

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXVII - Vol. XXXI

Domenica 23 Dicembre 1900

N. 1390

LE DUE TENDENZE NELLA FINANZA DELLO STATO

La Camera ha evitata la discussione, che sembrava già prestabilita sull'indirizzo della finanza dello Stato, nominando una Commissione di quindici membri perchè riferisca sui progetti presentati dall'on. Ministro delle Finanze. E l'on. Saracco, proponendo la nomina di tal Commissione fece chiaramente intendere che il Governo ammetteva che gli studi fossero spinti anche al di là ed al di fuori dei limiti seguiti dai disegni di legge proposti dall'on. Chimirri.

La Camera si è prorogata, la Commissione ha già intrapresi i suoi lavori, ma ancora non si sa bene se essa si limiterà a rivedere ed eventualmente a modificare le proposte presentate dal Ministro, o se invece, approfittando delle parole dette dal Presidente del Consiglio ed anche dal desiderio da molti membri della Camera espresso, intraprenderà studi e discussioni o concreterà proposte che abbiano diverso carattere e maggiore portata.

E che la Commissione non abbia ancora discusso un simile punto nell'ordine dei suoi lavori, si capisce facilmente; per lo stesso motivo che la Camera ha evitato di pronunciarsi tra le due principali tendenze dominanti, la Commissione, che è emanazione della Camera, risente della stessa incertezza o delle stesse ragioni, che hanno consigliato a non pregiudicare nè in un senso, nè nell'altro questo punto fondamentale.

E diciamo le due tendenze, non tanto perchè vi possano essere e vi sieno effettivamente due partiti ben risolti a percorrere una via piuttosto che un'altra, ma perchè la situazione in Italia è così fatta che nell'animo stesso dei singoli rappresentanti — diciamo di quelli che studiano e non hanno preconcetti — si dibattono queste due tendenze: una per la quale si vorrebbe contenere le spese affine di procedere al più presto ad una graduale, ma radicale riforma tributaria; — l'altra invece che non vorrebbe negare ai servizi pubblici e specialmente a quelli della difesa nazionale — guerra e marina — le maggiori spese che richiedono.

E perchè le due tendenze si escludono l'una con l'altra, e non è possibile una conciliazione su esse, i più sono titubanti e vorrebbero non essere costretti a decidersi; i Capi più arditi comprendono che insistendo ad esigere una decisione potrebbero trovarsi con iscarso manipolo di se-

guaci; i Ministri, perchè appunto Ministri, magari gettando a mare i loro passati convincimenti, si sforzano di fare, almeno in apparenza, qualche poco della riforma, e qualche poco delle concessioni di maggiori spese.

Nessuna meraviglia quindi che anche la Commissione dei quindici segua lo stesso sistema, eviti con cura ogni ampia discussione sulla grande finanza e limiti l'opera propria a discutere i modesti ritocchi proposti dal Governo per sopperire alle maggiori spese, o tutto al più a proporre altri di eguale portata.

Tutto ciò, non lo neghiamo, risponde benissimo alla situazione parlamentare; ma rimane sempre da dimostrarsi che questa situazione parlamentare, rispetto alla finanza, non sia una cattiva situazione, che, nel dubbio della via da prendersi, per paura di guai peggiori, prossimi, intanto apparecchiata senza volerlo per un non lontano avvenire, uno stato di cose ancora peggiore di quello che già abbiamo, e del quale tutti si dolgono.

Quando gli avvenimenti assumono un carattere violento e straordinariamente teso, come sono le minacce di guerre o di torbidi interni, o quando questioni di grande importanza, come potevano essere il compimento della unità della patria od il raggiungimento del lontano pareggio finanziario, assorbono tutta la energia del paese e della sua rappresentanza e tengono preoccupati gli animi, quasi si direbbe di una sola cosa, è giustificato che e non si pensi, nè si possa pensare alle riforme finanziarie, anche se il bisogno di attuarle sia riconosciuto da tutti. Ma nelle condizioni calme, nelle quali da tanti anni ci troviamo, colle confessioni che i documenti ufficiali hanno fornite al pubblico, coi giudizi che dalla stessa tribuna parlamentare si sono sentiti, evitare più a lungo una decisione in proposito, ci sembra pericoloso non solo, ma ci sembra anche non rispondente a quei supremi doveri che pure verso il paese hanno i grandi poteri dello Stato.

Lasciamo da parte coloro che credono possibili le troppo ardimentose ed intricate riforme e magari la abolizione di alcune imposte o tasse senza preoccuparsi degli effetti che ne risentirebbe il bilancio; e lasciamo anche da parte coloro che aspirando alla patria grande, forte e temuta vorrebbero magari raddoppiare le dotazioni per l'esercito e la marina; essi pure trascurando le conseguenze che un simile indirizzo porterebbe sulla finanza pubblica.

Mantenendoci nel solo campo del possibile, data la situazione attuale dell'Italia, è evidente che le due tendenze più moderate a cui sopra si alludeva, possono manifestarsi con chiarezza, stare una di fronte all'altra e combattersi vicendevolmente, finchè una riesca a trionfare dell'altra. Ma il peggio di tutto è che, mentre si evita con tanta cura e con tanta insistenza di venire ad una soluzione su questo punto, non si abbia il coraggio di mantenere almeno lo *statu quo*, e da una parte si aumentano le spese non tanto certo quanto può essere necessario; dall'altro si aggiungono agli attuali tormenti fiscali nuovi tormenti che, appunto perchè nuovi, non lasceranno sentire al contribuente nemmeno quel beneficio che gli potrebbe derivare dalle blande e timide agevolanze che gli si promettono.

A noi pare che sia venuto da un pezzo il tempo di parlar chiaro, molto chiaro su questa questione e che eliminate le esagerazioni, di cui si può anche non tener conto, i tre principali dicasteri: guerra, marina e lavori pubblici, presentino al Parlamento il loro fabbisogno, per un certo periodo di tempo, sia pure ridotto alle minori esigenze possibili; dall'altra, il Ministro del Tesoro e delle Finanze dicano con quali mezzi, di fronte a queste esigenze, intendono di provvedere per mantenere non compromesso il pareggio del bilancio.

Coloro invece che seguono l'altra tendenza, quella delle riforme tributarie, studino e concretino il loro programma che abbracci pure l'opera da condursi a termine in un certo periodo di tempo, un quinquennio od un decennio, se così credesi, e dimostrino pure in qual modo farebbero fronte alle esigenze della finanza.

Il paese, che è il vero interessato, avrà modo di pronunciare il suo verdetto e scegliere tra le due vie: i partiti politici avranno l'*ubi consistam* e meno si perderanno in lotte sterili, ed il contribuente saprà almeno qual parte gli può spettare, e provvederà di conseguenza.

Ma proseguire nel modo con cui da più anni si prosegue, aumentando sempre la spesa e facendo vedere che troppe altre e più grandi spese minacciano sempre, e quindi nuovi e più aspri aggravii dovranno essere sopportati, ci sembra assolutamente pericoloso.

Si diceva che per desiderio della Corona gli uomini principali dei diversi partiti sarebbero stati chiamati a formare un grande Ministero, che sarebbe stato il Ministero delle riforme larghissime su ogni ramo della vita pubblica; perchè, sbarazzato, con la unione di tutti, dalle difficoltà parlamentari, avrebbe potuto procedere ardito e spedito ad un radicale risanamento di tutto. Ma poi la voce rimase voce, e non fu nemmeno accolta la proposta di includere nella Commissione dei quindici tutti i capi gruppo (la qual cosa però sarebbe stata pericolosa perchè si avrebbe avuto una specie di Governo nel Governo). Ma se non è possibile, non ostante le recenti pacificazioni corse tra alcuni degli uomini politici, di compiere un grande Ministero, si deve per questo evitare di risolvere la questione dell'indirizzo finanziario?

— Non lo crediamo, nè nell'interesse di coloro che sarebbero vincitori, nè in quello dei vinti; perchè gli avvenimenti stessi si incaricherebbero presto di giudicare gli uni e gli altri, ed il paese non mancherebbe di affermare la sua volontà tanto più sinceramente quanto più chiara fosse la divergenza tra le due tendenze. E siccome non facciamo il torto agli uomini politici di credere che essi vogliono altra cosa che il bene del paese, del suo responso, quanto più fosse evidente, tanto più dovrebbero essere lieti.

Ora, se non è possibile formare un programma unico, concordato fra tutti — a parte coloro che esigono troppo in un senso o nell'altro — perchè quelli delle due parti non formulano chiaramente e con precisione le loro idee? Le manifestazioni che ebbero luogo dopo il *Quid agendum* dell'on. Sonnino, non possono costituire che le linee generali di un programma; ciò che occorre invece è qualche cosa di concreto e preciso, affinchè il paese non rimanga più a lungo sotto l'incubo dell'ignoto, ma possa sapere quale sia il domani che gli si prepara.

Volete rinnovare il naviglio, l'artiglieria, il cappello dei generali, dare le mostre a colori alle brigate; volete l'acquedotto pugliese, la alacre continuazione del catasto, nuove linee ferroviarie? ecc.; traducete tutto questo in milioni, conservate il pareggio e dite chiaramente come e da chi ricaverete questi milioni.

Volete invece riformare i tributi ed accordare degli sgravi con un'ampia modificazione del sistema fiscale? Fate i vostri studi, dite che cosa intendete di fare, e come lo fareste, traducete il beneficio in milioni e dite con altrettanta chiarezza come conserverete il pareggio.

Il paese sceglierà dopo di voi.

Ma questa lenta morte a colpi di spillo; questo indirizzo negativo che tenta di cavare ogni anno dieci o venti milioni di più, rendendo insopportabile sempre più ciò che già si riconosce insopportabile, è un abuso della posizione dei contribuenti, è una cecità per le conseguenze, è un pericolo per l'avvenire.

Governar bene non vuol dire mantenere lo *statu quo*, quando si proclama ad ogni occasione anche nelle più solenni circostanze che lo *statu quo* è cattivo, è ingiusto, è opprimente.

Il dazio consumo e i Comuni aperti ¹⁾

Lettera al Direttore dell'ECONOMISTA.

Abolire il dazio consumo: ecco la piattaforma di un partito che, lasciate da parte molte questioni oziose o inconcludenti, volesse veramente iniziare una sana e feconda riforma tributaria. Con interesse vivo e crescente ho quindi letto gli articoli pubblicati negli ultimi numeri dell'*Economista* sull'abolizione del dazio di consumo e sebbene in pressochè tutto ciò che si dice in quegli articoli possa dichiarare di con-

¹⁾ Pubblichiamo di buon grado questa lettera, che ci dirige un nostro egregio abbonato, perchè espone un concetto che ci pare meritevole di studio.

venire, pure, signor Direttore, Le chiedo il permesso di esaminare in modo speciale la questione del dazio di consumo nei riguardi dei Comuni aperti.

Non v'ha dubbio alcuno che il problema dell'abolizione del dazio consumo si scinde in due questioni distinte per le difficoltà che si possono presentare nella sua soluzione, per i mezzi e i risultati. I Comuni chiusi danno la maggior parte del reddito del dazio consumo, mentre hanno una popolazione che si può ragguagliare a circa un terzo della popolazione totale, o in altri termini i Comuni aperti, con venti milioni circa di popolazione, pagano quasi 23 milioni di lire per dazio comunale e quasi 15 milioni per dazio governativo, insieme circa 38 milioni sopra un totale di oltre 217 milioni. Niun dubbio che il primo passo verso l'attuazione della riforma, che si riassume nel sopprimere il dazio di consumo, può essere legittimamente e opportunamente quello di mettere i comuni aperti in condizione di potere abolire il dazio consumo medesimo. Se questi, con un riordinamento degli altri tributi, fossero in grado di ottenere, ciascuno, quelle migliaia di lire che oggi ricavano dal dazio consumo, si potrebbe raggiungere il risultato non trascurabile che due terzi della popolazione non avrebbe più da sopportare sui consumi necessari, o comunque generali, un dazio abbastanza gravoso. E per di più sarebbe tolta con ciò stesso una causa di stridenti sperequazioni tra gli abitanti dello stesso comune aperto, derivanti dal modo stesso di applicazione del dazio in quei comuni.

E' noto infatti che il dazio consumo nei Comuni aperti si riscuote mediante la tassa di minuta vendita, alla quale sfuggono quelle classi che hanno mezzi sufficienti per far provviste all'ingrosso dei generi di consumo tassati. D'onde una grave disparità di trattamento, che viene a rovesciare sui più umili consumatori il dazio consumo. Non è questa certo la sola ingiustizia che presenta tale imposta e fra le altre non è male ricordare quella che risulta dalla distinzione in classi dei Comuni. Al qual proposito è opportuno ripetere ciò che diceva il Magliani: Pochi vorranno, io credo, sostenere la tesi che sia conforme a giustizia l'applicare i dazi governativi con tariffe sensibilmente diverse da luogo a luogo, ma molti forse persisteranno nell'avviso che ciò sia consigliato dalla considerazione che i dazi elevati, comportabili nelle grandi città, ove si raccoglie la popolazione più agiata, non potrebbero riscuotere o riescirebbero perniciosissimi nelle minori. Ed anche questa opinione parmi esagerata. Nelle grandi città si raccolgono i più ricchi e i più diseredati dalla fortuna, il lavoro produttivo e l'ozio funesto — la parte più eletta della società e le plebi più pericolose. . . — Ma di questo inconveniente non intendo ora di occuparmi; bensì voglio osservare che dal punto di vista della giustizia tributaria interna, per così dire, ossia fra gli stessi contribuenti, quelli che stanno peggio non sono già i Comuni chiusi, ma gli aperti. I primi colpiscono almeno tutto ciò che viene consumato e che la legge assoggetta al dazio; i secondi colpiscono una parte sola del con-

sumo dei prodotti tassati e precisamente quella parte che, se mai, dovrebbe essere esente, perchè è quella della classe meno abbiente. Or bene, se il dazio consumo è una imposta condannabile sotto ogni aspetto, come dimostrò benissimo l'*Economista* nel primo degli articoli sull'abolizione del dazio consumo, non può dubitarsi che lo diventi ancor più quando per gli stessi abitanti di un comune il suo modo di applicazione permette che alcuni, i più agiati, ne vadano esenti e il maggior numero, i meno agiati ne sieno invece colpiti per naturale ripercussione del tributo pagato dal rivenditore. Togliere il dazio nei Comuni aperti vorrebbe dire non solo liberare due terzi della popolazione italiana da una imposta dannosa e ingiusta per se stessa, ma eliminare una causa di speciali sperequazioni entro il territorio di ciascun comune aperto.

Sono 38 milioni, ai quali dovrebbero provvedere, ma sono anche 7913 i Comuni che avrebbero da cercare nel loro ordinamento tributario le vie e i mezzi per togliere qualsiasi traccia di dazio consumo. Non si tratterebbe di invocare l'aiuto dello Stato a vantaggio della moltitudine dei comuni minori. No, lo Stato non dovrebbe perdere, *almeno per ora*, i 15 milioni che ricava dai comuni aperti pel dazio governativo; soltanto spetterebbe a questi ultimi di procurarsi con opportune riforme nei tributi locali, le entrate che oggidì si ottengono dal dazio sia comunale che governativo. Infatti, se lo Stato rinunciassero al provento del dazio consumo soltanto nei riguardi dei comuni aperti e non anche rimpetto ai comuni chiusi, la ingiustizia sarebbe evidente e inammissibile; e poichè non pare che in questo momento lo Stato sia in condizione, o intenda mettersi con opportune riforme, di rinunciare ai 54 milioni che ottiene dal dazio consumo, non è possibile ammettere che faccia una rinuncia parziale a esclusivo beneficio dei comuni aperti. Spetterebbe a questi di escogitare le riforme tributarie e le economie di spese che permettessero di rinunciare completamente al dazio consumo e di assicurare allo Stato il canone attuale e, in generale, il gettito del dazio governativo.

Quando la finanza dello Stato venisse a tal grado di floridezza da compensare l'abolizione del dazio governativo, allora i comuni chiusi e aperti avrebbero egualmente e contemporaneamente il beneficio derivante da tale rinuncia.

Si dirà che i 7913 comuni non potranno nel maggior numero trovare altre fonti di entrata o non talmente produttive da compensare la perdita del dazio comunale e l'onere che andrebbero ad assumere del dazio governativo. Ma è utile avvertire che una simile riforma dovrebbe essere sussidiata da altri provvedimenti diretti a consentire ai comuni aperti una maggiore larghezza nell'applicazione delle imposte locali. L'*Economista* ha già avvertito che nel 1897 vi erano 115 comuni senza sovrimposta e che 2460 comuni avevano la sovrimposta nel limite normale dei 50 centesimi. Per questi 2575 comuni un certo margine, rispetto agli altri comuni, evidentemente esiste; ma, sia pure che non si voglia tollerare che si ecceda il li-

mite normale quando non lo si è fatto fin qui, e quindi non si faccia calcolo alcuno sulla sovrainposta. Resta pur sempre che molti comuni non applicano la tassa di famiglia, la tassa sul valore locativo, la tassa di esercizio e rivendita: infatti i comuni che nel 1897 applicarono quelle tre tasse erano rispettivamente 5657, 860, e 5887, sopra 8260 comuni.

Non intendo affermare con ciò, perchè mi mancano gli elementi necessari, e soprattutto dati recenti, che quelle altre migliaia di Comuni possano in ogni singolo caso applicare l'una o l'altra di quelle imposte con risultati di qualche importanza; ma è certo che vi è qui una indagine doverosa per l'amministrazione finanziaria dello Stato e che non dovrebbe essere più oltre ritardata: vedere cioè quali Comuni aperti e con quali mezzi potrebbero colmare la deficienza lasciata dall'abolizione totale del dazio consumo. Non insisto su questo punto, perchè gli articoli già pubblicati dall'*Economista* dimostrano che il loro autore è pure convinto che per i Comuni aperti la questione non si presenta in termini tali da disanimare l'uomo di Stato riformatore che voglia veramente iniziare l'opera benefica dell'abolizione del dazio di consumo.

Cominciare dai Comuni aperti vuol dire essere pratici, positivi, mirare subito a un risultato concreto e in due anni, purchè lo si volesse, la riforma potrebbe essere compiuta; vale a dire, per i Comuni nelle migliori condizioni potrebbe aver luogo nell'anno 1902 e per gli altri che presentassero qualche difficoltà nell'anno successivo.

L'*Economista* che propugna da lungo tempo la causa della riforma tributaria, e in ispecie dell'abolizione del dazio consumo, si faccia campione di questo concetto in sè semplice e che non presenta niente di eccessivo e di pericoloso; ne avranno beneficio non trascurabile i piccoli centri e in pari tempo si avrà un trionfo non disprezzabile della giustizia tributaria. Se è vero che per raggiungere questo scopo si viene a limitare il potere fiscale dei Comuni aperti, si pensi però che già quel potere incontra limiti molteplici e che con l'abolizione del dazio sarebbe anzi possibile e utile di rimuovere taluni di quei limiti quantitativi che oggi impacciano non pochi Comuni nell'applicazione di alcune imposte locali. Sicchè la esclusione di una imposta dal novero di quelle cui i Comuni aperti possono ricorrere, ridarebbe elasticità maggiore agli altri tributi.

Ma non è su queste colonne, dove già la riforma dei tributi locali fu lungamente studiata, che occorra insistere su tutto ciò; a me quindi non resta se non augurare che l'*Economista* battendo alla sua volta, con la sua riconosciuta competenza, su cotesto chiodo, riesca a determinare una corrente favorevole alla abolizione del dazio consumo nei Comuni aperti determinata per legge.

Con ogni osservanza

Devotissimo
V. R.

ESENZIONE O AUTO-ESENZIONE?

(Vedi il fascicolo del 18 novembre).

Per lungo tempo fu bandito da tutti i giornali indistintamente che l'on. Chimirri avrebbe presentato un disegno di legge in cui veniva proposto che la devoluzione dell'immobile, per debito d'imposta non superiore a L. 25 complessive, non dovesse aver luogo quando *si fossero invano esperite le procedure contro i beni mobili del proprietario*.

Noi osservammo che mal a proposito si persisteva nel negare la esenzione completa; ma ad ogni modo, per non correre il rischio di non ottenere nulla, domandando troppo, era finanziariamente opportuno applicare un siffatto provvedimento solo alle proprietà gravate da imposta non inferiore L. 2 e 3.25, facendosi luogo per le minori ad una esonerazione assoluta. Quest'ultima noi sostenemmo e nella *Riforma Sociale*¹⁾ e nel *Giornale degli Economisti*²⁾, finchè il 18 novembre, su queste colonne, mettemmo in evidenza l'errore enorme che si commetteva, persistendo nel non concedere la esenzione alle quote sino al limite di L. 2 e 3.25.

Noi notavamo succintamente, come per esteso dimostrammo poi nella *Riforma Sociale* del 15 corrente, che rispetto a queste quote minime una legge come quella che proponeva l'on. Chimirri era completamente inutile, perchè, limitandosi il procedimento esecutivo alla esecuzione mobiliare, siccome il debitore, nella generalità dei casi, non ha beni mobili da perdere, il negare espressamente la esenzione equivaleva al concederla tacitamente, sotto la forma della *auto-esenzione*.

Il nostro avvertimento era il risultato di una deduzione perfettamente logica confortata dalla osservazione statistica; e che ci fossimo completamente apposti al vero, lo dimostra la seconda edizione dei provvedimenti tributari testè pubblicata.

Non è più detto che la devoluzione non avrà luogo, se risulti infruttuosa la esecuzione mobiliare, ma solo se rimanga deserto il primo incanto.

A parte ogni considerazione di indole politica, che potrebbe consistere nel deplorare che una nuova limitazione sia stata apportata alla tanto strombazzata riforma tributaria; a parte l'osservazione che con ciò non si fa altro che ribadire nelle menti del nostro popolo non aver i nostri governanti intenzione alcuna di mettersi sulla via di una sana politica finanziaria; noi ci permettiamo di dubitare della efficacia di una simile correzione; e per esser più chiari riteniamo che l'inconveniente da noi rilevato rimane tuttora anche coi nuovi provvedimenti edizione seconda - e che di correzione in correzione non si cessa di persistere nell'errore, e che quindi, volenti o no, gli onorevoli Ministri delle Finanze e del Tesoro, anche con la se-

1) Fascicolo del 15 ottobre.

2) Fascicolo del 5 novembre.

conda edizione della loro riforma le quote sino al limite di L. 2 e 3.25 fruivano della auto-essenzone.

E perchè?

Lo diremo in due parole.

Sta in fatto che delle proprietà messe in vendita, appena il 12 per cento vengono aggiudicate ai terzi nel primo esperimento d'asta; di modochè nientemeno che 88 per cento delle aste rimangono deserte al primo esperimento. A convincersene, basta dare un'occhiata ai dati rappresentanti il numero delle vendite ed il numero di quelle andate deserte al primo esperimento. Esaminiamo tutto il periodo, per cui tali dati si hanno:

ANNI	Numero delle proprietà messe in vendita	ASTE RIMASTE DESERTE		
		al 1°	2°	3°
esperimento				
1884. . .	20,410	18,854	18,657	17,227
1885. . .	12,554	11,100	10,983	10,069
1886. . .	11,715	10,683	10,307	9,875
1887. . .	10,899	9,528	9,215	8,701
1888. . .	14,195	12,889	12,020	10,991
1889. . .	22,415	20,843	20,059	18,596
1890. . .	13,827	12,369	12,020	11,018
1891. . .	9,414	8,215	7,803	7,065
1892. . .	9,471	7,741	7,344	6,728
1893. . .	13,375	11,228	10,545	9,156
1894. . .	14,779	12,683	12,012	10,455
1895. . .	11,132	9,814	9,445	8,486
1896. . .	11,573	10,014	9,418	8,144
1897. . .	9,752	8,221	7,530	6,037
185,901		164,183		

Si noti che quelle 12 proprietà sopra cento aggiudicate nel primo esperimento sono, per lo meno tre quarti, tutte proprietà non minime: ma posto pure che fossero tali, si spiega facilmente perchè vengano acquistate.

Prima e poi, ove rimanga deserto ogni esperimento, si devolverebbero allo Stato: può trovarsi un terzo qualunque che vanti un diritto di credito sull'immobile stesso espropriando: possono ancora esistere tra il debitore e l'aggiudicatario antichi rancori, per cui questo impedisce che si proceda al secondo esperimento.

Una diecina di proprietà, o meno, si collocano molto facilmente: ma se ora viene a sparire la minaccia della devoluzione, chi mai verrà a sostituirsi allo Stato, danneggiando, con una aggiudicazione, quel povero contribuente che non è più toccato dalla devoluzione?

Saranno aumentate le noie per il debitore moroso, ma saprà bene esso stesso eludere il nuovo provvedimento.

Non tiene in alcun conto, l'on. Chimirri, quel potente fattore, che si chiama *resistenza collettiva*? e non pensa che la *indifferenza* dei privati, di fronte agli esperimenti di vendita, continuerà, anzi si accentuerà ora che la legge promette al debitore la conservazione dell'immobile? Mal si decidono i terzi a comprare all'incanto tali proprietà perchè, indipendentemente dall'impiego economico o anti-economico del proprio danaro in un fondo produttivo o no, hanno una forte riluttanza a concorrere alla spoliazione altrui, specialmente nei piccoli paesi,

dove è più forte il sentimento della *mutua cooperazione nella miseria*, dove il riguardo nelle eventuali calamità è forte, tanto più forte, quanto maggiore è la possibilità di trovare nel debitore, se non un parente, un amico.

Se si stabilirà che non si può procedere al secondo esperimento, non si troverà chi si presenti a comprar l'immobile nel primo, perchè ciò equivarrebbe a voler spogliare il debitore moroso: solo se esistano ragioni di odio tra il terzo acquirente e il debitore, espropriando sarà possibile la aggiudicazione dell'immobile; ma se no, no.

E deve la legge, per la sua applicazione, calcolare su siffatte anormali eventualità?

A conti fatti, il contribuente si sentirà eccitato a non pagare; la nuova legge lo porrà in condizione tale da fargli, con la fiducia della conservazione della proprietà, dimenticare e sopportare le gravi noie della coazione fiscale; ed esisterà proprio un altro individuo, un estraneo qualunque, che venga a farsi tutore ed adiutore della legge stessa, comprando l'immobile al primo incanto, dimenticando che con quest'atto inumano toglie al debitore moroso la possibilità di valersi di una facoltà che la legge implicitamente gli accorda?

Vuole l'on. Chimirri, ascoltare un consiglio benchè provenga da fonte oscura?

Se la sua intenzione è di non voler saper nulla di riforme, se anzi con le sue pseudo-riforme, aggrava la condizione degli altri contribuenti: meglio è che lasci le cose come stanno ora ci guadagnerà in coerenza — e non è poco a dirsi!

Ma se la massa dei contribuenti dovesse rimaner sempre, come ora, schiava di una fatica nella quale non ha alcun interesse, e per la quale non sente; lavorando dai primi albori sino a tarda notte per il puro necessario, e con tutte le privazioni intellettuali e morali che questo stato implica — senza conforto nè per la mente nè pel cuore, — ignorante perchè non può essere meglio istruita che alimentata, egoista perchè costretta a devolvere tutti i suoi pensieri a se stessa; senza interessi e senza sentimenti come cittadini e come membri della società, e con una coscienza perfetta dell'ingiustizia, a cui è sottoposta, che corrompe la sua mente, non tanto per quello che non possiede, quanto per quello che gli altri posseggono; noi non sappiamo a che cosa potrebbe decidersi una persona ragionevole, ove volesse provvedere ai destini della Nazione.

Non vi sarebbe allora altra saggezza che quella di godere con indifferenza epicurea tutti i piaceri che la vita può dare, e lasciare al suo corso insignificante la grama umanità!

AVV. LUIGI NINA.

Le linee d'accesso al Sempione

L'ing. Antonio Ferrucci pubblicò nella *Nuova Antologia* del 16 novembre un articolo intorno alle linee d'accesso al Sempione, in cui faceva delle supposizioni singolarmente infondate circa i propositi della

Società Mediterranea. Ora la Direzione Generale della Società risponde, nella medesima *Antologia*, a quell'articolo; noi crediamo opportuno di far conoscere ai nostri lettori i concetti e i fatti ch'essa contrapone con grande competenza.

Premesso che quantunque il primo periodo delle Convenzioni ferroviarie scada il 30 giugno 1905, e il contratto abbia a venir denunciato, cosicchè o si modificheranno le Convenzioni, o all'esercizio privato sarà sostituito l'esercizio governativo, pure la Società, conscia dei doveri del proprio ufficio e rispondendo all'appello del ministro dei lavori pubblici, prese in serio esame la questione delle linee convergenti al nuovo valico alpino, coll'obbiettivo « d'arrivare a quella soluzione che meglio giovasse a favorire le grandi correnti del traffico internazionale che metteranno capo a Milano e a Genova, tenendo nel debito conto gli interessi di Torino e del Piemonte in genere, e quelli del transito verso Oriente per Brindisi, » la Direzione generale prosegue:

« Guidata da questi concetti, la nostra Società compilò, a proprie spese, un progetto completo delle linee meridionali d'accesso al Sempione; e quale sia stato il risultato raggiunto lo dica lo stesso ing. Ferrucci là dove riconosce che lo studio della Mediterranea « pienamente soddisfatti gli interessi delle varie regioni. »

« Presentando al Governo, dal quale era partita l'iniziativa, le conclusioni dei suoi studi, la Mediterranea ha creduto proprio dovere di offrire eventualmente l'opera sua e l'anticipazione dei suoi capitali per la costruzione, a conto dello Stato, delle linee progettate, mediante una annualità da convenirsi. E solo in via subordinata e nell'ipotesi che lo Stato non giudicasse opportuno di seguire questo sistema e a dimostrare la fiducia che aveva nell'avvenire di queste linee, si dichiarò disposta ad assumere la concessione mediante il sussidio di L. 5000 al km., lasciando allo Stato piena facoltà di riscatto a costruzione compiuta e quando le Convenzioni verranno a scadere cioè pel 30 giugno 1905, a condizioni da stabilirsi anticipatamente.

« Questa breve esposizione preliminare dimostra all'evidenza come la Mediterranea fosse ben lontana dal ricorrere a quei « soliti accorgimenti » cui accenna l'ing. Ferrucci, « per costituirsi » quasi di sorpresa e a proprio beneficio « una piccola Rete Subalpina molto produttiva, quando fossero cessate le Convenzioni attuali. « Tali metodi di condotta non sono nelle nostre consuetudini. »

E qui la Direzione Generale entra nell'argomento propriamente detto:

« Le soluzioni che si presentano a chi consideri il problema delle linee d'accesso al Sempione sono le seguenti:

« 1° Congiungere la linea esistente Novara-Orta-Domodossola a quella che dal nord farà capo all'imbocco sud del tunnel del Sempione, mediante la costruzione della Domodossola-Iselle, e non fare altro.

« 2° Ammessa come linea principale di allacciamento al Sempione quella esistente da Novara per Orta a Domodossola, promuovere, mediante promessa di un sussidio chilometrico, la costruzione delle due linee secondarie, che si allaccerebbero alla Domodossola-Novara, a Gravellona per Arona ed a Borgomanero per Santhià.

« 3° Mantenere la linea attuale Domodossola-Orta-Novara pel servizio locale, e costruire una nuova linea pianeggiante e idonea ad un traffico internazionale, Domodossola-Ferriolo-Arona, alla quale sarebbero raccordate le altre linee complementari che debbono soddisfare gli importanti interessi regionali convergenti al Sempione. »

La prima soluzione consisterebbe nella semplice costruzione del tronco Domodossola-Iselle per collegare il tunnel del Sempione con l'attuale linea Domodossola-Orta-Novara, che sarebbe così l'unica arteria per cui il traffico internazionale del nuovo valico alpino si riverserà sulla rete ferroviaria italiana.

« Ma, osserva la Direzione Generale, « la linea Novara-Orta-Domodossola non venne costruita per farne una linea d'accesso al Sempione (che allora pareva una vana o assai lontana lusinga), ma sibbene con scopi molto più modesti. Dapprima ebbe lo scopo di accedere semplicemente alle cave di Gozzano; ed in seguito si decise di spingerla fino a Orta per servire quella vallata, e di farla poi ridiscendere fino a Gravellona per Domodossola; e il suo profitto risente di questa sua costruzione, diremo così a frammenti. »

E qui la Direzione mette innanzi una lunga serie di dati tecnici e statistici per dimostrare che, « rettificati gli errori di fatto in cui è caduto l'ing. Ferrucci, e valutate le circostanze da lui dimenticate, egli stesso non sosterebbe più che la Novara-Domodossola possa bastare, quale si trova, e coi modesti rappezzi che egli consiglia, come linea d'accesso al Sempione.

« In quanto all'ipotesi che quella linea debba correggersi per renderla atta ad un grande traffico internazionale, raddoppiandone il binario, allungandone le stazioni, rinforzandone i ponti metallici, ecc., l'ing. Ferrucci neppure vi accenna, e fa bene: giacchè è evidente che tali lavori importerebbero una spesa assai superiore alla costruzione a nuovo di un'altra linea distinta, quale sarebbe la Ferriolo-Domodossola, e nessun tecnico potrebbe mai proporli, per conservare un profilo come quello che si ha sulla linea Novara-Orta-Domodossola. »

* * *

Veniamo alla seconda soluzione; la quale consisterebbe nel mantenere come linea principale la Domodossola-Orta-Novara, di cui abbiamo qui sopra dimostrata l'insufficienza, allacciando ad essa le due linee complementari Gravellona-Arona e Borgomanero-Santhià.

E qui lasciamo di nuovo la parola alla Direzione Generale; la quale, seguendo l'ingegnere Ferrucci nei suoi ragionamenti, dice:

« Costruito il tronco Domodossola-Iselle, aperto il tunnel del Sempione, il traffico internazionale sarà, bene o male, convogliato per la linea Domodossola-Orta-Novara. Ma il viaggiatore estero, come è avvenuto per la linea del Ceneri rispetto a quella di Pino, vorrà dirigersi naturalmente verso il Lago Maggiore e verso Milano. Quindi supposta costruita la linea per Arona, i treni dovranno essere spezzati a Gravellona per dare i viaggiatori a Milano; e quella che per l'ing. Ferrucci è la linea principale, cioè la Gravellona-Orta-Novara, dovrà accontentarsi del movimento merci verso Genova, costoso e limitato, e del movimento locale di viaggiatori, che sarà certo assai scarso.

« A Borgomanero nuova scomposizione, e ricomposizione di treni pel movimento viaggiatori, che andrà sempre più scemando, in direzione di Torino: e lo stesso accadrà a Novara, per le merci dirette a Genova. Ma anche queste merci, per quanto possa essere infelice e incagliato il raccordo della linea attuale fra Ornavasso e Gravellona con quella che scenderà al Lago Maggiore, per forza delle cose dovranno essere convogliate per Arona e Novara, onde evitare la salita di Corconio (metri 381).

« Non è chi non veda, anche se digiuno affatto d'ogni esperienza nelle cose ferroviarie, gl'inconvenienti gravissimi di un esercizio fatto in tali condizioni.

« Ma non basta. Gli studi già compiuti dimostrano l'impossibilità di allacciare la linea proveniente da Arona alla stazione di Gravello, a meno che non si voglia demolire la metà di quel paese, e come sia difficile e dispendioso il raccorderla nella stazione di Ornavasso. L'innesto dovrà necessariamente portarsi più a nord: e per pochi chilometri che ancora intercedono fra quel punto e Domodossola, si vorrà viziare tutto il sistema degli accessi al Sempione? »

« Conclusione: la linea Domodossola-Novara non avrà la potenzialità sufficiente a un grande traffico e avrà invece un esercizio assai costoso e complicato. La linea complementare Gravello-Arona, sulla quale affluiranno i viaggiatori, avrà un servizio impacciato e un limitato prodotto: la linea Borgomanero-Santhià farà numero colle tante ferrovie locali che già abbiamo, con servizio misero e miseri proventi. »

« Se si vorranno costruire, come linee complementari, la Gravello-Arona e la Borgomanero-Santhià non crediamo che non potranno essere costruite che dallo Stato. Giacché difficilmente una impresa seria e che sappia fare i conti, vorrà assumere la concessione di questi due tronchi isolati. E se un concessionario azzardoso si troverà, lo Stato o gli esercenti della rete principale dovranno poi sottostare a duri sacrifici, pur di riparare l'errore che si sarà commesso con queste parziali concessioni. »

Ed eccoci alla terza e migliore soluzione:

« Dovendo studiare, come ne ebbe incarico dal Governo, una linea d'accesso al Sempione, la Mediterranea non poteva fermarsi nemmeno per un momento sull'idea di correggere e rettificare la Novara-Domodossola per farla servire a quello scopo, perchè questa linea costruita, come è stato detto, a frammenti per provvedere al servizio locale, mai non potrà prestarsi a diventare una grande arteria di traffico internazionale. La Mediterranea mise subito allo studio un progetto particolareggiato della linea Arona-Ferriolo-Domodossola. E veramente gran merito non le può spettare nell'aver scelto questo tracciato, perchè naturalmente s'imponesse come quello che non faceva che seguire il corso delle acque e con lievi pendenze discendeva da Domodossola (m. 271) a Ferriolo (m. 206) e ad Arona (m. 205), dove comincia la Valle del Ticino e la pianura lombarda. Essa sarà una linea nelle condizioni fra le migliori per tracciato che si abbiano in Italia: pendenza massima del 6 per mille e per brevi tratti; curve di grandissimo raggio e mai inferiore a 600 metri; stazioni con piazzali di 600 metri almeno di lunghezza ecc. L'Arona-Domodossola, la più piana fra tutte le linee di accesso alle Alpi, farà dunque degno complemento al Sempione, il più basso di tutti i valichi alpini (m. 750). »

« L'ing. Ferrucci osserva che questa linea rappresenta un maggior percorso per le provenienze da Genova. Ora questo maggior percorso è di circa due chilometri; e con questi due chilometri in più si evitano le salite e discese fino al 16.50 per mille, le sentite curve, e i brevissimi flessi e tutte le altre difficoltà della Novara-Domodossola, abbreviando quindi la distanza virtuale da Genova di parecchi chilometri. Ed a proposito di lunghezze virtuali, dobbiamo rilevare che la formola contenuta nel capitolo d'esercizio, a cui accenna l'ing. Ferrucci, non è una formola tecnica, ma una semplice pattuizione finanziaria, la quale conduce al risultato di eguagliare una linea perfettamente piana ad una linea di pendenze fino al 10 per mille. Ma non si vorrà sostenere che due linee così dissimili abbiano la medesima potenzialità! Per non ricorrere a formole, che possono dar luogo a simili equivoci, ci basti rilevare che lungo il tratto Orta-Domodossola si ragguagliano le stesse pendenze che si hanno sul tronco Sampierdarena-Mignanego-Ronco, dove due locomo-

tive Sigl (le più potenti che corrono sulla nostra rete) rimorchiano appena 24 carri, mentre sulla linea progettata Arona Domodossola, una sola locomotiva dello stesso tipo potrà trascinarne 48. Come si vede da questo semplice confronto, la linea progettata dalla Mediterranea avrebbe una-potenzialità quadrupla e la spesa di trazione sarebbe ridotta a circa un quarto di quella corrispondente sulla Orta-Domodossola. Questo particolare è di somma importanza, perchè permetterà di attuare riduzioni di tariffe tali che, combinate con la minore distanza da Genova, valgono a controbilanciare la concorrenza delle linee affluenti dal porto di Marsiglia alla Svizzera occidentale, linee sulle quali la Paris-Lyon-Mediterranea, che non ha vincolo alcuno di ripartizione di prodotti col Governo, ricorrerà ad estreme riduzioni di tariffe per mantenere a sé il traffico. »

« La linea progettata rappresenta dunque la migliore soluzione nell'interesse di Genova. Per Milano ogni dimostrazione sarebbe superflua: una linea perfettamente piana e più breve di 19 chilometri la congiungerebbe al Sempione. In quanto a Torino, si avrebbe, è vero, un lieve maggior percorso rispetto alla Borgomanero-Domodossola, allungamento compensato però da un più facile tracciato e a cui corrisponde una minor lunghezza virtuale. Come esercizio, poi, la proposta della Mediterranea rappresenta una soluzione che osiamo dire perfetta. Tutto il gran traffico internazionale del Sempione è avviato per la più facile delle linee fino ad Arona, senza soste, senza perditetempo, senza scomposizione e ricomposizione di treni, e ad Arona il movimento è tripartito verso Milano, Genova e Torino, e inalveato verso ogni più lontano punto della nostra rete ferroviaria. »

« Coll'ordinamento di così fatto servizio, si potrà attirare a noi buona parte del traffico che ora è di competenza di altre zone; l'Italia, per rispetto specialmente al Gottardo che arriva fino a Chiasso, cioè a pochi chilometri da Milano, avrà il beneficio di un maggior percorso a proprio vantaggio, nella direzione delle Alpi, e in condizioni incomparabilmente superiori. »

« Tali sono le tre soluzioni che si presentano alla mente di chi esamini l'ardua questione delle linee d'accesso al Sempione. L'ing. Ferrucci, e altri pochi con lui, si fermano alla prima di queste soluzioni, e tutt' al più accennano timidamente alla seconda. L'opinione pubblica di Lombardia, del Piemonte e della Liguria, a mezzo de' suoi più autorevoli rappresentanti, si pronunciano unanimemente per la terza soluzione proposta dalla Mediterranea, come la sola che risponde completamente agli interessi nazionali e regionali. »

**

Passati in rassegna altri appunti di secondaria importanza fatti dall'ing. Ferrucci, levando loro ogni efficacia, la Direzione Generale termina la sua confutazione colle seguenti parole:

« Concludiamo con l'affermare che la linea Domodossola-Orta-Novara non ha una potenzialità sufficiente a soddisfare nemmeno per il primo momento il traffico internazionale che l'apertura del Sempione avvierà verso l'Italia, anche ricorrendo a qualche parziale miglioramento della linea esistente, e che questo ripiego sarebbe monco e sterile di utili risultati e causa di molte e false spese. Ci auguriamo perciò che siano accolti i voti di Milano, di Genova e di Torino, onde la costruzione delle linee d'accesso al Sempione, progettate dalla Mediterranea, venga sollecitamente avviata, sia per conto dello Stato, sia mediante una speciale concessione con facoltà di riscatto allo scadere delle Convenzioni. »

Rivista Bibliografica

Dott. Sabino Fiorese. — *Storia della crisi economica in Puglia dal 1887 al 1897.* — Trani, Vecchi, 1900, pag. 168.

Idem. — *Saggio d'una Geografia economica di Terra di Bari.* — Trani, Vecchi, 1900, pag. 142.

Per l'Esposizione di Parigi, l'Amministrazione provinciale di Bari ha fatto compilare un'opera illustrativa delle condizioni economiche e sociali della Terra di Bari, e questi due lavori del prof. Fiorese sono stati appunto inseriti in quella pubblicazione. La storia della crisi pugliese è narrata dall'Autore con molta competenza e con ricchezza di particolari; la Geografia economica della Terra di Bari è pure esposta con larghezza di idee e con erudizione. Le due opere, in un certo senso, si completano, perchè non v'ha dubbio che la storia della crisi pugliese si può meglio comprendere quando si conoscono le condizioni geografiche della regione che appunto attraversò la crisi. L'egregio Autore nell'opera dedicata a quest'ultima, tratta estesamente nella prima parte delle condizioni dell'agricoltura, dell'industria e del commercio nelle Puglie, espone le trasformazioni economiche operate avanti la crisi, lo sviluppo commerciale della regione pugliese, le istituzioni cooperative, il movimento dei salari e dei profitti terrieri, e passa nella seconda parte allo studio della crisi. Qui la denuncia del trattato con la Francia, la restrizione degli scambi, la rovina delle banche minori, i fallimenti, le perturbazioni cittadine, i processi ecc., tutto viene studiato nelle sue cause e nei suoi effetti. Da ultimo l'Autore esamina i trattati con la Germania, l'Austria e la Svizzera, l'azione delle Camere di Commercio, la liquidazione della crisi e le speranze che sono rinate. È uno studio concreto su una crisi importante, che merita d'essere conosciuto. Come pure va raccomandato l'altro saggio di geografia economica che può servire utilmente a far conoscere sempre meglio una regione che ha tante attitudini a un notevole progresso economico.

Achille Plebano. — *Storia della Finanza italiana dalla costituzione del nuovo Regno alla fine del sec. XIX.* — Vol. II dal 1878 al 1887-88. — Torino, Roux e Viarengo, 1900, pag. 512 (lire 6).

Annunciamo con vero piacere questo secondo volume della Storia della finanza italiana dello on. Plebano, perchè esso viene in un momento assai opportuno. Il chiaro Autore si propone, con un terzo volume, di condurre sino alla fine del secolo la sua narrazione storica, e noi auguriamo ch'egli possa darci presto il compimento di un'opera che ha il pregio di presentare in modo chiaro le vicende finanziarie del paese. Questo secondo volume ci conduce dall'avvento al potere della sinistra parlamentare fino alle dimissioni definitive del Magliani nel 1888, periodo nel quale furono compiute rifo-

me finanziarie, e in ispecie tributarie, di grande importanza, con risultati spesso ben differenti da quelli che governo e parlamento si erano ripromessi. È impossibile di analizzare un'opera storica di tal genere, perchè l'Autore nei quindici capitoli, in cui divide la sua narrazione, accenna od espone numerosi fatti, nulla trascurando di quello che può servire a meglio illuminare la situazione finanziaria del nostro paese. Ma ciascuno può trarre da questo volume molte utili indicazioni sui precedenti storici delle questioni che tuttora si dibattono, sia quella del dazio sul grano o l'altra delle riforme doganali, sia quella delle strade ferrate o l'altra delle maggiori e nuove spese. Il Plebano tratta tutte le questioni, principali o secondarie che sieno, e le chiarisce in non pochi casi con opportune citazioni di brani di documenti parlamentari. Nei suoi giudizi poi, è giustizia riconoscerlo, si mantiene sereno e imparziale, pregio non piccolo, perchè si tratta di un periodo storico a noi così prossimo che in verità talvolta pare che i fatti, i progetti, le discussioni, di cui il Plebano ci rende conto, non sieno di ieri, ma dell'ora presente.

Altri verrà che, con intenti differenti, scriverà la storia della finanza di questi ultimi quarant'anni, e sarà certo possibile in avvenire di fare opera più completa su alcune vicende della finanza, ma indubbiamente l'on. Plebano ha il merito di avere tracciato in un quadro nitido e completo le varie fasi della evoluzione finanziaria del Regno. Possa l'opera sua, con gli alti insegnamenti che ne scaturiscono, avere una salutare influenza sugli uomini che sono chiamati a dirigere la finanza dello Stato italiano, e ad appoggiare o a combattere i nuovi indirizzi che si andranno affermando nell'avvenire.

Karl Bücher. — *Etudes d'histoire et d'économie politique. Traduits par Alfred Hansay.* — Paris, Alcan, 1900, pag. 356.

Il metodo storico ha ai nostri giorni rinnovellato lo studio delle scienze sociali e ne ha considerevolmente allargato il campo. Le leggi sociali che prima di questo secolo si denominavano le leggi naturali della vita, sono effettivamente sottomesse alle leggi superiori dell'evoluzione. Questa verità non ha più bisogno di essere dimostrata. E non soltanto l'economia politica, ma anche la storia ha approfittato di questa corrente attuale di idee. Il prof. Bücher è uno dei principali rappresentanti di questo movimento. Economista di professione, egli si applica, soprattutto nello studio presente, alle scienze storiche. Egli studia da storico dotto le trasformazioni successive della produzione, dello scambio, del consumo dei beni. Egli verifica in questo modo i dati dell'economia politica astratta; e introduce inoltre il punto di vista critico nella storia economica. Quest'opera è notevole per la profondità del pensiero e la sicurezza dei ragionamenti, e bisogna essere riconoscenti al traduttore, del lavoro, certo non facile, che egli si è imposto, per far conoscere a una cerchia molto più larga di studiosi un'opera così pregevole come questa del Bücher.

Ecco i titoli dei saggi che si trovano in questo volume: lo stato economico primitivo; le origini dell'economia nazionale; i modi e le forme di imprese industriali nel loro sviluppo storico; la scomparsa del mestiere; le origini della stampa periodica; l'unione del lavoro e la comunità del lavoro; la divisione del lavoro; organizzazione e formazione delle classi sociali; migrazioni interne e regime urbano significato della loro evoluzione storica.

Ernest Rausch. — *Französische Handelspolitik vom Frankfurter Frieden bis zur Tarifreform von 1882* — Pag. XI V-206.

Joseph Boujansky. — *Die gewerblichen Genossenschaften Belgiens.* — Pag. VIII-93.

Dott. Felix von Oppenheimer. — *Die Wohnungsnot und Wohnungsreform in England.* — Pag. VI-167. — Leipzig, Duncker und Humblot, 1900.

Il dottor Rausch ha molto opportunamente pensato di presentare in un quadro, il più possibile fedele, lo sviluppo storico della politica doganale francese dalla guerra franco-prussiana fino alla riforma della tariffa compiuta nel 1882. Fonti principali per questa indagine storica sono state le discussioni parlamentari, sicché il libro che annunciamo contribuisce a mettere in luce molti punti, sui quali all'estero non si è fermata molto l'attenzione. Le trattative per le convenzioni di commercio sono pure ricordate, ma in modo speciale vengono analizzate le relazioni e le discussioni parlamentari. Lo studio del Rausch è utile per chi voglia conoscere le prime fasi della politica commerciale della repubblica francese.

Sulle cooperative del Belgio il Boujansky ha scritto una pregevole monografia, nella quale sono specialmente studiate con cura le cooperative di consumo socialiste, quelle cattoliche e le altre che non sono di alcun partito, nonché le cooperative di produzione. Da ultimo l'Autore ha preso in esame l'infusso delle cooperative sulla piccola industria e sul commercio al dettaglio. La importanza che hanno assunto le cooperative belghe giustifica questo studio che fornisce molti dati interessanti e istruttivi.

Il barone von Oppenheimer nella sua monografia sul bisogno e la riforma delle abitazioni in Inghilterra ha ricercate le cause e il carattere del bisogno di abitazioni che si manifesta in quel paese, ha studiato la legislazione sanitaria e quella sulle case, le riforme e i progetti municipali riguardanti questo argomento, gli sforzi delle associazioni e dei privati, gli alloggi pubblici e lo spostamento della popolazione in relazione alle strade ferrate. Sebbene su cotesto argomento siano state pubblicate monografie pregevolissime in Inghilterra, in Francia e altrove, questa del von Oppenheimer, per la precisione e la abbondanza delle informazioni ci pare delle migliori e non esitiamo a raccomandarla a chi si occupa di questo problema sociale, sempre grave e urgente nelle grandi città.

Rivista Economica

Commercio dell'Abissinia. - L'industria metallurgica nel mondo.

Commercio dell'Abissinia. — Nell'*Economiste Français*, sono stati pubblicati alcuni dati sul commercio della Abissinia i quali per quanto approssimativi, mancando statistiche ufficiali, non sono per questo meno interessanti.

Notiamo ancora che questi dati non si riferiscono alla intera Etiopia, ma alle sole due provincie di Adis-Abeba ed Harrar, che costituiscono l'Abissinia propriamente detta.

L'importazione, a quanto pare, ha il sopravvento sulla esportazione, e ciò in causa, al danaro accumulato dagli abissini durante le turbolenze degli ultimi anni, e che ora si rimette in circolazione.

Nella regione di Adis-Abeba nel 1899-900, i prodotti importati avrebbero raggiunto un valore complessivo di 2,977,000 talleri (Maria Teresa, il tallero vale L. 2.50) dei quali 2,239,000 di cotonine, 289,000 di seterie, 215,000 di armi, 105,000 di lanerie e 129,000 di prodotti diversi.

Questi prodotti si dividevano così a seconda della provenienza:

<i>Talleri</i>	
Cotonine	1,235,000 — Inghilterra e Indie
»	1,000,000 — Stati Uniti
»	4,000 — Germania
Seterie	192,000 — Germania
»	87,000 — Francia
»	10,000 — Inghilterra e Indie
Prodotti diversi	82,090 — Germania
»	25,000 — Inghilterra
»	17,000 — Francia
Armi	215,000 — Francia

Tutte le lanerie provennero dall'Inghilterra.

Pare che nel mercato abissino vi sia tendenza ad un largo sviluppo per le manifatture di seta, del che dovrebbero prender nota i nostri fabbricanti, per non lasciare, come adesso l'esclusivo monopolio agli altri.

L'esportazione della regione di Adis-Abeba è stata di talleri 2,256,000, di cui 856,000 d'oro; 600,000 di avorio; 600,000 di caffè; 125,000 di sale e 75,000 di zibetto.

L'*Economiste* crede che in Abissinia vi debba essere abbondanza d'oro e la deduce dal fatto che già se ne esportano quantità notevoli, sotto forma di polvere di Wallega, di anelli di Beniscogul e di pepiti d'altre provincie.

Nella regione dell'Harrar nel 1899-1900, l'importazione è stata di 2,862,750 talleri di cotonine; 553,200 di seterie; 108,000 di lanerie; e 298,700 di prodotti diversi, in complesso un'importazione di tall. 3,822,650, contro un'esportazione di 2,691,000, di cui: 905,000 di caffè; 724,000 di pelli; 540,000 di oro; 430,000 d'avorio; 51,000 di zibetto; 24,000 di cera e 14,000 di gomma arabica.

Vige un dazio del 5 per cento *ad valorem* che si percepisce ad Adis-Abeba su tutte le provenienze dalle provincie, più un diritto del 5 per cento su tutti i prodotti spediti nell'Harrar, e un diritto doganale del 10 per cento su tutti i prodotti inoltrati alla costa in vista della loro esportazione.

Un dazio d'entrata di 10 per cento *ad valorem* è percepito su tutte le importazioni a Adis-Abeba, mentre nell'Harrar non è che dell'8 per cento, cosicché i commercianti, preferiscono quest'ultimo mercato.

Facciamo notare che i francesi hanno messo le mani avanti appunto in vista di questa preferenza con la ferrovia che stanno costruendo da Gibuti Zeila-Adis-Abeba-Harrar, contro la quale le strade caravanierie per l'Eritrea e pel Sudan, dovranno sostenere una difficile concorrenza.

L'industria metallurgica nel mondo. — La metallurgia ha attraversato un periodo di prosperità che farà epoca. Una domanda considerevole ha provocato un aumento continuo di produzione; ma probabilmente il massimo di questo movimento progressivo è stato raggiunto nel 1899.

Appaiono infatti i segni di un rallentamento nel consumo metallurgico mondiale.

Dal 1894 in poi la produzione del ferro fu in costante aumento. Era discesa da 26,493 tonnellate nel 1892, a 24,781 nel 1893, ma nel 1894 risali a 25,861 elevandosi costantemente fino a 40,562 nel 1899. Mai non si era avuto un aumento tanto notevole.

Molti sono i paesi che hanno concorso a questo risultato; gli Stati Uniti, da soli, nel 1899 hanno prodotto 1820 tonn. di ferro di più della intera produzione mondiale del 1870.

La produzione americana infatti fu di 13,839 tonn. contro 12,919 nel mondo intero del 1870. Gli Stati Uniti che oggi sono i primi produttori di ferro sorpassarono nel 1899 l'Inghilterra che fino allora era venuta in testa a tutti gli altri paesi. Essa non tiene più che il secondo posto con 9454 tonn., cioè il 23.31 per cento ossia meno del quarto della produzione mondiale; mentre nel 1870 figurava pel 50.43 per cento e gli Stati Uniti vi figuravano pel 14.07 per cento solamente.

La Germania ha conservato il terzo posto, con 8029 tonn., ma mentre nel 1870 essa forniva alla produzione totale 11.57 per cento oggi ne fornisce 19.79 per cento.

La Russia nel 1899 è passata dal settimo posto al quarto, facendo retrocedere la Francia al quinto. Quel grande paese ha prodotto nel 1899 tonn. 2675 contro 360 che ne produsse nel 1870.

Mentre la Russia figura al presente per 6.59 per cento nella produzione totale di ferro, invece che per 2.99 per cento come nel 1870; la Francia vi entra per 6.33 per cento con 2567 tonn. mentre nel 1870 vi entrava per 9.80 per cento con 1173 tonn.

Il Belgio che nel 1870 occupava il quinto posto con 4.68 per cento è disceso al settimo con 2.53 per cento.

Il sesto posto è tenuto dall'Austria-Ungheria col 3.35 per cento della produzione complessiva.

Vengono poi, fra gli altri paesi produttori di ferro, la Svezia, la Spagna e l'Italia. Tutto sommato nei vari paesi enumerati sopra, meno l'Italia dove rimane stazionaria, la produzione del ferro ha fatto dal 1870 al 1899 progressi considerevolissimi.

La produzione dell'acciaio si è sviluppata anche più di quella del ferro. Nel 1899 è stata di 27,755 tonn. contro 24,392 nel 1898, con un aumento cioè di 3,365 ossia del 13.79 per cento.

L'acciaio è il vero metallo moderno; esso sostituisce oramai in molte occasioni il ferro fuso e i miglioramenti realizzati nell'arte delle leghe gli assicurano impieghi sempre più numerosi in avvenire.

Basta a darne una idea lo sviluppo enorme preso da questo metallo nell'ultimo quarto di secolo. Venti anni fa il mondo non produceva che 4233 tonn. di acciaio, oggi ne produce 27,755.

Anche qui, come pel ferro, il primo posto fra i paesi produttori lo tengono gli Stati Uniti, con 10,810 tonn. ossia il 58.95 per cento della produzione totale, mentre l'Inghilterra non rappresenta più che il 17.79 per cento con 4933 tonnellate.

E si noti che nel 1880 essa forniva quasi il terzo della produzione universale. Nello stesso periodo, oltre

gli Stati Uniti, anche la Germania ha avuto uno sviluppo intenso; giacché la sua produzione dal 1888 al 1889 è cresciuta del 908.01 per cento, salendo da 14.74 per cento della produzione totale a 22.66.

Questo aumento l'ha collocata al secondo posto fra i produttori di acciaio, rimpiazzando l'Inghilterra che fino dal 1897 è discesa al terzo posto.

La Svezia, che tiene l'ottavo posto, ha tuttavia progredito enormemente nel ventennio, poichè il suo coefficiente è di 834.48 per cento, mentre quello degli Stati Uniti è di 750.94 per cento; dell'Austria-Ungheria di 734.32 per cento; del Belgio di 446.21 per cento; della Russia di 404.73 per cento; della Francia di 293.06 per cento; dell'Inghilterra di 273.35 per cento.

Se consideriamo ora la produzione complessiva del ferro ed acciaio nei diversi paesi, constatiamo che tutti sono in aumento nel 1899 in confronto al 1898.

Questo enorme aumento di produzione è stato determinato da un equivalente aumento di domanda, specialmente dovuto allo sviluppo colossale delle ferrovie. Però vi ha avuto la sua parte anche la speculazione. Nel timore di nuovi rialzi nei prezzi gli acquirenti fecero compe per quantità superiori ai loro bisogni. Queste ordinazioni produssero una vera rarità di prodotti metallurgici; ed i produttori, si trovarono nella impossibilità di corrispondere a tutte le richieste.

Tra i fatti che hanno paralizzato i produttori, vanno annoverati il rincaro dei carboni, il rialzo dei salari e l'azione dei sindacati di vendita, organizzazione specialmente tedesca e di data recente, il cui intervento è divenuto nel 1899 molto attivo nel senso naturalmente, di un rialzo nei prezzi.

Tale, nelle sue grandi linee, la situazione metallurgica nel mondo alla fine del 1899, ma che, lo ripetiamo, tende di già a retrocedere, avendo nello scorso anno toccato il suo punto culminante.

LA SITUAZIONE DEL TESORO AL 30 NOVEMBRE 1900

Il Conto di Cassa al 30 novembre 1900 dava i seguenti risultati:

Fondo di Cassa alla chiusura dell'eserc. 1899-900 L. 204,272,787.24
 » » al 30 novembre 1900 206,340,432.44

Differenza in più L. 2,067,645.20

Pagamenti di Tesoreria dal 1° luglio al 30 novembre 1900:

Per spese di Bilancio . . . 449,410,444.83
 Debiti e crediti di Tesoreria 1,339,521,655.62 L. 1,788,834,270.63
 Decreti minist. di scarteo 202,270.18

Incassi di Tesoreria dal 1° luglio al 30 novembre 1900:

Per entrate di Bilancio . . . 670,887,489.13
 Per Debiti e Crediti di Tesoreria 1,420,014,426.70 } L. 1,790,901,915.83

Eccedenza degli incassi sui pagamenti . . . L. 2,067,645.20

La situazione dei Debiti e Crediti di Tesoreria al 30 novembre 1900 risulta dai seguenti prospetti:

DEBITI	al 30 giugno 1900	al 31 novembre 1900
	migliaia	migliaia
Buoni del Tesoro Lire	294,585	284,969
Vaglia del Tesoro	27,659	32,283
Banche, Anticipazioni statutarie		
Ammin. Debito Pub. in conto cor. infruttifero	241,889	161,902
Id. Fondo Culto id. id.	49,850	23,383
Ammin. Debito pub. in c. cor. frutti ero	18,500	25,959
Altre Amministrazioni in c. cor. infruttifero	37,402	28,254
Buoni di cassa.	20,665	14,848
Incassi da regolare	55,340	45,971
Biglietti di Stato emessi per l'art. 11, legge 3 marzo 1898, n. 47.	11,250	11,250
Totale debiti	697,474	597,817

CREDITI	al 30 giugno 1900	al 30 novemb 1900
Valuta presso la Cassa Depositi e Prestiti articolo 21 della legge 8 agosto 1885. . . L. Amministrazione del Debito Pubblico per pagamenti da rimborsare . . .	91.250	91.250
Amministrazione del fondo per il Culto . . .	62.863	152.926
Altre amministrazioni . . .	17.246	17.866
Obbligazioni dell'Asse Ecclesias-tico . . .	47.185	44.981
Deficenze di Cassa a carico dei contabili del Tesoro . . .	12	—
Divorzi	1.933	1.933
	14.801	44.284
Totale dei crediti	235.092	355.243
Ecceденza dei debiti sui crediti . . .	462.081	242.574
Totale	697.474	597.817

La ecceденza dei debiti sui crediti al 30 novembre 1900 era di milioni 242.5 e al 30 giugno 1900 di milioni 462. Il totale dell'attivo del Tesoro formato dal fondo di cassa e dai crediti, risulta al 30 novembre 1900 di milioni 561.5 contro 439.3 alla chiusura dell'esercizio.

I debiti di Tesoreria ammontavano alla fine di novembre a 597.8 milioni contro 697.1 alla chiusura dell'esercizio. Vi è quindi una ecceденza delle passività per 36.2 milioni alla fine di novembre, contro 257.8 al 30 giugno, ossia una differenza attiva di milioni 221.5.

Gli incassi per conto di bilancio che ammontarono nel novembre 1900 a milioni 117 (comprese le partite di giro) si dividono nel modo seguente:

INCASSI	Mese di novembre 1900	Differenza nel 1900	Dal 1° luglio 1899 a tutto novemb. 1900	Differenza nel 1900
	migliaia di lire	migliaia di lire	migliaia di lire	migliaia di lire
Entrata ordinaria				
<i>Entrate effettive:</i>				
Redditi patrimoniali dello Stato	15,975	+1,673	43,588	— 101
Imposta sui fondi rustici e sul fabbricati	599	+ 440	65,097	— 140
Imposta sui redditi di ricchezza mobile	3,323	- 1,972	69,510	- 2,864
Tasse in amminstraz. del Ministero delle Finanze.	15,147	— 353	85,108	+ 3,081
Tassa sul prodotto del movimento a grande e piccola vel. sulle ferrovie . .	1,641	— 502	12,619	+ 3,460
Diritti delle Legaz. e dei Consolati all'estero	—	— 57	190	— 172
Tassa sulla fabbricazione degli spiriti, birra, ecc. . .	11,446	— 401	29,453	+ 2,318
Dogane e diritti marittimi	19,132	— 42	97,843	+ 6,669
Dazi interni di consumo, esclusi quelli di Napoli e di Roma	4,086	— 76	20,707	— 273
Dazio consumo di Napoli . .	1,259	— 77	5,290	— 56
Dazio consumo di Roma . . .	1,614	+ 32	6,805	+ 301
Tabacchi	16,608	+ 700	82,616	+ 1,222
Sali	6,316	+ 74	30,615	+ 183
Lotto	5,682	+ 15	28,012	+ 3,556
Poste	5,695	+ 779	26,209	+ 1,670
Telegraf	1,184	+ 28	6,386	+ 444
Servizi diversi	1,915	+ 202	8,873	+ 946
Rimborsi e concorsi nelle spese	866	— 258	7,843	— 457
Entrate diverse	1,229	+ 190	15,946	+ 8,724
Tot. Entrata ordinaria. L.	113,727	— 42	617,719	+ 26,622
Entrata straordinaria				
CATEG. I. Entrate effett. . .	395	+ 237	2,229	+ 1,058
II. Costr. str. fer.	216	+ 223	790	+ 313
III. Movimento di Capitali	394	— 337	3,725	- 2,461
Totale Entrata straord. L.	1,027	+ 123	6,745	- 1,091
Partite di giro	2,366	+ 2,162	16,422	+ 3,012
Totale generale	117,120	+ 2,243	670.887	+ 28,543

I pagamenti poi effettuati dal Tesoro per le spese di bilancio nel mese di novembre, risultano dal seguente prospetto:

Pagamenti	Mese di novembre 1900	Differenza nel 1900	Dal 1° Luglio 1900 a tutto novembre 1900	Differenza nel 1900
	migliaia di lire	migliaia di lire	migliaia di lire	migliaia di lire
Ministero del Tesoro . . . L.	23,069	+ 18,349	65,671	+ 8,693
Id. delle finanze	15,275	— 61	79,242	+ 4,470
Id. di grazia e giust.	3,381	+ 13	16,387	— 352
Id. degli affari esteri	1,433	+ 64	7,384	+ 1,416
Id. dell'Istruz. pubb.	3,550	+ 250	18,376	+ 197
Id. dell'interno	5,085	+ 65	28,672	+ 4,782
Id. dei lavori pubbl.	5,324	+ 270	40,886	+ 1,353
Id. delle poste e tel.	6,040	+ 279	25,942	+ 1,029
Id. della guerra	18,107	+ 3,072	114,167	+ 10,707
Id. della marina	12,128	+ 2,617	49,610	+ 2,717
Id. della agric. ind. e commercio	1,052	— 34	5,769	+ 661
Totale pagam. di bilancio.	94,449	+ 18,714	449,110	- 2,797
Decreti minist. di scarico . .	—	—	202	+ 200
Totale pagamenti.	94,449	+ 18,714	449,312	- 2,597
Differenza Attiva	22,671	—	221,574	31,140
Passiva	—	16,471	—	—
Totale	147,120	+ 2,243	670,887	+ 28,543

1) L'aumento avuto sui redditi patrimoniali dello Stato si deve all'incremento dei traffici.

2) La diminuzione avuta dall'imposta sui redditi di ricchezza mobile proviene dal fatto che la seconda rata di questa imposta dovuta dalla Cassa Depositi e prestiti e dalle Casse postali di risparmio fu versata nel 1900 in ottobre e nel 1899 in novembre.

3) La differenza in più verificatasi nelle partite di giro proviene da maggiori somme fornite dalla Cassa Depositi e prestiti per il servizio dei debiti redimibili e da quelle da prelevarsi dal conto corrente con la Cassa stessa, costituito dalle assegnazioni destinate ad opere straordinarie di bonificazione.

Navigazione Generale Italiana

Il 15 corrente ebbe luogo l'assemblea generale per discutere il resoconto dell'esercizio dal 1° luglio 1899 al 30 giugno 1900. Erano presenti tutti i membri del Consiglio di amministrazione, meno il comm. Marcello Bombini. Al banco della presidenza il presidente comm. Gallotti e l'amministratore delegato comm. Piaggio.

Constato, dal notaio Capo, il numero legale si dà lettura del rapporto del Consiglio e della relazione dei Sindaci, che condenseremo per sommi capi.

Rendite e spese dell'esercizio:

Proventi della navigazione . . . L.	44,282,544.76
Id. e recuperi d'ordine generale . . .	629,353.03
Totale entrate L.	44,911,907.79
Per l'esercizio della navigazione. L.	40,011,520.72
Oneri e spese d'ordine generale . . .	763,999.47
Spese d'amministrazione centrale. . .	603,747.60
Totale spese L.	41,379,267.79

Onde l'utile netto risulta di L. 3,532,640: superiore di L. 850,465.21 a quello dell'esercizio precedente, nonostante il prezzo elevato dei carboni.

Questo soddisfacente risultato si deve: all'estensione crescente dei servizi, all'attività progressiva dei traffici, all'oculatezza nei contratti del combustibile e alla realizzazione, con notevole profitto di titoli di proprietà sociale. Ecco il movimento dei traffici:

	1898-99	1999-900
Leghe non sovvenzionate . . .	479,566	505,390
» postali sovvenzionate . . .	458,156	471,088
Totale leghe	937,722	936.478

ossia una differenza in più nell'esercizio ultimo di 38,756 leghe, delle quali 26,000 sulle linee non sovvenzionate del Brasile e New-York.

Ma più che il maggior percorso hanno influito i noli che nonostante le misure contumaciali, le quali hanno paralizzato non poco il traffico per le linee dell'Egitto, Mar Rosso e Indie, raggiunsero l'ammontare di L. 34,921,396.12, ossia 3,200,019 lire in più dell'esercizio 1898-99.

In complesso si ebbe un aumento di entrata di oltre tre milioni e mezzo e siccome l'aumento nelle spese si è contenuto in tre milioni circa, il miglioramento netto di navigazione fu di mezzo milione.

La rendita dei titoli industriali che possedeva la Società diede un utile di L. 350,000.

Carboni. — Questo passo della relazione è istruttivo. La Società consuma circa 350,000 tonnellate di carbone, il quale, pochi anni or sono, costava circa 20 lire la tonn., mentre nell'esercizio scorso furono superate le 30. E l'aumento sarebbe stato ben più gravoso se, cogliendo, come suol dirsi, la palla al balzo, il sen. Piaggio non avesse stipulato contratti per ingente quantità ad un prezzo che assicurò all'azienda, di fronte ai prezzi del mercato, un beneficio medio di oltre 8 lire per tonnellata, del qual si risentirà altresì l'esercizio in corso, nel quale i prezzi hanno raggiunto la massima elevatissima.

Linee libere. — A fronteggiare il maggior costo del combustibile, che si risolve in qualche milione per bilancio, la Società, dice il rapporto, non può trovar compensi nelle linee sovvenzionate, giacché il maggior sviluppo di traffico per la regolarità e bontà intrinseca dei servizi, e per le agevolezze che si procura di accordare, non valga a coprire il maggior costo del carbone.

E' dunque nelle linee libere che l'azienda deve cercare maggiori risorse ed i risultati conseguiti su alcune — sebbene talune di cabotaggio si debbano tardi o tosto sopprimere per costante perdita — sono abbastanza soddisfacenti.

Si è quindi — dice la relazione — accentuato lo sviluppo nei traffici internazionali, preparando il campo, con un miglior impiego della flotta, a nuove linee per i piroscafi in costruzione e per quelli che potremo ancora commettere, attuando gradatamente il nostro programma.

« E le cure che dedicammo alla buona riuscita dei servizi vecchi e nuovi sono compensate dalla preferenza dei passeggeri in genere su tutte le linee e degli emigranti in specie su quelle dell'America, al punto che i biglietti già emessi dalle nostre Agenzie di oltre Atlantico per passaggi di terza classe dell'Italia ammontano a circa un milione di lire.

Questa, direbbe un avvocato, è la controprova che gli emigranti sono contenti del servizio, giacché si tratta di biglietti per un milione che sono stati fissati e pagati in America da emigranti che avendo fatto il viaggio sui vapori della Navigazione Italiana, ora fanno andare i loro parenti sugli stessi vapori.

Flotta. — La composizione della flotta — 96 piroscafi — non ha subito nell'esercizio modificazioni, onde il suo valore fu ridotto da 31,301,102 lire dell'anno precedente a lire 28,343,717.45 (10 0/10) che risponde, in base alle più rigorose perizie, largamente alla realtà. Lo stesso sistema di accertamento fu eseguito per tutto il resto del materiale.

La costruzione dei nuovi sette piroscafi ha proceduto regolarmente, *Flavio Gioia*, *Amerigo Vespucci* e *Sicilia* furono variati e il primo fa già il servizio per la Sardegna con molta soddisfazione dei passeggeri.

E' imminente il varo del *Liguria* e gli altri tre *Lombardia*, *Sardegna* e *Umbria* saranno in mare nell'esercizio corrente, aumentando in complesso la flotta di 29,600 tonnellate.

Ad assicurarsi un buon personale navigante, la Società ha deciso di acquistare alcuni velieri di grande portata per lunghi viaggi, che serviranno da trasporto e da nave-scuola nel tempo stesso. Così la Società potrà avere sulle linee periodiche un buon personale. All'effetto fu già comprato un veliero in acciaio di 31000 tonnellate.

Parte finanziaria. — Nessun sinistro nel 1899 e 1900 (e questo è miglior elogio al personale), onde un aumento di oltre 700 mila lire nel fondo di assicurazione, che si chiude con 5,054,279.

Riassumendo i risultati del bilancio si ha un utile totale di L. 3,533,633 — da cui togliendo L. 176,632 per la riserva e gli altri accessori si riesce, per la prima volta, dopo molti anni, ad un dividendo di lire trenta, ossia il 6 per cento sul capitale versato.

All'assemblea non parve vero, tantoché il cav. James Aguet, in nome della Svizzera, che ha una certa partecipazione alla nostra Società, propose un ordine del giorno di plauso al Consiglio, all'Amministratore delegato e al personale — che fu approvato all'unanimità.

Il Consiglio resta così composto:

Pres. Gallotti comm. Domenico.

Vice pres. Duca della Verdura — F. Florio.

Amm. delegato Piaggio comm. Erasmo.

Consiglieri: Bombrini Marcello, Borghese don Gius. Capecelatro comm. Antonio, Mareini comm. Clemente, princ. di Paternò, Orlando comm. Angelo, princ. di Palazuolo, Varvaro Pojero comm. Francesco, Balduino cav. Cesare, e Bertarelli comm. Tommaso.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Piacenza. — Nella sua seduta del 10 corr. la Camera di Commercio di Piacenza deliberava di interessare vivamente il Comitato interprovinciale della ferrovia Genova-Piacenza-Cremona, perché sollecitamente presenti il progetto tecnico e chiegga la necessaria concessione al Governo.

Camera di Commercio di Pavia. — Nella sua tornata del 12 dicembre questa Camera emise un voto in appoggio all'iniziativa presa dalla Consorella di Novara in merito alla costruzione di una ferrovia Tortona-Pieve del Cairo-Mortara ed alla posa di un secondo binario sulla linea Mortara-Novara.

Deliberò di aderire all'invito rivolto dal Comitato per un monumento nazionale ad Umberto I nel luogo del quadrato di Villafranca, sottoscrivendo per L. 25.

Si associò al voto espresso della Consorella di Torino per la riduzione della tassa postale delle lettere ordinarie a 15 centesimi; nonchè al voto espresso dalla Consorella di Cuneo onde l'applicazione della tariffa ferroviaria N. 234 P. V. per trasporti a va-

gone completo del cloruro di potassio, nitrato di soda e solfato di potassa, ora in vigore a titolo di esperimento a favore dei Comizi, Consorzi agrari ed altri enti, sia continuata estendendone il beneficio a tutti indistintamente.

Prese atto della nota della Società Ferrovie Meridionali colla quale alla rinnovata istanza della Camera per la collocazione degli scaldapiedi nei treni della linea Pavia-Mantova-Monselice, risponde di non potere per la corrente stagione attuare il provvedimento.

Il Presidente dette quindi opportuni affidamenti al cons. sig. Gerardo, il quale raccomandò all'interessamento della Camera la questione del sottopassaggio a S. Mauro i cui lavori avrebbero dovuto, a termine delle convenzioni stipulate, cominciare entro l'anno, che sta per finire invece senza nessun segno dell'inizio dei lavori stessi.

Mercato monetario e Banche di emissione

L'opinione che la Banca d'Inghilterra non avrebbe aumentato il saggio dello sconto è stata confermata dai fatti; il saggio minimo ufficiale è rimasto invariato al 4 per cento e ora pare fondata la speranza che l'istituto bancario non avrà bisogno per questa fine di anno modificare il suo saggio di sconto. Lo sconto privato è pari a quello ufficiale. Questo ha determinato una forte richiesta di sconto alla banca e si crede che le domande non mancheranno anche nell'avvenire prossimo. I ritiri di oro sono stati importanti, specie in principio di settimana, sono state inviate infatti 255,000 sterline all'estero, ma sono state compensate da 300,000 sterline giunte dall'America.

Sul mercato americano si nota un lieve peggioramento nella situazione, causa i forti bisogni di moneta che ha ora la speculazione.

A Berlino lo sconto privato è salito a 4 1/4 e questo non è un fatto anormale alla fine dell'anno; nel 1899 a quest'epoca era salito al 6 per cento. I cambi sono piuttosto favorevoli alla Germania.

Parigi è sempre in buone condizioni, lo sconto è al 3 per cento circa. Lo *cheque* su Londra è a 25,09 1/2 il cambio sull'Italia a 5.25.

La Banca di Francia al 20 corr. aveva l'incasso in aumento di 5 milioni e mezzo e la circolazione di 34 milioni.

In Italia lo sconto ufficiale è invariato e i cambi presentano queste oscillazioni.

	su Parigi	su Londra	Berlino	su Vienna
17 Lunedì . . .	105.55	26.47	129.75	110.25
18 Martedì . . .	105.45	26.45	129.60	110.20
19 Mercoledì . . .	105.55	26.47	129.70	110.25
20 Giovedì . . .	105.55	26.48	129.77	110.25
21 Venerdì . . .	105.50	26.47	129.65	110.25
22 Sabato . . .	105.375	26.48	129.55	110.15

Situazioni delle Banche di emissione estere

	20 dicembre	differenza
Banca di Francia	Attivo	Incasso oro... Fr. 2,331,674.000 + 5,694.000
		argento... 1,140.375.000 - 135.000
		Portafoglio... 746.148.000 - 4,496.000
		Anticipazioni... 381.979.000 + 333.000
		Circolazione... 4,127,487.300 + 34,092.000
Passivo	Conto cor. dello St. 291,151,000 - 25,086.000	
	del priv. 459,443,000 + 12,745,000	
	Rapp. tra la ris. e le pas. 83,39,010 - 0 56 010	

Banca d'Inghilterra	Attivo	20 dicembre	Incasso metallico Steri. 30.132.000 - 971.000
		Portafoglio... 28.704.000 + 1.657.000	
		Riserva... 18,274,000 - 4,261.000	
Passivo	15 dicembre	Circolazione... 29,633,000 + 389.000	
		Conti corr. dello Stato * 7,259,000 - 2,033.000	
		Conti corr. particolari * 38,984,000 - 808.000	
Rapp. tra l'ine e la cir. * 40 1/4 010 + 318 010			
Banca Austro-Ungherese	Attivo	15 dicembre	Incasso... Fiorini 1,216,195,000 + 1,224,000
		Portafoglio... 388,547,000 - 7,467,000	
		Anticipazioni... 61,876,000 + 196,000	
Passivo	15 dicembre	Prestiti... 299,737,000 + 85,000	
		Circolazione... 1,395,640,000 - 6,296,000	
		Conti correnti... 168,051,000 + 4,500,000	
Cartelle fondiario 296,640,000 + 153,000			
Banca di Spagna	Attivo	15 dicembre	Incasso { oro Pesetas 349,384,000 + 3,180,000
		argento... 410,388,000 + 2,586,000	
		Portafoglio... 1,121,236,000 + 605,000	
Passivo	15 dicembre	Anticipazioni... 251,458,000 + 13,539,000	
		Circolazione... 1,569,360,000 - 4,531,000	
		Conti corr. e dep... 695,259,000 - 148,000	
Banca Nazionale del Belgio	Attivo	13 dicembre	Incasso... Franchi 107,823,000 - 3,986,000
		Portafoglio... 479,377,000 - 1,898,000	
		Anticipazioni... 57,810,000 - 1,303,000	
Passivo	13 dicembre	Circolazione... 577,600,000 - 6,755,000	
		Conti correnti... 71,609,000 - 14,098,000	
		Banche dei Paesi di emis. Svizz.	Attivo
argento... 5,904,000 + 330,000			
Circolazione... 227,456,000 - 4,510,000			
Banca dei Paesi Bassi	Attivo	15 dicembre	Incasso oro... Flor. 58,537,000 + 9,000
		argento... 67,222,000 + 805,000	
		Portafoglio... 74,435,000 + 1,432,000	
Passivo	15 dicembre	Anticipazioni... 57,312,000 + 889,000	
		Circolazione... 226,487,000 - 19,000	
		Conti correnti... 14,037,000 - 1,082,000	
Banche associate di New York	Attivo	15 dicembre	Incasso metall. Doll. 157,660,000 - 5,440,000
		Portaf. e anticipl. * 792,760,000 - 13,680,000	
		Valori legali... 59,340,000 + 1,180,000	
Passivo	15 dicembre	Circolazione... 30,720,000 + 110,000	
		Conti corr. e dep. * 342,670,000 - 18,370,000	
		Banca imperiale Germanica	Attivo
Portafoglio... 878,233,000 + 54,990,000			
Anticipazioni... 73,073,000 + 6,771,000			
Passivo	15 dicembre	Circolazione... 1,160,435,000 + 20,872,000	
		Conti correnti... 583,457,000 + 73,872,000	

Situazione degli Istituti di emissione italiani

	Banca d'Italia	Barco di Napoli	Barco di Sicilia	
Capitale nominale	240 milioni	—	—	
Capit. versato o patrimonio	180 »	65 milioni	42 milioni	
Massa di rispetto	43 9 »	1.2 »	5.9 »	
	30 nov. 1900	30 nov. 1900	30 nov. 1900	
	differ.	differ.	differ.	
Fondo di cassa milioni	357.1 - 0.2	83.2 - 0.08	38.9 + 0.2	
Portafoglio su piazza italiane	256.4 - 4.7	67.5 - 4.5	38.0 + 0.3	
Portafoglio sull'estero	68.8 - 0.4	14.6 + 0.3	8.0 - 0.7	
Anticipazioni	44.2 + 0.9	30.5 + 0.07	5.4 + 0.8	
Partite immobilizz. o non consentite dalla legge 10 agosto 1893	243.9 - 0.2	119.6 - 0.05	9.6 - 0.09	
Sofferenze dell'esercizio in corso	1.0 + 0.01	0.1 -	0.6 + 0.07	
Titoli	175.3 - 0.0	66.0 - 0.05	8.8 -	
Circolazione per conto del commercio	nel limite normale	732.0 -	226.4 -	31.7 -
	coperta da altrettanta riserva	95.3 -	32.8 -	14.4 -
Circolazione per conto del Tesoro	—	—	—	
Totale della circolazione	827.3 - 2.8	659.3 + 1.8	65.6 + 1.2	
Conti correnti ed altri debiti a vista	86.1 + 5.6	34.7 + 2.7	25.9 + 0.2	
Conti correnti ed altri debiti a scadenza	94.7 - 2.5	24.8 - 2.1	10.6 - 0.09	

SOCIETÀ COMMERCIALI ED INDUSTRIALI

Nuove Società.

La Società anonima per industrie forestali. — Sotto gli auspici dell'Immobiliare si è costituita in Roma, con il titolo di « Società anonima per industrie forestali » una società con gli scopi più vasti per l'utilizzazione e trasformazione del legname, e con un capitale sociale di fr. 875.000. La sede è in Roma, presso la Società Generale immobiliare, e il Consiglio è composto dei sigg. ing. Raul Pantaleoni, presidente, avv. Anderloni Giuseppe, ingegnere Stamm Gustavo, avv. Maraini Clemente, prof. Lunardoni Agostino, consiglieri, avv. Zunini Francesco, avv. Vicario Carlo e Pesaro Maurogonato Ernesto, sindaci. La Società si è già resa rilevataria della Ditta Lunardoni e Stamm per la utilizzazione ed impiego industriale del legname dei boschi comunali di Cappadocia.

Unione industrie seriche in Como. — Si è costituita in Como la Società in accomandita per azioni « Unione Industrie Seriche » sotto la ragione sociale Broggi, Brambilla, Pozzi, Surr, Baragiola, Arnaboldi e C.

Oggetto della Società è la fabbricazione, tintura e vendita delle stoffe di seta miste e congeneri. Il capitale sociale è di L. 2,200,000. La sede della Società è in Como con stabilimenti in quel comune, in Cantù ed in Civate.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 22 Dicembre 1900.

La settimana che chiude con oggi di poco differisce dalla precedente; da noi calma e nullità di affari con tendenza sempre indecisa. I prezzi sono rimasti pressochè fermi ed a quote discrete dovute per riflesso a Parigi che seguita a quotare a buoni prezzi la nostra rendita. Per quanto tempo ancora dovremo assistere a questo andamento svogliato delle nostre borse è difficile prevederlo, poichè diverse sono le cause, fra cui l'incognita della campagna cinese sull'esito della quale è difficile poter far pronostici, ed una situazione monetaria tutt'altro che buona.

Quest'ultimo fatto appunto mantiene alto il tasso del danaro da noi ed in altri mercati europei, in modo da non incoraggiare affatto la speculazione, a cui basta ora poche lire di differenza per decidersi a comperare o liquidare.

Da noi la nostra rendita 5 per cento ha avuto qualche oscillazione; in media però la troviamo sul corso di 100.85 a contanti, e chiude oggi a 100.87. Il fine mese segna 100.95. Debole piuttosto si è mostrato il 4 1/2 per cento intorno a 109.20, mentre il 3 per cento guadagnando 25 centesimi, sui prezzi della settimana scorsa si è portato a 61.75.

Il mercato francese dopo aver superato facilmente la liquidazione di quindicina ha avuto tendenze buone e ferme con un po' di titubanza forse nella borsa di martedì dietro voci di un probabile rialzo di sconto alla Banca d'Inghilterra.

La nostra rendita 5 per cento esordita a 95.95 ribassava fino a 95.70, per riprendere poi a 95.85 e chiudere oggi a 95.90. Le rendite interne francesi non hanno fatto differenze sensibili; il 3 1/2 per cento da 112.90 a 102.95, ed il 3 per cento antico da 101.15 ex a 101.30. Le altre rendite di Stato a Parigi sono state poco trattate e sui soliti prezzi anche per l'Estero spagnolo esordito a 70.40, e segnante oggi lo stesso prezzo. I consolidati inglesi

si trovano leggermente depressi, e ferme sono state le borse di Vienna e Berlino.

TITOLI DI STATO	Sabato 15 Dicembre 1900	Lunedì 17 Dicembre 1900	Martedì 18 Dicembre 1900	Mercoledì 19 Dicembre 1900	Giovedì 20 Dicembre 1900	Venerdì 21 Dicembre 1900
Rendita italiana 5 %	100.80	100.90	100.85	100.77	100.85	100.90
» » 4 1/2 »	109.30	109.25	109.25	109.20	109.20	109.20
» » 3 »	61.25	61.50	61.75	61.75	61.75	61.75
Rendita italiana 5 0/0 :						
a Parigi	95.85	95.95	95.70	95.70	95.85	95.90
a Londra	94.40	95.40	95.25	95.25	95.25	95.25
a Berlino	95.20	95.20	95.20	95. —	95.10	95.10
Rendita francese 3 0/0 ammortizzabile	—	—	—	100.50	—	100.65
Rend. franc. 3 1/2 0/0	102.90	102.90	102.75	102.65	102.85	102.95
» » 3 0/0 antico	102. —	101.15	101.07	101. —	101.17	101.30
Consolidato inglese 2 1/2 prussiano 2 1/2	97.65	97.75	97.65	97.65	97.50	97.40
» »	96.50	96.60	96.40	96.30	96.50	96.40
Rendita austriaca in oro	118.35	118.30	—	117.90	117.75	117.70
» » in arg.	98.05	98.55	98.05	98.10	98.10	98.25
» » in carta	98.35	98.35	—	98.40	98.55	98.65
Rendita spagn. esteriore:						
a Parigi	70.32	70.40	70.35	70.25	70.35	70.40
a Londra	69.30	69.50	69.75	69.75	69.60	69.75
Rendita turca a Parigi	23.35	23.40	23.40	23.43	23.40	23.30
» » a Londra	22.85	22.85	22.85	22.85	22.85	22.65
Rendita russa a Parigi	87.15	87. —	86.80	—	—	86.79
» portoghese 3 0/0 a Parigi	24.95	24.85	25.10	24.90	24.85	24.75

VALORI BANCARI	15 Dicembre 1900	22 Dicembre 1900
Banca d'Italia.	905. —	894. —
Banca Commerciale	691. —	695. —
Credito Italiano	567. —	565. —
Banco di Roma	134.50	131. —
Istituto di Credito fondiario.	491. —	490. —
Banco di sconto e sete . . .	169. —	164.50
Banca Generale	49. —	50. —
Banca di Torino	235. —	291. —
Utilità nuove	174. —	174. —

Oscillanti i valori bancari; in lieve ribasso le azioni della Banca d'Italia, Credito Italiano, Banco di Roma e Banco Sconto e Sete; sostenute quelle della Commerciale, e Banca di Torino.

CARTELLE FONDIARIE	15 Dicembre 1900	22 Dicembre 1900
Istituto italiano	4 % 493. —	495.50
» » »	4 1/2 % 508. —	507.25
Banco di Napoli	3 1/2 % 433. —	433. —
Banca Nazionale	4 % 500.25	500.50
» » »	4 1/2 % 506.25	505.50
Banco di S. Spirito	5 % 451. —	460. —
Cassa di Resp. di Milano . .	5 % 506.25	508. —
» » »	4 % 503. —	503.75
Monte Paschi di Siena . . .	5 % 491. —	491. —
» » »	4 1/2 % 506. —	506. —
Op. Pie di S. P. lo Torino . .	4 % 510.50	510. —
» » »	4 1/2 % 480.50	480.50

Nelle cartelle fondiari notiamo un ribasso nell'Istituto Italiano 4 per cento da 493 a 495.50; in aumento invece troviamo il 5 per cento della Cassa di risparmio di Milano da 506.25 a 508, e le cartelle 5 per cento del Banco di S. Spirito, spinte da 451 a 460.

	15 Dicembre 1900	22 Dicembre 1900
PRESTITI MUNICIPALI		
Prestito di Roma . . . 4 %	502. —	501. —
» Milano . . . 4 »	98. —	98. 25
» Firenze . . . 3 »	70. —	70. 25
» Napoli . . . 5 »	90. 50	90. 75
VALORI FERROVIARI		
	15 Dicembre 1900	22 Dicembre 1900
Meridionali	710. 50	712. —
Mediterranee	533. —	535. —
Sirole	688. —	688. —
Secondarie Sarde	235. —	235. —
Meridionali . . . 3 %	313. —	313. 25
Mediterranee . . . 4 »	484. —	484. —
Sirole (oro) . . . 4 »	515. —	515. —
Sardegna C 3 »	306. —	306. —
Ferrovie nuove . . . 3 »	306. —	306. 50
Vittorio Eman. 3 »	335. —	335. —
Tirreno 5 »	495. —	495. —
Costruz. Venete . . . 5 »	494. 50	494. 50
Lombarde 3 »	—	—
Marmif. Carrara	245. —	245. —

Fra i valori ferroviari troviamo discrete disposizioni nelle azioni Meridionali e Mediterranee in costante aumento. Fra le obbligazioni prezzi stazionari.

	15 Dicembre 1900	22 Dicembre 1900
VALORI INDUSTRIALI		
Navigazione Generale	476. —	472. —
Fondiarla Vita	258. —	257. 25
» Incendi	130. —	130. —
Acciaierie Terni	1325. —	1320. —
Raffineria Ligure-Lomb.	422. —	420. —
Lanificio Rossi	1417. —	1425. —
Cotonificio Cantoni	491. —	492. —
» veneziano	208. 50	214. —
Acqua Marcia	1050. —	1055. —
Condotte d'acqua	244. —	243. —
Linificio e canapificio naz.	164. —	165. —
Metallurgiche italiane	170. 50	171. —
Piombino	128. —	127. —
Elettric. Edison vecchie	433. —	439. —
Costruzioni venete	64. —	61. —
Gas	765. —	755. —
Molini	74. —	74. —
Molini Alta Italia	229. —	240. —
Ceramica Richard	303. —	300. —
Ferriere	145. —	146. —
Off. Mec. Miani Silvestri	89. —	89. —
Montecatini	260. —	257. —
Banca di Francia	3870. —	3875. —
Banca Ottomanna	540. —	538. —
Canale di Suez	3585. —	3597. —
Crédit Foncier	675. —	675. —

In generale i valori industriali sono stati trascurati in settimana ed a prezzi piuttosto deboli. I soli valori che hanno avuto transazioni animate sono le Edison ed i Molini Alta Italia.

NOTIZIE COMMERCIALI

Grani. — Mercati animati su tutti gli articoli. A Saronno frumento da L. 24.75 a 25.25, segale da L. 18.25 a 18.75, avena da L. 18 a 18.75 al quintale. A VerCELLI frumento mercantile da 24.25 a 25, segale da L. 18 a 19, avena da L. 17.25 a 18 al quintale. A Oleggio frumento da L. 23.50 a 24, avena da L. 18 a 19, segale da L. 15 a 16. A Desenzano frumento da L. 23.50 a 25.25, frumentone da L. 15.50 a 16.50,

avena da L. 17 a 18, segale da L. 17 a 17.75. A Torino frumento di Piemonte da L. 25.25 a 25.75, id. nazionali da L. 25.75 a 26.25, frumentoni da da L. 15.50 a 17, segale da L. 18 a 18.50 al quintale. A Treviso frumenti nostrali da L. 24.25 a 25, frumentone a L. 16, avena a L. 18. A Parigi frumento per corr. a fr. 20.10, id. per prossimo a fr. 20.50, segale per corr. a fr. 15.50, id. avena a fr. 18.40.

Cotoni. — L'andamento del mercato cotoniero di New York fu durante la prima metà della settimana spiccatamente imponente al ribasso; nella sola giornata di lunedì si perdettero in media 34 punti, sotto l'impressione del favorevole rapporto pubblicato dal Bureau di Washington. Il mercato ebbe dipoi una leggiera, ma continua ripresa, chiudendosi la settimana con un ribasso di 5 punti per dicembre, di 13 a 15 punti per gli altri mesi, in confronto colla chiusura della settimana precedente.

Liverpool fece le seguenti variazioni: ribasso di 3/16d. gli americani e brasiliani, di 1/8d. gli egiziani. di 1/16d. i Surats, di 3/16d. a 1/4 i peruviani.

Prezzi correnti: A New York cotone Middling Upland pronto a cents 10 1/8 per libbra; a Liverpool cotone Middling americano a cents 5 3/8 e good Oomraw a cent 4 7/16 per libbra. A Nuova Orleans cotone a cents 9 3/8 per libbra 1/2.

Sete. — Negli ultimi giorni della settimana si è avuto un impulso maggiore che in principio; del resto avvicinandosi alla fine dell'anno non si può sperare in un grande movimento di affari. Le piazze dell'Estremo oriente sono impressionabilissime e vi si riscontrano bruschi cambiamenti in bene o male. La filanda è abbastanza occupata.

Prezzi praticati:

Gregge. — Italia 9/11 1 fr. 45; Piemonte 9/14 extra fr. 48; Siria 9/11 1 fr. 41 a 43; Brussa 9/11 1 fr. 42 a 43, 13/15 extra fr. 43, 1 fr. 40 a 41; Cèvennes 10/12 extra fr. 47 a 48; China fil. 9/11 1 fr. 48, tsallès 5 fr. 27.50 a 28.4; Canton fil. 9/11 1 fr. 37, 2 fr. 35 a 36, 11/13 extra fr. 36 a 37; Giappone fil. 9/11 1 fr. 44, 2 fr. 41 a 42.

Frame. — Francia 20/34 2 fr. 45 a 46; Italia 20/22 1 fr. 47 a 48; China non giri contati 36/40 1 fr. 43, 40/45 1 fr. 40 a 41; Canton fil. 22/24 1 fr. 40; Giappone fil. giri contati 24/26 2 fr. 45.

Organzini. — Francia 18/20 1 fr. 49 a 50, 22/26 extra fr. 50 a 51; Italia 24/26 1 fr. 48; Brussa 24/28 2 fr. 44; Siria 18/20 1 fr. 47; China non giri contati 40/45 fr. 42 id. giri contati 35/40 1 fr. 43; Canton fil. 20/22 1 fr. 43; Giappone fil. 19/21 1 fr. 49.

Risi. — Mercati stazionari; a Torino riso mercantile da L. 30.50 a 32.50, id. fioretto da L. 34 a 36 al quintale fuori dazio. A Milano riso nostrano camolino da L. 37 a 39.25, id. di seconda qualità da L. 33.50 a 34.50, id. mercantile da L. 30.50 a 31.50, riso giapponese da L. 27.50 a 28.50, id. risetto da L. 22 a 23.50, riso scadente da L. 10 a 14 al quintale.

Pollame e selvaggina. — Questi mercati benché non abbiano dato luogo a transazioni numerose pure hanno mantenuto nella via ascendente i prezzi che opinasi subiranno ulteriori rialzi coll' approssimarsi delle feste natalizie. A Milano polli buoni in partita da L. 1.30 a 1.40, id. brianzoli da L. 1.35 a 1.45, galline grosse a L. 1.80, capponi grossi da L. 2.50 a 3, id. mezzani da L. 2 a 2.20, tacchini novelli da L. 1.40 a 1.45 al chilo, id. mezzani da L. 3 a 4, tacchine novelle da L. 5 a 5.50. oche novelle da

1) L'Ufficio di agricoltura di Washington nella sua relazione del 10 corrente dice che la produzione probabile del cotone agli Stati Uniti sarà di 10,000,000 balle su di una superficie coltivata di 25,034,734 acri.

L. 3,75 a 4, anitre da L. 2,20 a 2,60, piccioni da L. 0,75 a 0,85, quaglie da L. 1 a 1,10, passeri da L. 0,75 a 0,80 la dozzina, uccelletti fini da L. 1 a 1,10, lepri da L. 4 a 4,50, pernici da L. 1,90 a 2,10, beccacce da L. 2,60 a 2,80. A *Brescia* polli al capo da L. 1,30 a 1,70, galline da L. 1,40 a 1,70, piccioni da L. 0,60 a 0,70, tacchini da L. 1,20 a 1,30, capponi da L. 1,40 a 1,50, oche da L. 1,15 a 1,25. A *Udine* polli da L. 0,95 a 1 al chilogrammo, polli d'india da L. 0,90 a 1,10, oche e anitre da L. 1,95 a 2 al chilogrammo.

Bestiame. A *Cremona* buoi da macello da L. 60 a 65, al quint., buoi da lavoro da L. 500 a 700 al paio, tori da L. 200 a 350 al capo, vacche grasse da L. 180 a 300. id. magre da L. 70 a 100, suini da L. 30 a 40 al capo. A *Bologna* buoi grassi da L. 348 a 515 al capo, manzi da L. 171 a 435, giovenche da Lire 100 a 400, vitelli grassi da L. 64 a 102, maiali da L. 20 a 110, pecore da L. 8 a 43, capre da Lire 14 a 18. A *Treviso* vacche da L. 170 a 320, vitelle da L. 60 a 115, vitelle da macello da L. 70 a suini da L. 12 a 19, suini ingrassati a L. 9 il peso morto.

Pellami. — Sia pel tempo buono, come per essere vicini ai contratti delle pelli di macello, gli affari sono molto calmi. E' un periodo d'aspettativa che si prolungherà sino alla metà del prossimo gennaio. E' difficile ora il fare pronostici sui prezzi che si faranno per le cuoia di macello. I conciatori naturalmente credono di averle ad un limite molto al disotto di quanto hanno pagato per l'anno in corso, ma dubitiamo assai possano ottenere forti facilitazioni. Le pelli estere sono sempre sostenutissime e questo

potrebbe invogliare la speculazione a lavorare.

Ecco i prezzi correnti:

Suole e tomaie in crosta.			
Corame uso pelli est.	I di K.	5 a 8	L. 2.45 a 2.50
» » » »	II	5 a 8	2.25 a 2.30
» » » »		6 a 9	2.65 a 2.70
» Id. misti (30 % manzi)		9 a 11	2.60 a 2.65
» » » »		11 a 14	2.50 a 2.55
» lucido pelli estere		5 a 8	2.50 a 2.70
» » » »		6 a 9	2.70 a 2.75
» Id. misti (30 % manzi)		9 a 11	2.65 a 2.70
» » » »		11 a 14	2.60 a 2.65
» Boudrier		4 a 6	3.25 a 3.30
Corame di vacchetta		2 a 3	2.10 a 2.40
Vitelli in crosta mac. pelli K.	circa 2		4.50 a 4.60
» » » »		3	4.10 a 4.15
Vitelloni » » » »		4 a 5	3.10 a 3.20
Vitelli » pelli secche		1 a 2	2.85 a 3. —

Carboni. — A *Genova* coke Garesfield a L. 55, antracite inglese grossa a L. 49, id. Cobles a L. 51 per 1000 chilogrammi. A *Venezia* coke inglese da fonderia a L. 60, antracite grossa a L. 54, Cobles a L. 56 i 1000 chilogrammi.

Zucchero. — Secondo l'inchiesta dell'Associazione internazionale di statistica la produzione dello zucchero di barbabietola in Europa per la campagna 1900 1901 ascenderà a 5,555,957 tonnellate, contro 5,268,365 1899 1900.

Un dispiaccio da Giava reca che quest'anno, la produzione dello zucchero in quell'isola è valutata a 762,982 tonnellate.

CESARE BULLI *gerente responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anon. con sede in Milano - Capit. sociale L. 180 milioni - interamente versato (ammortiz. per L. 384,500)

AVVISO PAGAMENTO INTERESSE SULLE OBBLIGAZIONI 4 %

Si notifica che il pagamento dell'interesse fisso semestrale maturantesi al 1° Gennaio 1901 sulle Obbligazioni sociali 4 % avrà luogo, a cominciare dal giorno 2 successivo, presso le Casse e Banche incaricate di tale servizio, contro consegna della cedola N.° 21.

Milano, Dicembre 1900.

LA DIREZIONE GENERALE

Casse e Banche incaricate in Italia del suddetto servizio.

Milano - Cassa Sociale - Banca Commerciale Italiana — **Bologna** - Banca Popolare di Credito — **Firenze** - Banca Commerciale Italiana - M. Bondi e figli — **Livorno** - Banca Commerciale Italiana — **Messina** - Banca Commerciale Italiana — **Napoli** - Cassa Sociale - Banca Commerciale Italiana — **Palermo** - L. e V. Florio — **Roma** - Banca d'Italia - Banca Commerciale Italiana — **Torino** - Banca Commerciale Italiana — **Venezia** - Banca Commerciale Italiana - Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con sede in Milano - Capitale Sociale L. 180 milioni, interamente versato (ammortizzato per L. 364,500)

AVVISO PAGAMENTO DIVIDENDO.

Si fa noto ai portatori delle Azioni Sociali che, in seguito a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 2 Gennaio 1901, sarà loro pagata presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro presentazione della cedola N. 30, la somma di it. L. 12,50 per ciascuna Azione, cioè it. L. 5.- a saldo del dividendo dell'esercizio 1899-1900, e it. L. 7,50 quale primo acconto sul dividendo dell'esercizio 1900-1901.

Il Talon n.° 2 delle Cartelle di godimento sarà pagato in ragione di L. 5 per Azione (saldo del dividendo 1899-1900). Invece nessun coupon delle dette Cartelle di godimento è da pagarsi, non avendo l'improrito del dividendo per l'esercizio 1899-1900 superato il 5 %.

Milano, Dicembre 1900.

LA DIREZIONE GENERALE

Casse e Banche incaricate in Italia del suddetto servizio.

Milano - Cassa Sociale - Banca Commerciale Italiana — **Firenze** - M. Bondi e figli - Banca Commerciale Italiana — **Genova** - Banca Commerciale Italiana — **Livorno** - Banca Commerciale Italiana — **Messina** - Banca Commerciale Italiana — **Napoli** - Cassa Sociale - Banca Commerciale Italiana — **Palermo** - Cassa delle Ferrovie Sicule — **Roma** - Banca d'Italia - Banca Commerciale Italiana — **Torino** - Banca Commerciale Italiana — **Venezia** - Banca Commerciale Italiana - Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti.

FIRENZE 1900. — Tipografia dei Fratelli Bencini, Via del Castellaccio, 6.