

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXVIII — Vol. XXXII

Firenze, 6 Ottobre 1901

N. 1431

Pareggio — Circolazione — Tributi

L'on. Luzzatti col suo discorso ad Abano, del quale diamo più sotto un breve riassunto, ha reso pubblico un primo sintomo di una nuova tendenza che va manifestandosi tra coloro che più sono competenti nelle cose di finanza; a questa tendenza sembra che acceda con prudente riserbo il Ministro del Tesoro, on. Broglio.

Pubblichiamo più innanzi un riassunto del discorso dell'on. Luzzatti, e intanto qui vogliamo fare alcune considerazioni.

In sostanza così dice l'on. Luzzatti:

Non perdiamoci in utopistici progetti di grandi riforme finanziarie, che il Parlamento non è in uso di discutere ed approvare, almeno finchè un uomo superiore non sappia dominarlo; non vale nemmeno la pena, salvo alcuni ritocchi alle più stridenti ingiustizie, di metter mano a piccole riforme che poco modificherebbero lo stato delle cose, invece manteniamo rigorosamente il pareggio del bilancio, e diamo tutta l'opera nostra a migliorare la circolazione cartacea, in modo che l'aggio sparisca, e si apparecchi uno stato di cose favorevole alla conversione della rendita del 4 al 3 1/2 per cento, e forse, se si avrà coraggio, al 3 per cento. Allora il margine che si avrà nel bilancio sarà più sufficiente per intraprendere anche su larga scala una riforma tributaria.

Non è da oggi che l'on. Luzzatti sostiene questo concetto, e crediamo che uno dei motivi per i quali i progetti dell'on. Wollemborg ebbero poca fortuna, sia quello che il Ministro del Tesoro, nel suo intimo pensiero, fin da principio vagheggiava questo concetto.

Così siamo di fronte a tre correnti abbastanza bene delineate: — quella che vorrebbe una rapida e radicale riforma tributaria, e tale tendenza oggi nel Governo non è rappresentata, ma ebbe per principale fautore con un progetto geniale l'on. Wollemborg; — quella timida e incerta che fu annunciata dall'on. Sonnino coll'articolo pubblicato dalla *Nuova Antologia*, « questioni urgenti », e che è forse nel pensiero dell'on. Carcano; — e finalmente quella che l'altro giorno fu accennata dall'on. Luzzatti, al quale, abbiamo ragione di credere, si associa l'attuale Ministro del Tesoro, e che prepone il risanamento della circolazione e la conseguente conversione del consolidato a più mite interesse, ad ogni riforma

tributaria, che, secondo il pensiero dell'on. deputato per Abano e dell'on. Di Broglio, oggi non si potrebbe intraprendere, senza audacia, se non in misura limitata e poco efficace, mentre, raggiunta la conversione si avrebbero margini sufficienti per un largo rinnovamento del sistema tributario.

Noi dobbiamo respingere la seconda tendenza che non avrebbe nessun pratico risultato a paragone delle necessità e dei desiderii, e conveniamo che la prima e la terza delle tendenze meritano seria considerazione.

Abbiamo propugnato e propugniamo ancora una larga riforma tributaria, e ci pareva come ancora ci pare, che l'on. Wollemborg ne avesse gettato le basi con intelligente sicurezza; perchè siamo convinti, che, indipendentemente dagli sgravi, il nostro sistema tributario, opportunamente risanato, possa rendere molto di più al bilancio dello Stato di quello che oggi non rende. Ed il margine che si avrebbe avuto, quando la possibilità delle più notorie ingiustizie fosse tolta, avrebbe potuto servire con una certa larghezza agli sgravi, che sarebbero stati mezzo eccellente per rendere più larga la giustizia tributaria.

Conveniamo però che si può giungere allo stesso scopo anche per la via indiretta indicata dall'on. Luzzatti, quella cioè di rinforzare talmente il credito pubblico da far sparire l'aggio e da conseguire la conversione della rendita, da cui può scaturire il margine per una radicale riforma tributaria.

Soprattutto conveniamo coll'on. Luzzatti sulla necessità, specialmente oggi coi risultati ottenuti, e date le condizioni dei mercati, di mantenere il pareggio.

Se non che a questo punto ci sorgono dei dubbi sui quali richiamiamo l'attenzione dell'illustre deputato di Abano.

Quante volte, gli chiediamo, non fu proclamato, dal 1876, in poi che il pareggio del bilancio era stato raggiunto? Quanti fiumi di lona, dai Sella, dai Minghetti, dai Magliani, che a lungo ressero la finanza dello Stato, non furono versati per ammonirci della utilità di raggiungere e di mantenere il pareggio?

Ma poi? Appena il bilancio lasciò qualche margine, anzi appena si sospettò che qualche margine avrebbe lasciato, o le strade ferrate, o le opere idrauliche, o l'aumento di organici, o le spese militari vennero a falciare l'erba crescente o quella che prometteva di crescere nei bilanci dello Stato. Questa esperienza non ci deve

rendere timorosi a lasciar margini disponibili nel bilancio? Non si deve temere che, non ostante ogni resistenza, il Governo ed il Parlamento saranno tratti ad aumentare le spese, appena ciò si possa fare senza compromettere il pareggio. E con ciò, gli uomini di finanza avveduti, come è l'on. Luzzatti, non sentono che ci sta dinanzi un lavoro di Sisifo, in cui gli uni creano il disavanzo o lo apparecchiavano, perchè gli altri con faticose, opere lo colmino? Oggi stesso si parla già di nuove ferrovie da costruire, di Napoli da sussidiare, di servizi che chiedono aumenti di spese... dove si troverà la resistenza a questa corrente se il bilancio presenterà dei margini disponibili?

La esperienza ci ha indotti a sostenere una specie di formula: « quando il bilancio presenta un avanzo deve essere impiegato a diminuire « i tributi, altrimenti il Parlamento lo impiega « ad aumentare le spese. »

Ora il piano dell'on. Luzzatti, piano che è certo molto superiore ad ogni altro che miri a diminuzione o trasformazione di tributi, perchè ha in sé il germe di facilitare ogni possibile riforma, il piano dell'on. Luzzatti, ammette si possa conservare per qualche anno l'avanzo, senza sciuparlo in nuove spese; suppone cioè nel Governo e nel Parlamento una virtù che l'esperienza ci ha dimostrato assente.

Inestimabile sarebbe il vantaggio per la economia del paese migliorare le condizioni della circolazione; se lo Stato non usasse delle anticipazioni statutarie verso le Banche, se restringesse rapidamente la circolazione dei biglietti di Stato, se agevolasse con una completa esenzione da ogni tassa, la estinzione delle immobilizzazioni bancarie e la conseguente diminuzione della circolazione non coperta da portafoglio facilmente liquidabile, le condizioni del paese sono tali che rapidamente l'aggio sparirebbe e si potrebbe pensare ad apparecchiare la grande operazione della conversione del consolidato.

Ma noi vorremmo che l'illustre deputato di Abano ci dicesse colla sincerità sua, se crede possibile consacrare gli avanzi a miglioramento della situazione del Tesoro e della circolazione, senza il pericolo grave che la corrente delle nuove maggiori spese sopraffaccia i volenterosi solleciti del domani, sostituendo alle fondate speranze del prossimo avvenire, qualche miglioramento più urgente e più vicino.

Mentre, quindi, troviamo che i concetti dell'on. Luzzatti sono quelli di un uomo che conosce i veri congegni della buona finanza, temiamo molto che egli non tenga calcolo abbastanza dei suoi colleghi, prigionieri degli elettori, e del Governo prigioniero dei prigionieri.

Ecco intanto il riassunto del discorso dell'on. Luzzatti:

L'on. Luzzatti parlando domenica scorsa, ai suoi elettori di Abano anzitutto ha dichiarato che esaminerà con benevolenza i progetti che saranno presentati dal Ministero delle finanze, conoscendone l'ingegno cauto e retto.

Ma l'on. Luzzatti soggiunse di persistere a credere che la prima e la principale delle riforme finanziarie sia il mantenere saldo e illeso il pareggio del bilancio, il quale contribuendo insieme ad altri elementi essenziali, ad accredi-

tare il nostro buon nome ed il nostro consolidato all'estero e in sincrono accordo colla diminuzione del cambio avvicinando all'oro la nostra moneta di carta, opera più che qualsiasi sgravio per ribassare il prezzo delle cose necessarie alla vita, a grande vantaggio delle classi popolari.

Uno dei capi saldi della finanza italiana è una politica estera pacifica e conciliante, quale fu iniziata dal Ministero Rudini nel 1896 e continuata con l'accordo commerciale colla Francia e con atti ulteriori e sapienti dovuti all'on. Visconti-Venosta.

La politica estera, disse ancora l'on. Luzzatti, deve coordinarsi colle nostre alleanze che fra breve si rinnoveranno e che quando si stipulavano, avevamo trovato divise da molteplici equivoci, ora felicemente svaniti, fra Italia e Francia.

Insieme a questo indirizzo pacificatore nella politica estera, di pari passo, procedendo la saldezza del bilancio dello Stato e la esplicazione del bilancio nazionale per l'incremento della prosperità economica non v'è alcuna ragione di dubitare che se non *alla vigilia* si sia *all'anti-vigilia* della libera conversione della Rendita, alla quale bisogna pensare sempre, parlandone anche di tratto in tratto per non dimenticare i doveri di una sì grande preparazione.

L'on. Luzzatti è convinto che dipenderà dal nostro senno politico e finanziario, l'affrettare questo periodo liberatore. Ma a tale uopo bisogna compiere la riforma della circolazione per la quale abbiamo ottenuto intanto che ogni biglietto che si prende nel paese abbia la sua piena e speciale garanzia nelle custodite e vigilate casse delle Banche di emissione, restringendola gradatamente per 200 milioni fra biglietti di Stato e di Banca. Di ciò aveva accennato il modo prima di lasciare il Ministero e ripetuto poi con studi preparati di accordo cogli onorevoli Rubini, Maggiorino Ferraris e Bonaldo Stringher.

Non si deve diminuire la carta delle Banche che serve pel commercio, ma quella che rappresenta la immobilità e qui un piccolo sacrificio di bilancio può tramutarsi in un grande vantaggio per l'economia nazionale.

L'effetto di questo provvedimento, data la continuazione di una savia politica estera e della saldezza delle finanze, sarà di avvicinare sempre più il corso della carta a quello dell'oro e per conseguenza di ottenere automaticamente lo sgravio crescente dei consumi popolari, di approssimare il periodo della conversione, il quale permetterà di compiere le grandi e naturali riforme di sgravio di tutti i consumi popolari alla maniera di altre nazioni civili.

Del resto le sorprese che ci possono riservare all'ultima ora in alcuni punti essenziali delle nostre esportazioni, i negoziati commerciali e le probabili necessità di dover pensare subito a diminuire i dazi consumi sul vino, a ritocchi urgenti e provvisori sulla distillazione dell'alcool, se come pure, avremo la crisi dell'abbondanza e dei prezzi avviliti, rendono più che mai indispensabile la vigilante cura sul bilancio e l'assoluta cessazione di ogni debito in conformità alle ottime dichiarazioni del Presidente del Consiglio.

GLI AGRARI IN GERMANIA

La fondazione dell'impero tedesco avvenuta or sono trent'anni, non fu soltanto il trionfo finale di uno sviluppo nazionale secolare, straordinariamente fecondo di speranze e di disillusioni, ma fu anche il punto di partenza di una Germania nuova, che cercò le sue più belle vittorie non sui campi di battaglia, ma nelle lotte economiche e sui mercati del mondo. Da trent'anni a questa parte, la storia della Germania è soprattutto la storia della trasformazione sua in potenza economica mondiale.

Bastò una generazione per compier questa trasformazione si tratta ora di trarne le conseguenze politiche. Così scrive un pubblicista liberale di molto valore, Teodoro Barth, in un suo studio sugli agrari nella Germania nuova, nel quale si trovano molte considerazioni interessanti, soprattutto in questo momento. Una potenza che ha un commercio coll'estero annuale tra 10 e 11 miliardi di marchi, egli continua, non può essere governata secondo i principii del Gran Elettore o di Federico il Grande. La vita moderna ha trascinato nella sua corrente onnipotente le classi che davano il suo carattere alla Germania e soprattutto alla Prussia, del tempo passato; il burocratico disciplinato e frugale, l'ufficiale cristallizzato nei privilegi della sua casta, il professore pedante, il Junker che sul suo scudo ereditario respinge con ostinazione qualsiasi innovazione politica ed economica. Essi diventano ogni giorno meno capaci di mantenere la loro antica situazione. Il commercio e l'industria tolgono loro il primato. Dei 56 milioni di abitanti che conta ora l'impero germanico, l'agricoltura non ne occupa più di un terzo. La Germania è diventata già da qualche tempo uno Stato industriale, la sua ricchezza si è prodigiosamente accresciuta.

L'attività del paese si è rivolta verso le imprese nelle quali la industria dà la mano alla scienza ed essa vi ottiene i successi più belli. Nelle industrie chimiche e nella elettricità, la Germania è oggi sovrana sui mercati del mondo.

La conseguenza immediata di questa enorme attività produttrice fu un bisogno di espansione economica. Il conte di Caprivi ha avuto il gran merito di comprenderlo, dieci anni sono e di tenerne conto nella sua abile politica commerciale. Il successore di Bismarck vide subito che l'interesse della Germania esige un cambiamento di politica; egli riuscì a concludere con l'Austria-Ungheria, il Belgio, l'Italia, la Svizzera, la Rumenia e anche con la Russia le tariffe che dovevano regolare fino al termine del 1903 il commercio della Germania con le nazioni vicine. Queste tariffe davano alla Germania un sicurezza sufficiente nello stesso tempo che la riduzione del dazio sui cereali da 50 a 35 marchi la tonnellata era un atto di giustizia economica in favore della popolazione operaia.

Il successo della politica di Caprivi ha superato tutte le previsioni.

Dopo il 1894 la esportazione tedesca è aumentata di oltre il 50 %, la esportazione per la Russia è quasi triplicata dopo il 1892, data alla quale raggiunse la cifra più bassa. La emigra-

zione dapprima considerevole è discesa a un minimo che non si era visto da parecchi anni. L'aumento annuale della popolazione salì a 900,000 abitanti, cifra che non si era mai avuta, e questo aumento straordinario si spiega principalmente con la diminuzione progressiva della mortalità. I salari, il commercio interno, la banca e la navigazione si sono sviluppate nella stessa proporzione. Mai senza dubbio non si vide in Germania, in tempo così breve uno spiegamento simile di forza economica. Questo non ha però impedito il partito politico dal quale era uscito Caprivi, il partito dei conservatori, dei junkers, degli agrari, di trattare il successore di Bismarck nelle discussioni pubbliche come un pericoloso nemico del paese e di perseguirlo di odi amari sino alla tomba. Perché tanto fiele? si domanda giustamente il Barth.

Gli agrari ripetono ostinatamente che la riduzione dei dazi di dogana sui cereali mediante i trattati stipulati dal Caprivi ha prodotto i più gravi danni all'agricoltura tedesca.

Ma è questa secondo il Barth una menzogna tendenziosa. Le statistiche imparziali dimostrano il contrario e indicano un aumento della produzione agricola, assieme a un aumento di reddito delle industrie agricole. Come questa diminuzione dei dazi doganali avrebbe potuto determinare questo preteso deprezzamento, dato che la riduzione di cui era colpito il prezzo del grano (15 marchi la tonnellata) era compensato dai prezzi di esportazione in favore di tutti i grani esportati, compreso il grano indigeno e che questi premi erano eguali ai dazi protettori? Ne consegue che questo dazio protettore produceva un rincaro di 35 marchi al netto sul grano, anche sul grano tedesco, mentre la cifra più alta delle tariffe precedenti era una cifra al lordo e nella realtà rimaneva inferiore a una media annuale di 35 marchi.

Se è falso che i trattati di commercio abbiano cagionato un danno diretto all'agricoltura, bisogna riconoscere in cambio che esse presentavano per le altre forze produttrici nazionali, vantaggi preziosi. Di qui vengono precisamente i rancori degli agrari. Ogni anno diminuisce l'importazione *relativa* dei prodotti agrari. La Germania diventa sempre più una potenza industriale. La parte proporzionale dell'agricoltura nella ricchezza nazionale è in decrescenza continua. L'agricoltura occupa ancora un terzo circa della popolazione e produce appena il quarto del reddito nazionale. È evidente che questa diminuzione costante della importanza relativa dell'agricoltura porta con se uno spostamento dell'asse politico nello stesso tempo che la decadenza di quelli che sono i rappresentanti politici più eminenti dell'agricoltura, dei junkers.

I rappresentanti della grande proprietà l'hanno compreso da lungo tempo specie in Prussia. Essi si sentono minacciati non solo economicamente, ma politicamente; la trasformazione della Germania in potenza economica mondiale è a non lungo andare incompatibile con un regime di *junkers*. Il partito di costoro prosegue con ostinazione e accanimento la lotta contro la Germania moderna; nessun mezzo gli ripugna, nè gl'intrighi di corte, nè le manifestazioni nella

strada. Il *Bund der Landwirte*, la più demagogica delle organizzazioni che esistono in Germania è il prodotto di quest'azione continua. Esso si è valso dell'istinto di classe delle popolazioni agricole e presenta come interesse collettivo dell'agricoltura quello che non è in realtà se non l'interesse dei grandi proprietari. Esso sfrutta tutti i movimenti reazionari agli artigiani che soffrono per la concorrenza industriale promette il ristabilimento delle corporazioni e dei loro regolamenti; pel piccolo commerciante che geme sotto la concorrenza dei grandi magazzini, si stabilisce l'imposta per questi ultimi. E qualsiasi legge di eccezione, contro chiunque e qualunque cosa, contro la vendita a termine dei cereali, i magazzini ambulanti, la saccarina, i democratici socialisti, non trova presso quei reazionari appoggio.

Questi giacobini della reazione si valgono contro il governo di un mezzo che ha fatto le sue prove dell'intimidazione. Ciò ch'essi vogliono sono i dazi doganali, specie quelli sui cereali più alti e lottano con grande tenacia per averli.

Ora in questa lotta degli agrari reazionari contro la Germania moderna, si vedono fra gli avversari degli agrari, gli operai che prendono qualche parte alla vita politica e in ispecie gli operai industriali organizzati nella democrazia socialista. Vi fu un tempo nel quale il socialista non vedeva nel problema dei dazi doganali che una questione accessoria, una semplice disputa di famiglia, tra borghesi. È noto che vi fu pure un tempo, in cui i cartisti inglesi mostravano pel movimento antiprotezionista non solo dell'indifferenza, ma anche dell'ostilità. La lotta di Cobden e di Bright contro i dazi sul grano non era pei carlisti che un gioco interessato di borghesi (*middle-class trick*); in nome della teoria della legge, ferrea del salario, come fece vent'anni più tardi Lassalle in Germania, essi cercavano di provare ai loro adepti che qualsiasi riduzione dei dazi protettori, per conseguenza qualsiasi ribasso sul prezzo delle derrate, non condurrebbe che a una diminuzione dei salari. L'esperienza ha mostrato tutta l'assurdità di tale teoria, e la democrazia socialista tedesca l'ha formalmente abbandonata.

I salariati tedeschi che fanno parte della democrazia socialista sono ormai liberi scambisti e quindi sono soprattutto avversari dichiarati dei dazi protettori sulle derrate e in prima linea dei dazi sui cereali. Nel mondo operaio si sa ormai cosa sono i dazi protettori, i premi ai capitalisti per modificare, a vantaggio del fattore capitale e a detrimento del fattore lavoro, le parti rispettive che lavoro e capitale ricevono dai frutti della ricchezza nazionale.

Quanto più e meglio l'operaio tedesco comprende questi fatti e tanto più diventa nemico della politica agraria. Egli è interessato al libero scambio come al tipo monetario d'oro. I suoi capi hanno fatto prova d'intelligenza politica quando hanno compreso questo interesse e se ne sono fatti i difensori assoluti. In altri paesi invece come agli Stati Uniti, gli operai hanno mostrato di fronte agli errori bimetallisti e protezionisti una chiaroveggenza di gran lunga minore. In Germania i bimetallisti non hanno

trovato alcuna eco nella classe operaia; un solo deputato socialista ha fatto eccezione e non a lungo; egli rappresentava un distretto sassone dove ci sono miniere d'argento. Sicché si può oggi asserire che gli operai in Germania sono i fautori più decisi del tipo aureo e del libero scambio.

La stessa cosa non può dirsi dei padroni. Senza dubbio la maggior parte comprende che il protezionismo agrario è il nemico naturale dello sviluppo industriale e che è soprattutto rovinoso per gl'interessi degli artigiani. Ma vi sono sempre quelli che sperano di avere un boccone più o meno grosso della torta protezionista. Del resto nel mondo industriale sono pronti a sostenere il protezionismo dei *junkers*; essi non hanno nulla a temere dalla concorrenza estera. La tariffa protettiva è per loro un mezzo di più per formare dei sindacati che tengono alti i prezzi sul mercato estero. Alla peggio se le tariffe di rappresaglia dell'estero lo costringono, possono fondare all'estero succursali dei loro stabilimenti e fare lo stesso buoni affari. E questa mobilità del capitale che impedisce, che i grandi fabbricanti siano i migliori fautori del libero scambio.

VENEZIA, LE INDIE E L'ESTREMO ORIENTE ¹⁾

Secondo la relazione della Commissione comunale permanente per i servizi marittimi e ferroviari del porto di Venezia, l'on. Di San Giuliano e con esso la Commissione parlamentare che ne ha esaminato il progetto sono partiti dalla massima che i sussidi alla navigazione si debbono accordare solamente in ragione diretta dei benefici che arrecano, la cui portata si deve desumere, secondo loro, dal movimento effettivo già conseguito dai porti. Ma il relatore osserva che qui, in questa seconda parte della massima suesposta è il lato erroneo delle argomentazioni del Ministero, giacché le sovvenzioni vanno date, secondo giustizia, non già ai porti ed alle linee che hanno raggiunto una vita prospera e rigogliosa, bensì alle linee ed ai porti che hanno bisogno della tutela e dell'aiuto del Governo per incominciare a reggersi in piedi e per fare i primi passi, fino a che, divenuti robusti e sicuri, possano muoversi da soli. Si intende che, per giustificare questo aiuto, e il porto deve avere un principio di vitalità e la linea deve corrispondere a un grande interesse d'ordine generale.

Invece che cosa è avvenuto? A chi obiettò che con la nuova Convenzione veniva spostata a danno dell'Adriatico quella equa ripartizione di sovvenzioni governative fra esso e il Tirreno che erasi istituita con la legge del 1893 nel riguardo dei servizi con l'India, il Ministro rispondeva citando i dati relativi al movimento dei porti serviti dalle linee del Tirreno, superiori a quelli del movimento dei porti serviti dalle linee dell'Adriatico. Ma gli è appunto, dice il relatore, perchè l'Adriatico è di tanto inferiore

¹⁾ Vedi il numero precedente dell'*Economista*.

al Tirreno e Venezia in modo particolare è di tanto inferiore a Genova, che noi domandiamo un sussidio che ci permetta di esercitare quell'alta funzione commerciale e un pochino anche politica a cui Venezia è chiamata nell'interesse stesso dell'Italia di fronte all'invadenza vittoriosa di Trieste e della vicina monarchia Austro-Ungarica e rispetto ai traffici così fiorenti di questa coi paesi situati al di là del canale di Suez.

Si tratta adunque di due differenti criteri da applicare e non dubbio che, ponendosi sul terreno del protezionismo marittimo, è più logico quello accampato dalla Commissione veneziana, quando, s'intende, il traffico che si tratta di aiutare abbia già una qualche importanza e sia suscettibile di maggiore sviluppo.

Ora la relazione vuol dimostrare che il commercio di Venezia coll'India e coi paesi dell'Estremo Oriente asiatico non è quella quantità trascurabile, che ora si dice, e che inoltre esso è sempre andato aumentando in proporzione delle condizioni favorevoli al suo sviluppo e che ha la potenzialità di aumentare indefinitamente, quando vengano migliorate siffatte condizioni. Questa dimostrazione viene fatta perchè risulti ancora più evidente l'ingiustizia, a danno di Venezia, della Convenzione attuale. Non potendo seguire il relatore nella disamina minuta ch'egli intraprende delle cifre relative al commercio di Venezia coll'India, dall'apertura del Canale di Suez a tutt'oggi, notiamo soltanto che se si fa la media del primo quinquennio di traffico 1871-75, che è l'epoca in cui non si hanno che le cifre generali dei valori, si trova un arrivo annuo dall'India di 30,828,000 lire, mentre quello dall'Austria-Ungheria non giunge a 20 milioni, quello dell'Inghilterra a 19, quello degli altri porti italiani a 14 e quello della Turchia è di poco superiore ai 5. Se si considerano invece le partenze da Venezia in destinazione per l'India si ha, nello stesso quinquennio, la media annua di L. 2,460,000 mentre le destinazioni per l'Austria-Ungheria arrivano in media a 26 milioni e mezzo, quelle per l'Inghilterra a 18,263,000, quelle per la Turchia a 5,060,000 quelle con gli altri porti italiani a 4,564,000 quelle infine per l'Egitto a 3,596,000.

Non bisogna però dimenticare che questo fatto delle partenze in misura molto minore degli arrivi non è stato allora, come non fu mai di poi, come non è nemmeno adesso, fenomeno speciale ai rapporti di Venezia con l'India, ma comune a quelli di Venezia con tutti gli altri paesi. Bisogna inoltre considerare che la entità dei traffici tra due paesi non risulta soltanto dall'arrivo in uno di questi delle merci partite dall'altro, ma anche viceversa; e riunendo le medie delle partenze da Venezia per l'India, con le medie degli arrivi a Venezia delle merci indiane nel quinquennio 1871-75 e le confrontiamo con gli arrivi e le destinazioni degli altri paesi troviamo che sono bensì in prima linea l'Austria-Ungheria con 46 milioni e mezzo di lire e l'Inghilterra con 37 milioni, ma che l'India viene subito dopo con una media di 35,288,000, superiore a quella rispecchiante i rapporti commerciali di Venezia con tutti gli altri porti italiani

(18 milioni e mezzo) e con i porti della Turchia (10 milioni e un quarto).

Pel tempo successivo si hanno i dati relativi alle quantità; oltre quelli dei valori. Ora dal 1876 al 1887 si ebbe una media annua di arrivi diretti di bastimenti dall'India per 48,760 tonn. di stazza e una media partenza diretta per tonnellate 34,220, cifre le quali appaiono certo esigue, se si confrontano col movimento complessivo del porto in quello stesso periodo, ma che collocano i porti dell'India al quinto posto nella navigazione marittima di Venezia. Dal 1888 al 1895 il movimento delle navi fra Venezia e i porti dell'India si ridusse prima alla metà e poscia a un quarto, ma era cessato il servizio della Peninsulare e la linea Venezia-Alessandria veniva assunta dalla Navigazione generale italiana. Infine nei tre anni 1896 1898, nei quali tornò in campo la Peninsulare con la sua linea trisettimanale Venezia-Porto Said, troviamo che le merci in partenza rappresentano una media annua di 4100 tonn., cifra esigua ma comunque superiore e di molto alla media di 1670 tonn. del periodo 1888-95. Del resto, dice la relazione, se i bastimenti per l'India partono pressochè vuoti dal porto di Venezia, altrettanto avviene per le partenze analoghe dal porto di Genova; deficienza quantitativa che pare comune a tutti gli altri porti dell'Europa continentale, riguardo alle merci in destinazione per l'India.

Riguardo poi alla potenzialità di sviluppo dei rapporti commerciali con l'India e con gli altri paesi situati al di là del Canale di Suez la relazione esamina la potenzialità d'ordine generale, desumibile dalla quantità enorme di traffico che passa pel Canale di Suez e quella speciale, che risulta dai rapporti che si possono istituire fra Venezia e i due porti di Genova e Trieste, i quali per essere situati pressochè alla stessa latitudine si trovano press' a poco nelle medesime condizioni naturali. Da questo studio il relatore ricava elementi vari, che qui non possiamo nemmeno accennare di volo, per poter concludere anch'egli che « il commercio fra Venezia e le Indie esiste, ma è spostato a favore di altri porti concorrenti. »

I quattro viaggi diretti della Navigazione generale italiana hanno dato com'erasi preveduto, cattivi risultati, specialmente nella carica delle merci dirette verso i paesi d'oltre Suez, eppure, aggiunge il relatore, se alle 100 tonn. che quei piroscafi hanno caricato in media per ciascuno, si avessero potuto aggiungere tutte le merci di fabbricazione italiana che per contratti annuali o per noli ridotti si caricano con altri vapori a Venezia, più le conterie di fabbrica veneziana, che vengono trasportate quasi esclusivamente dal Lloyd, più le 250 e talvolta 300 tonn. di merce svizzera che venivano concentrate a Chiasso per essere imbarcate a Venezia sopra ogni vapore in partenza della Peninsulare, e più infine quei prodotti dell'industria veneta che potrebbero trovare uno sbocco nell'India in concorrenza coi prodotti similari dell'industria austriaca, si avrebbe un tale quantitativo da costituire per le navi in partenza, ciò che sarebbe sufficiente, un quarto o un terzo di carico. Che se, d'altra parte, alle 1000 tonn. in

media che hanno trasportato a Venezia i tre vapori della Navigazione generale italiana sinora giunti di ritorno da Bombay si avesse potuto aggiungere altrettanto di quelle merci che abbondano laggiù e che sono nei nostri paesi avidamente richieste, quali il cotone, i semi oleosi, il caffè, le pelli, ecc. tutte merci che conoscono già la strada del porto veneziano, più quei prodotti di provenienza indiana che, come i rottami di ferro, potrebbero essere avviati alla Lombardia col l'aiuto della Navigazione fluviale e delle tramvie, quelle navi sarebbero giunte senza dubbio a carico completo. Esiste dunque non soltanto una potenzialità ideale d'ordine generale e di remota attuabilità, ma ne esiste anche una specifica più piccola bensì ma di attuabilità non difficile e quasi immediata.

Qui forse si nutrono speranze eccessive, e le esperienze già fatte e a Venezia e altrove riguardo a certe potenzialità di sviluppo tolgono che si possa essere completamente dell'opinione del relatore. Ad ogni modo, anche questi riconosce che per trarre partito dalla posizione geografica occorrono altri coefficienti ed è appunto del complesso di provvedimenti escogitati dalla Commissione che conviene tener parola; la qual cosa faremo in un ultimo articolo.

(Continua).

IL COMMERCIO ITALIANO nel decennio 1891-1900.

IV.

Abbiamo detto di esaminare ora il movimento commerciale del decennio per i singoli paesi coi quali abbiamo più notevoli i traffici e cominciamo dalla Gran Bretagna.

a) Gran Bretagna.

Al principio ed alla fine del decennio il movimento di importazione ed esportazione tra l'Italia e la Gran Bretagna si designava così:

1891 importaz. in Italia.....	L. 262,293,000
» esportaz. dall'Italia.....	» 117,378,000

Ecced. della importaz... L. 144,915,000

1900 importaz. in Italia.....	L. 358,769,000
» esportaz. dall'Italia.....	» 153,929,000

Ecced. della importaz... L. 204,840,000

Questo primo specchio dimostra che la bilancia commerciale colla Gran Bretagna, solo paese pel quale meno influiscono i dazi, non si è gran fatto modificata; infatti mentre sopra 379 milioni di traffico totale ve ne erano nel 1891 117 di esportazione cioè il 31 0/0 ne troviamo nel 1900 circa 154 sopra 512 cioè poco meno dello stesso 31 0/0.

Si può quindi dire che osservando il movimento del commercio tra l'Italia e la Gran Bretagna nel decennio 1891-1900 si trova che vi è stato un cospicuo aumento da 379 a 512 milioni e quindi un maggior movimento di 133 milioni, pari al terzo circa del movimento iniziale, ma che questo aumento non modificò affatto il rapporto tra la importazione e la esportazione riguardo al valore delle merci di provenienza o di destinazione.

Osserviamo ora la importazione; il suo movimento fu il seguente:

1891.....	L. 262,293,000
1892.....	244,593,000
1893.....	251,537,000
1894.....	251,933,000
1895.....	234,687,000
1896.....	229,889,000
1897.....	223,369,000
1898.....	253,880,000
1899.....	299,537,000
1900.....	358,769,000

Queste cifre dimostrano una certa stazionarietà per tutti i primi otto anni del decennio, dal massimo di 262 milioni si va al minimo di 223; sono i tre ultimi anni che cominciano a dare una cifra maggiore e specialmente i due ultimi che danno aumenti considerevoli.

Vediamo quali sono i principali prodotti che provengono dalla Gran Bretagna in Italia e quali ne furono le vicende. Li riassumeremo poi in un prospetto in cui daremo il movimento per tutti i prodotti che diedero luogo ad una importazione superiore al milione.

Caffè. — La importazione dalla Gran Bretagna nel decennio fu rapidamente decrescente non solo per il valore, che in gran parte è dovuto alla diminuzione del prezzo, ma anche nella quantità; ecco infatti il prospetto:

1891 quintali	92,299	L. 22,609,000
1892 »	91,247	» 21,443,000
1893 »	77,019	» 19,255,000
1894 »	65,792	» 15,790,000
1895 »	68,987	» 16,557,000
1896 »	67,246	» 14,794,000
1897 »	26,204	» 3,310,000
1898 »	22,266	» 2,338,000
1899 »	18,614	» 1,675,000
1900 »	15,202	» 1,748,000

La totale importazione del caffè nel 1891 fu di 138,147 quintali e nel 1900 140,895 quintali, è evidente quindi che vi fu uno spostamento nella provenienza. Infatti confrontando le provenienze principali al principio ed alla fine del decennio si ha in quantità

	1892	1900
Gran Bretagna quint.	98,299	15,202
Brasile »	15,003	98,269
America Centr. »	10,520	4,183
Austria-Ungher. »	7,830	8,783
Asia inglese »	1,626	67
Indie Occident. »	1,317	8,283
Francia »	665	1,938

Mentre, quindi, vi sono alcune minori variazioni nella provenienza dalle Indie Occidentali e dall'America Centrale, il fatto più saliente è che il Brasile ha completamente sostituita la Gran Bretagna; i 98 mila quintali che si importavano dalla Gran Bretagna ora provengono dal Brasile e i 15 mila che venivano dal Brasile vengono dalla Gran Bretagna.

Zucchero. — Questo prodotto nel decennio, per ciò che riguarda la Gran Bretagna, segna pure una curva discendente da 81 mila a 6 mila quintali, e precisamente

1891 quint.	81,072	1896 quint.	43,416
1892 »	60,142	1897 »	28,607
1893 »	59,513	1898 »	19,554
1894 »	62,906	1899 »	10,664
1895 »	54,094	1900 »	6,053

La importazione totale di prodotto nel 1891 era di 830 mila quintali (circa 28 milioni di lire) del quale un decimo proveniva dalla Gran Bretagna; nel 1900 la importazione si ridusse a 514 mila quintali (circa 13,8 milioni di lire) e la Gran Bretagna non ne mandò che 6 mila quintali, cioè meno della centesima parte.

Nel 1891 e nel 1900 così si distinguevano le provenienze dello zucchero.

	1891	1900
Asia inglese quint.	270,366	40
Egitto »	163,203	2,709
Russia »	165,485	215,851
Austria-Ung. »	115,421	122,819
Gran Brett. »	81,072	6,053
Germania »	25,059	43,943
Francia »	2,980	47,344
Belgio »	—	69,593
Brasile »	285	5,500

La trasformazione delle provenienze è adunque notevolissima. Asia inglese, Egitto e Gran Bretagna hanno perduta quasi completamente la loro esportazione di zucchero in Italia e sebbene la totale importazione nostra sia scesa di 316 mila quintali, la Russia, la Germania, la Francia, il Belgio hanno aumentata la loro esportazione verso l'Italia.

Cacao in grani. — Aveva dato nel 1891 una importazione di quasi 6000 quintali, cioè oltre 1,200,000 lire, ma la importazione andò continuamente scemando finchè nel 1900 è ridotta al minimo del decennio: 1200 quintali per lire 263,000. Il totale della importazione è solo lievemente diminuito (1891, quintali 7271; 1900, quintali 6479); anche qui però il Brasile ha sostituito la Gran Bretagna.

Pepe e pimento. — L'importazione era:

nel 1891 quintali	16,549	L. 2.1 milioni
» 1900 »	15,500	» 2.1 »

La Gran Bretagna nel 1891 ce ne vendeva 12 mila quintali, cioè tre quarti del totale, poi veniva l'Asia inglese con 1776 quintali; e l'Austria-Ungheria con 1474 quintali.

Nel 1900, invece, il Brasile (che nel 1891 ci vendette soli 75 quintali) ce ne vendè 4718, ben 2694 quintali l'Austria-Ungheria, 3258 l'Asia inglese, e la Gran Bretagna scende a 3280 quintali.

Tabacco. — Del tabacco in foglia in un solo anno, il 1896, fu fatta una notevole importazione dalla Gran Bretagna per 8417 quintali circa L. 1,263,000.

Potassa e soda caustica. — Importazione totale nel 1891 quintali 74,213 per L. 3,226,390; nel 1900 quintali 139,929 per L. 3,338,296.

L'importazione della Gran Bretagna è andata crescendo da 67,749 quintali ad 87,903.

Solfato di ammonio. — Anche la importazione di questo prodotto che nel 1900 sale a 53,000 quintali fu in notevole aumento nel decennio; lo comperiamo quasi tutto dalla Gran Bretagna 52 mila quintali per L. 1.5 milioni.

Gomma e resine. — La importazione di questo prodotto dalla Gran Bretagna aveva toccato anche i 19 mila quintali cioè L. 3,2 milioni nel 1893, nel 1890 la entrata era molto diminuita, sebbene la totale importazione sia notevolmente aumentata.

Indaco. — Segnò per la Gran Bretagna una curva ascendente fino al 1897 la esportazione in Italia di questo prodotto, raggiungendo il milione e mezzo; ma poi declinò rapidamente e nel 1900 segna appena 370,000 lire.

Cotone. — Considerando tutta intera la categoria, la importazione dalla Gran Bretagna ha segnato nel decennio le seguenti cifre che mettiamo di contro alla importazione totale (omesse le tre ultime cifre).

	Importazione totale	Importazione dalla Gran Bretagna
1891.....	L. 143,246	29,372
1892.....	» 132,672	26,684
1893.....	» 146,215	26,591
1894.....	» 145,377	16,224
1895.....	» 123,867	16,721
1896.....	» 132,796	9,850
1897.....	» 128,542	11,270
1898.....	» 127,152	7,873
1899.....	» 126,527	8,411
1900.....	» 170,733	9,645

Si vede da queste cifre che la Gran Bretagna ha notevolmente diminuite le sue vendite di cotone in Italia, sia assolutamente, sia in relazione alla totale esportazione.

Ma se togliamo dal prospetto la importazione del cotone in bioccoli e in massa, abbiamo le seguenti cifre, ancora più significanti.

Ecco il prospetto del valore dei filati, tessuti e lavori di cotone importati dalla Gran Bretagna in Italia durante il decennio:

	Dalla Gran Bretagna	Dalla Gran Bretagna	
1891 milioni	28	1896 milioni	8
1892 »	22	1897 »	7
1893 »	20	1898 »	5
1894 »	13	1899 »	6
1895 »	14	1900 »	6

La importazione dei prodotti di cotone è andata notevolmente diminuendo.

Vediamo ora alcune delle principali voci.

Cotone in bioccoli o in massa. — Come già si è visto oscillante fu la importazione di questo prodotto greggio in Italia; il movimento dalla Gran Bretagna nel decennio fu il seguente:

	quintali		quintali
1891	12,076	1896	16,585
1892	42,784	1897	46,654
1893	56,327	1898	22,912
1894	33,383	1899	24,685
1895	27,753	1900	19,447

Nel 1891 la Gran Bretagna ci vendeva circa l'1.3 per cento del totale, cioè 12 mila quintali sui 925 mila della totale importazione; nel 1900 ce ne ha venduti 19 mila su 1,126,895 cioè 1.6 per cento; come si vede un lievissimo aumento proporzionale.

L'Egitto e le Indie Inglesi furono i principali nostri fornitori.

Filati di cotone. — Nel 1891 la nostra importazione totale era di circa 7 milioni di lire, cioè circa 24 mila quintali; di questi 13 mila circa provenivano dalla Gran Bretagna. Nel 1900 se ne importarono circa 8500 quintali di cui 3 mila dalla Gran Bretagna. I filati sono divisi in gran numero di voci per cui non è possibile darne un prospetto; ma quelli di cui maggiore è la importazione sono i *filati da cucire avvolti su rocchetti* che furono comperati nel 1900 dall'Italia per 3422 quintali, un valore di oltre 3.4 milioni. La Gran Bretagna ce ne vendette 2052 quintali per un valore di poco più di 2 milioni; nel 1891 la importazione di questi *filati da cucire* avvolti su rocchetti era ascesa a 3897 quintali. La Gran Bretagna ce ne aveva mandati per 1911 quintali.

Tessuti di cotone. — Anche questi prodotti sono suddivisi in un numero molto grande di voci e perciò non è possibile che un cenno riassuntivo. Ci baseremo sulle quantità anziché sui valori.

Ecco la quantità di *tessuti di cotone* entrati in Italia e provenienti dalla Gran Bretagna:

	quintali		quintali
1891	47,881	1896	11,209
1892	29,901	1897	9,160
1893	24,120	1898	7,147
1894	13,671	1899	5,497
1895	14,091	1900	6,468

Non occorre nemmeno richiamare l'attenzione sulla notevole diminuzione di queste cifre.

Un altro gruppo di voci importati comprende: le *mussole*, i *tessuti incatramati*, *oliati*, *incerati*, *smerigliati*, i *velluti*, le *maglie*, che hanno dato nel decennio dalla Gran Bretagna:

	quintali		quintali
1891	1064	1896	1666
1892	2856	1897	1670
1893	2177	1898	1893
1894	2293	1899	1562
1895	2212	1900	1290

Per questi prodotti si vede che la importazione dalla Gran Bretagna è poco modificata, lo è invece quella dei **pizzi di cotone** che da 7959 chilogrammi nel 1891 è salita nel 1896 a 9000

chilog. giunse fino ad 11 mila nel 1899 e scese a 8,000 chilog. nel 1900.

In tutto il rimanente della categoria cotone non si notano grandi variazioni; la importazione si aggira intorno ai 4 o 5 mila quintali.

Veniamo alla categoria **Lana** il cui movimento di importazione dalla Gran Bretagna all'Italia ha ancora una certa importanza, sebbene sia in diminuzione. Infatti eccone le cifre del decennio in migliaia di lire:

	lire		lire
1891	17,685	1896	16,029
1892	19,260	1897	15,408
1893	16,966	1898	14,505
1894	17,366	1899	19,316
1895	16,029	1900	14,753

Le voci principali sono:

Lane pettinate non tinte la cui importazione non arrivava che a mezzo migliaio di quintali, è andata crescendo, e nel 1896 dà già 6000 quintali per tre milioni di lire, e nel 1900 quintali 9117 per 5 milioni.

Invece i **filati di lana pettinata ritorti greggi** danno una importazione leggermente decrescente da quasi 3 milioni di lire, scemano nel 1900 sino a 736 mila lire.

Tessuti di lana sono in prevalenza quelli di lana pettinata di media finezza, ma nel complesso i tessuti danno cifre sempre minori; da 10 milioni di lire che si importavano nei primi anni del decennio, si è scesi nel 1900 a meno di 5 milioni.

I **tappeti di lana** danno cifre stazionarie: poco più di 2000 quintali per poco più di un milione di lire.

Seta; si comprende che questa categoria non abbia importanza di sorta per la provenienza dalla Gran Bretagna, infatti le cifre oscillano per tutta la categoria intorno ad un milione e mezzo.

Prevalgono i *pizzi* e gli *oggetti cuciti*.

Bastimenti; è la sola voce importante della nona categoria e ne diamo le cifre del decennio in migliaia di lire.

1891 Lire	9	1896 Lire	1.074
1892 »	6	1897 »	2.883
1893 »	4	1898 »	2.308
1894 »	6	1899 »	4.549
1895 »	2,004	1900 »	7.494

Noteremo ancora che la totale importazione di bastimenti fu nel 1891 per 43 mila lire, e nel 1900 di oltre dieci milioni.

Pelli. — Quasi il totale della importazione dalla Gran Bretagna di questa categoria riguarda le *pelli crude*, di *buoi o vacche*; nel decennio furono in migliaia di lire:

1891 Lire	3.560	1896 Lire	3.002
1892 »	4.434	1897 »	3.592
1893 »	2.964	1898 »	2.684
1894 »	2.968	1899 »	2.620
1895 »	3.308	1900 »	2.128

Importante è tutto ciò che riguarda i **metalli minerali e loro lavori**, di cui la importazione dalla Gran Bretagna diede, sempre in migliaia di lire,

1891 Lire	40.533	1896 Lire	49.590
1892 »	36.479	1897 »	42.121
1893 »	41.563	1898 »	42.763
1894 »	41.312	1899 »	62.164
1895 »	44.817	1900 »	67.864

Come si vede l'aumento supera il 50 0/0 nel decennio; trattandosi di molte voci sarebbe troppo lungo esaminarle una per una ci limitiamo a qualche cenno.

	1891	1900
Scorie . . . quint.	—	64.180
Rottami	629.943	729.028
Ghisa in pani . . .	811.492	1.082.932

Nel 1891 il valore era di 10,8 milioni, nel 1900 di 20,5; un raddoppiamento quindi in questa materia prima:

	1891	1900
Rame greggio quint.	16.628	19.703
Stagno	3.365	2.824
Altri metalli	6.190	23.500

Il valore di questi metalli greggi era di circa tre milioni nel 1891 e fu di circa 6 nel 1900.

Ferro ed acciaio in lamiera o in lavori greggi; ne importavamo nel 1891 per circa 7 milioni di lire, e la quantità nel 1900 era aumentata fino a 10 milioni; — *le lamiere ed i ferri ed acciai di seconda fabbricazione* avevano dato nel 1901 circa 4 milioni, nel 1900 danno quasi la stessa importazione.

Macchine. — Prendendo tutte insieme le macchine utensili, le macchine a vapore fisse, semi-fisse, idrauliche, locomotive, locomobili, macchine agrarie, per la filatura, per la tessitura, le dinamo elettriche, gli accumulatori, le macchine da cucire, da molini ecc. si ha dalla Gran Bretagna nel 1891 una importazione che ragguagliava 10 milioni di lire, nel 1900 si arrivava a 21,6 milioni. E si può dire che il maggiore sviluppo di questa importazione data dal 1896.

Dei 195 milioni di importazione dalla Gran Bretagna avuti nella categoria 13ª nel 1900 ben 193,4 provenivano dal **carbon fossile**; è interessante vederne il movimento quantitativo nel decennio.

	Tonnellate	Lire migliaia
1891	3,490,729	90,759
1892	3,589,149	87,934
1893	3,522,685	88,067
1894	4,501,121	105,776
1895	4,149,545	82,991
1896	3,938,684	82,713
1897	4,097,944	94,253
1898	4,144,663	128,485
1899	4,649,726	144,142
1900	4,606,175	193,459

Questo prospetto indica un andamento sempre crescente negli acquisti del carbone nella Gran Bretagna e ad un tempo le variazioni no-

tevoli dei prezzi, basta vedere le differenze della quantità e dei valori nei due ultimi anni del decennio.

Una certa importanza ha la introduzione del *pesce secco, merluzzo ed aringhe* dalla Gran Bretagna; nel 1900 furono più di 8,8 milioni, e fu la cifra più alta del quinquennio 1896-1900; nel quinquennio precedente la importazione di quei prodotti era salita anche a 10 milioni.

E ricordiamo pure i *grassi*, i quali provengono dalla Gran Bretagna per una cifra crescente; mentre fino al 1896 era rimasta la importazione a circa 1 milione e mezzo, diventò 3,5 milioni nel 1897, e 2,5 nell'anno successivo, e 4,9 nel 1899 per finire a 5,6 nel 1900.

Finalmente l'ultima voce di qualche importanza è la *gomma elastica* la cui crescente importazione è giunta a 3,4 milioni.

Ed ora cercando di riassumere in un prospetto la nostra importazione dalla Gran Bretagna, mettiamo a confronto gli anni 1891 e 1900 per ciascuna categoria e per le voci principali, cioè quelle che danno almeno un milione di movimento.

VOCI	1891 (migliaia di lire)	1900
I	2,613	4,207
Oli fissi	1489	021
II	29,074	3,223
Caffè	22,609	1,748
Zucchero	2,757	163
Cacao in grani . . .	1,188	263
Pepe e pimento . .	1,570	489
III	45,438	28,375
Potassa e soda . . .	2,032	2,110
Solfato di ammonio	208	1,526
» di rame	5,150	12,527
Parafina solida . . .	?	1,697
Gomme e resine . . .	2,931	578
IV	2,744	2,366
V	2,563	4,860
VI	29,372	9,643
Cotone in bioccoli	1,268	2,392
Filati ritorti greggi	1,726	180
Filati da cucire . . .	908	2,052
Tessuti lisci greggi	2,695	283
Tessuti lisci im- bianchiti	5,109	411
Tessuti lisci tinti	2,365	529
Tessuti lisci stampati	7,492	1,164
Velluti fini	1,068	103
Tessuti con lana	1,585	712
Tessuti stampati	1,190	22
VII	22,231	44,753
Lana pettinata non tinta	4,923	316
Tessuti di lana pettinata	13,953	4,903
Tappeti di lana . . .	1,228	1,087
VIII	4,693	1,642
IX	640	8,409
Bastimenti	4	7,497

VOCI	1891 (migliaia di lire)	1900
X.....	728 ...	793
XI.....	5,446 ...	4,045
Pelli crude di buoi e vacche.....	3,560 ...	2,128 ...
XII.....	40,533 ...	67,364
Rottami di ghisa. 4,410 ...	7,655 ...	
Ghisa in pani... 6,492 ...	12,636 ...	
Ferro laminato grosso.....	1,109 ...	1,385 ...
Lamiere.....	1,137 ...	5,083 ...
Lamiere stagnate	2,827 ...	1,700 ...
Rame in pani... 2,245 ...	38,03 ...	
Rame in fili e la- mine.....	1,105 ...	821 ...
Stagno in pani... 807 ...	1,017 ...	
Locomobili.....	1,277 ...	1,306 ...
Macchine marine	11 ...	2,471 ...
» agrarie. 801 ...	1,053 ...	
» per fila- tura.....	2,659 ...	4,790 ...
Macchine per tes- situra.....	1,098 ...	5,963 ...
Macchine da cu- cine.....	2,151 ...	2,636 ...
Parti di macchine	1,263 ...	1,875 ...
XIII.....	92,224 ...	193,486
Carbon fossile.. 90,759 ...	193,459 ...	
XIV.....	4,376 ...	4,058
XV.....	42,982 ...	16,953
Pesci secchi o af- fumicati.....	8,473 ...	1,378 ...
Merluzzo.....	...	6,185 ...
Aringhe.....	21 ...	1,419 ...
Grassi.....	2,131 ...	5,806 ...
XVI.....	2,528 ...	4,590
Gomma elastica. 1,145 ...	3,439 ...	

Nel 1891 sono adunque appena 38 voci che oltrepassano il milione, ed otto soltanto che oltrepassano i cinque milioni;

nel 1891 le voci che superano il milione sono 32 e quelle che oltrepassano i cinque milioni pure otto;

Dei 358.7 milioni che importammo dalla Gran Bretagna nel 1900, ben 193.4 cioè il 54 per cento sono rappresentate dal *carbon fossile*, il 5 1/2 per cento dalla *ghisa, rottami, scaglie*, ecc., un altro 5 per cento dalle *macchine*, quasi il 4 per cento dal *solfato di rame*, il rimanente sparso nelle altre voci.

Rivista Bibliografica

Der Weltverkehr und seine Mittel. Mit einer Uebersicht über Welthandel und Weltwirtschaft. — IX edizione. — Leipzig, Otto Spamer, 1901, pagine 981 (10 marchi).

Questo interessante volume sul traffico mondiale e sui suoi mezzi fa parte di una pubblica-

zione che in Germania ha avuto un grande successo ed è il *Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien*, esposizione popolare ma scientifica e completa in dieci volumi, di tutto ciò che riguarda le industrie e mestieri. Il volume non tratta appunto dei mezzi di comunicazione e di trasporto e questo importante argomento che al nostro tempo interessa tutti, è illustrato con grande profusione di figure, di notizie, di dati, di spiegazioni. Dopo una introduzione del Merckel sullo sviluppo storico dei mezzi di trasporto e di comunicazione per terra e per acqua, lo stesso ing. Merckel e altri specialisti nei singoli argomenti trattano delle vie terrestri, delle strade ferrate, dei ponti e dei viadotti delle vie acquedotte, della marina, delle poste, dei telegrafi e dei telefoni. Quasi un terzo del volume è consacrato alle strade ferrate e un altro terzo a tutto ciò che riguarda la navigazione.

Si hanno qui copiosissime notizie e illustrazioni in gran numero che rendono facile anche per profani la intelligenza della materia. Il volume si chiude con uno studio sulla economia mondiale nel quale è tracciato lo sviluppo storico della vita economica ed è presentato un quadro succinto ma completo della economia in generale e in modo speciale dell'economia tedesca. Trattando del suolo e della popolazione, dell'agricoltura, dell'industria, della circolazione e ripartizione delle ricchezze. Senza avere alcuna pretesa di originalità, questo studio che occupa poco meno di un centinaio di pagine offre un sommario di fatti economici del maggior interesse per chiunque non voglia ignorare il movimento economico contemporaneo.

Nell'insieme è una eccellente pubblicazione a un prezzo veramente mite e si comprende come abbia incontrato il favore del pubblico tedesco.

W. W. Willoughby. — *Social Justice. A critical essay.* — New York e London, Macmillan, 1900, pag. XII-385.

L'autore, al quale si deve già uno studio sulla natura dello Stato, ha voluto esaminare in questo saggio critico sulla giustizia sociale un complesso di idee etiche che hanno grande importanza per l'economia e per la politica. Egli ha cercato di stabilire qual è il vero principio della giustizia sociale e pertanto dopo avere analizzato l'idea di giustizia, quale concetto astratto, ha studiato le due principali applicazioni della giustizia sociale o meglio i due lati fondamentali del problema relativo e cioè, la norma relativa alla distribuzione dei beni economici e quella che armonizza la libertà con la legge. Considerando dapprima l'argomento della giustizia distributiva il Willoughby ha trattato dell'eguaglianza, della proprietà e delle varie norme applicate o applicabili alla giustizia distributiva e cioè del lavoro, dello sforzo, dei bisogni, del diritto alla sussistenza. Nella seconda parte è soprattutto notevole il capitolo sull'etica della concorrenza. Il libro interessa anche gli economisti, perchè l'autore non ha trascurato di esaminare criticamente le idee dei principali socialisti.

Rivista Economica

La navigazione fluviale in Germania — Marina mercantile e navigazione commerciale.

La navigazione fluviale in Germania. — Abbiamo dato nell' *Economista* del 18 agosto alcuni cenni sulla navigazione fluviale in Francia; ora pubblichiamo qualche notizia sullo sviluppo imminente della navigazione interna in Germania.

L'impero tedesco ha protetto e protegge efficacemente la navigazione fluviale.

In meno di vent'anni 125 milioni di lire sono stati dedicati ad accrescere la navigabilità dell'Elba e dell'Oder, 250 quella del Reno. Importanti lavori vennero eseguiti sul Weser, sono stati costruiti numerosi porti interni dotati delle opere più moderne.

In Germania le ferrovie e i canali si completano vicendevolmente: le merci passano con la massima facilità dal fiume alla ferrovia; nelle numerosissime stazioni d'acqua costruite abilmente lungo i fiumi il vagone ferroviario ed il battello si trovano continuamente a contatto.

Evitata così la pernicioso concorrenza fra il trasporto per acqua e quello per terra, la Germania ottiene risultati grandiosi.

A Breslau, ad Amburgo e a Mannheim il traffico per via fluviale rappresenta quasi il 60 0/0 del traffico totale ed oscilla tra il 40 e il 50 0/0 a Berlino, Duisbourg, Ludwigshafen e Francoforte sul Meno. E tali risultati si sono verificati in pochi anni. A Francoforte sul Meno il traffico totale era, nel 1880, di 384,701 tonnellate di cui il 10,6 0/0 solamente apparteneva alla navigazione fluviale. Ma quando la canalizzazione dei 36 chilometri che separano Francoforte da Magonza fu compiuta, il traffico totale salì nel 1893 a 3,981,500 tonnellate, di cui il 39,2 0/0 per via fluviale. Nè tale canalizzazione ha danneggiato le ferrovie, anzi, grazie all'enorme sviluppo della navigazione fluviale, hanno anch'esse raddoppiato il loro traffico.

I canali tedeschi posseggono delle chiuse lunghe più di 55 metri, larghe 9 metri e profonde più di metri 2.50.

A Berlino v'è una chiusa lunga 110 metri, larga m. 9.60 e profonda m. 3.50.

Tali chiuse permettono alla marineria fluviale tedesca d'impiegare dei battelli stazzanti oltre le 500 tonnellate. Tra Mannheim e Rotterdam si vedono circolare dei treni fluviali che portano 4500 tonnellate di merce, ossia il carico di undici grandi treni sulle ferrovie.

L'iniziativa privata si è lanciata arditamente sulla via che il governo le additava. Si sono formate delle forti Compagnie per la navigazione interna. Esse hanno emesso un capitale di circa 75 milioni così divisi: bacino del Reno 24,601,000 marchi, dell'Elba 15,014,000 marchi; dell'Oder 8,426,000 marchi; del Weser 7,262,000 marchi; dell'Ems 2 milioni e 500,000 marchi; del Danubio 2,151,000 marchi.

Merita un cenno speciale la città di Amburgo, la quale spinge i suoi battelli per via interna fino all'Austria. Un servizio accelerato di battelli a vapore per le merci prende il carico tre volte la settimana per Praga.

Le merci, coperte da panni piombati, traversano, esenti da ogni formalità amministrativa, tutta la Germania, e la prima operazione di dogana si fa in Boemia.

Il numero dei battelli fluviali ancoratisi ad Amburgo nel 1894 era 16,599, fra i quali 10,255 carichi per 3,402,179 tonnellate. — I trasbordi sono facilitati da diversi bacini posti con grande senso pratico intorno ai porti.

Ad Amburgo il porto di mare copre 138 ettari e il porto fluviale coi canali 163 ettari.

Da Amburgo alla Boemia lungo le rive dell'Elba sono stati costruiti più di 160 bacini.

Tale straordinario sviluppo del servizio di battelli dell'Elba e dei numerosi canali e corsi d'acqua che ad essa si congiungono, è il coefficiente maggiore della fortuna sempre crescente della vecchia città anseatica.

Il commercio tedesco è infatti composto, nella proporzione del 65 0/0, dal suo commercio marittimo.

Ora la navigazione fluviale porta ad Amburgo quasi il 67 0/0 in peso e il 42 0/0 in valore delle merci destinate alla esportazione, dando luogo in questo porto ad un movimento annuale di 5,572,000 tonnellate.

Marina mercantile e navigazione commerciale. — Da uno studio, testè pubblicato, del sig. Foville intorno all'importante opera di Colin: *Sulla navigazione commerciale nel secolo XIX* desumiamo notizie e considerazioni interessanti intorno alla trasformazione ed ai progressi della navigazione commerciale marittima.

Il primo fatto, del resto notorio ma egregiamente documentato dalle cifre, è la decadenza progressiva della marina a vela e lo sviluppo correlativo della marina a vapore.

Ecco, per tutto il mondo, le cifre raccolte dal *Bureau Veritas*:

Velieri di oltre 50 tonnellate.

Anni	Numero dei velieri	Tonnellaggio lordo	Tonn. medio per nave
1877	58.208	15,553,000	267
1883	48.487	13,740,000	283
1889	37.663	11,630,000	293
1895	29.333	9,548,000	325
1901	77.982	8,205,000	293

Il tonnellaggio attuale non è più che la metà di quello di 25 anni fa.

Gli è che tutti gli sforzi delle nazioni civili si sono portati sulla marina a vapore, il cui progresso nello stesso spazio di tempo, si riassume come segue:

Battelli a vapore di oltre 100 tonnellate nette.

Anni	Numero dei vapori	Tonnellaggio lordo	Tonnellaggio netto dei vapori
1877	5.771	5,687,000	—
1883	7.301	5,405,000	—
1889	8.835	14,046,000	—
1895	10.744	15,657,000	9,995,000
1901	12.289	21,788,000	13,465,000

Se le navi a vela, malgrado i notevoli perfezionamenti che hanno subito, non hanno più ragione di essere, ciò dipende dal fatto che i battelli a vapore si sono adattati in modo sempre più efficace alle diverse missioni cui sono stati destinati. La storia del piroscafo è davvero meravigliosa e non è nemmeno lunga.

I primi saggi del Marchese di Jouffroy risalgono al 1776 e al 1783, quelli di Fulton al 1803, ed è nel 1807 che il *Clermont* risalì per la prima volta l'Hudson, da Nuova York ad Albany.

Se il nuovo sistema di navigazione stentò a farsi accettare fu perchè dapprincipio tutto era difettoso. Verso il 1835 un dotto ingegnere di Londra si compiacceva a dimostrare che un vapore non varcherebbe mai automaticamente l'Atlantico, non potendo imbarcare il carbone necessario per un tale viaggio. Si impiegavano allora per andare colla vela dall'Europa in America, non più settanta giorni come ai tempi di Cristoforo Colombo, ma venticinque.

Il *Sirius*, nel 1838, fece in 17 giorni, col vapore il tragitto da Cork a Nuova York e, poco dopo, il *Great Western* ritornava dagli Stati Uniti in 13 giorni e mezzo. Ora si fa in 5 giorni e mezzo, e presto si farà in 5.

Non riassumeremo i procedimenti tecnici per i quali il piroscafo ha potuto raggiungere tali prodigiosi progressi: fatto è che oggi, animati da vere officine ambulanti, legioni di palazzi galleggianti, dei quali ciascuno porta nei suoi fianchi una popolazione di abitanti e montagne di merci solcano a data fissa i piani oceanici con una velocità uguale a quella dei treni omnibus sulle grandi linee ferroviarie.

Un esempio: il *Deutschland*, messo in servizio un anno fa, misura 208 metri di lunghezza, m. 20.42 di larghezza, m. 13.41 di profondità; la sua capacità commerciale è di 16,000 tonnellate; la potenza delle sue macchine di 33,000 cavalli, ossia 700,000 v.lte la

forza di un uomo; la sua velocità normale è di 23 nodi all'ora, ossia 43 chilometri e mezzo.

* *

Questo per le navi. Per quanto riguarda l'armamento, il contrasto fra le piccole operazioni di una volta e le grandi imprese odierne è anche più grande.

Due secoli fa, il movimento del porto di Marsiglia non era che di 150 bastimenti e 50,000 tonnellate oggi il movimento vertiginoso sale a migliaia di navi e a milioni di tonnellate.

Tutto è cambiato. Alla piccola industria familiare dei tempi passati è succeduta la grande industria, che mette in opera i capitali versati da una moltitudine di azionisti ignoti, ai quali assicura un reddito periodico.

Per far buona figura in mare, oggi occorrono milioni. Non già che, a tonnello uguale, il costo di costruzione sia aumentato; al contrario. In Inghilterra, dal 1805 al 1836, questo prezzo si era ridotto del 38 per cento. Un ribasso più rapido si è verificato negli ultimi venti anni del secolo, che si valuta del 50 per cento.

I cantieri inglesi, prima della crisi occidentale del 1899, consegnavano dei *carry-boats* ad un prezzo minore di 200 franchi la tonnellata.

Ma bisogna per lo meno triplicare questo prezzo quando si tratta di piroscafi a grande velocità, destinati al servizio dei viaggiatori, e date le proporzioni gigantesche di quelli delle grandi linee internazionali, non è davvero troppo valutarli dai 25 ai 40 milioni ognuno. E i prezzi d'esercizio sono in proporzione, in ragione delle quantità enormi di carbone che essi divorano per camminare presto.

Anche per le imprese di secondo o terzo ordine le ricchezze individuali non bastano più, e subentrano le Società anonime. Questa sostituzione della azione collettiva all'azione individuale porta con sé ben altri cambiamenti.

Le Società attuali, meglio dei piccoli armatori di una volta, hanno facilità di estendere gradatamente le loro operazioni e quasi sempre vi aspirano, non fosse altro che per aumentare colla riduzione delle spese generali, la produttività del capitale che debbono far fruttare. Gli è così che in questi ultimi tempi sono sorte e si sono ingrandite quelle potenti rivali, che in Inghilterra si chiamano: la *Peninsular and Oriental S. N. Co.* e la *British India S. N. Co.* di Londra; la casa *Wilson* di Hull, la *White Star* di Londra e Liverpool, la *Pacific S. N. Co.* e la *Cunard* di Liverpool; in Germania il *Norddeutscher Lloyd* di Brema; le *Hamburger-Americanische* e l'*Hamburg-Südamerikanische*; in Francia le *Messagerie maritimes* di Marsiglia e la *Compagnie Transatlantique* di Havre; in Italia la *Navigazione Generale* e la *Veloce*; in Spagna la *Transatlantica* e via di seguito.

Ciascuna di queste grandi amministrazioni compie un certo numero di itinerari marittimi con una regolarità paragonabile a quella delle strade ferrate e tutti i grandi porti del mondo vedono oggi gli arrivi e le partenze effettuarsi a date fisse, dacché i viaggi non sono più soggetti alle vicissitudini del commercio e ai capricci dell'atmosfera.

* *

Ciò che distingue soprattutto i servizi marittimi dai terrestri, è la maggiore libertà di concorrenza. Sulle ferrovie è ben raro che possa esistere una concorrenza internazionale ed in ogni caso è limitata, per la forza delle cose, a due o tre Stati separati da una sola frontiera. Sul mare, la navigazione a lungo corso ammette tutte le bandiere, e l'Atlantico, per esempio, è diventato un vasto campo di corsa dove i piroscafi inglesi, tedeschi, francesi, italiani, americani, sovvenzionati o no, sono costantemente in gara.

Nulla di più efficace per abbassare i prezzi ed i noli, di codesta rivalità. Qualunque corrente commerciale è soggetta a variazioni.

Se gli affari si rallentano fra l'antico e il nuovo mondo, la flotta transatlantica non cessa per questo di correre, e il nolo ribassa in ragione della sproporzione che esiste fra l'offerta e la domanda. Se la attività rinasce nei porti, come allorché i grani di oltremare debbono venire a colmare le fallanze dei

raccolti europei, alle linee regolari si aggiungono immediatamente tutti i vapori disponibili, tutti i velieri in cerca di carico, ed il rialzo dei noli si trova subito paralizzato.

Così vivificato dalla concorrenza, questo mirabile meccanismo è arrivato a mettere in comunicazione quotidiana i mercati dei due mondi, che la grande spianata liquida dell'Oceano pareva aver separato per sempre.

Italiani e francesi nell'Argentina

Il sig. E. Daireaux in un articolo pubblicato nella *Revue de Paris* del 1° settembre rileva la situazione reciproca degli italiani e dei francesi nella Repubblica Argentina.

Numerosi, forti e laboriosi, gli italiani che si recano all'estero dimostrano la verità di quel detto dell'Alfieri: « la pianta uomo nasce in Italia più forte che altrove ».

Il sig. Daireaux osserva che essi recano seco quella virtù con la quale si vincono tutte le difficoltà, quella cioè di contentarsi della propria sorte.

Prima che gli italiani facessero la loro apparizione nei paesi del Plata, intorno al 1860, il gruppo straniero più importante e nello stesso tempo più attivo era formato dalla colonia francese, la quale aveva preso un largo posto in società, nel commercio, nell'allevamento del bestiame. I primi emigrati francesi del 1815 avevano preparato la via, quando nel 1825 la legge argentina accordò libertà di immigrazione a tutti gli stranieri e conferì loro diritti pari a quegli degli indigeni.

Oggi ancora si calcola che i francesi sparsi in tutto il paese siano circa 60,000; ma questi discendenti di gruppi che si stabilirono successivamente nell'Argentina durante lo scorso secolo non si riconoscono più; la maggior parte abbandona la nazionalità paterna, nonché la lingua; altri modificano il loro cognome, dandogli desinenza spagnuola; altri, che sono saliti alle più alte cariche, rinnegano la propria origine per timore d'essere trattati come stranieri dagli elettori, e intanto la fumana degli immigrati dall'Italia cresce continuamente.

L'ultimo censimento dà per un periodo di meno di 40 anni, un totale d'arrivi dall'Italia che sale a più di un milione e mezzo di individui. Prima del 1800, alcuni italiani avevano fondato sulle rive del Plata una città genovese di pescatori e di naviganti di cabotaggio; questa città, coi suoi 100,000 abitanti, è diventata oggi un importante sobborgo di Buenos Ayres e non vi si parlano che i dialetti dell'Italia settentrionale; la città ha le case di pietra, le strade selciate, tramways elettrici, ecc., e i suoi abitanti vivono esclusivamente del commercio, che essi fanno per via acqua di tutti i prodotti delle isole del Delta, di quelli del Paraná e delle regioni poste sulle rive dei grandi affluenti dell'estuario.

Accanto a questa numerosa popolazione commerciale, un altro contingente di emigrati italiani ha lavorato ancora più attivamente a popolare e a coltivare le regioni agricole. Questa emigrazione proviene dal sud dell'Italia; l'affluenza degli immigrati dalle provincie meridionali d'Italia, ha trasformate le città, moltiplicati i villaggi, modificata l'agricoltura e gli usi commerciali del paese.

Le regioni italiane che forniscono il maggior contingente a questa emigrazione agricola sono la Calabria, la Puglia e la Basilicata.

* *

I primi emigranti francesi si erano già spinti fuori della città e avevano fondato nella campagna grandi stabilimenti, quando arrivarono i primi italiani. L'iniziativa della colonizzazione agricola fu francese, ma furono gli italiani che le diedero il massimo impulso portandovi l'elemento del numero e del lavoro a basso prezzo, e il loro lavoro fu così attivo e tenace che tutti i villaggi, in origine francesi o svizzeri, diventarono italiani.

Per tal modo l'agricoltura è per tre quarti nelle loro mani, mentre i coloni francesi conservano come occupazione principale l'allevamento del bestiame.

Un'altra industria francese in origine, la quale tende a passare interamente nelle mani degli italiani, è la viticola e soprattutto vinicola.

Nel 1900 la produzione salì ad un milione di ettolitri, il che, per una popolazione di 5 milioni di abitanti, di cui almeno i due terzi non bevono vino, è più che sufficiente per chiudere le porte alla importazione dall'Italia, dalla Francia e dalla Spagna.

Così l'attività industriale e commerciale dei vicultori italiani ha escluso i vini francesi; l'importazione del Bordeaux, del quale un quarto di secolo fa si consumavano 10,000 ettolitri al mese, è ora ridotta a poche centinaia di fusti e a qualche migliaio di bottiglie.

L'unica industria che non sia stata accaparrata dagli italiani è quella della zucchero; sembra che gli emigranti italiani, molti dei quali hanno abbandonato la patria per fuggir la malaria, rifuggano dal popolare la regione della canna da zucchero, dalla malaria infestata.

L'industria saccharifera è diretta da ingegneri e capi operai francesi, e la mano d'opera è fornita dagli indigeni.

Invece nelle varie industrie cittadine si trovano dappertutto gli italiani che hanno completamente debellato la concorrenza francese.

* * *

Accanto ai grandi stabilimenti bancari inglesi, le Banche italiane, quantunque dispongano di una clientela numerosa, fanno mediocre figura.

Quelle che prosperano soprattutto sono le piccole Banche, le quali si trovano fino nei quartieri più eccentrici delle città. Le piccole somme di risparmio che i lavoratori mandano periodicamente al loro paese costituiscono una corrente di denaro che alla fine di ogni anno forma delle somme considerevoli: tutto il risparmio italiano ritorna in Italia, meno quello che viene speso per l'acquisto di terreni o per costruzioni.

Dietro questa massa di piccoli risparmiatori vi è la schiera dei grandi capitalisti arricchitisi con lunghi anni di lavoro nel commercio o nell'industria.

In conclusione, si può dire che l'emigrazione italiana, se differisce dalla francese nel suo modo di operare all'estero, finisce anch'essa coll'essere assorbita dal paese in cui si stabilisce in cui getta profonde radici e dal quale diventa parte integrante.

Vi è ancora un vincolo commerciale che lega gli emigrati consumatori ai produttori della madre patria; ma questo vincolo si va rallentando ogni giorno più in conseguenza del grandioso sviluppo che acquistano in America le industrie locali. Già le rappresaglie del protezionismo chiudono le porte alle industrie straniere: emigrati italiani e francesi domandano insieme che si elevino barriere doganali contro la concorrenza dei loro paesi di origine; la loro evoluzione verso l'inevitabile assorbimento nazionale ha bisogno di questo aiuto; gli inglesi e i tedeschi invece lo sdegnano perchè non mirano a fornire all'Argentina dei lavoratori e dei produttori bensì a cercarvi dei consumatori e ad estenderne il dominio dei loro capitali.

LEGISLAZIONE SOCIALE IN BAVIERA.

Da un rapporto del cav. Montagna, incaricato di affari in Baviera, riassumiamo le seguenti notizie, intorno agli effetti della legislazione sociale in quel paese.

Per ciò che riguarda le *mercedi*, si nota che lo sciopero dei lavoratori di carbone in Boemia fece diminuire il lavoro ed i salari agli operai delle fabbriche di vetro e porcellana nell'Alto Palatinato. In generale però le mercedi mostrano una tendenza all'aumento.

Quanto alle *forme di pagamento delle mercedi*, non è possibile dare un giudizio sulla portata delle prescrizioni entrate da poco tempo in uso, circa il pagamento dei minorenni impiegati nelle fabbriche.

Lo sviluppo delle *organizzazioni operaie* si è esteso anche nella Bassa Baviera, nel Palatinato e nella Sve-

via. Come effetto di queste organizzazioni si ebbe che gli operai ottennero pieno successo nel 27 per cento degli scioperi, mentre nel 1899 non lo avevano ottenuto che in 14 casi su cento.

Ai tribunali d'industria si ricorse in un solo caso e senza successo per lo sciopero degli operai della fonderia di bronzo di Norimberga.

Alla fine dell'anno scorso esistevano in Baviera 24 *tribunali d'industria* e 15 *tribunali di corporazioni*, presso i quali si risolsero nell'anno 5803 cause.

Nelle relazioni fra *imprenditori ed operai*, non si notano mutamenti, all'infuori di quelli derivanti dalla legislazione che impone agli imprenditori l'obbligo della protezione e della tutela degli operai nelle fabbriche meccaniche.

Anche le *ore di lavoro* sono in generale rimaste come prima; meno in alcune officine dove diminuirono, non per disposizioni di legge, ma per mancanza di lavoro.

Quasi tutte le fabbriche hanno adottato il *riposo domenicale*, ad eccezione delle birrerie, dei molini e degli opifici di malto.

Pel *lavoro dei fanciulli e delle donne* risulta che la percentuale dei primi è salita nelle fabbriche da 7.2 a 7.8 e negli esercizi di lavoro manuale è scesa da 15.3 a 15.2. Per le operaie nelle fabbriche è salita da 20.50 a 20.7 per cento e negli esercizi di mestiere è discesa da 7.6 a 6.9.

L'*assicurazione contro gli infortuni sul lavoro*; ha dovuto provvedere a 13,633 disgrazie contro 13,297 nell'anno precedente. La maggior parte degli infortuni si ebbe nelle costruzioni e nelle cave di pietra. Circa quest'ultime furono emanate dalla polizia delle prescrizioni di tutela e di sorveglianza speciali.

Fra le malattie derivanti dal lavoro, notansi 6 casi di splenite, un caso di necrosi (fabbriche di zolfanelli di fosforo) e avvelenamenti di operai nelle lavorazioni del piombo e del cromo.

Si introdussero però notevoli miglioramenti igienici nelle fabbriche, con nuovi impianti di riscaldamento, illuminazione, bagni, ecc.

Il Ministero dell'interno bavarese ha fondato a Monaco un *Museo* nel quale sono esposti tutti gli oggetti speciali e le scoperte relative alla igiene nelle fabbriche e dove sull'argomento si tengono esposizioni e conferenze.

Venne aumentato il *personale di sorveglianza* delle industrie e del lavoro: a cui sono ora addetti 9 ispettori, 10 assistenti maschi e 2 femmine.

Nell'anno scorso si fecero 11,101 ispezioni, di cui 66 durante la notte e 152 nei giorni festivi.

Per ciò che riguarda le miniere il rapporto ci apprende che nello scorso anno erano in esercizio 73 miniere e 899 cave sotterranee, in tutto 472.

Vi erano occupati 9184 operai adulti maschi, 384 donne, 285 ragazzi dai 14 ai 16 anni, un ragazzo dai 13 ai 14, 77 ragazze dai 14 ai 16 e due dai 13 ai 14. In tutto 9933 contro 8653 nell'anno precedente.

Gli infortuni sul lavoro furono 11.

Mercato monetario e Banche di emissione

Le difficoltà tra cui si dibatte ancora il mercato Germanico per impedire che la crisi dilaghi od almeno per limitarla della sua intensità, si ripercuotono anche col mercato monetario.

Non solo gli istituti e le maggiori case bancarie sono costrette a tenere un maggiore stocco di danaro in cassa od in genere di disponibilità, ma a queste prudenziali disposizioni si aggiunge anche la restrizione del capitale dei privati.

Nessuna meraviglia quindi che si annunci probabile un nuovo aumento sul saggio dello sconto ufficiale.

Gli sforzi della Banca imperiale per venire in aiuto del mercato traspariscono dalla situazione che segna in tutte le voci aumento di attività.

In Francia il mercato è impressionato dal ribasso dei fondi russi e entro il quale l'Alta Banca cerca di por origine con ingenti acquisti; però la abbondanza del danaro in Francia è sempre notevole giacchè mentre si accumulano ogni trimestre gli interessi scadenti, lo sviluppo industriale non assorbe

che una piccola parte del risparmio; ove non fossero più accetti i fondi russi vi sarebbe una plethora di capitale.

Anche questa settimana la situazione della Banca di Francia segna una lieve diminuzione dell'incasso metallico, mentre va invece aumentando il portafoglio e più accresce la circolazione.

Nulla di singolare presenta la situazione del mercato di Nuova York ove continua una relativa deficienza di disponibilità.

Il cambio di Parigi su Londra è a 25.19, quello sull'Italia 3 0/0.

Ecco il solito prospetto dei cambi in Italia.

	su Parigi	su Londra	su Berlino	su Vienna
30 Lunedì....	108.05	25.97	127.35	108.70
1 Martedì....	108.05	25.98	127.40	108.70
2 Mercoledì..	108.—	25.96	127.40	108.70
3 Giovedì....	108.—	25.94	127.35	108.65
4 Venerdì....	108.—	25.96	127.35	108.65
5 Sabato....	108.05	25.94	127.30	108.70

Situazioni delle Banche di emissione estere

		3 ottobre	differenza
Banca di Francia	Attivo	Incasso oro... Fr.	2,369,364,000 — 18,566,000
		argento »	1,112,261,000 — 3,066,000
		Portafoglio.....»	601,442,000 + 121,868,000
	Passivo	Anticipazioni.....»	691,682,000 + 20,622,000
		Circolazione.....»	4,113,167,000 + 156,499,000
		Conto cor. dello St. » dei priv.»	78,520,000 + 44,094,000
Rapp. tra la ris. e l'inc.	491,042,000 — 82,551,000		

		3 ottobre	differenza
Banca d'Inghilterra	Attivo	Incasso metallico Sterl.	38,158,000 + 1,480,000
		Portafoglio.....»	27,158,000 + 1,700,000
		Riserva.....»	25,386,000 + 2,625,000
Passivo	Circolazione.....»	30,547,000 + 1,145,000	
	Conti corr. dello Stato»	10,876,000 — 9,000	
	Conti corr. particolari»	41,202,000 + 444,000	
	Rapp. tra l'inc. e la cir.»	— —	

		30 settembre	differenza
Banca Austro-Ungherese	Attivo	Incasso... Fiorini	1,390,675,000 + 9,045,000
		Portafoglio.....»	357,387,000 + 49,998,000
		Anticipazione.....»	62,529,000 + 3,468,000
	Passivo	Prestiti.....»	299,982,000 + 157,000
		Circolazione.....»	1,505,984,000 + 78,648,000
		Conti correnti.....»	202,962,000 + 7,489,000
Cartelle fondiarie»	296,271,000 + 219,000		

		25 settembre	differenza
Banca di Spagna	Attivo	Incasso (oro Pesetas argento) »	350,120,000 + 18,000
		Portafoglio.....»	428,402,000 + 265,000
		Anticipazioni.....»	1,112,583,000 + 225,000
	Passivo	Circolazione.....»	257,133,000 — 2,621,000
		Conti cor. e dep.....»	1,616,281,000 — 49,000
		663,740,000 — 4,008,000	

		26 settembre	differenza
Banca Nazionale del Belgio	Attivo	Incasso..... Franchi	113,360,000 — 2,703,000
		Portafoglio.....»	471,160,000 + 9,312,000
	Passivo	Anticipazioni.....»	53,811,000 — 93,000
		Circolazione.....»	582,465,000 + 9,132,000
Conti correnti.....»	68,558,000 — 1,142,000		

		28 settembre	differenza
Banca dei Paesi Bassi	Attivo	Incasso (oro... Fior. argento) »	71,345,000 — 2,145,000
		Portafoglio.....»	68,810,000 + 1,068,000
		Anticipazioni.....»	54,251,000 + 969,000
	Passivo	Anticipazioni.....»	46,867,000 — 20,000
		Circolazione.....»	215,566,000 — 4,900,000
		Conti correnti.....»	3,217,000 — 1,511,000

		28 settembre	differenza
Banche Associate di New York	Attivo	Incasso met. Doll.	178,940,000 + 3,540,000
		Portaf. e anticip.»	867,610,000 + 1,860,000
		Valori legali.....»	71,470,000 + 630,000
Passivo	Circolazione.....»	30,670,000 — 430,000	
	Conti cor. e dep.....»	996,450,000 + 6,090,000	

		23 settembre	differenza
Banca imperiale Germanica	Attivo	Incasso..... Marchi	941,627,000 + 12,367,000
		Portafoglio.....»	932,382,000 + 13,114,000
		Anticipazioni.....»	64,876,000 + 198,000
Passivo	Circolazione.....»	1,172,608,000 + 14,954,000	
	Conti correnti.....»	692,703,000 + 21,696,000	
		21 settembre	differenza
Banche di emis. Svizz.	Incasso	oro..... Fr.	111,812,000 + 2,229,000
		argento.....»	12,980,000 + 354,000
		Circolazione.....»	208,050,000 — 266,000

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 5 ottobre.

La liquidazione di fine mese come già notammo nella passata rivista, si è svolta con una grande facilità e con un tasso medio di riporto tanto per la nostra rendita come per i valori in genere, ragionevolissimo. Non possiamo quindi lamentarci del fondo del mercato che è buono e sano, e disposto ad una ripresa, poichè le posizioni degli operatori sono leggerissime.

Attualmente a noi manca per invogliare la speculazione ad agire, la spinta da Parigi, ed il mercato francese attraversa attualmente un momento di seria apatia. Se eccettuammo il nostro consolidato che in complesso è ben tenuto, gli altri valori francesi sono negletti, e non valse a farli tornare in auge neppure il viaggio dello Czar in Francia pur capendo tutti, gli ottimi scopi di quella visita.

L'ottava in Italia non ha avuto nè slanci nè ribassi notevoli; in complesso andamento uniforme incominciando dal nostro 5 per cento quotato in media per contanti a 102.35. — Chiude oggi a 102.25 con un distacco per il fine ottobre di 20 centesimi.

Le rendite interne 4 1/2 e 3 0/0 si trovano scunpate a 111.10 e 63.25 rispettivamente.

Le rendite francesi a Parigi segnano leggero ribasso; il 3 1/2 per cento da 102 a 101.90, ed il 3 per cento antico da 101.15 a 101.

Lo Spagnuolo alquanto migliorato trovasi sopra 71; il Turco, il Russo, ed il Portoghese a Parigi sui soliti prezzi.

Londra assai incerta segna i propri Consolidati a 93.50; Vienna e Berlino sono state fermissime.

TITOLI DI STATO	Sabato 25 Settembre 1901	Lunedì 30 Settembre 1901	Martedì 1 Ottobre 1901	Mercoledì 2 Ottobre 1901	Giovedì 3 Ottobre 1901	Venerdì 4 Ottobre 1901
Rendita italiana 5 %	102.40	102.40	102.35	102.35	102.37	102.25
» » 4 1/2 »	111.70	112.—	111ex	111.15	111.10	111.10
» » 3 »	64.50	65.—	65.—	63.25ex	63.25	63.25
Rendita italiana 5 %:						
a Parigi.....»	99.30	99.25	99.45	99.30	99.40	99.30
a Londra.....»	98.25	98.25	98.25	98.30	98.50	98.50
a Berlino.....»	99.10	99.20	99.20	99.20	99.20	99.20
Rendita francese 3 %						
ammortizzabile.....»	—	100.40	—	—	—	—
Rend. franc. 3 1/2 %.....»	101.85	102.—	101.87	102.—	101.90	101.90
» » 3 % antico.....»	101.05	101.15	101.10	101.07	101.—	101.—
Consolidato inglese 2 3/4	93.25	93.25	93.25	93.75	93.50	93.40
» prussiano 2 1/2	100.—	100.—	100.30	100.40	100.50	100.30
Rendita austriaca in oro	118.85	118.80	118.80	118.75	118.75	118.60
» » in arg.....»	98.30	98.20	98.20	98.30	98.25	98.30
» » in carta.....»	98.40	98.40	98.30	98.25	98.30	98.40
Rendita spagn. esteriore:						
a Parigi.....»	70.40	70.50	71.20	71.10	71.20	70.20ex
a Londra.....»	69.30	69.40	69.25	69.25	69.15	—
Rendita turca a Parigi.	23.95	23.90	23.95	23.75	23.65	23.70
» » a Londra.....»	23.70	—	23.30	23.50	23.50	23.50
Rendita russa a Parigi.	—	—	—	85.70	85.50	83.70ex
» portoghese 3 %						
a Parigi.....»	26.—	25.95	26.15	25.90	26.15	25.70

VALORI BANCARI	28	5
	Settembre 1901	Ottobre 1901
Banca d' Italia.....	871. —	895. —
Banca Commerciale.....	661. —	667. —
Credito Italiano.....	521. —	524. —
Banco di Roma.....	125. 50	127. —
Istituto di Credito fondiario.....	500. —	500. —
Banco di sconto e sete.....	158. —	165. —
Banca Generale.....	59. 50	62. —
Banca di Torino.....	90. —	90. —
Utilità nuove.....	176. —	175. —

I titoli meglio trattati nella settimana sono stati i valori bancari. In forte aumento le azioni Banca d'Italia, quelle della Commerciale, e Banco Sconto e Sete.

CARTELLE FONDIARIE	28	5
	Settembre 1901	Ottobre 1901
Istituto italiano.....	4 ⁰ / ₁₀ 498. —	500. —
».....	4 ¹ / ₂ » 515. —	514. —
Banco di Napoli.....	3 ¹ / ₂ » 449. —	448. —
Banca Nazionale.....	4 » 502. —	502. 50
».....	4 ¹ / ₂ » 512. —	512. 50
Banco di S. Spirito.....	5 » 499. —	498. —
Cassa di Risp. di Milano	5 » 511. 50	511. —
».....	4 » 506. —	506. —
Monte Paschi di Siena..	5 » 496. —	490. —
».....	4 ¹ / ₂ » 512. 50	508. —
Op. Pie di S. P. ¹⁰ Torino	4 » 520. 50	512. 50
».....	4 ¹ / ₂ » 501. —	493. —

Le cartelle fondiari si mostrano assai oscillanti; noteremo in aumento il 4 0/10 dell'Istituto italiano, in ribasso il Monte dei Paschi di Siena 5 e 4 1/2 per cento, e le Opere Pie di S. Paolo di Torino 4 e 4 1/2 per cento.

PRESTITI MUNICIPALI	28	5
	Settembre 1901	Ottobre 1901
Prestito di Roma.....	4 ⁰ / ₁₀ 506. 50	506. 50
» Milano.....	4 » 100. 40	100. 70
» Firenze.....	3 » 69. 75	69. —
» Napoli.....	5 » 93. 75	93. 75

VALORI FERROVIARI	28	5
	Settembre 1901	Ottobre 1901
Meridionali.....	714. —	716. 50
Mediterranee.....	534. —	535. —
Sicule.....	685. —	685. —
Secondarie Sarde.....	242. —	234. —
Meridionali..... 3 ⁰ / ₁₀	330. —	324. —
Mediterranee... 4 »	485. 50	485. 25
Sicule (oro).... 4 »	516. —	516. —
Sarde C..... 3 »	322. 50	316. —
Ferrovie nuove. 3 »	312. 75	313. 50
Vittorio Eman. 3 »	348. —	346. —
Tirrene..... 5 »	504. —	505. —
Costruz. Venete. 5 »	500. —	500. —
Lombarde..... 3 »	—	—
Marmif. Carrara. »	248. —	248. —

I valori ferroviari sono stati assai incerti, ed in complesso la loro situazione è peggiorata specialmente per le obbligazioni. Fra quest'ultime presentano differenze sensibili le Meridionali da 330 a 324, le Sarde C da 322 a 316 e le Vittorine da 348 a 346.

VALORI INDUSTRIALI	28	5
	Settembre 1901	Ottobre 1901
Navigazione Generale.....	440. 50	445. —
Fondaria Vita.....	255. 50	255. 75
» Incendi.....	131. —	132. 25
Acciaierie Terni.....	1552. —	1575. —
Raffineria Ligure-Lomb.....	402. —	406. —
Lanificio Rossi.....	1343. —	1344. —
Cotonificio Cantoni.....	483. —	483. —
» veneziano.....	182. —	182. —
Condotte d'acqua.....	270. —	282. —
Acqua Marcia.....	1098. —	1116. —
Linificio e canapificio nazionale.	137. —	137. —

Metallurgiche italiane.....	164. —	165. —
Piombino.....	51. —	48. —
Electric. Edison vecchie.....	432. —	436. —
Costruzioni venete.....	86. —	86. —
Gas.....	824. —	824. —
Molini.....	79. —	79. —
Molini Alta Italia.....	240. —	241. —
Ceramica Richard.....	308. —	309. —
Ferriere.....	107. —	107. —
Officina Mec. Miani Silvestri...	81. —	87. —
Montecatini.....	182. —	175. —

Banca di Francia.....	3750. —	3795. —
Banca Ottomanna.....	521. —	519. —
Canale di Suez.....	3690. —	3700. —
Crédit Foncier.....	682. —	680. —

Questi valori sono andati leggermente migliorando in ottava. Notiamo con disposizioni discrete le Rubattino, le Terni, le Condotte, l'Acqua Marcia, e le Edison.

SOCIETÀ COMMERCIALI ED INDUSTRIALI

Rendiconti di assemblee.

Società industriale e commerciale italiana. Risi, Cereali, Amidi. — Milano. — I risultati del primo esercizio, malgrado le spese avute all'inizio, offrono un utile netto di L. 105,781.65 che permette la distribuzione di L. 8 per ciascuna azione, corrispondente a più del 4 1/4 0/10.

Dal rendiconto del Consiglio d'Amministrazione si rileva, fra l'altro, che il lavoro di sei stabilimenti è stato di quintali 767,308 e le vendite dell'annata ascendero a quintali 273,193 per l'importo di lire 7,298,059.95, cifre queste che provano l'importanza del lavoro fatto in questo primo anno d'esercizio.

Zucchereria Nazionale. (Sede in Genova). — Il 26 scorso mese, ebbe luogo a Genova l'assemblea generale degli azionisti della Zucchereria Nazionale (capitale L. 2,000,000).

L'utile dell'esercizio 1900-1901, dedotto il 5 0/10 alla riserva, il 20 0/10 agli amministratori e L. 1000 ai Sindaci, come prescrive lo statuto, è di L. 125,000, cioè L. 4 per azione. Il tutto approvato dall'assemblea.

Michele Ansaldo e C. in Torino. (Costruzione macchine utensili). — L'esercizio scorso, (30 giugno 1901) se fu perfettamente regolare nel suo andamento in genere (senza perdita alcuna sui crediti, senza spese legali di sorta) fu però assai turbato dallo sciopero dei fonditori.

L'utile netto fu tuttavia di L. 32,822.82. La ripartizione degli utili fu così deliberata: 5 0/10 della somma al fondo di riserva in L. 4022.22, agli Azionisti per dividendo dell'esercizio L. 10 per azione 75,000, restano 2733.60; a pareggio delle lire 81,824.82.

Quali L. 2733.60 vengono portate in diminuzione, nel prossimo bilancio, della partita « spese di prima istituzione », che si riduce così a sole L. 21,927.10.

Le L. 10 per azione saranno pagate il 31 dicembre p. v., contro consegna della cedola n. 3.

NOTIZIE COMMERCIALI

Grani. — Frumenti facchi, il resto invariato; affari in complesso pochi. A *Desenzano* frumento da L. 22.50 a 24, formentone da L. 14.75 a 15.75, avena da L. 18.50 a 19.50, segale da L. 17.25 a 17.75 al quintale. A *Rovigo* frumenti da L. 23.65 a 24, frumentoni da L. 13.50 a 15. A *Varese* frumento nostrano da L. 24.50 a 25, segale da L. 13 a 20, melgone da L. 16.50 a 17, avena da L. 20 a 21 al quintale. A *Novara* frumento nuovo da L. 23 a 24.50, avena da L. 18.75 a 19. Ad *Oleggio* frumento da L. 23 a 24, avena da L. 19

a 20, meliga da L. 14.50 a 15.50, segale da L. 16 a 17. Ad *Alessandria* frumento da L. 23.75 a 24, meliga da L. 13.50 a 15, segale da L. 18 a 19, avena da L. 18.50 a 19 al quintale.

A *Mondovì* frumento a L. 24, segale a L. 17.75, meliga a L. 15.75, avena a L. 19.50 al quintale. A *Cremona* frumento da L. 23 a 23.60, granturco da L. 12.60 a 13.00. A *Soresina* frumento da L. 23.25 a 23.75, granturco da L. 14 a 15.75, avena da L. 18 a 19. A *Modena* frumento fino da L. 24.25 a 24.50, formentone fino da L. 16 a 16.25, avena da L. 18 a 18.25 al quintale. A *Verona* frumento fino da L. 24 a 24.50, granturco pignolo da L. 15.75 a 16, segale da L. 18.50 a 19, avena da L. 18.50 a 19. A *Ferrara* frumento da L. 24 a 24.50, frumentone da L. 14.50 a 15, avena da L. 18 a 18.50. A *Reggio Emilia* frumento di 1^a qualità da L. 24.50 a 25, granturco da L. 16 a 17, avena da L. 22 a 22.50 al quintale. A *Lugo* frumento tenero da pane da L. 24 a 24.50, id. da parte da L. 24 a 24.50, frumentone da L. 14.50 a 15.50, avena da L. 19 a 20. A *Parigi* frumenti per corr. a fr. 20.70, id. per prossimo a fr. 21, segale per corr. a 15.30, id. avena a fr. 22.20.

Sete. — L'attitudine del nostro mercato è senza variazione: le transazioni si trattano alla giornata, vale a dire a misura dei bisogni, ma punti contrattati a lunga scadenza. E questo continuerà senza dubbio sino a che non si farà sentire l'attività in fabbrica. Un punto essenziale a notare, è il buon contegno dei prezzi che nulla smuove, tanto qui che sulle piazze di produzione.

Prezzi praticati;

Gregge. — Italia 11|13 1 fr. 45 a 46; Piemonte 13|16 extra fr. 48 a 49; Siria 9|11 1 fr. 42 a 44; Brussa 11|13 extra fr. 44, 14|16 1 fr. 41 a 42; Francia 11|13 2 fr. 43; China fil. 10|12 1 fr. 44.50 a 45, tsallées 5 fr. 25.50; Canton fil. 9|11 2 best fr. 36, 11|13 1 fr. 35 a 35.50, 3 best a 30.50; Giappone fil. 9|11 1 1/2 fr. 44, 12|14 1 1/2 fr. 42.50.

Trame. — Francia 20|24 2 fr. 47; Italia 26|30 2 fr. 46 a 47; China non giri contati 36|40 2 fr. 40; China giri contati 36|40 1 fr. 41 a 42; Canton fil. 24|26 2 fr. 38; Giappone fil. non giri contati 22|24 1 fr. 47; Kakedah 24|28 extra fr. 47 1 fr. 45.

Organzini. — Francia 24|26 extra fr. 52; Piemonte 22|26 2 fr. 48; Italia 20|22 1 fr. 49 a 50, 22|24 2 fr. 47 a 48; Brussa 24|28 2 fr. 46 a 47; Siria 18|20 1 fr. 50, 20|22 1 fr. 48; China fil. 22.26 2 fr. 48; China giri contati 40|45 1 fr. 42; Canton fil. 22|24 1 fr. 43; Giappone fil. 19|21 1 fr. 49.50, 26|28 1 fr. 47.

Cotoni. — Durante la settimana il mercato cotone di New York fece delle continue, ma non violente oscillazioni, risultando un divario, al confronto dei corsi fra le due ultime chiusure di venerdì, di 15 a 17 punti di ribasso per le posizioni più vicine, da 23 scendendo a 18 per le posizioni intermedie e lontane.

L'andamento fu seguito da vicino dal mercato di Liverpool, dove si ebbero le seguenti variazioni: per gli americani ribasso di 1|16d., il middling e gradi inferiori di 1|8 a 3|16d., il good middling e gradi superiori, per gli egiziani 1|16d. di ribasso, Surats invariati, tranne il Broach che perdette 1|8d.; ribassò pure di 1|8d. a 3|16 lo smooth peruviano.

Prezzi correnti: a *Liverpool* cotone Middling Americano a cents 4 17|32 per libbra, e Good Oomraw a cents 3 17|32. A *Nuova York* cotone Middling Upland pronto a cents 8 1|4 per libbra. A *Nuova Orleans* cotone Middling a cents 8 1|16 per libbra.

Spiriti. — A *Roma* spirito di granone di Milano da gradi 96 da L. 267 a 269, id. di Milano di grappolo da gradi 96 da L. 246 a 248. Spirito di Napoli di grappolo da gradi 95 da L. 294 a 295, spirito di vino da gradi 95-96 a L. 296, id. di puro vino di Barletta da gradi 96 da L. 295 a 298, id. di Milano da gradi 96 a L. 296 al quintale.

A *Padova* spirito nazionale di cereale a centg. 95 da L. 262 a 266, id. di grappolo a centg. 95 da L. 260 a 262, acquavite nostrana di centg. 50 da L. 129 a 133, id. di Puglia da centg. 124 a 126 al quintale.

A *Parigi* spiriti per corrente a fr. 28, id. per prossimo a fr. 28.50.

Castagne. — Questi mercati incominciano ad animarsi, dato il numero considerevole di compratori e la stagione propizia. A *Saluzzo* castagne fresche a

L. 34 a 33.50 al quintale, ad *Alba* castagne fresche a L. 22.50; a *Pinerolo* castagne a L. 14.80 al quintale. A *Racconigi* castagne fresche, da L. 25 a 30 al quintale.

Pellami. — Il mercato del conciato è sempre calmo, con poca speranza di miglioramento. Per contro abbiamo notevoli rialzi nelle pelli in pelo estere, e confermato l'aumento nella Vallonea.

Ecco i prezzi correnti:

Suole e tomaie in crosta

Corame uso pelli est. I di.	K.	5 a 8	L.	2.35 a 2.40
» » » » II		» 5 a 8	»	2.15 a 2.20
» » nostr. vacche		» 6 a 9	»	2.60 a 2.65
» Id. misti (80% manzi)		» 9 a 11	»	2.60 a 2.65
» » (» buoi)		» 11 a 14	»	2.50 a 2.55
» lucido pelli estere		» 5 a 8	»	2.40 a 2.60
» » nost. vacche		» 6 a 9	»	2.65 a 2.70
» Id. misti (80% manzi)		» 9 a 11	»	2.60 a 2.65
» » (» buoi)		» 11 a 14	»	2.60 a 2.65
» Boudrier.....		» 4 a 6	»	3.10 a 3.20
Corametti vacchetta		» 2 a 3	»	2.— a 2.20
Vitelloni in crosta mac. pelli		» circa 2	»	4.30 a 4.40
» » » » »		» 3	»	3.80 a 3.90
Vitelloni		» 4 a 5	»	2.90 a 3.—
Vitelli » pelli secc.		» 1 a 2	»	3.10 a 3.15

Risi. — Mercati stazionari, sostenute le qualità fini e stagionate. A *Saronno* riso da L. 36 a 40 al quintale; a *Milano* riso Camolino da L. 37 a 38.50, id. mercantile da L. 31.75 a 33, risetto da L. 24 a 25, risina da L. 15 a 17.50, riso nostrano da L. 17.50, a 19.50, id. giapponese nostrano da L. 16 a 17.50 al quintale. A *Vercelli* riso sgusciato da L. 24.75 a 25.25, id. mercantile da L. 26.60 a 28.45, riso bertone da L. 16.50 a 21, id. nostrano da L. 17.75 a 19 al quintale. A *Casale* riso nostrano da L. 26.68 a 27 l'ettolitro.

Prodotti diversi. — *Comino.* Mercato sempre calmo; malta nuovo fr. oro 70 a 71. Levante id. 61 a 62 per 100 chilogrammi in deposito franco.

Anici. In sostegno e con qualche maggior domanda. Spagna fr. oro 90 a 95, Levante 60 a 65 per 100 chilogrammi in deposito franco.

Incenso. Con vendite pel consumo: in lacrima fr. oro 120 a 130, in sorte in granetta 70 per 100 chilogrammi in deposito franco.

Semolino. Prezzi sostenuti e domande un po' più attive: Sicilia L. 46 a 46.50, Sardegna 44 a 45, Piata fr. oro 36.25 a 36.50, Russia 36.50 a 37, Indie 32.50 a 37.50 per 100 chilogrammi c. n. s.

Prodotti chimici. — Alquanto più animata fu la domanda durante questa ottava con discreto numero di affari; i prezzi però non subirono variazioni anche col ribasso del cambio si mantennero al contrario fermissimi.

Soda cristalli L. 9.85. Sali di soda alkali prima qualità 30° 10.70, 45° 16.50, 50° 17.—, 52° 17.50, Ash seconda qualità 48° 15.40, 50° 15.90, 52° 16.40. Bicarbonato di soda in fusti k.50 a L. 20.—. Carbonato soda ammoniacale 58° in fusti L. 13.80. Cloruro di calce in fusti legno dolce chilog. 250|300 14.20, id. duro 350|400 15.10, 500|600 15.40, 150|200 16.—. Clorato di potassa in barili di chilog. 50, 106.75, id. chilog. 100, 100.75. Solfato di rame prima qualità per cons. 56.75, id. di ferro 7.—. Sale ammoniacale prima qualità 106.—, seconda qualità a 48.—. Carbonato di ammoniaca 93.—. Minio L B e C 42.—, Prussiato di potassa giallo 200.—. Bicromato di potassa 97.—, di soda 67.—. Soda caustica 70° bianca 26.90, 60° id. 24.—. 60° crema —.—. Allume di rocca 12.85, Arsenico bianco in polvere 47.—. Silicato di soda 140 TL 12.80, 75° 10.20. Potassa caustica Montreal 63.—. Magnesia calcinata Pattinson in flacon 1 lib. inglese 1.43, in latte id. 1.23; il tutto per 100 chilog. cif. bordo Genova.

Spese doganali e messa al vagone da aggiungersi ai suddetti prezzi.

CESARE BILLI, Gerente-responsabile.

FIRENZE — SOCIETÀ TIPOGRAFICA FIORENTINA — FIRENZE
Via San Gallo, 33.