianti per rettificazione benzolo e distilleria catrame, per la fabbricazione di concimi azotati. Desidera prendere contatti con industrie italiane. Documentazione presso l'Ufficio Commercio Estero di Torino - Via Lascaris 10 (corrispondenza in francese).

**Taecke Fils & Co S. A.**  
Rue Champ de l'Eglise - BRUXELLES  
Fabbricante specializzato seghe d'ogni genere a mano e circolari per la lavorazione del legno. Seghe coltello, seghe multiple, ecc. Desidera prendere contatti con importatori italiani. Documentazione presso l'Ufficio Commercio Estero di Torino - via Lascaris 10 (corrisp. in francese).

**Société pour la fabrication du Verre neutre « Neutrover »**  
Rue Chausteur, 2 - LODELINSART  
Fabbrica specializzata per la fabbricazione di vetro neutro. Tubi in vetro neutro per ampolle farmaceutiche, flaconi, flaconi tipo Baxter, ampolle per siero e materiale in genere, per uso farmaceutico. Desidera prendere contatti con Case italiane interessate. Documentazione presso l'Ufficio Commercio Estero, via Lascaris, 10, Torino (corrispondenza in francese).

## BULGARIA

**Alexander Ginschiff**  
Postfach, 117 - GABROVO  
Importa: penne stilografiche, armoniche, articoli di gomma, impermeabili, cinture, tessuti, maglieria, calze di nylon, articoli in cuoio, articoli in acciaio, fazzoletti, temperini, prodotti farmaceutici e cosmetici, motori elettrici ecc. Desidera allacciare rapporti con esportatori italiani (corrispondenza in tedesco).

## COLOMBIA

**Marco Tulio Restrepo Lomez**  
Calle N. 48, N. 54-25 - MEDELLIN  
Importa: macchine per la fabbricazione di tubi di argilla. Desidera entrare in rapporti con produttori italiani che intendano esportare in Colombia (corrispondenza in spagnolo).

## COSTA D'ORO

**Sam A. Morrison & Co.**  
P. O. B. 098  
Gold Coast - TAKORADI  
Esporta: noci di cocco (corrispondenza in inglese).

## EGITTO

**Mondial Trading Office**  
**Aly Younes**  
31, rue Chérif Pasha, ALEXANDRIA  
Importa: spago di juta. Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani che intendano esportare in Egitto (corrispondenza in inglese).

**N. J. Cockinos & Co.**  
P. O. Box 1658 - CAIRO  
Desidera mettersi in contatto con fabbricanti di tubi di lino per la trasmissione di liquidi (corrispondenza in inglese).

## FRANCIA

**S. A. Pierre de Loye & Cie**  
ORANGE (Vaucluse)  
Importa filati di raion viscosa 300 e 150 deniers, fibra opaca crespata. Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani che intendano esportare in Francia (corrispondenza in francese).

**A. Chassignolle**  
Avenue Jules-Ferry, 3 - LYON  
Esporta strumenti di oftalmologia, oftalmoscopi, perimetri ecc. Ricerca agente al quale affidare la esclusiva di vendita in Italia per tali articoli (corrispondenza in francese).

**Aurenty Freres & Soeurs**  
Rue Rodolphe-Pollak, 10 MARSEILLE  
Esporta pollame, conigli spellati, uova. Importa selvaggina, prosciutto di Parma, salumi di puro maiale. Desidera prendere contatti con Commercialisti ed esportatori italiani (corrispondenza in francese).

**Société d'exploitation de Containers - S.E.C.**  
19, Rue François I - PARIS  
Società specializzata nella fabbricazione di « Containers » chiusi, areati o isotermitici, tipo « A.L.D. » brevettato, pieghevole, cederebbe la licenza per lo sfruttamento di tale brevetto in Italia. Desidera prendere contatti con industriali o case italiane interessate. Documentazione presso l'Ambasciata di Francia a Roma e presso l'Ufficio Commercio Estero di Torino, via Lascaris, 10 (corrispondenza in francese).

## H. Salam

Boulevard Richard-Lenoir, 38 - PARIS  
Esporta orologi di ogni tipo. Desidera prendere contatti con Case italiane interessate alla importazione di tale articolo e con rappresentanti ai quali affidare la vendita per l'Italia (corrispondenza in francese).

## I. V. Svetsky

Rue du Caire, 4 - PARIS  
Importa pasta di legno per la fabbricazione della carta e del rayon. Pasta meccanica e pasta in genere. Legno tondino per cartiere. Legname da costruzione di ogni genere. Carta per giornali. Desidera ricevere offerte immediate dettagliate e campionate da fabbricanti esportatori italiani (corrispondenza in francese).

## « Arola » Electronique industrielle

16, rue Cail - PARIS  
Fabbricante specializzato Apparecchi Elettronici azionati elettricamente a variazioni luminose, magnetiche, elettriche, meccaniche o sonore per l'aumento di produttività delle macchine, apertura automatica di porte, anti furto, cernita, selezione di prodotti ecc. Desidera prendere contatti con industrie Italiane interessate a tale applicazione. Documentazione presso l'Ufficio Commercio Estero di Torino - Via Lascaris 10 (corrispondenza in francese).

## GERMANIA

### STEIB

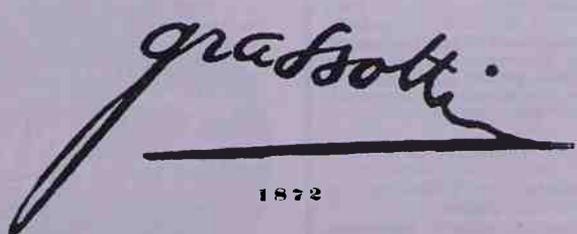
Zerzabelshofstrasse 23-27  
NUERNBERG  
Fabbrica di side-cars per motociclette. Desidera allacciare rapporti con importatori italiani (corrispondenza in tedesco).

### Christoph Kellerei

Christophstr. 24 - TRIER-MOSEL  
Commerciante di vini e spumanti tedeschi. Desidera nominare un rappresentante in Italia (corrispondenza in tedesco).

### Ferdinand Flocke

Grünbaumstr. 12-14 - SOLINGEN  
Esporta: lame di rasoi semi-lavorate e finite (corrispondenza in tedesco).



1872

FRATELLI GRASSOTTI S.p.A. - RIVAROLO, TORINO

PRODUZIONE SPECIALE VERMOUTH E LIQUORI

**G. Heinz Ochel & Co.**  
Jungfrauenthal 18 - HAMBURG 13  
Desiderano assumere la rappresentanza di produttori italiani di vini e vermouth (corrispondenza in tedesco)

**A. Wahrendorf**  
Ungerstr. 35 - HAMBURG - LINDEN  
Importa: piume di pollo, di anitra e di oca (corrispondenza in tedesco).

**Condux Werk**  
Herbert A. Merges K. G.  
WOLFGANG BEI HANAU  
Esporta mulini di ogni genere (corrispondenza in italiano).

**Arthur Scholte**  
Freiligrathstrasse 284 - WILHELM-SHAFEN  
Esporta: telai rapidi rettilinei, telai Raschel, ordito ad alto rendimento (corrispondenza in italiano)

**Albert Lob G.M.B.H.**  
Sutbertusstrasse 149-151 - Schliessfach 183 - DUESSELDORF  
Esporta impianti termo-idraulici (corrispondenza in italiano)

**Fritz Elsner**  
Henrietten Strasse 6 - DUISBURG - HAMBORN  
Ditta imp. ed esportatrice, tratta specialmente prodotti alimentari compreso vino. Desidera assumere la rappresentanza di qualche ditta italiana (corrispondenza in tedesco)

**Gustav Christians**  
Maschinenfabrik  
WUPPERTAL - CRONENBERG  
Esporta: utensili di acciaio, di cromo e vanadio per automobili, aeroplani e navi (specialmente chiavi inglesi), utensili ed apparecchi di misura e di controllo.

## GRECIA

**Stavrinos Agencies**  
P. O. Box 274 - NICOSIA (Cipro)  
Importa: tessuti di cotone, lana, rayon e fiocco. Articoli casalinghi in terracotta. Desidera prendere contatti con fabbricanti-esportatori italiani (corrispondenza in francese)

**Basil C. Danellis & Co.**  
3, Petraki Street - ATENE  
Importa: macchine per la filatura di

## C. O. V. N. I. C.

VIA ARSENALE 42 - TELEF. 51.773 - TORINO

- Traduzioni di carattere tecnico, commerciale, legale e scientifico da e in inglese, francese, spagnolo, tedesco e russo.
- Consulenza legale in atti e contratti con l'estero

A disposizione di:

Imprese industriali, per traduzione di cataloghi, preventivi, brevetti, domande ed offerte, stralci, suanti o versioni integrali di informazioni di carattere tecnico nei vari rami del progresso industriale mondiale;  
Ditte commerciali e rappresentanti, per corrispondenza commerciale, traduzione di listini, organizzazione stesura e ricognizione di contratti in lingue estere, informazioni economiche, ecc.;

Editori, per traduzioni di qualunque tipo, escluso le letterarie;  
Professionisti, per traduzione di materiale bibliografico;

Agenzie pubblicitarie e turistiche, per traduzioni di programmi avvisi e pubblicità.

Nonchè di tutti coloro cui occorrono prestazioni del genere per ragioni di lavoro o di studio.

lana pettinata. Attrezzature per la tessitura di lana pettinata e cardata. Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani (corrispondenza in francese).

**Tryphon Psyhias & Co.**  
CHIO  
Importa: impianti per la fabbricazione del ghiaccio; macchine frigorifere per la fabbricazione dei gelati; armadi e vetrine ghiacciaie; macchine e apparecchiature per la tessitura di stoffe di cotone; macchine per la cucitura delle suole per calzature; carta «Sulfite» velina per l'imballaggio degli agrumi del peso di 18 grammi al metro quadrato; desidera prendere contatti con fabbricanti italiani che intendano esportare i loro articoli in Grecia. Inviare documentazione illustrata e prezzi (corrispondenza in francese).

**Georges Cossinis**  
Frangon Street 33 - SALONICCO  
Rappresentante desidera prendere contatti con fabbricanti italiani di tessuti di ogni genere per uomo e signora ed in particolare di flanelle, cotonerie e tessuti vari estivi, che intendano esportare tali articoli in Grecia (corrispondenza in francese).

## HAITI

**Felix Lavelanet**  
P. O. Box A. 96 - PORT-AU-PRINCE  
Importa: articoli smaltati; articoli in alluminio; chiodi; lamiera galvanizzata. Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani (corrispondenza in francese).

## INGHILTERRA

**H. W. Guggenheim Limited**  
120-122 Holloway Head  
BIRMINGHAM 1  
Importa accessori e pezzi di ricambio per auto e motocicli di fabbricazione italiana ed estera (corrispondenza in inglese)

## LIBANO

**M. & E. Hires**  
Michel Khourso Bldg.  
New Quarter, Fournel Shebbak - BEIRUT (Lebanon)  
Desidera mettersi in contatto con fabbricanti specializzati nella lavorazione della gomma (corrispondenza in inglese).

**A. & A. Matar**  
P. O. B. 788 - BEYROUTH  
Importa tessuti per cravatte in rayon. Desidera prendere contatti con fabbricanti-esportatori italiani (corrispondenza in francese).

**Philippe Andraos**  
Rue Allenby - BEYROUTH  
Importa acidi grassi di olio di oliva e di noccioli di oliva decolorati e verdi. Desidera prendere contatti con produttori italiani (corrispondenza in francese).

**Depot de Boissons St. Pierre**  
Rue Georges Picot - BEYROUTH  
Importa vermouth. Desidera prendere contatti con fabbricante italiano vermouth che intenda affidare la rappresentanza del suo prodotto per il Libano (corrispondenza in francese).

## OLANDA

**P. Knoester Junior**  
SCHEVENONGEN  
Esporta aringhe salate ed affumicate (corrispondenza in inglese).

## SIRIA

**Michel Khalil Chaoui**  
Boite Postale 401 - DAMASCO  
Importa: prodotti alimentari; conserve, carni, salsa di pomodoro, sardine,

piselli, mandorle, ecc.; confetterie; confetti, cioccolato, caramelle; tessuti di seta, di lana, drap, velluti in genere; macchinari per tessitura nuovi e d'occasione; legnami per cornici. Desidera prendere contatti con produttori-esportatori italiani (corrispondenza in francese).

**Djemil Kahkedjian**  
Rue Salibé - ALEP  
Importa lana per maglieria. Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani (corrispondenza in francese).

**Ali Homsy - Import-Export**  
Khan Sultan Street 121 - DAMASCO  
Importa: macchine da cucire e da ricamo, accessori per macchine da cucire, aghi da macchina, bidoni olio Singer. Desidera prendere contatti con fabbricanti-esportatori italiani (corrispondenza in francese).

**Kurdy Freres**  
Boite Postale 314 - ALEP  
Importa: mercerie in genere, biancherie, parures, pelletterie, profumi e articoli per toilette. Desidera prendere contatti con fabbricanti-esportatori italiani (corrispondenza in francese).

## STATI UNITI

**Treville - G. Scheufele**  
ZAREPHATH, N. J.  
Desiderano entrare in relazione con ditte italiane che possano fornire ricami a macchina ed a mano. Gli interessati sono pregati di inviare campioni con i relativi prezzi (corrispondenza in italiano).

**Trans-Oceanic Corporation**  
624 S. Michigan Avenue - CHICAGO 5 - ILLINOIS  
Desidera prendere contatti con ditte italiane interessate all'esportazione dei loro prodotti nella zona di Chicago (corrispondenza in italiano).

**Unecda Import & Exnort Corp.**  
258, Broadway - NEW YORK 7 - N. Y.  
Importa: articoli religiosi (corrispondenza in inglese).

**John Di Fiore**  
P. O. Box 130 - RED BANK - N. J. U.S.A.  
Importa: macchine per fare ravioli, uso commerciale e famiglia (corrispondenza in italiano).

**Shipman-Ward Mfg. Co.**  
325 North Wells Street - CHICAGO 10 Ill. - U.S.A.  
Esporta: macchine da scrivere, parti di ricambio per macchine da scrivere, macchine usate (corrispondenza in inglese).

**Commercial Products Co.**  
1697, Broadway - NEW YORK 19 - N. Y. - U.S.A.  
Offrono la rappresentanza per l'esportazione in Italia di gommalacca e materiale infrangibile per il presaggio di dischi grammofonici (corrispondenza in inglese).

## SVEZIA

**Arexbolaget**  
Akerhiel Sgatan, 14 - ULVSUNDA 2  
Esporta: battello a vapore d'alto mare, costruito nel 1947, 600 tonn., ponte inferiore 534 tonn. net. reg. Tonn. 244. Nel registro Lloyd sotto 100A 1. Attrezzato in modo modernissimo, con radar, radio di trasmissione, motore a vapore v. 1000 PS. riscaldato ad olio, impianto elettrico. Velocità 13,5 nodi. Costruzione inglese (corrispondenza in tedesco).

## SVIZZERA

**J. Gattiker Grossmetzgerei & Fleischhandel A. G.**  
BACH (Schwyz)  
Esportano: carni in scatola, salsiccie fresche ed affumicate.

**Société pour l'Industrie Electrochimique TURGI**  
 Importa tartaro bianco secco di prima qualità. Quantità importanti. Desidera prendere contatti con produttori-esportatori italiani (corrispondenza in francese).

**Motrac-Werke Ag.**  
 Altstetterstrasse, 120  
**ZURIGO - ALSTETTEN**  
 Fabbricante specializzato macchine agricole di ogni genere. Mototrattori, motofalciatrici ecc. Desidera prendere contatti con case italiane interessate alla importazione di tali macchinari. Documentazione presso l'Ufficio Commercio Estero di Torino, via Lascaris 10 (corrispondenza in francese e in tedesco).

**Keller-Trub**  
 Reitergasse 1 - ZURICH  
 Casa specializzata per la fabbricazione di apparecchi per impianti completi da cucine per alberghi, ospedali, ecc. Tavole ed armadi termici, a gaz, a vapore, a mazout, ecc. Fornelli a caldaia. Impianti da bagno privati e pubblici. Desidera prendere contatti con ufficio tecnico specializzato in tale ramo, che disponga di uffici nelle principali città d'Italia, al quale affidare l'impianto ed il montaggio dei propri apparecchi in Italia. Documentazione presso l'Ufficio Commercio Estero di Torino, via Lascaris 10 (corrispondenza in francese e in tedesco).

**Fabrique d'aiguilles S. A.**  
**Wil Nadag**  
 WIL (Saint Gall)  
 Fabbricante specializzato aghi di ogni sistema per macchine da cucire e macchine da ricamo. Aghi punta cuolo, ecc. Desidera prendere contatti con importatori italiani. Documentazione presso l'Ufficio Commercio Estero di Torino, via Lascaris 10 (corrispondenza in francese).

#### SUDAN

**The Tropical Trading Company Limited**  
 P. O. B. 140 - KHARTOUM  
 Desidera mettersi in contatto con fabbricanti di tubature in cemento e amianto (corrispondenza in inglese).

#### SUD AFRICA

**Linsa (S. A.) (Ptv.) Ltd.**  
 P. O. Box 4777 - JOHANNESBURG  
 Desidera mettersi in contatto con fabbricanti italiani disposti a concedere la rappresentanza per i seguenti prodotti: apparecchi elettrodomestici, prodotti chimici industriali, metalli non ferrosi, legname in genere (corrispondenza in inglese).

**J. L. Clark & Co. Ltd.**  
 909/917 Aegis Bldgs. - Cor. Loveday & Commissioner Street - JOHANNESBURG  
 Importano: cascami di raion, tessuti e fibre tessili (corrispondenza in inglese).

**Joseph F. Welsh**  
 51, Havelock Street - PORT ELIZABETH  
 Importa salumi italiani (corrispondenza in inglese).

**John G. Train & Co.**  
 5, Klamson's Bldgs. - 149 Commissioner Street - JOHANNESBURG  
 Importano: tagli di abiti estivi di cotone e canapa, filati per tessuti di biancheria (corrispondenza in inglese).

**Bassa Idents Pty. Ltd.**  
 110, Queen Street - DURBAN  
 Importano: filati di raion, tessuti di seta e cotone uniti e stampati, tagli di lana e cotone, conterie, cappelli di feltro per uomo (corrispondenza in inglese).

**Jaul Koston**  
 34, Adderley Hse, 80 Adderley Street - CAPE TOWN  
 Importa colori, pennelli e tele per pittori (corrispondenza in inglese).

**F. A. Goltz**  
 21, Kelvin Place - DURBAN NORTH  
 Importa: tessuti di raion, cotone e seta; conterie; feltri di lana per cappelli (corrispondenza in inglese).

**Roberts Agencies Lty. Ltd.**  
 Market Street - JOHANNESBURG  
 Importano: tessuti, ferramenta, prodotti chimici, materiali edili, alimentari.

**H. W. v. S. Schulz**  
 Crownree Advertising Pty. Ltd. - P. O. Box 3080 - JOHANNESBURG  
 Importano fissativo per lisciare cappelli ricicliuti (corrispondenza in inglese).

**Saml. Hanson & Son S. A. Pty. Ltd.**  
 His Majesty's Bldgs. 209-210 - Eloff Street - JOHANNESBURG  
 Esportano: spremute e sciroppi in bottiglie, brodo in scatola, fagioli in salsa, spaghetti, conserva di pomodoro.

**E. I. Rogoff Ltd.**  
 Benmore Hse. 186, Commissioner Street - JOHANNESBURG  
 Forniture per le industrie tessili, del metallo, di marocchineria e del legno.

**Comag Pty. Ltd.**  
 P. O. Box 1711 - JOHANNESBURG  
 Importano: tessuti di raion, cotone e lana.

**Southern Distributing Corp.**  
 P. O. Box 2016 - DURBAN  
 Importano: materiali per la manifattura di sacchi, materiali in fibra per valigie, asciugamani colorati, fianelle.

**F. Crawford & Co.**  
 56, Bradlows Bldgs. - Cor. Market & Van Brandis Street - JOHANNESBURG  
 Importano: tagli di tessuti in raion cotone.

**Chas. L. & Theo J. Greenberg**  
 P. O. Box 258 - DURBAN  
 Importano sacchi di juta.

**Eculand Chute & Co. Ltd.**  
 430, C. T. C. Bldgs. Plein Street - CAPE TOWN  
 Importano: apparecchi per lavare bottiglie e barilli, filtri, cornici, macchine per imbottigliare e per tappare.

**Bicontinental Trading Co.**  
 P. O. Box 5350 - JOHANNESBURG  
 Importano: legname, tessuti, manufatti.

#### TANGANYIKA

**Globe Commission House**  
 P.O.B. 584 - DARES SALAAM  
 Importa: tessuti di cotone, rayon e lana; coperte di cotone; mercerie varie (corrispondenza in inglese).



#### THAILANDIA

**Nakorn Thon Co. Ltd.**  
 BANGKOK  
 1-3 Akarn 5 - Rajadamnern Rd.  
 Esporta: riso, semi di sesamo, olio di cocco, lacca, pelli, legname (corrispondenza in inglese).

#### TUNISIA

**Chalom Mamou**  
 Case Postale 17 - DJERBA  
 Importa barracani per indigeni. Desidera prendere contatti con fabbricanti-esportatori italiani (corrispondenza in francese).

#### TURCHIA

**Nubar Azaryan**  
 Bolte Postale 1508 - ISTANBUL  
 Esporta: conserve alimentari (corrispondenza in italiano).

**Nesim Salah**  
 Haracci All Sokak Dar Ran n. 6 - KARAKOY - ISTANBUL  
 Esportatore turco, desidera prendere contatti con case italiane interessate alla importazione di prodotti turchi in genere (corrispondenza francese).

**Vitali Menda & Y. Pinhas**  
 Asir Efendi Caddesi Bakes Han 49. - ISTANBUL  
 Esporta: pelli d'agnello, montone, capra e capretti. Desidera prendere contatti con importatori italiani, e con agente perfettamente introdotto e competente al quale affidare la vendita per l'Italia (corrispondenza in francese).

**Burkhard Gantenbein & C.ie**  
 Posta Kutusu 1776 - ISTANBUL  
 Importa 100 tonnellate di carbonato di calce precipitato per l'industria della gomma. Sottoporre offerte dirette immediate (corrispondenza francese).

**Sakir Yorulmaz**  
 P. K. 1516 Galata - ISTANBUL  
 Produttore, esporta amianto anfibolico e crisotile; asbesto anfibolico, fibra lunghezza sino a 5 mm.; asbesto, fibra lunghezze da 1 a 40 mm.; asbesto Crisotile, fibre resistenti e pulite da 1 a 20 mm. Desidera prendere contatti con importatori italiani. Invia campioni su richiesta (corrispondenza in francese).

#### VENEZUELA

**Mercader S. A.**  
 Apartado Postal 2586 - CARACAS  
 Agenti doganali, svolgono le pratiche di dogana relative all'importazione di merci e le operazioni relative alla spedizione in Venezuela (corrispondenza in spagnolo, inglese, francese e tedesco).

**M. N. Navarro**  
 Santa Rosa A. Puente Canoa 71/3 - CARACAS  
 Importa: macchina tessile per la fabbricazione di nastri per orlatura (corrispondenza in spagnolo ed inglese).

**Ulrich Eylenburg**  
 Este 2, Los Caobos - CARACAS  
 Importa: macchine espresso per caffè. Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani (corrispondenza francese).

**Bettini & Olivo**  
 Apartado de Correos 1921 - CARACAS  
 Desiderano entrare in relazione con fabbricanti diretti di macchine per calzaturifici (banchi di finissaggio, cucitrici, cucitrici per suole, foratrici sottopiedi, fresatrici, montagan-cetti, ugualizzatrici per suole, spaccatrici, trancie, smerigliatrici) (corrispondenza in italiano).

# PRODUTTORI ITALIANI

COMMERCIO - INDUSTRIA - AGRICOLTURA - IMPORTAZIONE - ESPORTAZIONE

PRODUCEURS ITALIENS ITALIAN PRODUCERS-MANUFACTURERS

COMMERCE - INDUSTRIE - AGRICULTURE - IMPORTATION - EXPORTATION TRADE - INDUSTRY - AGRICULTURE - IMPORT - EXPORT

## ABBIGLIAMENTO Confections — Clothing



**MANIFATTURA  
BLANCATO**  
TORINO - Corso Vittorio  
Emanuele 96 - Tel. 43-552  
**Specialità  
biancheria maschile**  
Fabrique spécialisée dans  
les confections de luxe  
pour hommes - Maison de  
confiance - Exportation  
dans tous les Pays



## Calzificio C.E.N.A.

TORINO - Stabilimento:  
Via Eritrea ang. via Chambery  
Tel. 77-36-73

Calze nylon velatissime, filato ori-  
ginale « Dupont »

Bes nylon de luxe, filé original  
« Dupont »

Fine gauge nylon stockings - Ori-  
ginal « Dupont » yarns

## SPORT & MODA S. r. l.

TORINO - Via Artisti, 19 - Telef. 82.844

### Creazioni confezioni sportive.

Impermeabili per uomo, donna e ragazzi -  
Giacche a vento - Confezioni uomo - Soprabiti  
- Pantaloni - Giacche caccia, ecc.

Imperméables - Jaquettes pour Ski - Confec-  
tions de luxe pour hommes - Exportations  
dans tous les Pays.



Fabbrica Italiana  
TESSUTI ELASTICI AFFINI  
G. & F. Michelotti figli di Paolo

TORINO - Via T. Signorini, 4 - Telef. 22-716

Fabbrica busti - Ventriere e calze elastiche per  
varici.

Fabrique de tissus élastiques et similaires.

Manufactures of bodices, belly-bands, elastic  
stockings for varices

## ABRASIVI

Meules — Grinding wheels

## S.I.M.A.T. - Soc. a R. L.

Società Industriale Mole Abrasive

Mole - Abrasivi, per tutte le lavorazioni

TORINO

Amministrazione: via F. Campana 9 - Tel. 60-036  
Stabil. e magazz.: v. Passo Buole 21 - Tel. 66-885

## ARTICOLI CASALINGHI

Articles de ménage - Household goods

## FRAGAL Fratelli Gallina

TORINO - Via delle Ghiacciaie, 1 - Tel. 77-34-80

Spécialistes en cafetières d'aluminium de luxe  
et communes, modèles napolitaines et arabes.

## APPARECCHI ELETTROTECNICI INDUSTRIALI

Appareils électrotechniques industriels.  
Industrial electro-technic appliances.



## AVVOLGITRICI PER TUTTE LE APPLICAZIONI RADIO-ELETTRICHE

Angelo MARSILLI

TORINO - Via Rubiana 11 - Telefono 73-827

## ALLUMINIO

Aluminium - Alluminium

## SOCIETA' DELL'ALLUMINIO ITALIANO

Anonima - Capitale L. 30.000.000, versata L. 25.000.000

Sede Sociale - Stabilimento  
BORGOFRANCO D'IVREA

ALLUMINIO in PANI per FONDERIA -  
PLACCHE da LAMINAZIONE - BILLETTE  
QUADRE per TRAFILAZIONE - BILLETTE  
TONDE per TUBI nei vari tenori di purezza a  
seconda della richiesta.

Rappresentante per la vendita:

ENEA ROSSI - VIA BOCCACCIO 4 - TEL. 81-6-10  
MILANO

## APPARECCHI SCIENTIFICI

Instruments Scientifiques  
Scientific Instruments

## Dr. MARIO DE LA PIERRE

TORINO - Via dei Mille, 16 - Telef. 41-472.

Forniture complete per laboratori di chimica  
industriale, biologici, bromatologici, batteriolo-  
gici, clinici.



## A.C. ZAMBELLI s.p.a.

Torino - Corso Raffaello, 20

Telefoni 6.29.33 - 6.29.34

## Apparecchi per Laboratori

scientifici, industriali, clinici, farmaceutici -  
Termostati - Viscosimetri - Forni per labora-  
tori - Pompe per alto vuoto - Centrifughe per  
analisi - Autoclavi per sterilizzazione - Vetreria  
soffiata - Mobili per laboratorio - Distillatori

## ARTICOLI PER REGALO

Articles pour cadeau - Gift articles

## C.A.T.I. s. r. l.

TORINO - Via S. Chiara, 48

Cestini per dolci - Bambole in feltro - Calendari,  
Fiori, Guernizioni, Cotillons in feltro

Si accettano Rappresentanti in tutti i Paesi  
del mondo.

## ATTREZZATURE PER MACCHINE UTENSILI

Equipement pour machines-outils  
Machine tools equipment



UTENSILERIE FORNITURE INDUSTRIALI

## Sachero

TORINO - Via S. Pio V 20 - Telefono 60-134

Abrasivi, Acciaio, Ales tori, Barrette,  
Comparatori, Callibri Mauser e Roch,  
Micrometri, Chiami, Filiere, Maschi, Frese, Lame seg.,  
Lime, Mandrini, Morse, Punte elic.

Nello scrivere agli inserzionisti citate «Cronache Economiche»

**AUTO - MOTO - CICLI**  
(Accessori e parti staccate per)

Accessoires pour auto - moto - cycles  
Accessoires for cars - motos - cycles

**BIANCO ANTONIO - «LA METAL-CORDE»**  
TORINO - Via Beaulard, 62 - Tel.: 3-00-40.

Funi per freno automobili, cicli e motocicli -  
Cavi per traino e sicurezza - Cavi per sollevamento e in genere.

**METRON**



**S. p. A. OFFICINE  
PIEMONTESE - TORINO**

Contactometri - Tachimetri -  
Orologi - Manometri - Indicatori livello benzina - Comandi indici direzione - Microviteria e decoltaggio.

**OLSA di BOSCO ANTONIO**

Officine Lavorazione Stampaggio Accessori

TORINO - Via Villa Giusti, 16 - Telef. 31-304

Attrezzature e stampi - Accessori auto moto ciclo - Articoli casalinghi: macchine da pasta e tritatutto - Esportazione.



**S. I. G. R. A.**

Soc. Ital. Guernizioni Rame-Amianto

**FRATELLI BONASSI**

TORINO - Via Villarbasse, 32 - Telef. 21-892.

Fabbrica guernizioni per motori auto ed industriali in:

Rame - Ottono - Alpaca - Ferro - Piombo - Amianto - Amiantite - Guarnita - Guarnita - Sangia - Cuoio - Sughero - Feltro - Carta - Canapa ingrassata ecc. - Lamiera stampata ed imbottita.

**ITOM - s.r.l.**

Industria Torinese Meccanica

TORINO - Via Francesco Millo 4 - Tel. 31-288

**Micromotori**

Forcella-Motore: gruppo brevettato forcella elastica - Motore: ciclo 2 tempi - Cilindrata 48 cc. - Trasmissione a rullo - Velocità 30 km-ora

**Accessori ciclo**

Cerchi ferro viaggio e sport - Pedali con gomme nere e bianche - Manubri sport e corsa - Forcelle elastiche per micromotori



(ITALY)

**OFFICINE MECCANICHE  
PONTI & C.**

Via Venaria, 22 - Telef. 29-06-92  
Via Caluso, 3 - Telef. 29-04-56

**Reparto impianti saldatura:** impianti completi per saldatura autogena.

**Reparto accessori auto:** segnalatori luminosi ed acustici, paraurti, portabagagli, autotrasformazioni, lavorazioni in lamiera.

**ZETTE**

**FABBRICA ACCESSORI  
E SELLERIA PER AUTO**



TORINO - Corso Dante, 110 (di fronte alla Fiat) - Telefono 693-386

Specialità: Fodere per interno vetture.

**CARBURATORI**

Carburateurs - Carburetors

**CARBURATORE SOLEX S. p. A.**

TORINO - Via Nizza 133 - Tel. 690-720 - 690-854

Nuovi tipi per: Fiat 500 B e C: tipo 22 IAC/4 - Fiat 1100 E, 1400: tipo 32 BI - Lancia Ardea: tipo 26 AIC/4 - Lancia Aurelia: tipo 30 AAI - Lancia Beta: tipo 32 BI.

Stazioni di servizio nei principali centri.

**CARTIERE**

Fabriques de papier - Paper mills

**CARTIERA SUBALPINA SERTORIO S. p. a.**

TORINO - Corso Vinzaglio, 16 - Tel. 45-327 - 45-337.

Stabilimenti in Coazze (Torino).

Depositi: Torino, via Am. Vespucci, 69 - Bologna, via Ugo Bassi, 10 - Genova, via Marcello Durazzo, 3 - Milano, via Presolana, 6 - Roma, Concession. Italia Centro-Meridionale U.C.C.I., via Bertoloni, 8.

Produzione: Carte bianche e colorate in genere, per offset, registri, carte geografiche, cartoncini, ecc.

**CARTIERA ITALIANA - S. p. A.**

TORINO - Via Vallengio, 5 - Tel.: 47.945 - 47.946 - 47.947. - Telegr.: CARTALIANA TORINO.

Stabilimenti di Serravalle Sesia, fondati nel XVII Secolo - Carta da sigarette, da bibbia «India», per copialettere, per calchi e lucidi, per valori, da lettere, da disegno, da filtro, da registro, per offset, quaderni, buste, ecc. - Stabilimento di Quarona brevettata produzione di «membrane e centratori per altoparlanti» e prodotti vari «Presfibra» (imballi per 6 bottiglie vermouth custodie per fiaschi, cassette imballo frutta, recipienti diversi, barattoli, flaconi, ecc.)

**CASE SPECIALIZZATE PER**

**L'IMPORTAZIONE-ESPORTAZIONE IN GENERE**

Maisons spécialisées pour l'importation-exportation en général - General import-export specialized firms

*Mario Beretta & C.*

**CARBONI**

**EXPORT - IMPORT**

**TORINO**

**6, VIA ALFIERI - TELEF. 44.851**

*Qualsiasi operazione di*

**ESPORTAZIONE  
IMPORTAZIONE**

- IN PROPRIO
- PER CONTO TERZI
- IN PARTECIPAZIONE

*Società associate:*

**PARIGI - LONDRA - BUENOS AIRES**

**S.I.S.E.R. - Società Internazionale Scambi coll'Estero e Rappresentanze**  
**TORINO - Via Giacomo Bove, 1 - Telef. 31.935**  
 Te.egr.: IMSISEREX TORINO.  
 Buying Agents of General Merchandise  
 Commissions - Representations - Importation -  
 Exportation.  
 Comisiones - Representaciones - Importación -  
 Exportación.

**JMES** Compagnia Italiana  
 per il Commercio  
 Estero  
**TORINO**  
 Teleg.: CIMERS    Telefono 51752    C. Vitt. Emanuele, 96  
 P. O. Box 396

**EXPORT - Agricultural produce:** Olive oil; Prized wines; Preserved tomato and marmalades - **Textiles:** Woollen, silk, cotton and rayon tissues and yarns; Gentlemen's shirts; Socks - **Rolling stock:** Bicycles and parts thereof; Motorcycles; Automobiles - **Electric machinery:** Electric engines; Electric lamps; Electrical home needs; Radios; Electric generators - **Engines and power plants:** Gas engines; Diesel engines - **Industrial machinery:** Metal working machinery; Wood working machinery - **Other products:** Harmonicas - Marbles - Sporting articles; Chemicals. - **IMPORT:** Raw materials for industry.

**R.I.E.P. - S.r.l. - Rappresentanze Import-Export**  
**TORINO - P. O. Box 237 - Teleg.: VERIEP - TORINO.**

*Maison d'Exportations spécialisée en:* **MATERIAUX DE CONSTRUCTION** - tuyaux et plaques en ciment-amiante, robinetterie, volet roulant, liège, vitrociment, installations sanitaires, etc. etc. - **MARCHANDISES DIVERSES** - tissus, jouets de luxe, bonnetterie fantaisie en laine et angora, dentelles, etc. etc.

*Specialised Firm in:* **BUILDING MATERIALS** - corrugated asbestos-cement pipes and sheets, taps, rolling, shutters, cork, fire clay sanitations, etc. etc. - **VARIOUS GOODS** - textiles toys, knitted apparels in wool and angora, etc.

**CONTATORI PER ACQUA ED APPARECCHI PER IL CONTROLLO TERMICO**

*Compteurs d'eau et appareils de contrôle thermique*  
*Water meters and thermic control instruments*

**BOSCO & C.**

**TORINO - Via Buenos Aires, 4 - Tel.: 693-333 - 693-334. Teleg.: MISACQUA.**

Compteurs d'eau et compteurs pour liquide de tous types - Indicateurs et enregistreurs de niveau - Compteurs Venturi pour canaux - Indicateurs enregistreurs de débit, de pression et de température - Manomètres différentiels à mercure pour les filtres - Régulateurs de débit, de pression, de température - Mesureurs d'eau pour l'alimentation des chaudières - Mesureurs de vapeur saturée et surchauffée - Appareils pour le contrôle de la combustion - Tableaux complets de mesure et de manoeuvre - Bancs d'essai et d'étalonnage.

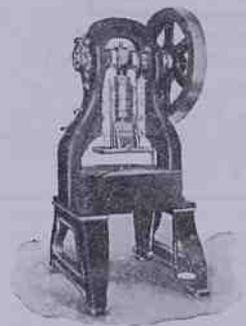
**COSTRUZIONI METALLICHE, MECCANICHE ELETTRICHE E FERROTRANVIARIE**

*Constructions métalliques, mécaniques, électriques pour trains et tramways*  
*Metallic, mechanical, electrical constructions for rails and tramways*

**Ditta BENEDETTO PASTORE**

di Luigi e Domenico Pastore - S. R. L.  
**TORINO - Corso Firenze ang. via Parma, 71 - Telefono: 21-024**  
 Filiali: Milano - Roma - Genova - Esportazione  
 Serrande avvolgibili «La corazzata» - Serrande avvolgibili «La corazzata» a maglia - Serrande avvolgibili «La corazzata» tubolare - Finestre avvolgibili «La corazzata» - Finestre avvolgibili «La corazzata» in duralluminio - Cancelli riducibili - Portoni ripiegabili «Dardo» metallici.

**OFFICINE MONCENISIO già Anon. Bauchiero**  
**TORINO - Piazza Carlo Felice n. 7**  
 Stabilimento in Condove (Val di Susa)  
 Materiale rotabile ferroviario e tranviario - Parti di ricambio per veicoli ferroviari e tranviari.  
 Carrelli stradali per trasporto vagoni.  
 Carri rimorchio stradali.  
 Carrozzerie per autoambulanze e per autobus.  
 Macchine per conterie. - Macchine per industria dolciaria.  
 Macchine per calce Darby.  
 Particolari vari fucinati e lavorati di macchina.

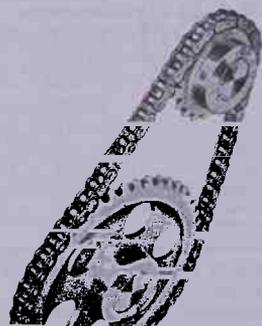


**Officina Meccanica LORENZO NEGRO**  
**TORINO - Via Tiziano, 54 - Tel. 693-341.**  
 Impianti completi trasportatori pensili.  
 Paranchi elettrici portata da Kg. 200 a Kg. 3000.  
 Macchine taglia campioni stoffe.  
 Presse eccentriche a corsa regolabile fisse e inclinabili.  
 Costruzioni meccaniche in genere.

**CATENE DI TRASMISSIONE**  
*Chânes de transmission - Drive-chaines*

**CAMI**

*Catene*  
*Auto*  
*Moto*  
*Industrie*



**di MARENGO & SACCONI**  
**TORINO**  
**Via Mazzini n. 13 - Telefono n. 44.411**

**ERBORISTERIA**  
*Herboristerie - Herbalist*

**S.p.A. ERBORISTERIA ITALIANA C. BERTINELLI**

Casa fondata nel 1898  
 Sede: **TORINO - Via Tiziano 5 - Tel. 693-445**  
 Erbe aromatiche - Medicinali e Droghe -  
 Composizioni in polvere per Vermouth - Amari e liquori  
 Esportazione in tutto il mondo

**ERBORISTERIA S. DALMAZZO**

Rag. Giuseppe Morello  
 Diplomato presso la Scuola di Farmacia della Università di Pavia.

**TORINO -**  
 Negozio di Vendita, Via S. Dalmazzo, 14 B  
 Telefono N. 56.752

Herbes aromatiques médicinales et drogues en gros et au détail - Poudres pour vins et liqueurs



**O. M. S. - Officine Meccaniche Sala**  
TORINO - Via Piedicavallo, 7 - Tel. 70-054.

Macchinari e forni elettrici fissi, continui a catene ed a nastro d'acciaio per biscotti, pasticceria e wafers - Machines et fours électriques fixes, en continué à chaînes et à ruban d'acier pour biscuits, pâtisserie et wafers - Fastened, chained, steel banded Machinery and electric Furnaces for Biscuits, Wafers and Pastry works.

**MACCHINE - APPARECCHI  
E MATERIALI ELETTRICI**

*Machines - Appareils et matériels électriques*  
*Electrical machines, engines and materials*



**MACCHINE TESSILI**

*Machines textiles - Textile Machinery*

**A. & F. MARESTI S. a r. l.**

TORINO - Corso Vitt. Eman., 62 - Telef. 41.377

Macchine tessili nuove ed usate - Studio e costruzione macchine tessili, accessori e parti di ricambio - Consulenza e progettazione impianti. Machines textiles neuves et usagées - Etude et construction de machines textiles, accessoires et pièces de rechange - Consultations et projets d'installation complètes.

**MACCHINE PER LA LAVORAZIONE DEL LEGNO**

*Machines pour le travail du bois*  
*Machinery for wood working*



Costruzioni meccaniche  
**PIETRO BERTA & FIGLI**  
TORINO - Via Rubiana, 8  
Telefono n. 773-677

Macchine utensili per la lavorazione del legno

Scies à ruban - Machines à dégauchir - Machines à tirer d'épaisseur - Toupies. Sierras de cinta - Acepilladoras de aplanar y de poner a grueso.

**FAGA & CASTELLAZZO di V. Castellazzo**  
Officine Meccaniche Soc. in accomand. semplice  
Uffici: TORINO, via Boucheron 1 - Tel. 4-68-58

Seghe tronchi ad alto rendimento per legnami duri tropicali, diametro volani mm. 1200-1500-1800 per tronchi fino a m. 2 di diametro, tipi STC/12 - STC/15 - STC/18, con spessimetro automatico o a mano, lunghezza carrelli da m. 4 a m. 12 - Seghe nastro mm. 700 e 900 - Pialle filo mm. 500 - Pialle spessore automatiche mm. 600 - Mortase orizzontali - Mortase a catena - Modanatrici - Affilatrici lame - Centinatrici - Biselatrici - Stradatrici, ecc.

Esportazione in tutto il mondo.



**SACMI**  
Società p. Az. Costruzioni  
Meccaniche Industriali

TORINO - Via Bologna, 91  
- Tel. 22-661.

Le macchine di qualità per la lavorazione del legno.

Cavatrici e stoncatrici a catena - Affilatrici coltelli pialla e lame sega - Pialle a filo e spessore, seghe circolari, seghe nastro - Mortasatrici - Accessori, ecc.



**BORIO & ROSSI**

TORINO - via Cristalliera 21  
tel. 771-368

Costruzioni meccaniche -  
Macchine per la lavorazione  
del legno - Seghe a nastro  
e circolari - Pialle a filo e  
spessore - Toupie - Mortasatrici - Affilatrici -  
Apparecchi a refendere - Carrelli a tenoni etc.

**SARMEC - Officina meccanica**

Soc. An. Romano Massimo & C.

TORINO - Via Villarbasse, 43 - Tel. 3-28-55

Mortising machines wood thickness machines, surface planing machines, moulding machines, parquet-floor smoothing machines, milling machines, various tools for wood working. Mortaiseuses - Raboteuses d'épaisseur - Rabot à fil - Dégauchisseuses - Ponces pour parquet - Fraises et outillage pour bois.

**MACCHINE UTENSILI E INDUSTRIALI**

*Machines industrielles et outillage*  
*Tools and industrial machinery*

**FRANCESCO CAPPABIANCA**

TORINO - Corso Svizzera, 52 - Tel. 70-821

Commercio di macchine utensili nuove e d'occasione - Torni di ogni tipo - Fresatrici - Rettifiche - Presse - ecc.

Agente esclusivo di vendita per l'Italia della produzione Magneti Marelli-Samas: torni a revolver S. 36 tipo PITTLER - torni a revolver 26 N tipo BOLEY.

Agente esclusivo di vendita della produzione CAMUT - Soc. p. Az.: rettificatrici per superficie: piane Mod. 1400 a comando oleodinamico - torni paralleli - torni a revolver Mod. K e K 4.

**SOCIETA' NEBIOLO S. p. A.**

Capitale L. 1.200.000.000.

Sede: TORINO - Via Bologna, 47.

Tel.: 21.846 - 22-267 - 22.568 - 22.696.

Fabbrica macchine grafiche, utensili, tessili - Fonderia di caratteri - Fonderia di ghisa.

Esportazione in tutto il mondo.

**PONS & CANTAMESSA S. A.**

TORINO - Corso Racconigi, 208.

Costruzione specializzata di utensili in acciaio rapido - Creatori rettificati per ingranaggi - Seghe circolari per metalli - Frese di tutti i tipi - Divisori universali di precisione per fresatrici.

**CO. MA. U. RA**

Commerce Machines Outils - Représentations

TORINO - Corso Dante, 125 - Telef.: 60.142.

Fraiseuses mécaniques universelles et verticales - Tailleuses pour engrenages « Pfauter » automatiques à différentiel - Tours parallèles mono et conopulie - Tours revolver - Etaux-limeurs mono et conopulie - Scies alternatives - Rectifieuses universelles et pour internes, hydrauliques - Perceuses sensibles à banc et à colonne - Tours automatiques « Petermann » - Tournelles porte-fers « Continental » pour tours parallèles - Pantographes pour gravures, etc.

**MAGLIFICI - CALZIFICI**

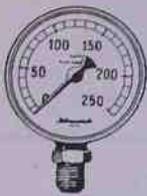
Tricoteries - Fabriques de bas et chaussettes  
Hosiery and stocking manufacturers

**M.I.M.E.T. - Manifattura Ital. Elastica - Torino.**

TORINO - Ufficio: Via Consolata, 11 - Telefono 45.811 - Fabbrica: Via Baligny, 18 - Telefono: 53.150.

Fabrique de bas élastiques « LASTEX » - Corsets - Serreflancs - Ceintures - Serre-ventres - Manufacture of elastic stockings « LASTEX » - Corsets - Beits.

**MANOMETRI**  
*Manomètres — Manometers*



**ITALMANOMETRO s.l.r.**  
TORINO  
Officina: via San Secondo 43  
Tel. 57-682  
Ufficio: v. Massena 16 - tel. 45-340  
Costruzione manometri - Vuotometri - Monovuotometri - Idrometri - Lontantermometri di precisione a carica liquida.

**MATERIE PLASTICHE**  
*Matières plastiques - Plastic materials*

**BREZZO & CORSO**

Officina Meccanica di Precisione  
TORINO - Via Massena, 70 - Telef. 68-28-11  
Stampi - Attrezzature - **LAVORAZIONE MATERIE PLASTICHE** - Specialità manopole per ciclo - Particolari d'auto - Scatole per ciprie e cosmetici - Penne stilografiche e matite a mina continua.



**JORI-SCAVARDA & C.**  
TORINO - Via Cottolengo 52 -  
Telef. 23-560

Lavorazione Materie Plastiche - Termoplastiche - Minuterie Metalliche Tornite e Stampate - Costruzione e montaggio parti staccate - Apparecchiature elettro-radio-industriali.

**METALLI**  
*Métaux — Metals*

**SITA** s. r. l.

Società Italiana Tubi Arredamento  
TORINO - Via Pigafetta, 27 - Telefono 31-380  
Corrimani per stufe - Bacchette per tendine - Profilati per arredamento - Tubi ottone ed alluminio trafilati.

**MICROMOTORI PER BICICLETTE**  
*Micromoteurs pour bicyclettes*  
*Micromotors for bicycles*



TORINO - Via Madonna Cristina, 55 -  
Telefono 61-544

**MICROMOTORI**  
**« LEONE »**

**PER BICICLETTE**  
2 tempi - 50 cmc. di cilindrata

Il miglior motorino per semplicità, rendimento e durata.

Moteurs auxiliaires pour bicyclettes « LEONE »  
Production de qualité garantie - Caractéristiques: petit moteur à axe vertical, 50 cmc. de cylindrée, traction à chaîne, applicable au centre de gravité de n'importe quelle bicyclette - simple, pratique, puissant, robuste.

**OTTICA**  
*Optique - Optical goods*



S. r. l.

**INDUSTRIA LENTI OCCHIALI DA SOLE**

TORINO - Via Nizza, 82 - Telef. 693.345.

Prodotti: Occhiali sole - Occhiali vista in celluloido - Lenti graduate bianche e colorate - Vetri neutri colorati per occhiali sole. — Esportazione in tutto il mondo.

Produits: Lunettes à soleil - Lunettes optiques en celluloido - Lentilles graduées blanches et couleur - Verres neutres en couleurs pour lunettes à soleil. — Exportation dans le monde entier.

On cherche représentants en tout le monde.

**MOBILI IN FERRO**  
*Meubles en fer — Iron furnitures*

**ICOM**

**Industria Costruzioni Metalliche**

NICHELINO (Torino) - Via Milano, 2 - Telefono 55.08.18

Mobili in ferro e arredamenti ospedali - Ambulatori - Uffici - Bar - Frigoriferi - Bollitori - Serbatoi - Lavorazione lamiera - Carpenteria e ferramenta per edilizia.

**SIAM - Soc. Italiana Arredamenti Metallici**

Sede in Torino  
C.so Massimo D'Azeglio 54-56  
Capitale L. 33.000.000



Mobili e Schedari per Ufficio - Arredamenti navali - Arredamenti per Ospedali e Cliniche.

Meubles et casiers pour bureau - Equipements navals - Equipements pour Hôpitaux et Cliniques.

**MOLLE**  
*Ressorts — Springs*

**MOLL FORT**

**MOLLIFICIO**

TORINO — Via Cesana, 35 - Telef. 32-509.  
Molle a spirale in genere.

**PENNE STILOGRAFICHE**  
*Stylos - Fountain Pens*



**POMPE**  
*Pompes - Pumps*

**INGG. AUDOLI & BERTOLA** Soc. per Az.  
TORINO - Corso Vittorio Emanuele, 66 - Teleg.: ARIETE - Telefoni 52-252 - 53-513.

Fabbrica pompe centrifughe - Elettropompe - Motopompe - Arieti idraulici - Accessori.

Manufacture of Centrifugal Pumps - Hydraulic Rams - Vertical Pumps - Centrifugal Pumps Coupled To Electric Motor or Engine (Gasoline or Diesel Type).

« ABCI » Centrifugal Pumps Reached the Highest Operating Efficiencies.

**O.M.B.**

**Officine Meccaniche Benesi di Guido Le Grazie**  
BENEVAGIENNA (Cuneo) - Telef. 84-08  
Direzione tecnica e commerciale:

TORINO - Piazza S. Carlo, 206 - Tel. 553-604

Pompe speciali ed accessori idraulici.

TAUMA: pompa rotativa per qualsiasi liquido ed applicazioni orizzontali e verticali, per comando a motore e a mano.

AEROFLUX: pompa ad aria compressa per pozzi profondi - Costruzioni meccaniche in genere. Special pumps and hydraulic fittings.

TAUMA: vertical and horizontal rotary pumps for every liquid handling service, for any power and hand driven.

AEROFLUX: deep well compressed air pumps.

**PRODOTTI CHIMICI FARMACEUTICI E AFFINI**  
*Produits pharmaceutiques - Pharmaceutical products*

**« VIRITAS » - Istituto Biochimico S. p. A.**

TORINO - Corso Vitt. Eman., 6-A - Tel. 81-420  
Telegr.: VIRITAS TORINO

Producteurs et exportateurs de l'OPEIN VIRITAS, le bien connu collyrium, et d'autres spécialités pharmaceutiques et médicinaux

Manufacturers and exporters of OPEIN VIRITAS, the wellknown collyrium, and other pharmaceutical specialties, and medicinal products.

**PUNTE ELICOIDALI**

*Forets à métaux - Twist Drills*

**MERCUR - Ponte elicoidali**

S.p.a. VITTORIO BELMONDO - TORINO  
Capitale 10.000.000 interam. versato

Sede: Via Romani 15 - Tel. 86-227/83-666  
Stabilimento: SCALENGHE (Torino)

Fabbrica punte elicoidali cilindriche e coniche in acciaio fuso al wolframio e in acciaio super rapido - Macchine utensili automatiche speciali per punte.

**SPEDIZIONIERI SPECIALIZZATI**

*Maisons spécialisées de transports*  
*Specialized forwarding Agents*

**PIETRO SICCO**

Spedizioni e Trasporti internazionali terrestri e marittimi

Sede: TORINO - Via Cialdini 19, 21 - Telefoni: 70-744 - 73-228

Filiali: MILANO: Via Tartaglia, 7-9, Tel. 95-678. 981-406 - ROMA: Via Ger. Benzoni, 55, Telefoni 571-064, 571-252 - Via Arco della Ciambella num. 8 A, Tel. 53-158 - GENOVA: Via Cairoli 14, Tel. 25-690 - NAPOLI: Via Giovanni Manna, 27; Via S. Giov. in Corte, 25, Tel. 21-490 - BIELLA: Viale G. Matteotti, 29, Tel. 35-13 - BORGOMANERO: Via Arona, 31, Tel. 167 - BORGOSERIA: Via Gilodi, 7, Tel. 319 - OMEGNA: Via G. Ferraris (Piano Egro), Tel. 298

Agenzie: CHIASSO - LUINO - DOMODOSOLA - TRIESTE - VENEZIA

Corrispondenti: in tutte le principali città di Europa

Case alleate: VIENNA - BASILEA - NEW YORK

**S.A.I.M.A.**

S. A. Innocente Mangili Adriatica  
Trasporti internazionali

TORINO - Uffici: via Arsenale, 33  
Tel. 53-700 - 52-780 - 51-347 - 49-629

Casa di fiducia - Servizio rapido - Tariffe di concorrenza - Vastissima organizzazione in Italia e all'estero.

**TRAFILERIE**

*Filières - Wiredrawing Works*

**I.M.E.T. - Industria Metallurgica Torinese**

TORINO - Stabilimento: Lingotto - Stazione appoggio merci: Torino-Smistamento

Corrispondenza: I.M.E.T., Uff. postale n. 34 - Telefoni: 693-723 - 693-724

Trafilati, profilati normali e speciali in ferro e acciaio - Trafilati acciaio al piombo ed allo zolfo.

**TRAFILERIA MILANO**

TORINO - Via Ulzio, 10 - Tel. 70-532.

Ferri e acciai trafiletti normali, profilati, profilati speciali.

**VINI**

*Vins - Wines*

**F.LLI OCCHETTI DI PIETRO**

TORINO - Corso Venezia, 8 - Telef. 22.113-14

Vini - Vini liquorosi - Mistelle - Esportazione.

Wines - Sweet Thick Wines - Mistelle Wine - Exportation.

Vins - Vins liquoreux - Vin Mistelle - Exportation.

**VERMUT - Vermouth**

**ABELLO**

**ISTITUTO CHIMICO ERBORISTICO ITALIANO**

Casa fondata nel 1833

Sede: TORINO - Telef. 8.27.81 - 4.95.93

ESPORTAZIONE MONDIALE  
POLVERI AROMATICHE  
COMPOSTE PER FABBRICAR...

**Vermouth Aperitivi-Liquori**

ERBE E DROGHE - CONSULENZA ENOTECNICA  
Indirizzo telegrafico: ERBOR - TORINO



FONDATA NEL 1786

**TORINO** - Corso Vitt. Emanuele, 64 - Telef. 40-554

Telegrammi: **CARPANO VERMUTH TORINO**

Specialità esclusive: **Vermuth - Vermuth Amaro detto PUNTE MES - Vermuth Preparato detto VANILCHINA**

RAPPRESENTANTI IN TUTTO IL MONDO — REPRESENTANTS DANS  
LE MONDE ENTIER — REPRESENTATIVES ALL OVER THE WORLD

Preghiamo tutti coloro che possono dare notizie interessanti il nostro commercio con l'estero di volere scrivere direttamente. Saranno gradite notizie sui mercati e sulla attuale diffusione dei nostri prodotti nelle singole regioni.

Si prega di citare nella corrispondenza la rivista « Cronache Economiche ».

Nous prions tous ceux qui peuvent donner des nouvelles intéressantes notre commerce avec l'étranger de bien vouloir nous écrire directement. Nous aimerons avoir des renseignements sur les marchés et sur l'actuelle diffusion de nos produits dans les différentes régions.

Prière de citer dans la réponse la revue « Cronache Economiche ».

We should be obliged to all who can give informations interesting our foreign trade for writing to us directly. Any news about the markets and the present spread of our products in each region will be appreciated.

When writing, please refer to this magazine.

La collaborazione a *Cronache Economiche* è per invito. L'accettazione degli articoli dipende dal giudizio insindacabile della Direzione. La responsabilità per gli articoli firmati spetta esclusivamente ai singoli autori. La riproduzione totale o parziale del contenuto della rivista può essere consentita soltanto dalla Direzione.

Abbonamento annuale . . . . L. 2.500

Semestrale . . . . . » 1.300

(Estero il doppio)

Una copia costa L. 125 (arretrata il doppio)

Direzione - Redazione - Amministrazione

TORINO - PALAZZO CAVOUR

Via Cavour, 8 - Telef. 553-322

Autorizzazione del Tribunale di Torino  
in data 25-3-1949 - N. 413

Versam. sul c/c postale Torino n. 2/31608

Spedizione in abbonamento (20 Gruppo)

Inserzioni presso gli Uffici di  
Amministrazione della Rivista

**STAMPATO SU CARTA FORNITA DALLA CARTIERA SURALPINA SERTORIO S. p. A.**

*Wenn Sie an die Annonceure schreiben, beziehen Sie sich bitte auf « Cronache Economiche »*

CAMERA DI  
COMMERCIO  
INDUSTRIA  
AGRICOLTURA  
DI TORINO

# Movimento anagrafico

## SETTEMBRE 1950

- 222.222 - FACTA CARLO - officina meccanica - Torino, v. Lucen-  
to 24.
- 222.223 - CRUGNOLA ORSOLA - amb.  
bul. maglierie e filati di lana -  
Torino, via Balangero 23.
- 222.224 - MORRA ANNA - amb. olio,  
burro, formaggi, salumi - Torino,  
via G. B. La Salle 16.
- 222.225 - CONTIERO GINO - capoma-  
stro, muratore, costruttore - Ven-  
naria - v. Buridani 57.
- 222.226 - BONZANO CESARE - amb.  
olio e saponi - Torino, v. Rocca-  
forte 3.
- 222.227 - CHIGLIA GIUSEPPINA -  
tessuti in genere e conf. di drap-  
peria - Torino, v. Parma 46.
- 222.228 - LODDI GIUNIO - amb. zuc-  
chero, caffè, dolciumi - Torino,  
via Frassinetto 43.
- 222.229 - MARCHETTI ARTURO - am-  
bul. frutta e verdura - Coazze.
- 222.230 - SOFIA RICCARDO - calza-  
ture donna su misura - Torino,  
piazza Vitt. Veneto 13.
- 222.231 - ROLLE CRISTINA - amb.  
mercerie e chincaglierie - Tori-  
no, corso Raffaello 6.
- 222.232 - ZINGARELLI ANTONIO -  
autotrasporti - Torino, via Mom-  
basiglio 25.
- 222.233 - SOCIETA' ITALIANA PEL-  
LAMI E AFFINI A. R. L. S.I.P.E.A.  
- pellami, cuoi e affini - Torino,  
via S. Quintino 17.
- 222.234 - BARUFFALDI ESTER - Sar-  
toria - Torino, via Giotto 11.
- 222.235 - MARTINOTTI ATTILIO -  
cuoi, pelli, articoli per selleria e  
art. confezionati in cuoio, pelle e  
tela - Vercelli, via T. Tasso 2 - Tori-  
no, via M. Cristina 68.
- 222.236 - DI DARIO DOMENICO - am-  
bulante olio, scatolame chiuso e  
aperto - Torino, p. Barcellona 46.
- 222.237 - SCIOLLA DOMENICO - caffè  
- Pinerolo, piazza S. Donato 5.
- 222.238 - CESCONE OLIVA - Latteria -  
Torino - via S. Paolo 42.
- 222.239 - CIAIOLO GIOVANNI e BO-  
RIO RINA - panetteria e pasticce-  
ria - Torino, via Vagnone 24.
- 222.240 - PIETRO CALDERINO (La  
Casa del Bianco) - vendita tessuti,  
generi di abbigliamento e di ar-  
redamento, ecc. - Torino, via Mer-  
canti 2.
- 222.241 - CRESTO GIUSEPPE - cicli  
ed accessori - Rivarolo Can, via  
Cavour 21.
- 222.242 - CROSASSO ORSOLA - pa-  
netteria e commestibili - Ingria,  
via Belvedere.
- 222.243 - MO-DE-VE di MOSSO-DE-  
BERNARDI e VERGNANO - tessi-  
tura meccanica conto terzi -  
Chieri, via G. Marconi 1.
- 222.244 - CONSORZIO ESERCENTI  
PER LA RISCOSSIONE DELL'II.  
CC. C.E.R. II CC. - Consorzio per  
la riscossione dell'II. CC. - Vistro-  
rio, largo Mentana 8.
- 222.245 - PERAZZONE EGIDIO - pa-  
netteria, commestibili e pasticce-  
ria - Strambino, corso Duca deg-  
li Abruzzi 13.
- 222.246 - CARRINO GIOVANNI AN-  
TONIO - sartoria, piazza V. Ve-  
neto 22.
- 222.247 - BORGIO E BALLIANO -  
meccanica - Torino, via Borgo-  
sessa 90.
- 222.248 - BORGARELLO ANTONIO e  
DOMENICO - rifusione bielle e  
bronzine per motori - Torino -  
piazza Baiardi 15.
- 222.249 - GIOE' BERNARDO - amb.  
tessuti Torino, via Cialdini 11.
- 222.250 - GIARETTO CATERINA -  
panetteria - Torino, via Piance-  
si num. 1.
- 222.251 - BARAVALLE LUIGI - com-  
merciante foraggi - Rivarossa,  
via L. Neuscheller 7.
- 222.252 - FERRECER di FERRERO  
GIOVANNI - fonderia artigiana  
metalli non ferrosi - Torino, via  
Buscaglioni 10.
- 222.253 - GIORDA LUIGI - riv. pane  
- Torino, corso Grosseto 115.
- 222.254 - LANDRISCINA POMPEO -  
sarto uomo - Torino, via Maria  
Vittoria 32.
- 222.255 - PRINTEX di TASSINARI  
ORLANDO - tipografia - Torino,  
via Vibò 48.
- 222.256 - IMMOBILIARE ASIAGO  
Soc. a r. l. - compra-vendita, co-  
struzione e amm. immobili - Tori-  
no; corso Antonelli 11.
- 222.257 - VIESTI LUIGI - amb. cal-  
zature - Torino, corso Tassoni 59.
- 222.258 - VAUDETTO LETIZIA - car-  
tolaria, cancelleria - Torino, via  
Staffarda 9.
- 222.259 - SPANO NICOLO' - ambu-  
lante dolciumi e pasticceria seca  
- Torino, via S. Rocchetto 22.
- 222.260 - RISSONE ANGIOLINA - pel-  
licceria - Torino, via Mongine-  
vro 36.
- 222.261 - GHERZO PIETRO - combu-  
stibili solidi - Torino, str. Comu-  
nale di Mirafiori 42.
- 222.262 - SAGLIETTI PASQUALE -  
Cartolaria al minuto - Torino,  
piazza Vittorio Veneto 9.
- 222.263 - SKILIFT TRAINER CLA-  
VIERE di BES PAOLINO e C. -  
messa in opera ed esercizio di  
una lista trascrittrice di sciatori  
in Claviere - Claviere.
- 222.264 - PANIFICIO BELFIORE Soc.  
r. l. - acquisto, gestione cond. pa-  
nifici e comm. relativo - Torino,  
via Belfiore 59.
- 222.265 - OSSIDAZIONE DELL'ALLU-  
MINIO di VITTONI e C. - ossi-  
dazione e trattamenti vari del-  
l'alluminio e derivati - Torino,  
via Malone 42.
- 222.266 - LI CALSI AMBROGIO -  
meccanico - Moncalieri - v. del  
Collegio 19.
- 222.267 - BIANCHINI e FASSIO, Soc.  
di fatto - lab. incisioni - Torino,  
v. S. Giulia 49.
- 222.268 - METALTUBI Soc. a r. l. -  
lavoraz. e comm. metalli e loro  
derivati - Torino, v. Frejus 5.
- 222.269 - PEROGGIO MARIO - elet-  
tricista - Torino, c. S. Mauri-  
zio 29.
- 222.270 - FONDERIA ITALIANA LE-  
GHE SPECIALI FILS Soc. a r. l. -  
fonderia ghisa alluminio e affini -  
Torino, via Moncalvo 18.
- 222.271 - GRASSI PIETRO - saldatura  
autogena e tubista - Caselle,  
via C. Cravero 45.
- 222.272 - PEGLIA ANGELA - costruz.  
e rip. penne stilografiche e vend.  
giocattoli - Torino, via Bellezia,  
num. 5.
- 222.273 - CALISPO GIUSEPPE - fab-  
brica pianoforti - Torino, via  
Bussoleno 2.
- 222.274 - FERRANTINI GIORGIO -  
amb. mercerie, chincaglierie -  
Torino, via Garibaldi 19.
- 222.275 - PEZZANI EUGENIO - cicli -  
Torino, corso Vercelli 92.
- 222.276 - GROSSO DOMENICO - Mo-  
lino a cereali - Scalenghe, via Ca-  
rignano 23.
- 222.277 - BUSSI CESARE - confette-  
ria e pasticceria - Torino, via  
Nizza 383.
- 222.278 - COURIR ARMANDO - ra-  
dio riparazioni e vendita - Tori-  
no, via Mongrando 32.
- 222.279 - AIME CESARE - osteria -  
Torino, via Gioberti 58.
- 222.280 - BIANCHI LUIGI - amb. pes-  
ci - Torino, via Carisio 12.
- 222.281 - S.E.R. - SOCIETA' ELET-  
TROCIMICA RIUNITE DI MAU-  
TONE GUGLIELMO e RUSSO  
GIOVANNI - prodotti chimici -  
Torino, via S. Massimo 43.
- 222.282 - SOCIETA' INDUSTRIALE  
MINUTERIE METALLICHE S. I.  
M. M. a r. l. - lavorazioni mecca-  
niche in genere - Torino, via  
S. Michele 3.
- 222.283 - BORIO LUIGI - legatoria li-  
bri - Torino, corso G. Marconi 13.
- 222.284 - GALLITTO GIUSEPPINA -  
ingrosso cerniere lampo - Torino,  
via C. Maurizio 10.
- 222.285 - BOIDO GUIDO - frigorista -  
Torino, via P. Clotilde 5.
- 222.286 - SPECIALITA' ESTRATTI  
ALIMENTARI Soc. a r. l. - pro-  
dotti alimentari e chimici - Lui-  
no, via Manzoni 2 - Torino, via  
S. Donato 68.
- 222.287 - FRATELLI SAVIO - fabbrica  
articoli materie plastiche - Tori-  
no, via Borgaro 99.
- 222.288 - SOCIETA' ESERCIZIO OF-  
FICINE ANTONIO OPESSI a r. l. -  
officina - Torino, corso U. So-  
vietica 250.
- 222.289 - CRAVERO LUIGI - fonde-  
ria alluminio - Torino, via Bue-  
nos Aires 6.
- 222.290 - CANTAMESSA MARIA - sar-  
ta - Torino, via Massena 12.
- 222.290 - GARINO SERAFINA - com-  
mestibili e drogheria - Torino, via  
Ceresole 2.
- 222.292 - ANTICA FARMACIA dott.  
REY CARLO GIUSEPPE - farma-  
cia - Ciriè.
- 222.293 - BICE di BUFFA GIUSEP-  
PE - confezione biancheria e ma-  
glieria - Torino, via S. Massimo  
num. 43.
- 222.294 - VOTTA E BATTUELLO -  
commestibili - Balangero, via To-  
rino 23.
- 222.295 - CAMOZZI GIAN CARLA -  
commestibili, drogheria - Beina-  
sco, via Torino 8.
- 222.296 - LANO ALDO - alimentari -  
Torino, via S. Massimo 51.
- 222.297 - CARGNINO ANGELA - osteria,  
caffè - Torino, c. U. Sovietica  
num. 76.
- 222.298 - GENINATTI MADDALENA  
in AYRES - panetteria, pasta, gran-  
naglie, ecc. - Viù, via Roma 25.

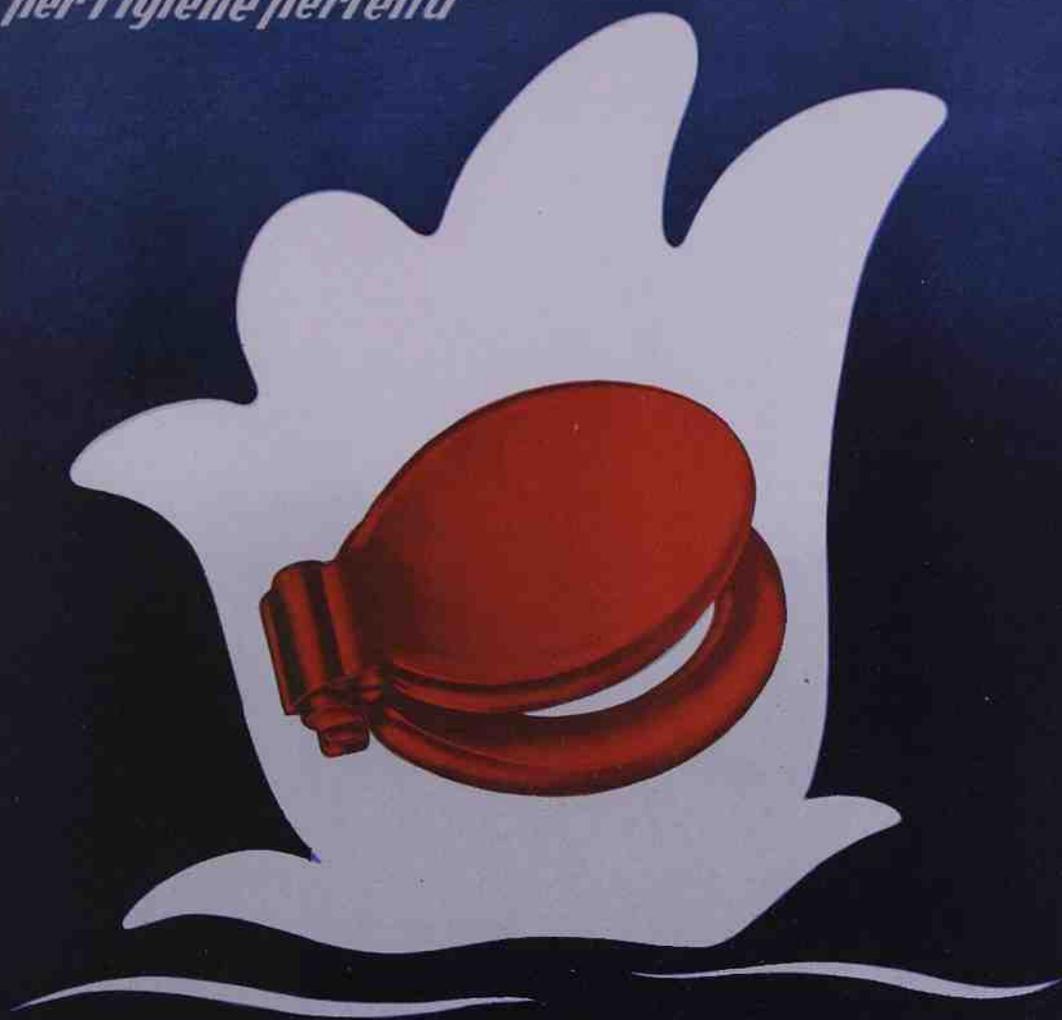
**O T T O B R E 1 9 5 0**

- 222.299 - VARRONE FRANCESCO - Spaccio carne equina - Torino, via Mongrando 29.
- 222.300 - GRAGLIA VITTORIO - industria grissini - Torino, via Bava 16.
- 222.301 - RATTI GIUSEPPE - rivendita pane, pasticceria, ecc. - Torino, via Cottolengo 25.
- 222.302 - BIGLIA EUGENIO - trattoria - Torino, corso Casale 296 bis.
- 222.303 - EUROPEAN TRADING OFFICE di BERNATTI e RAVIZZA ALBERTINO - rappresentanze - Torino, via Giolitti 24.
- 222.304 - PELISSERO FRANCESCO - ambulante manufatti - Torino, via Catania 24.
- 222.305 - MARENGO MADDALENA - ambulante scampoli e manufatti - Torino, via P. Braccini 200.
- 222.306 - GARIGLIO ANNA - caffè - Torino, corso Vercelli 144.
- 222.307 - BARBERA CARLO - trasporti automobilistici conto terzi - Rivoli, via Piave 2.
- 222.308 - BONZANI IDA - ambulante frutta e verdura - Torino, via Asinari di Bernezzo 1.
- 222.309 - CERISANO ENZO - impianti elettrici - Torino, via P. Paoli num. 5.
- 222.310 - GILLARDI CESARE - amb. mercerie - Moncalieri, via Pastrengo 10 bis.
- 222.311 - SALZA ing. ENRICO - costruzioni edili - Torino, corso A. Claudio 33.
- 222.312 - VOGLIOTTI GIOVANNI - viterie e minuterie - Torino, via G. Collegno 45.
- 222.313 - RUELLA geom. CARLO - demolizione costruzioni e montaggio carpenterie metalliche - Torino, corso Q. Sella 68.
- 222.314 - SOC. IMMOBILIARE AGRICOLA a r. l. - l'acquisto, la costruzione e amministraz. di immobili - Torino, corso Matteotti 51.
- 222.315 - I.M.I. INDUSTRIA MAGLIERIA ITALIANA di VISETTI ERNESTO e MIRABELLI ALDO - maglierie e biancherie - Torino, via Rossi 14.
- 222.316 - SPONZA GIUSEPPE - pasticceria - Torino, via Fr. d'Acaja num. 23.
- 222.317 - CERESA BERNARDINO - drogheria con bollette per spaccio vini - Torino, via S. Agostino 24.
- 222.318 - BERTORELLO GIUSTINA - commestibili - Torino, via Volpiano 8.
- 222.319 - LIPRANDI GIOVANNI - tagliatore pelli - Torino, via Perugia 11.
- 222.320 - PENNELLIFICIO PIEMONTESE A. BOTTINI e C. Soc. a r. l. - fabbricazione commercio e lavorazione pennelli - Torino, via Colli 10.
- 222.321 - ZANINI ANGELO - stuccatore - S. Ambrogio, v. Giaveno 9.
- 222.322 - ODICINO MARIA - ambulante frutta e verdura - Beinasco, via L. da Vinci 12.
- 222.323 - FIESOLI MARIO - ingrosso stracci, cascami e derivati - Moncalieri, via Sestriere 3.
- 222.324 - GUGLIELMOTTO RICCARDO - orologeria e art. affini - S. Maurizio Canavese, via Roma num. 15.
- 222.325 - CRAI Soc. a r. l. - esercizio di confezioni in genere - Milano, corso Italia 11 - Torino, via Lagrange 17.
- 222.326 - SOC. IMMOBILIARE MARIA FRANCA p. az. - compravendita, costruzione e amministrazione di immobili - Torino, corso Palestro 13.
- 222.327 - GRIBALDO GIUSEPPE - ferramenta e utensileria al minuto - Torino, piazza G. Madre di Dio num. 9.
- 222.328 - APPENDINO CATERINA e GIAMMARRESI CARLO - commercio ortofrutticoli - Torino, via G. Bruno 181.
- 222.329 - DECANE GIUSEPPA - trattoria - Torino, via Miglietti 20.
- 222.330 - PIROZZI ANNA - pelletterie, valigierie, ecc. - Torino, via L. Capriolo 42.
- 222.331 - SALENGO EMILIO - auto-trasporti - Pinerolo, via Alfieri 6.
- 222.332 - CREAZIONI DELFINO di PIPINO CATERINA - fabbrica giocattoli in legno e articoli per pasticceria e casalinghi - S. Antonino di Susa, via Torino 1.
- 222.333 - MAUTINO PIETRO - cromatura - Rivarolo Can., c. Torino 5.
- 222.334 - MALBERTI ITALO - fiori e oggetti d'arte - Torino, via Carlo Alberto 47.
- 222.335 - ROSA LEONINO - ambulante frutta e verdura - Moncalieri, via Mirafiori 15.
- 222.336 - LUPANO LUIGIA - ambulante maglierie - Torino, via Peveragno 1.
- 222.337 - GROSSO GIOVANNI - idraulico, riparaz. macchine agricole - Piscina, v. M. Boero 31.
- 222-338 - SERRA SERGIO - ambulante frutta e verdura - Torino, via Asinari di Bernezzo 1.
- 222.339 - HEDER. Soc. p. az. - la fabbr. e vendita di prodotti dolciari e alimentari - Torino, via Pesaro 24.
- 222.340 - DRESCO ALBINO - oreficeria, orologeria - Torino, via Santhià 34.
- 222.341 - REPOSSI TERESA - sarta donna - Torino, piazza E. Toti 7.
- 222.342 - TEGO MARCELLO - maglierie e telerie - Torino, via S. Donato 67.
- 222.343 - FIORA ALFONSO - uff. commerciale di compra-vendita - Torino, via Nizza 13.
- 222.344 - BONO GIUSEPPE SEVERINO - FROLA e C. - costruzioni edilizie - Castellamonte.
- 222.345 - U.C.C. UFFICIO COMMERCIALE CINEMATOGRAFICO Società a r. l. - produzione di films e di cortimetraggi - Torino, via Gobetti 1.
- 222.346 - MASSA GIOVANNI - ambulante sapone e scatolame - Moncalieri - via Cairoli 22.
- 222.347 - CERRELLI LUCIANO - autotrasporti conto terzi - Torino, via Catania 40.
- 222.348 - MAZZOLENI GIUSEPPE - Laboratorio meccanico - Torino, via B. Luini 82.
- 222.349 - BALLA ANNIBALE - trasporto merci conto terzi - Ivrea, str. S. P. Martini 4.
- 222.350 - FLLI GALLY di ALDO e GIUSEPPE GALLY - offic. mecc. - Forno Can., v. C. Botta 3.
- 222.351 - SOLIGO GIOVANNI - commercio legna - Moncalieri, via Pastrengo 26.
- 222.352 - VERDESIO GIOVANNI - sfruttamento di pietra-sienite - Brosso, reg. Ramorello.
- 222.353 - GUERCIO ONORATO - elettricista - Torino, via Staffarda 11.
- 222.354 - CODA MARIO - sartoria - Ivrea, str. Torino 37.
- 222.355 - MAZZOCCHI MARIO - ingrosso carta, cordami ed articoli da imballaggio - Torino, via Caraglio 14.
- 222.356 - BACCHETTA STEFANO Società a r. l. - acquisto, vendita, gestione di negozi di generi di ombrelleria, valigierie, ecc. - Torino, via Garibaldi 21.
- 222.357 - CAVAGNONE MARIA - bottega - Torino, via Monginevro num. 85.
- 222.358 - ORGANIZZAZIONE PER IL PROGRESSO AGRICOLO (O.P.A.) di ROSSOTTI DR. ALBERTO - attrezzi, macchine, prodotti per l'agricoltura - Torino, corso Vittorio Emanuele 92.
- 222.359 - AVETTA FRANCO - auto-trasporti conto terzi - Piverone, via Flecchia 69.
- 222.360 - PEROL CLEMENTINA - trattoria - Avigliana, str. di Susa num. 13.
- 222.361 - ROSTAN SUSANNA - commestibili, frutta e verdura - Prali, borg. Ghigo 26.
- 222.362 - AMBROGIO MARIANNA - ristorante - Nichelino, via Torino num. 126.
- 222.363 - OLIVERO ANTONIO - vini, liquori, birra e bevande analcoliche - Condove, v. Bauchiero 10.
- 222.364 - CASI - CONFEZIONE ABITI SOPRABITI IMPERMEABILI di ASTEMIANO MAGGIORINI - sartoria - Torino, via Don Bosco 91.
- 222.365 - UNIONE RAPPRESENTANTI ALIMENTARI di RAVETTI ORESTE - REINERO GIUSTO e STRONA MARIO - rapp. alimentari - Torino, via Cibrario 36.
- 222.366 - RESSIA LUIGI - fumista e comm. cucine economiche e stufe - Torino, via Sesia 8 bis.
- 222.367 - P.A.L.D. PRATICHE AUTOMOBILISTICHE LIQ. DANNI di CISOTTO RINO - Moncalieri, via Cavour 6.
- 222.368 - BAGNASCO ALDO - articoli casalinghi - Torino, via Q. Sella num. 48.
- 222.369 - DONALISIO ANNETTA - fiori - Torino, c. Emilia 19.
- 222.370 - BONAGLIA ROSA in BEGGIATO - ingrosso articoli di profumeria, toeletta e chincaglierie - Torino, v. T. Tasso 2.
- 222.371 - FOGLIATI ALESSANDRO - ambulante ferrivecchi - Torino, via Pisa Messina 13.
- 222.372 - FIZ ATTILIO - rapp. articoli tessili - Torino, via Colli 14.
- 222.373 - MACCHIOLO NICOLA - parucchiere per signora - Torino, via S. Secondo 12.
- 222.374 - MANIACCO ALDO - pelletterie - Favria Canavese, p. Libertà 5.
- 222.375 - BAUDO FRANCESCA - ambulante mercerie e chincaglierie - Torino, corso Palermo 106.
- 222.376 - ORGANIZZAZIONE VIAGGI E TURISMO TRANSITALIA Soc. a r. l. - Agenzia viaggi e turismo - Torino, via P. Micca num. 22 D.
- 222.377 - MARTINELLI e DANIELLE di MARTINELLI GIACOMO e DANIELE GIULIANO - meccanici in genere - Torino, via Parma 24.
- 222.378 - FRUTTERO ELENA in GIACONE - confetteria pasticceria - Torino, corso Belgio 78.
- 222.379 - FAVARA GIORGIO - ambulante frutta e verdura - Torino, via Feletto 14.
- 222.380 - MONASTEROLO STEFANO - confez. calzature uomo e donna - Torino, via Carlo Alberto 7.
- 222.381 - SOC. TORINESE ESERCIZIO AUTORIMESSE SOC. S.T.E.A. - l'esercizio di autorimesse con posteggio, custodia, manutenzione e riparazione autoveicoli - Torino, via Montevideo 14.
- 222.382 - AUTORIMESSA DROVETTI di BARATELLI SILVIO - posteggio autoveicoli e staz. di servizio - Torino, via Drovetti 7.
- 222.383 - ASTOR soc. a r. l. - lampade elettriche, art. per radio, ecc. - Milano, via G. Tarra 2 - Torino, via Provana 6.
- 222.384 - STUARDI FRANCESCO - macelleria bovina - Chieri, via C. Alberto 8.
- 222.385 - GRASSO LIONELLO - app. radio, accessori, mat. elettrico - Torino, via Pianezza 43.
- 222.386 - TAPPARO ISABELLA - riv. latte e formaggi - Torino, via N. Fabrizi 10.
- 222.387 - SETTIMO LUIGI - legna e carboni - Moncalieri, via 24 Maggio 1.
- 222.388 - MORINO BERNARDO ARNALDO - commestibili e drogheria - Torino, via Cantaira 2 bis.
- 222.389 - SARTORIS RINA MARIA - amb. burro e uova - Rueglio, via Martiri della Libertà.
- 222.390 - GIANONATTI GELSOMINA SECONDA EMILIA - amb. burro, latticini e uova - Rueglio, via V. Emanuele.
- 222.391 - VIGNA MARIA EULALIA SATURNINA - frutta, verdura e cereali - Rueglio, via Roma.
- 222.392 - BEGNAMINO RACHELE - commestibili, terraglie, colori - Piverone, via Ospizio.
- 222.393 - BORETTI FRANCESCO - off. meccanica - Piossasco, via Palestro 60.

- 222.394 - BLANC FRANCO RICCARDO - fiori freschi - Villar Perosa, via Nazionale 84.
- 222.395 - RUFFINO ADELINA - ingrosso frutta e verdura - Giaveno, via Botetto 9.
- 222.396 - STRATTA LUIGIA - amb. legni da zoccolo e ciabot di legno Bollengo, via del Castello 5.
- 222.397 - GIOANNINI CATERINA - commestibili, pane, pasta, riso, ecc. - S. Giusto Canavese.
- 222.398 - AVIGNONE ENRICO - solfato rame, zolfo, ecc. - Vestignè, via Maestra 57.
- 222.399 - BARBERIS GIUSEPPE - edilizia - Strambino.
- 222.400 - CIANCI SAVINO - profumi e barbiere - Rivarolo Can., via Trieste 15.
- 222.401 - GRILL PALMIRA - cancelleria, berretti ed affini - Luserna S. Giovanni, corso Matteotti 1.
- 222.402 - MANGOSIO GIUSEPPE - ingrosso mercerie - Torino, via Polonghera 8.
- 222.403 - I.C.M.A. INGROSSO CALZE MAGLIE AFFINI di DASSETTO GIOVANNI - calze, maglierie, guanti, filati, ecc. all'ingrosso - Torino, piazza Giulio 12.
- 222.404 - ZUCCOTTI LUIGI - autotrasporti - Meana di Susa.
- 222.405 - ODDOLO GIUSEPPE - amb. art. casalinghi - Torino, via Caselle 13.
- 222.406 - GENNARO PASQUALE - modelli per fonderia - Torino, via Gubbio 63.
- 222.407 - DI GIULIO LIBERATA - calze al minuto - Torino, via Priocca 273.
- 222.408 - BALLOTTA GINA - maglierista - Trana, piazza dei Caduti.
- 222.409 - MAFOTEX MANIFATTURA FODERAMI TESSUTI EXTRA di LASCAR ENRICO - ingrosso tessuti - Torino, via Giacosa 19.
- 222.410 - CASSINE GIOVANNA - latteria - Torino, corso Orbassano num. 285.
- 222.411 - BATTAGLIO VALERIO - meccanico cicli e rip. radio - Lauriano Po, piazza Risorgimento 4-6.
- 222.412 - TEDI COUTURE delle sorelle Minerdo - confezioni per signora - Torino, via B. Buozzi 2.
- 222.413 - LA TAURINENSE Soc. Coop. prestatori d'opera a r. l. - assunzione di lavori ed imprese presso Enti ind., comm., artigiani - Torino, via Orfane 16.
- 222.414 - NOTA ANGELA - latteria - Torino, via Venaria 70.
- 222.415 - MANTOVANI MARIA - lab. riparazione cicli - Torino, via Morosini 6.
- 222.416 - SPACCIO SAN PAOLO di DI COSTANZO RENZO - drogheria, commestibili - Torino, via Monginevro 58.
- 222.417 - CAPONE ANTONIA - caffè ristorante - Chivasso, via Teodoro II 3.
- 222.418 - PEYROLERI A. & M. VALVO - rapp. in pellami conciati e cuoio - Torino, via Mercanti 16.
- 222.419 - DORATO ERALDO - bar caffè - Torino, via S. Secondo 30.
- 222.420 - PILOTTI FRANCESCO - caffè - Torino, via Frejus 93.
- 222.421 - ZAVATTERI GIOVANNI - panificio e commestibili - Brandizzo, via Torino 130.
- 222.422 - BIGNANTE ANNA MARIA - ristorante - Moncalieri, via Carignano 16.
- 222.423 - BERGAMASCO MAFFEI e MINCHINELLA - autotrasporti - Torino, corso R. Margherita 79.
- 222.424 - SACCO CANDIDO - Ingrosso legna - Castiglione, via S. Giuseppe 18.
- 222.425 - CRISSETIG ALDO - muratore - Torino, via Canelli 22.
- 222.426 - CASALEGGIO LUCIA - ingrosso vino - Torino, corso Regio Parco 1 bis.
- 222.427 - BREVETTI S.P.I.G.O. SPINE PRESE INFRANGIBILI di GOMMA di RIVA FERRUCCIO - montaggio parti di gomma e parti metalliche - Torino, via Buniva 9 bis.
- 222.428 - BONATO SANTO - ingrosso polli e conigli - Torino, via Ettore Stampini 16.
- 222.429 - AGROCHIMICA PIEMONTESE di GILARDINI RICCARDO - prodotti per l'agricoltura - Torino, via S. Agostino 5.
- 222.430 - PIGNATTA & DIBERTI - esecuzione di lavori da fabbro - S. Mauro Torinese.
- 222.431 - MANIFATTURA ENNE GI ERRE di NICOLINI GIOVANNI RICCARDO - confezioni e applicazioni per sartoria - Torino, via P. Micca 18.
- 222.432 - SAGLIMBENE SEBASTIANO - fotografo - Torino, via C. della Salute 26.
- 222.433 - FRIGATO MARCELLO - lav. in legno - Torino, via G. Dina 56.
- 222.434 - RASETTO ALESSIO - carburanti, olii lubrificanti - Torino, corso M. d'Azeglio ang. via C. Lombroso.
- 222.435 - PATERLINI GINO - salumeria - Torino, v. M. Coppino 66.
- 222.436 - VARANO BRUNO - elettromeccanico - Torino, via Pogdora 14.
- 222.437 - A.T.E.N.A. AZIENDA TESSITURE ETICHETTE NASTRI AFFINI di JACOMELLI & ZAGNI - prod. nastri ed etichette tessuti e lav. affini - Torino, piazza E. Toti 7.
- 222.438 - TAMAGNONE GIOVANNI - autotrasporti - Nichelino, Casc. Buffetta 26.
- 222.439 - ROCHER MARIA ved. AMBROSIO - amb. frutta e verdura - Torino, corso Vigevano 53.
- 222.440 - ROLLE GIUSEPPE - lab. meccanico - Torino, v. Frejus 13.
- 222.441 - CUMANI ALFEEA in RUA RUI - riv. latte, pasta, riso, dolciumi - Torino, v. M. Gioia 4.
- 222.442 - STILLO MARGHERITA - riv. pane e commestibili - Torino, via Bagetti 18.
- 222.443 - RINALDI AMALIA - riv. pane e pasticceria - Torino, via F. Calandra 6.
- 222.444 - CARRA ANTONIO - ingrosso e minuto legnami, concimi e cereali - Villareggia, via Maestra num. 12.
- 222.445 - PONS LUIGI - costruz. minuterie meccaniche - Torino, via M. Cristina 74.
- 222.446 - CHIODINI GIOVANNI - amb. dolciumi e frutta secca - Torino, via S. Giulia 27.
- 222.447 - DUTTO MARIO - mobili antichi e d'occasione e oggetti vari d'arte - Torino, via M. Vittoria 17.
- 222.448 - SOGNO DI BIMBI di MANOLINO OSVALDO - giocattoli, culle, passeggini - Torino, via Rossana 26.
- 222.449 - CHIABOTTO CATERINA - commestibili, frutta e verdura - Torino, corso 11 Febbraio 33.
- 222.450 - COOPERATIVA EDILIZIA A. AVOGADRO soc. a r. l. - costruzione casa di abitazione per i soci - Torino, c. S. Maurizio 8.
- 222.451 - A.M.M.A.T. AZIENDA MATERIALI METALLICI AFFINI TORINO di ANTONIO DESOGUS - comm. materiali metallici nuovi e di recupero - Torino, via Stradella 5.
- 222.452 - MARI GENNARO - amb. mercerie e chincaglierie - Torino, via S. Donato 54.
- 222.453 - PERINO MARIA TERESA - salumeria, commestibili - Front Canavese, via Torino 5.
- 222.454 - OTTER ALFREDO DINO - rappresentante - Torino, via Lagrange 34.
- 222.455 - CHIARA DOMENICO - amb. stoffe, filati e mercerie - Vauda Front, via Ciriè 68.
- 222.456 - ROBINIA MARGHERITA - amb. caramelle e arachidi - Torino, via Balangero 45.
- 222.457 - CONIUGI SONGIA Soc. di fatto - commestibili e generi di pastificio - Torino, via S. Secondo num. 2.
- 222.458 - ROBINO SAVINO - combustibili solidi - Torino, v. Aosta 49.
- 222.459 - GIROLA LIDIA - spaccio bevande alcoliche - Torino, via P. d'Acaja 51.
- 222.460 - PACCHIOTTI ANDREA - lab. tintoria - Torino, via Volpiano 26.
- 222.461 - ROSSATO OTTAVIA in SCUCCHIERO - amb. frutta e verdura - Torino, via Della Rocca num. 30.
- 222.462 - CHIABRANDO GIUSEPPE - servizio autonoleggio e riparazioni - Torino, via Bardonecchia num. 18.
- 222.463 - BALLI INES in SACCHI - amb. biancheria e maglieria - Torino, corso Inghilterra 51.
- 222.464 - VINI TIPICI ASTIGIANI di NOSENZO CAROLINA in PONCINI - vini e liquori da esportarsi - Torino, via Montevecchio num. 12 G.
- 222.465 - LAZZARIS GIACOMO - Autotrasporti c. terzi - Torino, corso Lecce 33.
- 222.466 - CAUCINO VIRGINIO - costruzioni edili - Torino, via N. Fabrizi 2.
- 222.467 - RAVAROTTO ANGELO - amb. frutta e verdura - Torino, corso Spezia 15.
- 222.468 - MONTAGNI MANON in AUDISIO - comm. frutta - Torino, corso Tassoni ang. via S. Donato.
- 222.469 - BALLESSIO GIUSEPPINA - amb. scatolame chiuso e aperto, olio, merluzzo - Torino, via Santa Giulia 32.
- 222.470 - MEAT MEAL - MANGIMI CONCENTRATI Soc. a r. l. - comm. mangimi concentrati - Torino, via Roccapiazzata 18.
- 222.471 - PAGLIAFORA TERESA ved. SANTANGELO - amb. scampoli e biancheria confezionata - Torino, via R. Leoncavallo 131.
- 222.472 - OLIVERO GIOV. BATTISTA - falegname - Brozolo, via C. Emanuele 15.
- 222.473 - BROSSA MARIA - commestibili, droghe - Torino, via Chiesa della Salute 15.
- 222.474 - GIUSIANO ENRICHETTA - vendita fiori al minuto - Torino, Cimitero Generale, chiosco n. 6.
- 222.475 - BARISONE ROSA - calzature - Torino, via Berthollet 27.
- 222.476 - BERTOLERO EMMA - commestibili - Torino, via Villarfocchiaro 11.
- 222.477 - MARIOLA di AGOSTO LUIGI - parrucchiere per signora - Torino, via Alferi 16.
- 222.478 - ERCOLE ALESSANDRO - appalto di lavori di contabilità - Torino, corso Rosselli 54.
- 222.479 - DELIA ANTONIO - amb. frutta e verdura - Torino, via S. Donato 36.
- 222.480 - DE MARIA MARGHERITA - amb. frutta e verdura - Torino, via Rivarolo 11.
- 222.481 - DE GIORGIS ELIGIO - artigiano edile - Villanuova Can., via Oltre Stura 12.
- 222.482 - LA SCARPA MONVISO di ARLAUD ITALO (artigiano) - calzature - Pinerolo, via Sommeiller 6.
- 222.483 - IMMOBILIARE S. ADRIANO Soc. a r. l. - compra-vendita, costruzione e amm. immobili - Torino, via Pr. Clotilde 33.
- 222.484 - TARICCO GIUSEPPE - drapperie, cotonerie, lanerie, ecc. - Torino, via delle Orfane 32.
- 222.485 - MICROFRIGOR di BOFFA E COLOMBINI - montaggio e vendita apparecchi frigoriferi e giocattoli - Torino, via Montanaro 51.
- 222.486 - CARPENFER CARPENTIERE FERRO Soc. a r. l. - costruzioni meccaniche - Torino, via Bossi 9.
- 222.487 - CORRENDO PETRONILLA - minuterie e privata - Torino, corso Casale 66.
- 222.488 - VARETTO GIUSEPPE - drogheria e spaccio vini - Torino, via S. Massimo 36.
- 222.489 - IMMOBILIARE MARS Soc. p. az. - costruzione di un fabbricato - Torino, via Massena 4.
- 222.490 - REYMONDO ELDA - commestibili, mercerie, riv. pane, private - Roretto Chisone, Fraz. Castel del Bosco.

- 222.491 - BETTASSA GIUSEPPE MICHELE - amb. commestibili, frutta e verdura - Ronco Canavese, via Roma 17.
- 222.492 - MICHELIS VITTORIA - latteria - Caluso, via S. Calogero 1.
- 222.493 - FORNERO CLEMENTINA - amb. farina di granoturco, gragnaglie - Cuorgnè, via Molino di Rivoli 1.
- 222.494 - BASSI GIUSEPPE - osteria, vendita vini, liquori, commestibili - Rivarolo Canavese, via M. Farina 8.
- 222.495 - OFFICINA RIP. AUTOVETTURE BRUNO & C. O.R.A. Soc. a r. l. - autorimessa, noleggio, rip., permutate e vend. automezzi, ecc. - Ivrea, via Circonvallazione num. 14.
- 222.496 - MARCHIANDO E PORO Soc. in nome coll. - industria meccanica - Cuorgnè.
- 222.497 - GARDIOL RICCARDO - amb. frutta e verdura, falci, ecc. - S. Secondo di Pinerolo, via Romani 26.
- 222.498 - MARTOIA ROMANO - amb. pollame, conigli, capretti, ecc. - Villarfochiardo, via Pelissero 34.
- 222.499 - CAMPIGLIE PIETRO - ind. artigiana elettromeccanica e vendita materiali radio elettrico - Borgofranco.
- 222.500 - FRAGOLA GIACOMO - commestibili - Frossasco, via Coassoli 11.
- 222.501 - BERTONE FRANCESCO PIETRO - trattoria - Chivasso, Fraz. Borgonuovo.
- 222.502 - GIOLITO MARIA - trattoria - Torino, corso Novara 77.
- 222.503 - SAVARINO PROSPERINA - amb. lana in matassa, manufatti di lana, chincaglierie - Borgaro Torinese, viale dei Martiri 23.
- 222.504 - FATINA di BUSATO SCARDINO - conf. pantofole - Torino, corso Novara 9.
- 222.505 - BROMBAL GIOVANNI - autotrasporti conto terzi - Torino, v. Argentero 5.
- 222.506 - SCAGNOL SANTA v. REZZIN - amb. art. casalinghi - Torino, Casermette S. Paolo.
- 222.507 - BORRAVICCHIO MARIO - colori, vernici - Torino, corso Orbassano 59.
- 222.508 - BOLOGNA CARLO - rappresentante - Torino, via Cottolengo 3 D.
- 222.509 - FORAPANI OSCAR - torneria in genere - Torino, via Roccaforte 10.
- 222.510 - GINVA LUIGI - legna e carbone ingrosso e minuto - Torino, via P. Clotilde 87.
- 222.511 - BALANTUONO GIOVANNI - amb. chincaglierie e frutta - Torino, via P. Palatina 3.
- 222.512 - AUDISIO BARTOLOMEO - vendita al minuto art. tecnici per off. meccaniche - Torino, corso Novara 43.
- 222.513 - C.E.I. COSTRUZIONI EDILI IMMOBILIARI Soc. p. az. - compra-vendita costruzione e amm. di immobili - Torino, via Orbetello ang. via Lulli.
- 222.514 - ISTITUTO FINANZIARIO IMMOBILIARE TORINO I.F.I.T. Soc. a r. l. - L'amministrazione di beni immobili - Torino, via Campana 9.
- 222.515 - MAZA ETTORE MARIO - art. elettrici ed apparecchi radio al minuto - Torino, corso G. Cesare 195.
- 222.516 - GARRONE GIOVANNI - commestibili e drogheria - Torino, via Sesta 42.
- 222.517 - NEPOTE LUIGIA - amb. filati, maglierie in genere, calze, ecc. - Rocca Canavese.
- 222.518 - CIARDONEI REMIGIO - comm. bovini - Cossano, via Torino.
- 222.519 - CUCCIATTI GIOVANNI ANTONIO - amb. prodotti alimentari conservati - Cuorgnè, Fraz. Ronchi Maddalena.
- 222.520 - GALLO MARCHIANDO CATERINA - amb. mercerie e pelletterie - Cuorgnè, v. Arduino 32.
- 222.521 - MORANDO ENRICHETTA - riv. pane e pasticceria secca - Torino, corso Peschiera 27.
- 222.522 - TORASSA LUCIA - mercerie al minuto - Torino, via Sportorno 25.
- 222.523 - COMMERCIO CONFEZIONI E TESSUTI Soc. p. az. - comm. ingr. e minuto tessuti e conf. di abbigliamento maschile e femminile - Torino, via S. Dalmazzo num. 24.
- 222.524 - BELLAVISTA SANTE - amb. patate - Torino, via Giulio num. 29.
- 222.525 - GARETTI FRANCESCO - spaccio carne bovina fresca - Torino, corso R. Umberto 36.
- 222.526 - RASERO DARIO e C. - soc. acc. semplice - art. casalinghi, ferramenta ed affini - Torino, corso V. Emanuele 24.
- 222.527 - GAYET NATALE - lav. cacao, cioccolato e confetture - Torino, via Cuneo 2 bis.
- 222.528 - RASPINO EMMA - art. di abbigliamento personale - Torino, via Massena ang. via Pastrengo 11.
- 222.529 - DURANTE MARIA - amb. scampoli - Torino, via Nizza 7.
- 222.530 - ESPOSITO GIUDITTA - amb. mercerie - Torino, via Conte Verde 6.
- 222.531 - GATTO MARIANNA - amb. mercerie - Torino, via Monginevro 19.
- 222.532 - GENTILI MARIA - amb. fiori - Torino, via Pavarino 32.
- 222.533 - GROSSO OTELO - amb. chincaglierie - Torino, via Canelli 85.
- 222.534 - GUINO ANTONIO - amb. art. di profumeria - Torino, via Foligno 75.
- 222.535 - LUONI FRANCESCO - amb. art. casalinghi - Torino, via Polenzo 26.
- 222.536 - NOVENA GIOVANNI - ambul. art. casalinghi e quadretti artistici - Torino, corso Tazzoli num. 106.
- 222.537 - FONTANA ANTONIO - amb. frutta e verdura - Torino, corso Lecce 33/37.
- 222.538 - GARAVELLO MARIO - amb. manufatti - Torino, P. Madonna degli Angeli 2.
- 222.539 - MARTINA GIOVANNI - costruz. pistoni per autoveicoli - Torino, v. Genova 44.
- 222.540 - AVEDANO ERNESTO - amb. tessuti - Torino, v. Belmonte 18.
- 222.541 - FLORIS SUSANNA - salumeria - Torino, v. P. Braccini ang. v. Monte Asolone.
- 222.542 - FRUS GIUSEPPE - amb. polli, conigli e uova - Torino, v. Arnaldo da Brescia 19.
- 222.543 - COSTANZO MARIO - amb. burro e formaggio - Torino, c. V. Emanuele 32.
- 222.544 - ROSSOTTO GIULIA - cartoleria e libreria - Torino, via Boccardo 26.
- 222.545 - COTTI CAMILLA - latteria - Torino, c. Brescia 5.
- 222.546 - RAPELLI MARIA ved. BUGGIA - panetteria e affini - Ciriè, v. Cavour 1.
- 222.547 - RACCA GIUSEPPE - panetteria, paste di meliga, farine di frumento ecc. - Orbassano, via Roma 32.
- 222.548 - BUSSANO LUISA - commestibili, drogheria, ecc. - Orbassano, v. Piossasco 5.
- 222.549 - ACCORNERO GIULIA - pasticceria e biscotti - Torino, via delle Rosine 6.
- 222.550 - FRANCO VIRGINIA - edilizia - Caprie, v. Don Anselmetti 17.
- 222.551 - BREVETTI U. P. s. r. l. - fabbr. e vendita articoli sportivi e di toeletta - Torino, c. Matteotti 10.
- 222.552 - ADDIS LORENZO - lav. del sughero - Luras (Sardegna) - Torino, c. s. Maurizio 27.
- 222.553 - MOBILIFICIO GHEREOFRUTTERO s. r. l. - fabbr. e vendita mobili - Luserna s. Giovanni, v. Trieste.
- 222.554 - SUPER MOKA di DI CARLO GIUSEPPE - caffè espresso, bevande analcoliche - Torino, via Bellezia 22.
- 222.555 - BERTONE UGO - macelleria bovina - Torino, v. Garesio 5.
- 222.556 - UNIONE NAZ. VENDITA RATEALE ARR. LAV. U.N.V.R. A.L. s. r. l. - tessuti, art. di arredamento e affini - Torino, via Garibaldi 26.
- 222.557 - S.I.A.L.M. di LANFRANCHINI AURELIO - utensili per la lav. del legno e del ferro - Torino, v. F. Calandra 12.
- 222.558 - MORONI CELSO - autotrasporti conto terzi - Pianezza, via Collegno 12.
- 222.559 - GHEDUZZI MARIA LUISA - calzature - Torino, v. C. Colombo 44.
- 222.560 - IMMOBILIARE CAMELIA s. r. l. - compra-vendita, costruz. e amm. immobili - Torino, v. A. Peyron 18.
- 222.561 - GILARDI & C. s. r. l. - lav. meccanica in genere - Trofarello, v. Umberto I 9.
- 222.562 - GIANASSO GIOVANNI - applic. rip. freni, frizioni per autotomoto - Torino, v. Bertola 59.
- 222.563 - SABATIA s. p. az. - compra-vendita, amm. immobili - Torino, c. Valdocco 1.
- 222.564 - MARTINO LEOPOLDO - panetteria e pasticceria - Torino, v. Lagrange 29.
- 222.565 - SCIACCHITANO SALVATORE - ingrosso ortofruttili - Torino, v. G. Bruno 181.
- 222.566 - RAINERO AGOSTINO - tessuti e seterie - Torino, v. Arsenale 36.
- 222.567 - BALESTRA ROSA - commestibili - Torino, v. Nizza 32.
- 222.568 - CHEINASSO DANTE - panetteria - Pianezza, v. Mazzini 1.
- 222.569 - BOGETTI e SICCA - Locanda - Torino, v. Villa Giusti 2.
- 222.570 - FILATURA e TINTORIA DI LANE PETTINATE s. r. l. - l'acquisto, la lavor. e comm. materie e prodotti tessili - Torino, via Cernaia 16.
- 222.571 - MOBILIARE E IMMOBILIARE BUENOS s. r. l. - compra-vendita, costruzione, amministrazione immobili - Torino, v. Buenos Aires 75.
- 222.572 - TRAFILERIA METALLI TORINO TRAM.M.T. s. r. l. - ind. metallurgia e comm. materiali ferrosi - Torino, v. Tonello 7.
- 222.573 - IVALDI PIETRO - art. casalinghi - Torino, v. Balangero 24.
- 222.574 - TUNINETTI G. BATTISTA - lavori edili - Carmagnola - Fraz. s. Grato.
- 222.575 - PERINO GIUSEPPE - impianti di riscaldamento - Torino, v. Don Bosco 46.
- 222.576 - SANTINELLO DI DIEGO GIOVANNI - sarto - Torino, via s. Secondo 34.
- 222.577 - TURINETTO SILVIO - conf. maschili di drapperia - Torino, v. Chiesa della Salute 30.
- 222.578 - ABBA STEFANO e MARIA - commestibili e panetteria - Ciriè - fraz. Devesi 81.
- 222.579 - FERRERO PIETRO - macelleria - Leyni, v. Maffei 10.
- 222.580 - BALLARIO PIETRO - commestibili - Torino, v. Leini 19.
- 222.581 - MARNETTO LUIGI - calzature - Trofarello, v. Torino 72.
- 222.582 - BEROLA BATTISTA - mercerie - Torino, v. Gassino 6.
- 222.583 - LONGO CONIUGI - latteria - Torino, v. S. Paolo 21.
- 222.584 - TESTA MARIO - macelleria - Torino, via C. Colombo 2 bis.
- 222.585 - D.A.F.O. DEMOLIZIONE ALLA FIAMMA OSSIDRICA - demolizione alla fiamma ossidrica - Torino, via A. Albertina 19.
- 222.586 - CANONE G. BATTISTA e CASSETTI BRUNO - ingrosso materiali ferrosi - Torino, corso Peschiera 143.
- 222.587 - GAUDINA GIOVANNI e ROANO FRANCO - autotrasporti - Fiorano Canavese - vic. Cortassa 7.

*per l'igiene perfetta*



**SEDILE BREVETTATO IN MATERIA PLASTICA**

**CM**

**CARRARA & MATTA · TORINO**

INTERAMENTE IN MATERIA PLASTICA. IL SEDILE PER W. C. «CM» IDEATO E BREVETTATO DALLA CARRARA & MATTA - RISOLVE NEL CAMPO DELL'IDRAULICA SANITARIA IL GRANDE PROBLEMA DELL'IGIENE. \* CREATO SU CONCEZIONI TECNICHE COMPLETAMENTE NUOVE, E' FABBRICATO IN MODO DA RENDERLO APPLICABILE SU OGNI TIPO DI VASO. \* LA SUA FORMA E' PERFETTAMENTE STABILE, E' SOLIDO CON COLORI RESISTENTI ALL'UMIDITÀ ED AL TEMPO. \* CON QUESTI REQUISITI SI E' COMPLETAMENTE AFFERMATO PRESSO I MIGLIORI IDRAULICI DI TUTTI I PAESI ED E' PRIMO FRA I PRODOTTI PER L'IGIENE MODERNA.

**CARRARA & MATTA - FABBRICA STAMPATI MATERIE PLASTICHE S. a r. l.**

*Via Ormea, 86 - Torino (Italia)*

WOLFF



# SPUMANTE CINZANO

*In ogni*

**CASSETTA PROPAGANDA CINZANO  
UN BUONO PREMIO PER UN REGALO GARANTITO!**

Fra i premi: AUTOMOBILI FIAT 1400, MOTOLEGGERE VESPA, APPARECCHI WATT RADIO, MACCHINE DA CUCIRE BORLETTI, ENCICLOPEDIA DEI RAGAZZI MONDADORI, BAULI ALTAVILLA, ECC.