

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXVIII - Vol. XXXII

Firenze, 1 Settembre 1901

N. 1426

LA NECESSITÀ DELLA RIFORMA TRIBUTARIA

A leggere quello che organi differenti della stampa vanno scrivendo intorno alla riforma tributaria, a pensare alle vicende subite dai progetti presentati negli ultimi anni e alle promesse replicatamente fatte nei discorsi della Corona e nei programmi dei Ministeri e di non pochi uomini politici, c'è da sentirsi umiliati di appartenere a un paese che si dimostra impotente a fare o meglio a iniziare qualsiasi riforma organica nel suo sistema tributario. Eppure la necessità di una tale riforma è stata ammessa pressochè da tutti, anche da coloro che ora, per ragioni puramente di politica parlamentare, deridono quei proponimenti di riforme, che altre volte enconuavano, o negano la necessità e la utilità di qualsiasi modificazione nei tributi o ancora, pur dichiarandosi a parole fautori di sgravi e di riforme, in realtà, coi fatti, hanno ostacolato e tuttora si industriano a impedire che si facciano i primi passi. Lo stesso Parlamento non ha mai voluto uscire dalle vaghe e inconcludenti dichiarazioni, dalle critiche demolitrici, per affermare un principio, una tendenza e indicare in qual modo quel principio possa essere applicato, quella tendenza seguita. Basterebbe a provarlo il fatto che dopo oltre 22 anni dacchè se ne discute in Parlamento, ancora non si è provveduto alla esenzione delle quote minime immobiliari dalla imposta e dopo otto anni da quando è emersa nella più viva luce meridiana la urgente necessità di abolire completamente il dazio sui farinacei non si è saputo escogitare e attuare qualche misura tributaria che permettesse ai Comuni di sopprimere almeno l'odiosa imposta sul pane.

L'impotenza governativa e parlamentare nella preparazione e attuazione della riforma tributaria è adunque fuori di contestazione. E se paragoniamo la condotta del Governo e del Parlamento d'Italia, in questa materia, con quella del Governo e del Parlamento di altri paesi (Prussia, Austria, Olanda, Inghilterra, ecc.), dobbiamo sempre più convenire che, come per altre riforme, così abbiamo perduta anche nella finanza la virtù delle sapienti iniziative, delle previdenti riforme, delle innovazioni salutari e, diciamo pure, degli atti di giustizia sociale, che più e meglio consolidano lo Stato e la società.

Che si tratti infatti di un atto di giustizia sociale è superfluo dimostrarlo. Siano quelle che si vogliano le ragioni per le quali le spese dello

Stato italiano sono enormemente cresciute (a un dipresso di oltre 400 milioni solo negli ultimi vent'anni), è fuori di dubbio che esse, mentre rappresentano, nel complesso, un onere sproporzionato al reddito complessivo del paese hanno dato motivo ad applicare un sistema tributario sperequato, nel senso che un aggravio troppo forte va a cadere sulle spalle delle masse, tenuto conto della loro capacità contributiva, quale è determinata dalle tenui mercedi del lavoro manuale, dai piccoli redditi provenienti dal commercio al minuto, dagli impieghi pubblici e privati, dalla piccola proprietà immobiliare. Intorno a codesta sperequazione molto si è scritto e parlato e come avviene spesso quando d'un fatto se ne impadronisce lo spirito critico degli incompetenti e dei facili costruttori di sistemi, non pochi errori sono stati messi in circolazione, ma questo non può impedire chi analizza i fatti finanziari e ne indaga le conseguenze, o come dicesi, le ripercussioni, dal riconoscere che aggravio fiscale sproporzionato alle varie categorie di redditi esiste in Italia e che è doveroso mettervi riparo, sia pure a poco a poco, ma con una chiara visione delle odierne necessità sociali ed economiche e dei doveri dello Stato.

Non si tratta, lo avvertiamo esplicitamente, di far questione di sproporzione tra le imposte dirette e quelle indirette. Oltre che il concetto differenziale tra esse è poco preciso, è erroneo che tra quelle vi sia un vero squilibrio. E un semplice calcolo lo dimostra.

Se ai 480 milioni di imposte concordemente dette dirette (sui terreni, sui fabbricati, sulla ricchezza mobiliare) si aggiungono i 220 milioni, in cifra tonda, tra imposte sulle successioni, sul bollo e di registro, che in gran parte si possono pure considerare tra le dirette, si hanno circa 700 milioni di tributi, contro ai quali stanno le imposte sui consumi (di confine, interne e monopoli) per 710 milioni circa; ossia la parte delle entrate che proviene dalle imposte (e non dal demanio, dai servizi pubblici, o da rimborsi, che sono entrate d'altra natura) si scinde in parti pressochè eguali fra le imposte dirette e quelle indirette. E il risultato non sarebbe grandemente differente, anche se rispetto alle imposte sugli affari si volesse fare una discriminazione, per comprenderne solo alcune (e certo quelle sulle successioni che impropriamente sono escluse) tra le imposte dirette. Ad ogni modo il punto importante nella dibattuta questione della riforma tributaria è ben altro che quello finanziario e

scolastico della prevalenza, o meno, dei tributi indiretti sui diretti. Si tratta piuttosto di una considerazione di carattere politico-sociale, quale motivo essenziale per addivenire alla riforma tributaria, diretta a sollevare di una parte del carico fiscale, quelle classi che meno sono in grado di sopportare l'onere attuale. E infatti è lecito domandare agli avversari della riforma tributaria, se non paia loro altrettanto legittimo e non meno utile alla sicurezza e alla saldezza dello Stato il provvedere a che la lotta interna, la guerra civile cioè di alcune classi di cittadini contro lo Stato stesso, sia eliminata, come certo è necessario e legittimo il provvedere che mediante una ben organizzata difesa militare, in terra e per mare, non possa essere compromessa la libertà, la indipendenza, la unità della patria. Volere o no, un sistema tributario ritenuto ingiusto, realmente vessatorio ed eccessivamente gravoso, può determinare tale un sentimento di rivolta da minacciare appunto quella unità, quella libertà e indipendenza, che nella sfera delle relazioni politiche internazionali si cerca di salvaguardare con l'esercito e la marina, e non si bada a sacrifici per raggiungere tale scopo. Occorrerebbe una buona dose di smemorataggine per contestare che il nostro paese in alcune regioni si sia già trovato in preda alla rivolta civile proprio in causa del regime tributario; e se questo è vero, come si potrà negare che la riforma dei tributi, non sia richiesta da imperiose ragioni superiori di carattere sociale e insieme politico? Quale coesione, quale solidità può presentare all'estero uno Stato che è internamente diviso, e per ciò stesso debole, agitato da conflitti che non si svolgono intorno a interessi parziali e privati, ma su e per gli oneri che lo Stato impone ai cittadini senza alcun equo riguardo alle loro condizioni economiche? Tasse e rivoluzioni sono termini che troppo spesso la storia ci mostra intimamente connessi da un rapporto di causalità e la prudenza degli uomini di Stato si rivela appunto nel saper prevenire che dall'un termine possa mai scaturire l'altro.

Vi è poi un'altra considerazione di non minore importanza. Il sistema tributario si è ramificato in tal modo e ha preso un così grande sviluppo da costituire un ostacolo assai grave per la produzione, per lo scambio, pel movimento economico generale.

Emancipare l'industria e il commercio, rendere queste due forme di attività economica più libere nella loro espansione, più adattabili alle mutabili contingenze generali, è quindi uno dei bisogni più immediati e importanti della fase odierna di sviluppo economico e l'Italia, come altri paesi, è al sistema tributario che deve attribuire non piccola parte della propria debolezza e inferiorità, del lento progresso economico compiuto, poichè quel sistema riesci a soffocare non poche iniziative, a distogliere, a disanimare più d'uno spirito intraprendente dall'attuare imprese che avrebbero giovato a un tempo a chi le ideava e al paese intero. Non citeremo l'Inghilterra e le sue riforme fiscali liberali, che appunto dal 1842 al 1860 per opera principale del Peel e del Gladstone, così potente-

mente contribuirono a elevare il tenore di vita delle masse e a liberare l'industria e il commercio da tanti vincoli, che impedivano la loro espansione; sappiamo bene che di cotesta citazione si è usato e abusato, ma diremo che l'esperienza inglese in materia di riforma tributaria dimostra come questa sia consigliata anche da una ragione prettamente utilitaria: quella cioè di accrescere le fonti del reddito dello Stato aumentando la ricchezza, i guadagni del paese. E perchè questo possa verificarsi occorre che i tributi non opprimano col loro ordinamento amministrativo, nè con l'altezza delle aliquote, la vita industriale del paese nei suoi vari elementi personali e materiali.

Se la riforma tributaria può dirsi consigliata da ragioni politiche, sociali, economiche, oltrechè da un ben inteso e sano interesse finanziario, in quanto l'ordine attuale dei tributi è la negazione di ogni vera elasticità e adattabilità del sistema, è la causa di continue incertezze sulla solidità del bilancio, come mai Governo e Parlamento si dimostrano impotenti ad attuare una graduale riforma, e lo stesso paese può parere a un osservatore superficiale della situazione quasi indifferente a ciò che pure lo tocca tanto d'avvicino? La risposta, riconosciamolo subito, non è facile e la indagine necessaria per tentare di rispondere a quella inchiesta appartiene a un tempo alla politica, alla economia e alla psicologia collettiva; la qual cosa non deve sorprendere, perchè i fatti sociali sono determinati da concause che talvolta hanno origini remote e differenti. Ma poichè è questo il momento di esprimere chiaro e completo il proprio pensiero su così grave questione, non mancheremo di dire quali, a nostro avviso, sono i motivi dell'impotenza riformatrice che ora deplorasi.

Il porto di Genova

L'aumento del volume degli scambi internazionali ha prodotto un altro fatto, quello cioè della loro concentrazione su un piccolo numero di punti. E la ragione è facile a determinare: le installazioni necessarie a navi a vapore, delle quali parecchie spostano di già 36000 tonn. e di cui quelle che verranno poi, già in cantiere, sposteranno 40000 tonn. non potrebbero essere moltiplicate a piacere. Ogni paese quindi deve avere ormai alcuni grandi porti di commercio con un tirante d'acqua sufficiente per ricevere questi mostri marini che s'immergono per 10 o 12 metri, che hanno più di 200 metri di lunghezza, che non possono muoversi se non in bacini profondi, lungo moli immensi e in curve dai grandi raggi. Bisogna inoltre che tutte le comodità siano preparate in modo da permettere uno sbarco rapido del carico e un imbarco non meno pronto delle merci, che la nave ha da portare con sè. Conviene dunque che la città marittima sia il punto di collegamento di un sistema di ferrovie il più sviluppato che è possibile, che vi faccia convergere dalle estremità del paese o del continente gli oggetti destinati alla esportazione.

È quindi facile comprendere che simili centri non possono essere numerosi, la Francia ha Marsiglia, Bordeaux, la Palice, le Havre, Dunkerque; l'Inghilterra ha Londra e Liverpool; gli Stati Uniti Boston, New-York, Filadelfia, Nuova Orleans, San Francisco; l'Italia, Genova e Venezia, ecc. Ciascuno di questi paesi possiede altri porti da guerra e di commercio oltre quelli surricordati; ma quegli Stati sono portati, dalla forza delle cose, a sviluppare su ogni oceano o su ogni gran mare unò o due punti principali, dove il commercio marittimo trovi le comodità che gli sono necessarie e dove si stabiliscono le compagnie internazionali di trasporti a vapore. È per questo che il numero dei grandi porti è lungi dall'aumentare in proporzione allo sviluppo generale della navigazione, e che l'aumento di alcuni di essi è stato sì può dire prodigioso negli ultimi anni. È interessante perciò stesso di esaminare il movimento di alcuni porti e noi lo faremo con la scorta di uno studio di R. G. Lévy, che si è occupato dei porti di Genova, di Amburgo e di Anversa.

Genova, l'antica *Antium*, era già un mercato per i Liguri; i suoi marinai percorrevano il mar Tirreno; nel medioevo la sua bandiera volava su tutti i mari. I suoi equipaggi sono ancora in maggioranza a bordo delle navi che solcano i grandi fiumi dell'America del Sud. Lo sviluppo della sua prosperità data dall'epoca in cui le pianure del Piemonte e della Lombardia furono messe, mediante strade, in comunicazione col golfo. Situata al punto della costa più vicina alle campagne interne, Genova cominciò allora a prendere grande importanza, essa trionfò di Pisa, la sua rivale, che per lungo tempo ne contrastò la egemonia, essa si impadronì della Corsica, di Minorca, di parecchie città della Spagna; in Oriente divenne proprietaria per mezzo di alcune delle sue famiglie patrizie di Chio, di Lesbo, di Lemnos e d'altre isole; acquistò una influenza considerevole a Costantinopoli; fino nelle alte vallate del Caucaso, i genovesi costruirono quelle torri che erano come il simbolo della loro autorità e di cui parecchie sussistono ancora. Le guerre della repubblica genovese contro Venezia sono storiche. Ma è all'epoca nostra che era riservato di vedere l'antica città di San Giorgio riprendere il suo porto. L'apertura dei tunnels subalpini le ha assicurato una situazione privilegiata pel commercio del nord-ovest dell'Europa. La barriera delle alte montagne che racchiude il bacino settentrionale interno di questa parte del Mediterraneo si opponeva allo sviluppo del traffico; dal giorno in cui il San Gottardo fu forato si aprì un nuovo orizzonte, il tunnel del Sempione, fra non molto compiuto, porterà nuovi elementi di traffico a Genova, che ritrova nel secolo XX l'attività che la rese famosa nel medio-evo.

I lavori moderni d'ingrandimento del porto furono cominciati nel 1877, in seguito alla legge 9 luglio 1876 che approvò la convenzione col Duca di Galliera. Essi comprendevano la costruzione del molo occidentale detto di Ferrarigalliera, che partendo dal molo nuovo si dirige verso il sud con un primo braccio di 657 metri

e si piega in seguito verso l'est-sud-est con un secondo braccio di 843 metri, e quello del molo orientale detto James che parte dalla costa di Carignano nella direzione ovest-sud-ovest per una lunghezza di 595 metri. Questi due moli formano un avanporto la cui entrata è larga circa 650 metri e la superficie copre un centinaio di ettari. Al punto meglio riparato sono stati costruiti dei bacini di carenaggio, di cui uno ha la lunghezza di 200 metri. Un largo *quai* parte da questo bacino e si dirige verso il vecchio molo, dove sono costruiti magazzini provvisti dei migliori apparecchi per l'imbarco e lo sbarco delle merci. All'interno del porto vi sono molti altri *quais* che non solo accrescono la superficie utilizzabile, ma permettono alle navi di profittare delle gru idrauliche stabilite in ogni punto. Tutti i *quais* sono provvisti della ferrovia che fa capo a una stazione centrale marittima in comunicazione, alla sua volta, con quella di Sampierdarena per mezzo di tre *tunnels* e mediante due altri con quelle di Piazza Brignole e di Piazza Principe. Nuove vie sono state create per riunire la città al porto; le antiche sono state allargate. Come opere complementari vanno citate le nuove costruzioni della Dogana a Santa Limbania, i magazzini della Darsena che ricevono le merci in franchigia doganale e del dazio consumo; i magazzini di petrolio, i locali per le quarantene. Due Società private costruirono un magazzino per cereali tra i *quais* Parodi e Federico Guglielmo, un *dock* per vini tra i *quais* Calvi e Morosini. E com'è noto si tratta già da tempo di attuare l'autonomia del porto di Genova, la quale permetterebbe di sopprimere le attuali complicazioni burocratiche che obbligano a sottoporre ad esame di parecchi ministeri la maggior parte delle quistioni che si presentano e che invece dovrebbero ricevere nel porto una pronta soluzione.

Il movimento marittimo di Genova nel 1900 è rappresentato dal totale di 13,602 bastimenti aventi una stazzatura di 9,728,000 tonnellate, di cui $6\frac{2}{3}$ per cento rappresentano le navi a vela e $93\frac{1}{3}$ per cento i vapori. La proporzione della navigazione di cabotaggio e di scalo è di $56\frac{1}{2}$ per cento del numero dei bastimenti e $18\frac{1}{2}$ per cento del tonnellaggio. Il numero delle navi italiane è di 72 per cento, il loro tonnellaggio di 43 per cento del totale. Il 1900 presenta sull'anno precedente un progresso di 632 navi e 678,000 tonnellate, progresso superiore a quello del 1899 sul 1898. Il movimento generale della navigazione, entrate e uscite riunite, si ripartiva nel seguente modo, nel 1900:

| Bandiere | Numero | Tonnellaggio |
|----------------|--------|--------------|
| Italiana..... | 9770 | 4,237,000 |
| Inglese..... | 1393 | 2,068,500 |
| Tedesca..... | 453 | 1,242,000 |
| Francese..... | 426 | 325,000 |
| Austro-Ungh. | 390 | 375,000 |
| Spagnuola..... | 343 | 548,000 |
| Greca..... | 274 | 260,000 |
| Olandese..... | 217 | 350,000 |
| Norvegese.... | 127 | 127,000 |
| Danese..... | 81 | 88,000 |
| Russa..... | 36 | 48,000 |
| Varie..... | 87 | 65,000 |
| | 13602 | 9,728,000 |

La bandiera italiana occupa il primo posto; la Spagna, che non è se non al sesto rango pel numero delle navi, è al quarto pel tonnellaggio; la Francia passa, da questo punto di vista, dal quarto al settimo posto, sebbene nel 1900 abbia avuto in più dell'anno precedente 79 bastimenti e 65,000 tonnellate. La bandiera francese ha tratto in Italia dei vantaggi dalla concessione del cabotaggio, che naturalmente è stata pure utile alla navigazione italiana in Francia. Infatti, nel solo porto di Marsiglia il movimento della bandiera italiana fu di 1037 navi con 630,000 tonnellate contro 821 navi con 484,000 tonnellate nel 1897 e contro 808 navi con 353,000 tonnellate nel 1896. L'abolizione dei diritti differenziali che esistettero dal 1886 al 1896 ha dunque esercitato una influenza benefica nei due paesi, ma mentre Genova progredisce, Marsiglia accenna a fare passi indietro.

Nel 1900 Marsiglia ha avuto in meno 745 navi con 294,000 tonn. di stazza e 97,000 tonn. di merce rispetto al 1899, come risulta dal seguente prospetto compilato dal console generale francese a Genova, sig. de Clercq:

| Anno 1900 | N. delle navi | Tonn. di stazza netta (migliaia) | Tonn. di merci (migliaia) | Equipaggi |
|-----------------------------|---------------|----------------------------------|---------------------------|-----------|
| Entrate | 8543 | 6164 | 3814 | 251,679 |
| Uscite | 8531 | 6132 | 2542 | 253,890 |
| | 17,074 | 12,296 | 6356 | 505,569 |
| Anno 1899 | 17,819 | 12590 | 6453 | 515,899 |
| Differenza in meno nel 1900 | 745 | 294 | 97 | 10,330 |

La bandiera francese nel 1900 copre 71 per cento del numero e 52 per cento del tonnellaggio delle navi, Marsiglia sorpassa ancora Genova di 3472 navi, di 2,568,000 tonnellate di stazza e di 1,152,000 tonn. di merci; ma la differenza tra i due porti tende a diminuire e infatti impensierisce i francesi che si sforzano di stimolare l'attività del loro gran porto mediterraneo.

Il movimento della navigazione è aumentato in Italia a un tempo per la bandiera nazionale che per quella estera, dal 1889 al 1898 questo aumento di tonnellaggio delle merci è stato del sedicesimo per la prima e dell'ottavo per la seconda; l'insieme è di 15,830,000 tonn. invece di 14,530,000 dodici anni fa. La bandiera francese occupa il quarto posto in Italia fra le bandiere estere, quanto al numero dei bastimenti e al tonnellaggio delle merci imbarcate o sbarcate. Per ciò che riguarda i viaggiatori, la Francia è al terzo posto per gli sbarchi e al secondo per gl' imbarchi; quasi tutto il movimento della bandiera francese è concentrato nei porti di Genova, Livorno e Napoli. Il solo commercio del carbone a Genova è triplicato dal 1880, e oggi rappresenta una importazione di due milioni e mezzo di tonn. proveniente quasi esclusivamente dal Regno Unito.

Le principali Compagnie marittime italiane a Genova sono: la *Navigazione generale italiana* di cui le linee che partono da Genova sono le seguenti: Genova-Alessandria con scalo a Livorno, Napoli, Messina; Genova-Buenos Ayres;

Genova-Hong-Kong; Genova-Massaua; Genova-Odessa; Genova-Porto Torres; Genova-Tripoli; — la Compagnia *La Veloce*, con linee che fanno capo a Buenos Ayres, a Colon, a Santos. Le principali Compagnie estere che fanno scalo a Genova sono: la Società reale ungherese *Adria*, la Società belga *Cockerill*, la Compagnia francese *Fraissinet* o la Società generale dei trasporti a vapore, il *Norddeutscher Lloyd* germanico, l'*Atlantic and Eastern Steam ship Co.* inglese, la *Leyland* ora acquistata da Americani; la *General Steam navigation Co.* inglese, la *Prince Line* inglese; *Wilson Sons Company* inglese, la *Koninklyke Nederlandsch Stomb Maatschappy* olandese, la Compagnia di Navigazione di Valenza spagnuola.

Il porto di Genova è stato posto, con la legge 6 agosto 1876, sotto il regime del punto franco. I diritti di navigazione sono quello di ancoraggio di 55 centesimi per tonn. di stazza pagato una volta al mese dai vapori che fanno un servizio regolare, il diritto d'entrata nelle darsene dello Stato di 6 centesimi per tonnellata, il diritto sanitario di 45 centesimi per tonnellata per tutti i bastimenti provenienti dall'America, dai paesi situati al di là del Capo Horn e del canale di Suez, dalle coste occidentali d'Africa o dai porti dell'Impero Ottomano; 25 centesimi per tonn. per velieri e 7 centesimi per vapori d'ogni altra provenienza estera; la patente di sanità 6 franchi per nave. I diritti di pilotaggio, di stazzatura ecc., sono fissati per decreto reale.

Se Marsiglia è la rivale occidentale di Genova, questa deve pure contare con Trieste, dove il movimento generale della navigazione è stato nel '99 di 17,751 navi con 4,354,000 tonn. di stazza; i due terzi delle navi e il quarto del tonnellaggio spettano alla bandiera austro-ungarica. Il valore delle merci importate ed esportate dall'Austria-Ungheria è stato di 670 milioni di franchi, dall'Italia di 210 milioni dalla Turchia di 155 milioni, dalle Indie inglesi, di 95 milioni, dalla Germania di 90, dall'Egitto di 65, dagli Stati Uniti di 47, ecc. ecc. Il porto di Trieste lascia ben lontano da sé quello di Venezia, dove il tonnellaggio delle navi entrate e uscite non sorpassa la metà di quello di Trieste.

È da augurare che il porto di Genova, il quale ha potuto avere uno sviluppo veramente confortabile, non sia turbato nel suo movimento progressivo da dissidi tra lavoratori e intraprenditori. Ormai a Genova batte il cuore dell'Italia marittima ed ogni italiano deve far voti che nulla venga mai ad arrestarne i moti, dai quali si grande alimento ha pure l'Italia industriale.

La organizzazione dei sindacati industriali

IN GERMANIA ¹⁾

Perchè un *cartell* sia in grado di funzionare occorre che i membri del sindacato possano stabilire per i loro prodotti dei prezzi di vendita uni-

²⁾ Vedi il numero precedente dell'*Economista*.

formi. E' questa una operazione essenziale e non è sempre possibile di compierla. Nell'industria tessile, ad esempio, i tessitori di cotone non hanno potuto mai unirsi in *cartell* a causa della difficoltà quasi insormontabile della fissazione dei prezzi. C'è un numero troppo grande di prodotti differenti, d'un confronto difficile e l'influenza della moda porta ad ogni stagione nuove creazioni, effimere, imprevedute. Esse appaiono e scompaiono con una tale rapidità che sfuggono a qualsiasi norma regolamentare. I tessitori, che il de Rousiers ha avuto occasione di interrogare, si lagnano amaramente dello svantaggio che per essi ne deriva. Essi lo risentono tanto più che i filatori, dai quali acquistano la materia prima, ossia i filati di cotone, hanno un *cartell* e mantengono i loro prezzi di vendita con gran successo. Così subiscono l'effetto del *cartell* dei filatori senza potere, alla loro volta, costituirsi in *cartell*.

Questa condizione non si può dire unica. Accade abbastanza di sovente che le materie prime o semi lavorate si prestino agli accordi, e che i prodotti fabbricati, nella composizione dei quali entrano quelli, non vi si prestino. Nella metallurgia le ghise, gli acciai semi-lavorati, il filo di ferro, sono in Germania oggetto di potenti sindacati. Invece pare non ne esistano per i fornelli, la coltelleria d'acciaio, le stufe di ghisa, la chincaglieria e altre industrie che forniscono direttamente alla clientela oggetti utilizzabili così come li producono. Specialmente quando il prodotto fabbricato ha un qualche carattere di lusso o di fantasia, quando per conseguenza vi è una certa varietà, il tentativo di formare un *cartell* è infruttuoso, perchè è praticamente impossibile di fissare una serie di prezzi. Un fabbricante di trine di cotone di Barmen osservava appunto che trattandosi di una specialità di fantasia sottomessa a tutti i capricci della moda non avevano mai potuto sindacarsi. E la stessa osservazione venne fatta da altri fabbricanti di specialità.

Ma quando il carattere di fantasia e di mobilità manca, resta spesso una grande varietà di forme e di qualità per rendere impossibile la costituzione di una base di prezzi e per impedire così che il *cartell* si formi. Certo il ferro commerciale non è un prodotto di fantasia; tuttavia, il tentativo che è stato fatto in Germania di un sindacato del ferro commerciale non è riuscito, perchè la determinazione dei prezzi era troppo difficile per i ferri rotondi, quadrati, di qualità, forme e dimensioni differenti. Le fabbriche di mattoni refrattari sono sindacate, ma soltanto per la qualità ordinaria, la sola di cui si possa efficacemente fissare il prezzo; impossibile di regolare la vendita dei mattoni verniciati e dei vari oggetti di terracotta che producono quelle fabbriche. Vi è pure in questo caso troppa varietà. Infatti il sindacato ha una influenza diretta sulla vendita di questi oggetti perchè sono in qualche modo sotto la dipendenza industriale della terra cotta refrattaria ordinaria. E' questa che è maggiormente domandata, che fa lavorare la fabbrica e siccome è un prodotto sensibilmente uniforme, il sindacato diventa attuabile.

L'uniformità del prodotto è così nettamente favorevole alla esistenza dei *cartells* che alcune

specialità ben determinate e poco importanti hanno potuto riuscire a sindacarsi. C'è un sindacato delle stoffe per medicature (*Vereinigung der deutschen Verbandstoff-Fabriken*), ce n'è uno, e fortemente costituito, per le fodere di raso della Cina; le fabbriche di stoffe per ombrelli, le filature di crino (*Rosshwarzpinnereien*) si sono pure riunite in *cartells*.

Una prima condizione è dunque necessaria affinché un *cartell* si organizzi, ed è che sia possibile di fissare il prezzo dei prodotti che esso ha per oggetto. La fantasia, la mobilità, la varietà, sono altrettanti elementi sfavorevoli a questa operazione. E' per questo che i grandi *cartells* si formano nelle industrie che danno prodotti uniformi.

Fra questi, gli uni non hanno ricevuto che un principio di trasformazione, come i carboni, i cokes, le ghise greggie, i filati di cotone, i cartoni; gli altri hanno ricevuto la loro trasformazione definitiva, ma allora la sfera del *cartell* si restringe al punto da non agire più, ad esempio, che su stoffe per medicature e fodere di raso della Cina.

Così l'uniformità del prodotto concorre a determinare la sfera del *cartell*. I grandi *cartells*, quelli del carbone, del coke, dei ferri e ghise riguardano soprattutto materie prime o semi-lavorate, perchè è raro che un prodotto vada al consumatore sotto una sola forma.

Tuttavia la uniformità del prodotto non è il solo elemento che agisca per determinare la sfera del *cartell*. I raffinatori di zucchero tedeschi hanno lungamente cercato di sindacarsi senza potervi riuscire; il prodotto che essi danno al pubblico è tuttavia suscettibile di poca varietà e le differenti specie di zuccheri sono facilmente paragonabili tra loro; niente di meno complicato, per conseguenza, che di fissare una base di prezzi per le varie qualità raffinate. Ma l'ostacolo si trovava altrove. Era un ostacolo speciale alla Germania del resto, perchè l'industria della raffinazione è monopolizzata agli Stati Uniti, fortemente sindacata in Francia e in Austria.

Egli è che in questi ultimi paesi il consumatore più delicato vuole una qualità di zucchero che solo le raffinerie possono produrre. In Germania, al contrario, la clientela meno ricercata nei suoi gusti, si contenterebbe volentieri dello zucchero bianco che le fabbriche possono facilmente ottenere con una installazione poco importante. Il *cartell* dello zucchero non poté quindi costituirsi che riunendo con le raffinerie le fabbriche di zucchero, operazione tanto più complicata in quanto molte di quelle fabbriche sono associazioni di proprietari, talvolta di piccoli proprietari e che una grande operazione li spaventava.

Non c'è qui in sostanza che un caso particolare di un fenomeno generale. Quando un *cartell* s'è formato in una industria, quando ha fissato il suo prezzo di vendita, il problema non è risoluto; bisogna ancora che un prodotto equivalente, rispondendo allo stesso uso, non possa fargli concorrenza vittoriosa. Qui è lo zucchero bianco che minaccia lo zucchero raffinato; altrove è il gas, la candela, l'olio di colza, l'elettricità che minacciano il petrolio; il legno da

costruzione che minaccia le mattonelle; il petrolio che minaccia il carbone pel riscaldamento delle caldaie a vapore, ecc. ecc. Non basta dunque di accordarsi tra produttori di uno stesso oggetto per fissarne il prezzo, bisogna anche tener conto della concorrenza possibile dei prodotti suscettibili di essergli surrogati.

Aggiungasi che per essere vitale il *cartell* deve riunire la quasi totalità di una industria. Quelli che presiedono alla sua creazione credono di solito che occorra un numero di adesioni rappresentante i nove decimi della produzione totale per stabilirlo con probabilità di successo. Finchè questa proporzione non è raggiunta, il regime della intera libertà è preferibile a un accordo incompleto.

I negoziati per la formazione del *cartell* dello zucchero sono stati avviati, abbandonati e ripresi parecchie volte nel corso di questi ultimi anni; generalmente i raffinatori aderivano prontamente e quasi unanimemente, ma i fabbricanti di zucchero, meno interessati nel successo della impresa, meno persuasi dei suoi vantaggi non si univano a quelli in numero sufficiente. Fu soltanto nel maggio 1900 che la cifra richiesta delle adesioni poté essere raggiunta. La storia di tutti i *cartells* comincia con difficoltà di tal genere, come ad esempio di quelli pei *coke* e pei carboni.

Ma vi sono altre difficoltà. Tutti gl'industriali che fabbricano un dato prodotto si unirebbero volentieri in Sindacato per mantenere o rialzare i prezzi di quel prodotto, se non venisse loro domandato alcun sacrificio in cambio di quel vantaggio, ma sappiamo già che viene loro chiesto un sacrificio importante. Per vendere a migliori condizioni bisogna produrre meno, bisogna rinunciare ad ottenere le commissioni consentendo prezzi inferiori, vale a dire rassegnarsi ancora a produrre meno.

Sul principio generale si è sempre d'accordo e sugli effetti deplorabili della eccessiva produzione o dell'abbassamento fatale dei prezzi risultante da una concorrenza disordinata, tutti la pensano allo stesso modo. Ma quando si tratta dell'applicazione del rimedio alle officine che si vorrebbero sindacare, allora sorge il problema della divisione della produzione. A qual numero di tonnellate annue di carbone dovrà restringersi la tale miniera? Quale proporzione sarà accordata alla tale fabbrica nelle ordinazioni di locomotive o di vagoni? Quale quantità di ghisa, di rotaie, di mattonelle sarà assegnata alla tale officina? Qui le discussioni sono inevitabili, e non si possono terminare che mediante transazioni, perchè una regola precisa e assoluta non esiste per troncarle.

La formula non manca certamente; gl'industriali dicono che ciascuno dev'essere trattato secondo la potenza produttiva, la *Leistungsfähigkeit*, della sua miniera o della sua fabbrica. Questa formula pare a primo aspetto soddisfacente, ma in realtà allontana la difficoltà senza risolverla. La potenza produttiva è variabile anche per una medesima fabbrica. Colui che costruisce 200 vagoni l'anno può benissimo costruirne il doppio, se ha i capitali necessari all'uopo. E poi ciò che importa è di vendere, e di vendere

a condizioni accettabili. In conclusione, bisogna sempre ricorrere a una transazione, che non può essere immutabile nei suoi termini, ma va continuamente adattata alle condizioni delle imprese e del mercato. E questo è reso relativamente meno difficile dallo stesso carattere tedesco moderato, disposto ai compromessi, pensoso più della sicurezza, che del trionfo. Agli Stati Uniti, i Sindacati industriali sono invece quasi sempre dominati da un uomo potente che li sfrutta per le sue mire personali. Carnegie aveva formato un *pool* per le rotaie d'acciaio, prima di conquistare la situazione eccezionale che gli ha valso la sua alleanza con Rockefeller. Una volta padrone dei minerali del Lago Superiore, della flotta e della ferrovia che li trasportano a Pittsburgh, egli ha distrutto il *pool*, che era diventato inutile pei suoi progetti ambiziosi. E gli esempi di tal genere sono numerosi. In Germania, i *cartells* sono sicuri; essi non servono per un fine nascosto, ma soddisfano pienamente i desideri moderati dei loro fondatori. Ed è per questo che hanno una durata in molti casi veramente notevole.

Secondo il Liefmann il numero dei *cartells* non sarebbe stato superiore a 14 nel 1879, ma nel 1896 erano 260. Da quest'epoca, il numero è forse diminuito, perchè alcuni Sindacati locali appartenenti alla medesima industria si sono riuniti in uno solo, ma è questo un segno di una evoluzione sempre maggiore nel senso della unità d'azione, e i *cartells* più centralizzati sostituiti in tal modo ai *cartells* incompleti d'un tempo, sono organizzati di solito molto più energicamente dei loro predecessori.

Il *cartell* tedesco non è dunque come il *pool* americano un puro incidente nella storia della concentrazione industriale attuale, una combinazione effimera immaginata da un capitano d'industria per favorire i suoi progetti di conquista; è un organismo che si svolge in un ambiente favorevole, che si modifica, ma di cui ogni modificazione segna un progresso.

Un'altra condizione favorevole è quella dello spirito di disciplina, e d'una disciplina esatta e meticolosa, che regna di solito fra gli associati del *cartell*. Anche questo è un effetto delle abitudini sociali del paese. Così le frodi sono evitate e del resto si cerca che esse siano rese quasi impossibili con gli uffici di vendita, i quali vengono a sopprimere le relazioni dirette tra produttore e consumatore. Se l'ufficio di vendita non c'è, le imprese sindacate sono obbligate a sottoporsi a procedimenti inquisitoriali di ispezione e in caso di frode verificata, a forti penalità.

In generale, il Comitato direttivo del *cartell* sceglie uno o più ispettori attivi, intelligenti e abbastanza severi che vanno, inaspettati, nelle fabbriche e verificano ogni cosa. Il fabbricante non è più padrone in casa sua; questo è il prezzo del beneficio che il *cartell* può procurargli, almeno per un certo tempo. Ma degli effetti dei *cartells* diremo in un ultimo articolo su questo interessante aspetto della vita industriale contemporanea.

La teoria del valore in Francesco Ferrara

A proposito di una critica ad un libro recente

Il libro è del prof. Tangorra (Saggi critici di economia politica)¹⁾ e la critica del dott. Cabiati (La teoria del valore in Francesco Ferrara)²⁾.

Il Tangorra riunisce sei severi studi, dai quali traspare ancora una volta la geniale cultura dell'economista e del sociologo.

Nè parrà inutile che l'A. ve ne abbia compresi tre, che già antecedentemente aveva pubblicati, quando si consideri che ora ce li presenta rinnovellati non solo per la veste, ma altresì pel contenuto.

Benchè, infatti, con l'identico titolo sia apparso nella antica « Rivista di sociologia » quello su *La teoria degli eccessi di produzione in Giammaria Ortes*, pure non è difficile scorgere, nella nuova edizione del medesimo, una serie non indifferente di notevoli aggiunte, che se non sono di preta necessità alla integrazione di teoremi rigorosamente svolti, pur danno un valido contributo alla elaborazione scientifica.

Se l'articolo del Cabiati non mi imponesse di limitarmi ai due ultimi studi del Tangorra, mi soffermerei ad osservare come i due che precedono: *La sociologia e l'economia politica* e *Gli indirizzi oggettivo e soggettivo in economia politica* siano stati trasformati da quel che erano, allorchè apparvero sulla « Rivista italiana di sociologia », sia per le questioni *ex novo* studiate, sia per quelle prima sfiorate, ora esaurientemente sviluppate.

Venendo adunque alla critica, sorvolo sugli altri studi e mi fermo a quello su Francesco Ferrara, dal quale prende le mosse l'articolo del Cabiati,

E' questo un forte articolo, quale il Cabiati poteva dare; ma mi pare che l'A. presenti il Tangorra in una figura un poco diversa dalla vera, cioè come un oppositore della scuola della economia pura, che il Tangorra pur sostiene con tutte le sue forze nel suo saggio *Degli indirizzi oggettivo e soggettivo in Economia politica*.

Il Cabiati, uno dei giovani economisti dalla intelligenza più acuta ed insieme un seguace delle moderne dottrine della scuola matematica, rimprovera al Tangorra di aver preso una posizione di combattimento di fronte a quelli che il Tangorra chiama i *semplicisti* dell'Economia.

Con siffatto rimprovero il Cabiati mostra di intendere il pensiero economico del Tangorra come quello di un oppositore della moderna scuola dell'economia pura, o almeno come quello di chi appartiene al gruppo dei dissidenti di questa scuola.

Quale significato può aver inteso di dare il Tangorra alla parola « semplicista »?

In Economia, come in qualsiasi altra scienza tale aggettivo, come il suo sostantivo, non può rappresentare un concetto assoluto.

E come in arte: si prenda un pezzo di

marmo, a facce perfettamente simmetriche e levigate, o costituente un cilindro perfetto. E, ciò che di più semplice si possa immaginare, ma in pari tempo poco o nulla esso offre quanto alla estetica, se pur non costituisca qualche cosa di anti-estetico. Se questo pezzo di marmo passa nelle mani d'un valente scultore, egli, senza alterarne la forma generale, può farne un'opera d'arte, può cioè eseguirvi dei lavori, che gli diano certi attributi della bellezza, senza togliergli quello della semplicità.

Un altro scultore amante del barocco avrebbe invece preferito farlo oggetto di lavori numerosi e complicati: in tal caso quella stessa massa di marmo si sarebbe trasformata in un'opera d'arte nè semplice, nè bella.

Vi è adunque in arte una *semplicità*, che presenta, dal punto di vista estetico, l'identico difetto della *non-semplicità*; vi è un certo grado di semplicità, che risponde pienamente ai desiderati dell'arte buona e sana; e tra i due gradi estremi vi sono infiniti punti intermedi, tutti diversamente pregevoli: insomma, la semplicità artistica è un concetto essenzialmente relativo, elastico, variamente pregiato, e che non si può nè condannare, nè approvare, senza prima stabilire di quale specie di semplicità si tratta.

Ciò che per l'arte, vale anche per le scienze compresa la nostra.

Vi è nella scienza in generale, un semplicismo che bisogna senz'altro condannare; ed è quello, che per voler vedere tutto regolato da uno o pochi principi, finisce col non spiegar nulla.

Tutti i sistemi metafisici sono l'essenza del semplicismo, appunto perchè ciascuno di essi esige la concezione del mondo, e risolve tutti i problemi della conoscenza sulla base di un unico principio. Orbene tutti i sistemi metafisici sono caduti, e caddero pel loro semplicismo.

Il loro era adunque un cattivo semplicismo, che obbligò il pensiero umano a porsi per altra strada, cioè alla ricerca di una scienza più complessa, ma anche più a contatto con la realtà e col mondo, e quindi più simigliante alla verità. Vi è quindi un semplicismo che è negazione della verità, cioè della scienza.

Ma allo stesso modo vi è un certo grado di complessità del pensiero umano, cioè una certa scienza anti-semplicista, che è essa pure una negazione della verità, o almeno una inesatta percezione della verità.

Tale è quella scienza che per voler troppo specificare, distinguere e differenziare, finisce col vedere fatti e fenomeni differenti là ove essi sono invece soltanto apparentemente diversi, e col perdere la percezione di tutta la estensione di certi principi e leggi.

Il meglio sta adunque nel mezzo, in quella scienza cioè, che non sia nè l'infinitamente semplice, nè il troppo complesso, ma che si proponga di indagare tutta la estensione delle singole leggi e principi, tutti i rapporti di simiglianza e di differenza che corrono tra i fatti e i fenomeni; che si preoccupi meno dei principi e più della realtà e che con questa sappia tenersi continuamente a contatto, senza mai lasciarsi guidare da preconcetti di sorta.

¹⁾ Editi dalla Casa Bocca 1901.

²⁾ Apparve nella *Riforma Sociale* del corrente anno, fascicolo di luglio.

Anche questa sarà una scienza semplicistica, ma sarà il semplicismo vero, il semplicismo sano, non quello infecondo della vecchia metafisica e di coloro, che ancor oggi ne riproducono il modo di vedere e il concetto generale nelle singole scienze.

Ora, in economia politica, abbiamo esempio di questo e dell'altro semplicismo, come abbiamo altresì esempio di un anti-semplicismo.

La concezione della vita economica, che professò la scuola storica e che si professa da taluni positivisti contemporanei, è la più anti-semplicistica, ma in misura minore: lo hanno dimostrato tutti i moderni teorici dell'economia pura, e lo dimostra chiaramente il Tangorra nel secondo dei suoi saggi (Degli indirizzi soggettivo e oggettivo in economia politica).

Ma dall'anti-semplicismo o dal semi-semplicismo della scuola classica si passa per gradi alle varie forme possibili del semplicismo: da quello temperato al radicale; da quello, — che, pur ponendo in vista che la maggior parte delle leggi indagate dalla scuola classica hanno una portata ed una estensione assai maggiore di quella in origine riconosciuta loro, e che molti fenomeni apparentemente diversi si trovano in sostanza ad essere identici o molto più somiglianti di quanto dapprima si credeva, — a quello estremo, radicale, di coloro che non veggono, nel mondo economico, se non che identità dappertutto; che sostengono essere inutile tener conto della differenza tra i singoli fatti e fenomeni economici, perchè esse sono soltanto nella fantasia di chi le ricerca, o sono delle quantità trascurabili, che non hanno alcun peso nella bilancia, comechè incapaci di frenare il corso all'unica legge che governa la vita economica: la legge del valore.

E meno male, se l'allucinazione identificatrice di costoro si fermasse qui: si potrebbe forse rimaner d'accordo, perchè nessuno contesta che il valore ed il cambio siano le leggi della vita economica, a cui tutte le altre si riportano, come fluenti da uno stesso fiume. Si vuole invece di più: il valore, si dice, si manifesta sempre allo stesso modo; all'unità universale della sua legge corrisponde l'assoluta identità delle condizioni, in mezzo a cui esso si produce. Perciò la ricerca di queste condizioni, nei singoli casi in cui sorgono rapporti di valore, è inutile, quando pur non generi della confusione. Perciò, accanto alla teoria del valore non v'è posto per la teoria di qualsiasi altro fenomeno, che nasca come conseguenza della formazione di rapporti di valore. È un assurdo, per esempio; concepire la possibilità di costruire teorie speciali dei singoli fenomeni della *distribuzione* quando si abbia già una teoria del valore.

Questa forma di semplicismo è quella che contraddistingue la dottrina del Ferrara.

*
**

Il semplicismo, di cui ho fatto parola, contraddistingue non solo la dottrina del Ferrara, ma anche la scuola da cui il grande economista dedusse il concetto fondamentale di quella dottrina: cioè la scuola del Carey e del Bastiat.

Ed è il *semplicismo* di questa scuola, che il

Tangorra combatte nel suo Saggio sul Ferrara, il quale è tutt'altra cosa, che il semplicismo della moderna economia pura, che il Tangorra, invece di combattere, difende — come dissi — con tutte le sue forze, nel suo saggio sul *soggettivismo ed oggettivismo in economia politica*.

Quasi si direbbe, leggendo l'interessante articolo del Cabiati, che il Tangorra sia un oppositore della odierna scuola psicologica, mentre al contrario egli — ch'io sappia — ne è uno dei più schietti seguaci.

Ed è ciò che mi fa ritenere che il pensiero del Tangorra non sia stato esattamente riprodotto nell'articolo del Cabiati.

Questi riassume il suo articolo scrivendo che il ragionamento del prof. Tangorra non può significare che due cose: (Riforma Sociale citata pag. 659). « O vuol dire che gli atteggiamenti dei fenomeni economici, pur essendo effetti del valore, variano nelle manifestazioni con la loro varia natura: e questa non è una critica. Oppure afferma che la teoria del valore non è costante, ma varia con la natura dei fatti osservati: e allora, rovesciandosi tutto quanto sinora si afferma dalla scuola utilitaria, occorre una dimostrazione ».

A me non par dubbio che il Tangorra non abbia voluto sostenere questo secondo modo di vedere, giacchè, allora egli si sarebbe messo in aperto contrasto con quanto ha sostenuto nel suo saggio sugli indirizzi soggettivo e oggettivo dell'economia politica.

Sembra piuttosto che egli si sia fatto sostenitore del primo modo di vedere; ma sono lungi dal credere che la sua, in tal caso, non costituisca una critica. È una critica, e seria, ma diretta ad un punto diverso da quello che ritiene il Cabiati: è una critica alla teoria ferrariana della vita economica, ed al modo di vedere di coloro che in questo indirizzo, con a capo il Bastiat, avevano preceduto il Ferrara; ma non è punto una critica alla scuola utilitaria, secondo crede il Cabiati.

E di fatti, in fondo, la tesi del Ferrara — tesi che era già stata in precedenza del Bastiat e di altri — e che essi svolgono specialmente nei riguardi della dottrina della *distribuzione*, è la seguente: i fenomeni del cambio e del valore riassumono tutta la vita economica, e perciò la legge del valore è la legge di qualunque fenomeno economico. Ma la legge del valore è una sola, dunque un'unica legge governa tutta la vita economica: essa spiega i rapporti di produzione e di circolazione come quelli della distribuzione e del consumo.

Questa legge del Ferrara è quella del costo di riproduzione, ed è in base ad essa che si spiega tutta la fenomenologia economica. La rendita, il profitto, il salario e l'interesse non conoscono altre leggi oltre quelle del valore, ed essi non sono altro che fenomeni di valore: cosicchè, accanto alla teoria del valore non v'è posto alcuno per una teoria speciale di qualsiasi fenomeno della distribuzione. Prendiamo, per esempio, a considerare la remunerazione del lavoro, cioè il salario.

Esso non è, dice il Ferrara, che il valore del lavoro, ed è interamente regolata dal costo

di riproduzione del lavoro. Questa formola ne dà la legge, e per essa non v'è diritto ad altra ricerca, che non sia stata esaurita dalla teoria del valore.

Orbene è questa la concezione semplicistica della vita economica, che critica il Tangorra.

Ma è poi questo il semplicismo della scuola utilitaria?

Il Cabiati pare ritenga di sì, ma mi sembra che il Tangorra sia di tutt'altro parere. Da parte mia, non saprei non propendere pel modo di vedere del Tangorra.

La dimostrazione evidente che egli dà, nel secondo dei suoi saggi, dei caratteri più spiccati della scuola utilitaria, è prova che se questa scuola ha dei punti di contatto con quella del Ferrara, non è però la stessa cosa. È ben vero che lo spirito di generalizzazione è comune ad entrambe, ma altra è la generalizzazione della scuola utilitaria, ed altra quella del Ferrara.

Tanto è vero, che, mentre pel Ferrara non ha alcuna ragione di essere una teoria speciale della distribuzione delle ricchezze, rientrando tutti i fenomeni distributivi nella legge generale del valore, ciò non può dirsi però della scuola utilitaria.

Per convincersene basta prendere gli scritti dei più reputati rappresentanti di questa scuola, quali il Marshall, l'Edgeworth, il Pareto, il Pantaleoni, il Böhm-Bawerck, il Menger ed altri, i quali tutti fanno oggetto di indagini speciali i singoli fenomeni della distribuzione.

Non ha guari, l'Hobson ed il Clark, che pure a tale scuola appartengono, scrissero due pregevoli lavori sulla teoria della distribuzione, mostrando di non credere affatto che non vi sia posto alcuno per questa teoria, una volta che siasi esaurita quella del valore.

Insomma, mentre la generalizzazione della scuola utilitaria rispetta l'autonomia di fenomeni qualitativamente diversi, e non distrugge l'esistenza del particolare, è proprio l'opposto che il Tangorra ravvisa e critica nella dottrina del Ferrara.

Ben altro poi che di poco interesse, è la critica del Tangorra.

Come ho dianzi rilevato, il Ferrara era stato preceduto dal Bastiat e da altri in codesta concezione della scienza e della fenomenologia economica; ma la sorte che ebbe la dottrina del Bastiat ci dimostra che non è certamente da questa parte, che bisogna ricercare i meriti veri della dottrina del Ferrara.

Questo aspetto della dottrina era stato già rovesciato in precedenza, e per convincersene basta leggere il mirabile saggio di Cairnes su Bastiat, nonché quanto l'insigne economista inglese scriveva della legge dei salari data dal Bastiat.

È alla stregua di questi scritti che si può scorgere, se la critica del Tangorra abbia la sua ragione di essere, e convincersi in pari tempo che essa non è affatto diretta contro il metodo e i risultati scientifici, cui è pervenuta la moderna scuola utilitaria.

LUIGI NINA.

Rivista Economica

I trusts finanziari. — Le fasi della salute economica. (A proposito della crisi tedesca). — Intorno alla nuova tariffa tedesca.

I trusts finanziari. — Non sono soltanto i trusts industriali — unione di Società esercenti la stessa industria — che fioriscono agli Stati Uniti, ma anche i trusts finanziari, cioè, Società che si costituiscono, in qualche maniera, ai capitalisti per operare e amministrare le loro somme disponibili per impiego. Questi trusts rispondono ad un bisogno nato dallo sviluppo colossale e dalla grande molteplicità dei valori mobiliari, e rappresentano altrettanti intermediari tra il capitale e l'industria. Per loro mezzo il danaro dei reddituari si dirige a dare vita a nuove imprese, o a sostenere quelle già esistenti.

Pel giro dei titoli e dei capitali loro affidati, questi trusts sono giunti a compiere operazioni, che rientrano nel dominio delle banche e muovono perciò a queste una concorrenza della quale esse hanno diritto di lagnarsi, poichè le stesse operazioni, secondo che emanino da un istituto di credito, o da un trusts hanno dal fisco un diverso trattamento. Già si chiede di provvedere in proposito.

Intanto i trusts finanziari sono divenuti, a lato delle banche, una potenza formidabile e costituiscono certamente uno dei principali fattori della solidità del mercato monetario di New York. Obbedendo al meraviglioso impulso, che, in questi ultimi tempi, portò gli affari americani ad invidiabile grado di prosperità, essi hanno da qualche anno, e specialmente da sei mesi, esteso enormemente il loro campo di azione. Ne abbiamo la prova nella statistica pubblicata dal *Financial Chronicle*, la quale tuttavia si riferisce al solo Stato di New York. Il totale delle risorse dei trusts di questo Stato, cioè, il totale del loro attivo, composto di valori d'ogni natura, comprese proprietà immobiliari, raggiungeva al 1° luglio scorso quasi un miliardo di dollari. La cifra esatta è di 966,528,398 dollari, presentante, in confronto al totale esistente al 1° gennaio, un aumento di 168,644,885 dollari. Al 1° gennaio 1897 l'attivo totale dei trusts in questione non superava 396,742,948 dollari.

La maggior parte delle operazioni dei trusts consistono in anticipazioni su titoli, ma prestano anche su garanzia personale.

Da notare che questi trusts, le operazioni dei quali hanno preso vastissime proporzioni, non dispongono che di esigui capitali, non superanti spesso un milione di dollari. Ciò non può non suscitare meraviglia in Europa.

Le fasi della salute economica. (A proposito della crisi tedesca). — La Germania, scrive l'on. Luzzatti, è così riflessiva e sapiente che trae dai suoi guai le lezioni dell'esperienza. Ha il difetto di credere troppo agli effetti delle leggi restrittive per sanarli; ha il pregio di rispettarle, quali si sieno, quando sono pubblicate; nel che si assomiglia all'Inghilterra. Le catastrofi recenti e vergognose delle Società anonime, incominciando dalle Banche di credito fondiario, hanno persuaso i tedeschi della convenienza di modificarne la disciplina. Si vuole crescere la responsabilità degli amministratori e dei direttori, obbligandoli a possedere un maggior numero di azioni, dalle quali non si possano liberare che dopo aver ottenuta l'approvazione sulla regolarità dei conti dall'assemblea dei soci. Altri propongono che gli stessi amministratori non appaiono in tale qualità in venti o trenta Compagnie diverse. La restrizione è esatta, e non solo per la Germania. Anche in Italia gli stessi nomi figurano troppe volte in troppe imprese e si domanda come sia possibile che si consacrino ad esse con la diligenza proporzionata alle difficoltà delle indagini, tranne il caso in cui si tratti di Società in cui abbiano un interesse preponderante.

Come regolare per legge tutta questa materia? Neppure l'intelletto tedesco può riuscirci. Restringere l'azione di un amministratore a una sola Società sarebbe troppo poco, e allora dove cercare il

limite? Nel numero, nell'importanza della impresa? Non si esce da siffatti ginepri con regole fisse, con leggi. Soltanto i costumi e l'incremento giusto delle responsabilità penali e civili possono contribuire a scemare il numero degli amministratori *omnibus*. E a questo fine giova intendere da per tutto. In Inghilterra, che pur pareva così proba, negli affari, non si è visto dalle Società anonime scontare i nomi propri dei grandi signori, dei *Lordi*, che lo prestavano ad interesse usurario senza curarsi di occuparsi della impresa, che se ne adornava? Tutto il mondo è paese; e a seguire i recenti processi di tale specie in Germania ed in Inghilterra, si attenua l'impressione disgustosa di certe vergogne nostre ristrette ad un piccolissimo numero di persone.

Ma comunque ciò sia, se si ponga mente ai grandi benefici ottenuti dalle Società anonime si discolorano anche questi guai, che non si possono interamente escludere colle leggi e colle sorveglianze dello Stato, ma certo si devono attenuare. Quindi seguiamo con grande, con intensa curiosità ciò che bolle ora nell'immenso cervello dei tedeschi, i quali nelle loro leggi civili e commerciali, così perfette, così studiate da tutti i pensatori del mondo, hanno adoperato il senno degli antichi romani e dei Comuni italiani del medio evo. Ma vi è il pericolo che il sentimento del bene pubblico così dominante e vivo nel legislatore tedesco, quando si tratta di moderare gli eccessi delle speculazioni e dei travimenti finanziari, non lo spinga ad oltrepassare il segno, che separa il lecito dall'illecito, così diverso nella morale rigida e nelle prescrizioni delle leggi.

I provvedimenti così severi e così immacolati contro le Borse, contro le troppo facili negoziazioni dei valori a che giovarono? Si può vedere (e il Liemens lo ha dimostrato) quanti affari buoni fecero perdere alla Germania, ma sarebbe più difficile il chiarire quanti affari cattivi, o viziosi abbiano impedito. Del resto questi *inebrianti di affari d'ogni specie* che poi si risolvono in crisi, la Germania li conobbe un'altra volta (dal 1873 al 1891), come li conobbero l'Inghilterra, la Francia, la Russia, l'Austria-Ungheria e l'Italia. Sono di consueto le *malattie*, le fasi della salute economica; quando scoppiano, tutti giurano di non ricadervi più, di usare la massima prudenza. Ma poi si dimenticano i giuramenti, o cadono negli stessi eccessi quei che non hanno giurata la virtù, i nuovi che sono anche quasi sempre gli *inquietai*. La Germania che, dopo la ricostituzione del grande impero, dopo il 1870, ha peccato fortemente due volte per eccesso di speculazioni, ci dirà gli ultimi risultati delle sue modificazioni, che noi italiani esamineremo con l'usata attenzione, prendendo da quei studi e da quelle conclusioni tutto ciò che ci parrà assimilabile all'indole nostra. Certo l'ideale sarebbe nella conciliazione della morale, della prudenza più illibata colle società anonime in modo che tutto vada per il meglio nel migliore dei modi possibili.

E se la scienza economica tedesca ci indicasse il modo di avvicinarvisi, (chè il raggiungerlo non è possibile), acquisterebbe un nuovo titolo di riconoscenza.

La materia prima greggia dei mali e dei travimenti per le profonde osservazioni, non le manca certo neppure a casa propria.

Intorno alla nuova tariffa tedesca. — Paolo Leroy-Beaulieu esamina i probabili effetti della nuova tariffa tedesca e la sua autorevole parola porta luce su di una questione intorno alla quale si agita l'opinione pubblica dei paesi interessati.

Riassumiamo quindi la parte sostanziale di questo articolo.

La Germania ha copiato puramente e semplicemente la Francia, accentuando però i difetti del suo modello. Infatti la Francia, spinta dal prevalere degli interessi particolari, in seguito alla crisi agraria che imperversava e continua ad imperversare malgrado il rimedio, immaginò nel 1891 di sostituire al regime dei trattati di commercio a tariffa concordata, il sistema della doppia tariffa, del massimo o di favore e del minimo ossia di guerra e di rappresaglia.

Dopo di avere minutamente esaminato gli effetti prodotti in Francia da questo sistema, il Leroy-Beaulieu conclude che il regime ultra-protezionista ha fatto perdere in parte, al suo paese, i mercati

esteri, senza parlare dell'arresto subito da industrie naturalmente vigorose e della cattiva distribuzione del lavoro, per tacere d'altro.

Oggi, egli prosegue, la Germania si è fatta plagiaria della Francia; essa ha copiato la tariffa francese rincarandone la dose.

Il sistema della tariffa massima e minima è anzitutto un sistema anti-internazionale, se così può dirsi, perchè sopprime qualsiasi trattativa e scambio di vedute. Nulla di più imperioso e di più scortese.

Non è il caso di esaminare partitamente, la nuova tariffa tedesca, che i nostri lettori conoscono nelle linee generali, per alcuni punti essa pare stravagante. Del resto si sarà obbligati di modificarla, tanto per le ripugnanze che desta all'interno, quanto per le rimostranze che vengono dall'estero.

Questa tariffa è particolarmente dura per gli alleati politici della Germania, l'Austria-Ungheria e l'Italia: i loro prodotti naturali, bestiame e vini, per non parlare degli articoli manifatturati, sono tassati ad esorbitanza.

Quasi tutti questi dazi sono più elevati di quelli della tariffa minima francese. L'Austria-Ungheria soffrirebbe moltissimo dagli enormi dritti che colpiscono il bestiame, come l'Italia da quelli sui vini; il minimo, per questi ultimi, sarebbe a 14 gradi di alcool di 24 marchi, ossia di 30 lire l'ettolitro. Quale commercio vi può più essere in simile condizione?

* *

Il sistema della doppia tariffa ha per effetto di rendere il regime doganale prodigiosamente instabile e di togliere, per conseguenza, qualunque sicurezza all'industria.

Il medesimo avviene pure per l'agricoltura: dei dazi moderati sui principali prodotti agricoli come sui principali prodotti industriali, si comprendono; da un lato per fornire qualche risorsa al fisco, che in tutti i paesi, ne ha grande bisogno: dall'altro lato per mettere industria e agricoltura al coperto dall'azione di quei *trusts* giganteschi, che potrebbe, in certi momenti, divenire profondamente perturbatrice della produzione.

Ma bisogna che queste tasse siano molto moderate e stabili.

Invece le tasse troppo elevate sono esse stesse una causa di perturbazione e di instabilità. Le provano in Francia i due principali prodotti agrari, il frumento e il vino.

Pel frumento negli anni di abbondanza che in Francia tutto sommato sono i più frequenti, non si importa grano, e il diritto d'importazione è per conseguenza indifferente. Negli anni di scarso raccolto, si importa grano, ma il costo del pane rialza e il popolo grida: il Governo se ne preoccupa e sopprime il dazio: ecco ciò che è avvenuto in Francia, nel 1898 sotto il ministero Méline.

L'esempio del vino non è meno persuasivo.

Si sono stabilite sul vino e su tutte le sostanze che possono servire a fabbricare dei vini artificiali dei dritti doganali fortissimi; quale ne è stato il risultato? Che oggi il vino si vende, nei dipartimenti del mezzogiorno, da 1 fr. a 3 e 4 l'ettolitro, cioè a dei prezzi che, anche per le terre più fertili, non francano la spesa della coltivazione. Non mai sotto il regime della libertà doganale, il vino era sceso a prezzi così derisori.

Ora una tale esagerata protezione dell'industria agricola è anche più pericolosa per la Germania che per la Francia.

* *

I due paesi hanno presso a poco la stessa estensione: cioè 540,657 km. quadrati la Germania e 536,463 la Francia; la differenza per la Germania non è che di uno per cento. Il suolo tedesco non può, d'altronde, essere considerato altrettanto fertile del suolo francese, poichè se in Germania vi sono degli eccellenti terreni, bisogna pure tener conto delle vaste pianure sabbiose della Prussia, che sono di qualità al di sotto del mediocre.

Ora la Francia non ha che 38 milioni e mezzo di abitanti, ossia 73 per chilometro quadrato e la Germania ne ha 55 milioni, ossia più di cento per chilometro quadrato; è dunque molto più facile alla Germania di produrre derrate agricole in quantità

sufficiente per il suo consumo. La importazione delle derrate alimentari deve necessariamente, a causa della maggiore densità della popolazione essere più forte in Germania che in Francia; per conseguenza, una troppo alta protezione dei prodotti agricoli, peserà molto più sul popolo tedesco che sul francese.

Dal punto di vista economico, la decisione del Governo tedesco è assolutamente inesplicabile. La Germania, infatti, da circa trent'anni ha preso un grande sviluppo industriale e commerciale: essa lottava già con l'Inghilterra con parecchie probabilità di successo. Ma una condizione per lo sviluppo industriale, è di avere a buon mercato tutte le materie prime ed i generi alimentari, tanto se si producono in casa propria, quanto se si acquistano in casa altrui.

Gli Stati Uniti hanno un regime ultra protezionista, ma grazie alla immensità del loro territorio, alle loro risorse variate e alla scarsa popolazione specifica, essi producono ad un buon mercato che sfida qualsiasi concorrenza le derrate alimentari e le materie prime industriali.

La Germania, col suo territorio limitato e la sua popolazione densissima, è in condizioni diametralmente opposte; per trionfare di questa inferiorità, essa avrebbe dovuto, come l'Inghilterra, spalancare le sue porte a tutte le derrate alimentari.

Invece le chiude, e ciò in piena crisi industriale. Ora la nuova tariffa tedesca non farà che complicare e prolungare questa crisi, e renderne più dolorosi gli effetti.

Nessuna ragione economica dunque per questa esacerbazione di tariffe — nè vi sono ragioni politiche, poichè, dal punto di vista internazionale, i nuovi diritti doganali non possono che ingenerare freddezza negli alleati.

Per i probabili effetti interni questi nuovi diritti non possono che aumentare al Reichstag i socialisti, che già vi sono numerosi.

Dal punto di vista economico generale, questo nuovo esperimento delle famose tariffe autonome non può a meno di riascir male.

Gli inconvenienti descritti sopra, diverranno sempre più manifesti; ed un giorno o l'altro, e non a lunga scadenza, si dovrà riprendere la pratica dei trattati di commercio, con tariffe convenzionate, temperate e fisse per un certo periodo di anni, che diano quelle garanzie, che mancano col sistema incoerente che da dieci anni ha scompaginato il regime doganale in Europa.

FRA L' ITALIA E L' ALGERIA

Nel 1899, primo anno in cui venne applicato il regime convenzionale, il valore delle merci importate per consumo dall'Italia in Algeria crebbe di L. 1,294,230 di fronte al 1898, cioè di oltre 81 per cento.

Il movimento di esportazione di merci algerine in Italia fu alla sua volta superiore di L. 1,197,804 a quello del 1898, cioè di quasi 36 per cento.

**

Il commercio generale nel quadriennio 1896-99 fu il seguente:

| | Importazione dall'Italia | Esportazione in Italia |
|------|-----------------------------|---------------------------|
| | Lire | Lire |
| 1896 | 2,400,531 | 3,211,358 |
| 1897 | 1,702,071 | 3,894,073 |
| 1898 | 1,682,554 | 3,593,825 |
| 1899 | 2,895,468 | 4,546,565 |

Nel solo commercio speciale la importazione dall'Italia in Algeria, si presenta così:

| | IMPORTAZIONE DALL'ITALIA | | |
|------|--------------------------|-----------------------------|-----------|
| | diretta | dagli entrepôts francesi | totale |
| | Lire | Lire | Lire |
| 1896 | 2,251,897 | 97,957 | 2,349,854 |
| 1897 | 1,361,026 | 325,711 | 1,686,737 |
| 1898 | 1,003,895 | 587,431 | 1,591,326 |
| 1899 | 2,817,789 | 67,767 | 2,885,556 |

**

Analizzando il commercio speciale italo-algerino, troviamo che nel 1899 i due paesi si sono scambiati questi principali prodotti:

Importati dall'Italia in Algeria: Bastimenti di legno, tonn. di stazza 266 - L. 47,880;
Biancheria e vestiti kg. 3,323 - L. 39,378;
Carne salata od insaccata kg. 6,860 - L. 17,081;
Corallo tagliato non montato kg. 3,580 - L. 847,200;
Cordami e spago kg. 27,876 - L. 34,144;
Filati di lino o canapa kg. 7,069 - L. 30,206;
Formaggio kg. 100,827 - L. 136,111;
Generi medicinali kg. 3,451 - L. 12,077;
Lavori da panieriaio kg. 77,388 - L. 84,189;
Legno comune kg. 1,160,000 - L. 185,248;
Mobili e lavori di legno kg. 17,888 - L. 14,031;
Patate e legumi secchi kg. 416,166 - L. 39,183;
Seta greggia kg. 15,121 - L. 574,593;
Tabacco in foglie kg. 8,657 - L. 14,457;
Tessuti, passamani e nastri di cotone kg. 9,183 - L. 59,093.
Vetri e terraglie kg. 16,319 - L. 14,237.
Vini litri 45,823 - L. 13,230.
Zolfo sublimato kg. 3,072,614 - L. 576,115.

**

L'esportazione in Italia dall'Algeria, consta principalmente nello stesso anno, di kg. 45,744,000 di fosfati naturali per 2,058,480 lire, circa la metà della esportazione totale.

Crine vegetale kg. 2,133,584 - L. 170,687; ferro in rottami kg. 6,044,301 - L. 481,499; lana greggia kg. 110,840 - L. 204,500; minerale di piombo kg. 1,020,000 - L. 204,000; ossa, unghie e corna d'animali kg. 356,683 - L. 92,337; pelli greggie, fresche o secche kg. 311,202 - L. 495,847; pesci di mare, secchi, salati, ecc. kg. 478,346 - L. 382,677; scorze per concia kg. 2,023,497 - L. 202,350; sughero greggio o in tavole kg. 83,236 - L. 41,643; tessuti di cotone kg. 3,367 - L. 22,222; alfa kg. 398,700 lire 29,645 più 79 cavalli per L. 79,100.

**

Il movimento totale della navigazione nelle acque algerine, durante il 1899, è stato di 3,638 legni di tonnellate 2,461,464, dei quali 1,798 di tonnellate 1,198,247 in arrivo, e 1,840 di tonn. 1,263,217 in partenza.

Di queste navi recavano carico 2,844 di tonnellate 1,922,421. erano in zavorra 794 di tonn. 339,023. Il movimento della navigazione con la Francia è rappresentato da 3,953 navi di tonn. 1,024,294.

La maggior parte dei bastimenti impegnati nella navigazione con l'estero provenivano od erano destinati, in Spagna, Inghilterra, Italia e Tunisia.

Eccone il numero e la portata:

| | ARRIVI | | | |
|----------|------------|---------------|-------------|-----------|
| | con carico | | con zavorra | |
| Inghilt. | n. 319 | tonn. 341,209 | n. 1 | tonn. 60 |
| Spagna | > 595 | > 157,740 | > 155 | > 80,989 |
| Italia | > 138 | > 70,320 | > 181 | > 159,517 |
| Tunisia | > 145 | > 86,141 | > 61 | > 21,700 |

| | PARTENZE | | | |
|---------|----------|-----------|---------------|-----------|
| | Inghilt. | n. 255 | tonn. 270,517 | n. 6 |
| Spagna | > 478 | > 145,329 | > 255 | > 148,204 |
| Italia | > 209 | > 65,382 | > 30 | > 16,572 |
| Tunisia | > 116 | > 49,116 | > 22 | > 4,556 |

La navigazione colla madre patria è esercitata quasi per intero da bastimenti francesi; nella navigazione fra porti algerini e paesi esteri tengono il primo posto le bandiere britannica, germanica, spagnuola e italiana con un totale di 1846 navi e 918,518 tonnellate.

Il totale della bandiera francese è di 452 legni per 1,198,247 tonnellate.

Analizzando più minutamente il movimento della navigazione diretta fra l'Italia e l'Algeria, abbiamo che arrivarono dall'Italia nei porti algerini dai nostri porti seguenti:

| | Con carico | | In zavorra | |
|-------------|------------|--------|------------|--------|
| | N. | tonn. | N. | tonn. |
| Carloforte | 18 | 5,581 | 13 | 4,954 |
| Genova | 2 | 2,242 | 49 | 56,152 |
| Livorno | 3 | 139 | 23 | 21,256 |
| Messina | 7 | 7,662 | 3 | 2,990 |
| Napoli | 10 | 7,036 | 13 | 15,179 |
| Palermo | 8 | 8,196 | 7 | 3,231 |
| Savona | — | — | 16 | 20,321 |
| Altri paesi | 90 | 39,470 | 57 | 35,543 |

Anche il movimento della navigazione di cabotaggio durante l'anno 1899, nei porti algerini, fu superiore di 100 mila quintali di merce imbarcata e sbarcata a quello dell'anno precedente.

I principali porti in cui si esercita il cabotaggio sono: Algeri, Philippeville, Bougie, Bona, Orano, Cherchell, Mostaganem e Arzeu.

Il totale del movimento degli scambi dell'Algeria nel 1899 fu per il commercio speciale, senza i metalli preziosi, di 49,525,789 di importazione e 53,940,079 di esportazione coll'estero; il commercio con la metropoli fu di 26,521,593 di importazione e di 279,675,000 d'esportazione.

Dai dati sopra riassunti, risulta all'evidenza che il nuovo trattato ebbe per effetto di migliorare gli scambi fra l'Italia e l'Algeria, miglioramento che abbiamo ragione di credere siasi anche più accentuato nel 1900-901.

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

nel quinquennio 1896-900

Nel quinquennio 1896-900 l'opera dell'amministrazione dei lavori pubblici, per quanto concerne le costruzioni a conto dello Stato, si svolse quasi esclusivamente nel dar compimento alle liquidazioni delle linee e tronchi ultimati alla fine del 1895 e nel proseguire le costruzioni dei tronchi già iniziati o in corso di appalto all'epoca stessa. Di nuovi appalti ne furono indetti soltanto tre per la costruzione dei tronchi seguenti:

San Felice-Poggio Rusco metri 16.488 — Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca metri 3.073 — dalla stazione di Gallipoli al porto metri 806.

Sono stati ultimati e aperti all'esercizio i tronchi seguenti:

Santo Stefano-Sarzana metri 6.967 — Limone-Vievola metri 10.377 — Cosenza-Pietrafitta metri 9.533 — Catanzaro Sala-Settingiano metri 8.380 — Ponte Moriano-Borgo a Mozzano metri 10.799 — Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca metri 3.073 — Pergola-Acqualagna metri 25.714 — Acqualagna-Urbino metri 22.171.

Per le linee concesse in costruzione alle Società esercenti con la legge e relative convenzioni del 1888 i lavori si limitarono al completamento dei tronchi Canzano-Isernia e Rionero-Potenza aperti all'esercizio nel 1897. Per quelle dipendenti dalla legge e convenzioni del 1896, al 31 dicembre 1900 erano in esercizio i tronchi da Boiano a Carpinone, molto avanzati i lavori dei tronchi da Capezzano a San Severino, regolarmente sviluppati quelli dei tronchi da Balsorano ad Avezzano.

Quanto ai lavori affidati a rimborso di spesa alle Società esercenti per ampliamento delle stazioni d'in-

nesto e per completamento delle linee già costruite, nel quinquennio 1896-900 ne furono autorizzati per complessive L. 14,925,230, di cui L. 8,303,562 per ampliamento di 45 stazioni appartenenti 19 alla Mediterranea, 22 all'Adriatica, 4 alla Sicula.

Diamo ora ragguagli particolari intorno alle ferrovie complementari.

Per conto diretto dello Stato, dal 1880 a tutto il 1900 furono costruiti chilometri 3,150 di ferrovie complementari, in dipendenza della legge del 1879, con una spesa di L. 1,073,559,634.

A questi lavori compiuti a conto dello Stato si aggiungono quelli delle linee e tronchi la cui costruzione venne affidata alle Società esercenti e che riguardano 1,202 chilometri di ferrovia, di cui 1,136 già costruiti al 31 dicembre 1900.

Restano ancora oggi da costruire 1,032 chilometri di ferrovie complementari per i quali fu previsto in base ai progetti il costo complessivo di L. 417,705,543.

Sono 18 linee o tronchi di linea, al cui completamento l'on. Giusso ha preso impegno di provvedere in relazione però ai reali bisogni delle regioni interessate, e che formano ora oggetto di studio, sotto gli aspetti tecnico e finanziario da parte di apposita Commissione speciale, la quale ha già nominati i relatori per le 10 linee seguenti: Spilimbergo-Gemona, Pietrafitta-Nocera, Bagni di Lucca-Aulla, Bassano-Primolano, Monza-Besana, Besana-Oggiono, Canto-San Pietro in Casale, Fano-S. Barbara, Castelvetro-Porto Empedocle, Eboli-Reggio.

Restano da esaminare le otto linee seguenti: Vievola-Ventimiglia, Giano-Borgo San Donnino, Poggio Rusco-Verona, Urbino-Sant'Arcaangelo, Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino, Adriatico-Fermo-Amenola, Roma-Terracina-Formia e Minturno-Napoli.

Linee telefoniche internazionali

Il Parlamento ha approvato la costruzione di due linee telefoniche internazionali, l'una da Roma a Torino per la Francia valicando il Genisio, l'altra da Milano a Chiasso per la Svizzera.

Della prima linea è compiuto il tratto da Torino all'ospizio del Genisio, dove dovrà rannodarsi alla linea francese per Parigi, e questo tratto ha ottimamente corrisposto alle prove che si sono fatte la settimana passata.

Da Torino a Roma la linea seguirà il percorso Torino-Voghera-Bologna-Firenze-Roma. A Voghera, centro delle comunicazioni, si innesteranno due diramazioni, l'una per Genova, l'altra per Milano.

Il Ministero ha dato disposizioni perché i lavori di costruzione di questi tratti siano eseguiti con la massima sollecitudine. Le sezioni telegrafiche di Torino, Alessandria, Parma, Bologna, Firenze e Roma devono provvedere agli impianti ciascuna nella propria circoscrizione, e così:

Torino, per un percorso di chilometri 74; Alessandria per 138; Parma, per 143; Bologna, per 67; Firenze per 202 e Roma per 130 chilometri.

È però da notare che dalla parte della Francia i lavori sono appena iniziati.

Per la linea Milano-Zurigo invece i lavori sono spinti alacremente dalle due parti. Il tratto italiano da Milano a Chiasso, lungo 54 chilometri sarà compiuto fra qualche mese e forse alla fine dell'anno la intera linea potrà funzionare essendosi già completato da parte della Svizzera il tratto da Zurigo a Luino e lavorandosi già alla posa dei fili da Luino a Chiasso.

Le due linee telefoniche per la Francia e per la Svizzera sono costruite con doppio filo di bronzo silicioso di 4 millimetri di diametro, appoggiati in massima parte per la prima sugli stessi pali del telegrafo e per la seconda quasi interamente su pali propri.

I sindacati professionali in Francia

L'Annuario dei sindacati professionali, industriali, commerciali e agricoli costituiti in Francia secondo la legge 21 marzo 1884, pubblica l'elenco dei sindacati, delle unioni di sindacati e delle Camere del lavoro francesi.

Il 1° gennaio 1901 esistevano, dunque, in Francia 8035 sindacati, di cui: 2382 padronali, 3287 operai, 162 misti e 2204 agricoli.

Naturalmente, in questa statistica sono classificati fra i sindacati operai quelli costituiti da soli operai braccianti, boicaiuoli, giardinieri; fra i sindacati padronali, quelli di padroni di giardini, di osti, selvicoltori, ecc.

Bisogna inoltre aggiungere 696 Società o Casse di mutuo soccorso.

Il 1° gennaio 1900 esistevano in Francia 7081 sindacati, di cui 2157 padronali, 2685 operai, 175 misti e 1824 agricoli.

Il numero dei sindacati padronali è dunque aumentato nel 1900 di 225; quello dei sindacati operai di 602, e il numero dei sindacati agricoli, infine, di 180.

Pure durante il 1900, il numero delle unioni di sindacati è passato da 173 a 200 e quello delle Camere del lavoro da 65 a 75.

Il 1° gennaio 1901, i sindacati padronali comprendevano 170,030 persone, i sindacati operai 588,882 persone; 29,044 i sindacati misti e 533,434 persone i sindacati agricoli. Abbiamo adunque un totale di 1,321,360 persone facenti parte di sindacati, cui se ne potrebbero aggiungere altre 48,458 appartenenti a società di mutuo soccorso.

Il numero dei padroni uniti in sindacato era, il 1° gennaio 1901 di 93,411; esso si è adunque raddoppiato in questi ultimi dieci anni; mentre il numero degli operai iscritti a sindacati, che era di 139,192 il 1° gennaio 1891, nello stesso lasso di tempo si è quadruplicato.

Le donne aderenti ai sindacati professionali sono 43,470 di cui 2,180 nei sindacati padronali, 32,065 nei sindacati operai, 4,716 nei sindacati misti e 3,725 nei sindacati agricoli. Di più le casse di mutuo soccorso ne contano 784.

LE LINEE FERROVIARIE DEL MONDO

L'Archiv für Eisenbahnwesen ha intrapreso una serie d'interessanti ricerche sulle linee ferroviarie del mondo. — Da tali ricerche, fatte, su pubblicazioni ufficiali, secondo quanto afferma l'autorevole giornale tedesco, risulta che alla fine del 1899 la lunghezza delle linee ferroviarie terrestri superava i 772,000 chilometri; era, dunque, oltre nove volte il diametro del globo all'equatore e oltre due volte la distanza tra la terra e la luna.

L'America è la parte del mondo che possiede la rete ferroviaria maggiore, 393,000 chilometri, quasi la metà della lunghezza totale.

Viene quindi l'Europa con 278,000 chilometri, quantunque la sua superficie non sia che un quarto di quella dell'America.

Le altre parti del mondo sono più povere di ferrovie; l'Asia non ne possiede che 53,000 chilometri, l'Australia 24,000 chilometri, l'Africa 20,000 chilometri.

Gli Stati Uniti hanno il record tra le diverse nazioni e, per conservare la terminologia sportiva, sono buoni primi: la lunghezza della loro rete ferroviaria è di 304,576 chilometri, mentre in Germania, che viene immediatamente, tale lunghezza non supera i 50,511 chilometri. Segue la Russia con 49,993 chilometri.

Giova però notare che il territorio russo è dieci volte più esteso del territorio tedesco.

Vengono poi: la Francia (km. 41,211), l'Austria-Ungheria (km. 36,275), la Indie britanniche (km. 36,188), il Regno Unito (km. 34,868) e il Canada (km. 27,755).

Quanto alla densità delle linee ferroviarie, sta in prima linea il Belgio con 21 chilometri di strada ferrata su 100 chilometri quadrati; seguono poi: la Sassonia (km. 18.8 su 100 chilometri quadrati), il Granducato di Baden (km. 12.7), l'Alsazia-Lorena (km. 12.4), la Gran Bretagna e l'Irlanda (km. 11), la Germania (km. 9.3), la Svizzera (km. 9.1), l'Olanda (km. 9), la Francia (km. 7.9), la Danimarca (km. 7.2), ecc.

Tra le nazioni europee, la Norvegia è quella che sta più in basso nella scala della densità delle linee ferroviarie con soli km. 0.6 su 100 chilometri quadrati di territorio: quasi nelle identiche condizioni si trova la Russia (km. 0.9).

* *

Se si confronta poi l'importanza delle reti ferroviarie con la popolazione, si constata che la Svezia è la nazione meglio regolata, poichè possiede km. 21.4 di strada ferrata su 10,000 abitanti. Troviamo poi: la Svizzera con km. 12.4, la Danimarca con km. 12.3, la Baviera con km. 11.4, il Granducato di Baden con km. 11.1, l'Alsazia-Lorena con km. 11, la Francia con km. 10.9, ecc.

Ma, naturalmente, il maximum si trova nelle colonie dove è poco densa la popolazione: così l'Australia occidentale, per esempio, dispone di km. 130.4 di strada ferrata su 10,000 abitanti, il Queensland di km. 91.1, l'Australia del Sud di km. 83.4, ecc.

La lunghezza delle linee ferroviarie del globo è cresciuta dal 1895 al 1899 del 10 2/10. L'aumento annuale è, del resto, sensibilmente uniforme dal 1890, non variando che tra il 3,3 0/10 (1890) e il 2 0/10 (1895).

In Europa il prezzo medio di 1 chilometro di strada ferrata è di L. 375,000, ciò che farebbe salire a 104 miliardi il costo d'impianto delle ferrovie europee. Valutando a 90 miliardi il costo d'impianto delle ferrovie delle altre parti del mondo, si giungerebbe alla cifra enorme di 194 miliardi di lire.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Pesaro. —

Nella sua ultima tornata questa Camera nominò due Membri l'uno effettivo e l'altro supplente, che dovranno far parte della Commissione Provinciale di Appello per l'applicazione delle imposte dirette nel biennio 1902-1903

Pubblicò la statistica sul raccolto dei bozzoli del 1901.

Compilò la relazione industriale e commerciale 1900. Dalla relazione stessa risulta:

che la produzione industriale nella Provincia è stata di L. 18,265,687.72;

che esistono 193 caldaie a vapore destinate alle diverse industrie, della forza complessiva di cavalli 1003 1/2;

che per i Porti di Fano e Pesaro sono entrate ed uscite 2861 barche di tonnellate 67,916;

che il movimento commerciale per le dogane di Fano e Pesaro è stato di L. 2,805,741.12.

Mercato monetario e Banche di emissione

Sul mercato inglese si è avuta una sensibile richiesta di denaro per conto dell'Austria e dell'India, ma l'incasso metallico della Banca d'Inghilterra non se ne è risentito. Infatti è aumentato di 339,000 sterline e la riserva è pura cresciuta di 409,000. Però alla Banca non è riuscito di ottenere oro dall'estero per somme importanti; nel totale infatti essa ebbe 21,000 sterline in verghe mentre le ne furono ritirate 10,000 per l'America del Sud. Il riflusso di oro dall'interno è stato però continuo. I saggi dello sconto e dei prestiti sono stati in aumento e si ritiene probabile che possono ancora aumentare.

Il prezzo del danaro a New-York, che aveva subito in causa della liquidazione un lieve rialzo, è tornato marcatamente facile, poichè batte intorno al 2 0/0.

Quanto durerà ancora l'abbondanza di numerario sul grande centro americano? Le previsioni sono tutte per un non lontano periodo di strettezze monetarie, le quali potranno forse farsi sentire meno imperiosamente per la limitatissima attività attuale degli affari.

La facilità monetaria di New York contrasta poi con la situazione delle Banche associate che palesa anche nella precedente settimana un nuovo peggioramento. Infatti, quantunque il totale dei prestiti segni una qualche diminuzione, in causa di una sensibile riduzione nel fondo metallico e nella moneta legale, la riserva perde oltre 2 1/2 milioni di dollari e la sua eccedenza sul limite legale resta diminuita di oltre 2 1/2 milioni.

Sul mercato berlinese la pleora di numerario è sempre all'ordine del giorno. Parrebbe a tutta prima che tale facilità monetaria dovesse essere in antitesi col notevolissimo accrescersi del portafoglio della Banca dell'Impero. Però, tale contrasto non è che apparente, perchè tutta la carta commerciale che affluisce in questi ultimi mesi e che affluisce tuttora alle casse della *Reichsbank* è quella che, in causa della crisi, trova chiusi gli sportelli del compromesse Banche minori e dei timidi banchieri.

La grande facilità monetaria del mercato tedesco trova poi la sua ragione nella quasi assoluta mancanza d'affari e nell'esodo dalla Germania di buona parte di fondi internazionali.

Lo sconto fuori Banca si aggira pel miglior foglio a tre mesi tra 2 1/8 e 2 1/4 0/0.

I prestiti giornalieri, abbondantemente offerti, segnano 1 1/2 0/0.

A Parigi l'abbondanza delle disponibilità continua; lo sconto è al 2 0/0 e il cambio su Londra 25.28 quello sull'Italia al 4 0/0 di perdita.

La Banca di Francia al 29 agosto aveva l'incasso in diminuzione di 12 milioni e il portafoglio in aumento di 100 milioni.

In Italia restiamo ai soliti saggi di sconto, solo i cambi presentano qualche variazione:

su Parigi su Londra su Berlino su Vienna

| | | | | |
|----------------|---------|-------|--------|--------|
| 26 Lunedì.... | 104.05 | 26.27 | 123.42 | 109.60 |
| 27 Martedì... | 104.03 | 26.24 | 123.47 | 109.65 |
| 28 Mercoledì.. | 104.075 | 26.25 | 123.47 | 109.75 |
| 29 Giovedì... | 104.125 | 26.25 | 123.45 | 109.70 |
| 30 Venerdì.... | 104.175 | 26.26 | 123.45 | 109.77 |
| 31 Sabato.... | 104.05 | 26.23 | 123.45 | 109.75 |

Situazioni delle Banche di emissione estere

| | | 29 agosto | differenza |
|---------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Banca di Francia | Attivo | Incasso oro... Fr. | 2.438.959,000 - 12.133,000 |
| | | » argento... » | 1.121.591,000 + 336,000 |
| | | Portafoglio..... » | 593.454,000 + 100.592,000 |
| | Passivo | Anticipazioni..... » | 637.556,000 - 1.482,000 |
| | | Circolazione..... » | 3.907.087,000 + 22.413,000 |
| | | Conto cor. dello St. » | 218.317,000 + 9.815,000 |
| | | » dei priv. » | 624.838,000 + 61.263,000 |
| | | Rapp. tra la ris. e l'inc. | 91,13 + 0,83 % |
| | | 29 agosto | differenza |
| Banca d'Inghilterra | Attivo | Incasso metallico Sterl. | 39.410,000 + 339,000 |
| | | Portafoglio..... » | 25.650,000 - 1.067,000 |
| | | Riserva..... » | 27.463,000 + 409,000 |
| Passivo | Circolazione..... » | 29.719,000 - 70,000 | |
| | Conti cor. dello Stato » | 7.246,000 - 376,000 | |
| | Conti cor. particolari » | 42.014,000 - 253,000 | |
| | Rapp. tra l'inc. e la cir. | 53 1/2 + 1 1/2 % | |

| | | 23 agosto | differenza |
|------------------------|---------|-----------------------|----------------------------|
| Banca Austro-Ungherese | Attivo | Incasso... Fiorini | 1.294.123,000 + 24.149,000 |
| | | Portafoglio..... » | 281.006,000 - 20.140,000 |
| | | Anticipazione..... » | 55.462,000 - 863,000 |
| | Passivo | Prestiti..... » | 299.642,000 + 163,000 |
| | | Circolazione..... » | 1.363.075,000 - 10.404,000 |
| | | Conti correnti..... » | 169.653,000 + 11.293,000 |
| | | Cartelle fondiari » | 295.446,000 + 288,000 |

| | | 24 agosto | differenza |
|-----------------|---------|------------------------------------|---------------------------|
| Banca di Spagna | Attivo | Incasso (oro Pesetas argento... ») | 350.088,000 + 3,000 |
| | | Portafoglio..... » | 423.219,000 + 1.767,000 |
| | | Anticipazioni..... » | 1.125.173,000 - 2.727,000 |
| | Passivo | Circolazione..... » | 250.154,000 - 5.455,000 |
| | | Conti cor. e dep. » | 1.624.645,000 - 8.710,000 |
| | | » » | 687.582,000 - 1.803,000 |

| | | 22 agosto | differenza |
|----------------------------|---------|-----------------------|-------------------------|
| Banca Nazionale del Belgio | Attivo | Incasso..... Franchi | 116.051,000 + 1.387,000 |
| | | Portafoglio..... » | 481.353,000 - 853,000 |
| | | Anticipazioni..... » | 54.473,000 - 696,000 |
| | Passivo | Circolazione..... » | 570.565,000 - 8.122,000 |
| | | Conti correnti..... » | 91.975,000 + 6.393,000 |

| | | 24 agosto | differenza |
|-----------------------|---------|-----------------------------------|-------------------------|
| Banca dei Paesi Bassi | Attivo | Incasso (oro, Fior. argento... ») | 75.016,000 + 4,000 |
| | | Portafoglio..... » | 67.137,000 + 190,000 |
| | | Anticipazioni..... » | 53.782,000 - 1.179,000 |
| | Passivo | Circolazione..... » | 47.121,000 - 337,000 |
| | | Conti correnti..... » | 217.925,000 - 1.357,000 |
| | | » » | 8.962,000 + 256,000 |

| | | 24 agosto | differenza |
|------------------------------|---------|---|-------------------------|
| Banche Associate di New York | Attivo | Incasso met. Doll. Portaf. e anticip. » | 182.390,000 + 1.220,000 |
| | | » » » | 887.840,000 + 3.030,000 |
| | | Valori legali..... » | 77.260,000 - 610,000 |
| | Passivo | Circolazione..... » | 29.010,000 - 30,000 |
| | | Conti cor. e dep. » | 968.150,000 + 3.520,000 |

| | | 24 agosto | differenza |
|---------------------------|---------|-----------------------|----------------------------|
| Banca imperiale Germanica | Attivo | Incasso..... Marchi | 981.455,000 + 14.281,000 |
| | | Portafoglio..... » | 902.751,000 - 14.449,000 |
| | | Anticipazioni..... » | 61.309,000 - 6.286,000 |
| | Passivo | Circolazione..... » | 1.137.586,000 - 35.418,000 |
| | | Conti correnti..... » | 712.754,000 + 31.087,000 |

| | | 17 agosto | differenza |
|------------------------|-----------------------------------|-------------------------|------------|
| Banche di emis. Svizz. | Incasso (oro... Fr. argento... ») | 104.390,000 + 1.384,000 | |
| | | 12.074,000 + 813,000 | |
| | Circolazione..... » | 208.496,000 - 1.025,000 | |

Situazione degli Istituti di emissione italiani

| | Banca d'Italia | Banco di Napoli | Banco di Sicilia |
|---|----------------|-----------------|------------------|
| Capitale nominale..... | 240 milioni | — | — |
| Capit. versato o patrim. » | 180 » | 65 milioni | 19 milioni |
| Massa di rispetto..... | 43.9 » | 1.8 » | 5.9 » |
| | 20 Agosto 1901 | 20 Agosto 1901 | 20 Agosto 1901 |
| | differ. | differ. | differ. |
| Fondo di cassa. milioni | 376.3 + 0.3 | 84.3 + 0.05 | 38.9 + 0.01 |
| Portaf. su piazze ital. » | 251.6 - 13.9 | 64.8 - 2.4 | 36.8 - 0.4 |
| » sull'estero..... » | 69.8 + 1.0 | 17.1 - | 8.3 - 0.3 |
| Anticipazioni..... » | 25.9 - 3.1 | 30.5 + 0.1 | 3.7 - 0.3 |
| Partite immobiliz. o non consentite dalla legge 10 agosto 1893. | 241.6 - 0.8 | 118.2 - 0.009 | 8.5 - 0.001 |
| Sofferenze dell'esercizio in corso..... » | 0.8 + 0.01 | 0.2 + 0.03 | 0.4 + 0.004 |
| Titoli..... » | 178.8 + 0.1 | 66.4 + 0.1 | 8.4 - 0.3 |
| » nel limite norm. » | 715.0 - | 221.2 - | 50.6 - |
| Circolazione coperta da altrettanta riserva. » | 75.1 - | 24.8 - | 12.6 - |
| per conto del Tesoro..... » | 45.0 - | — | — |
| Totale della circolaz. » | 835.1 - 12.1 | 246.0 - 1.4 | 63.2 - 0.3 |
| Conti correnti ed altri debiti a vista..... » | 80.2 - 9.0 | 33.1 - 1.9 | 23.3 + 0.3 |
| Id. id. a scadenza » | 125.8 + 16.5 | 26.9 + 0.08 | 10.4 + 0.1 |

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 31 agosto.

La settimana è trascorsa un po' meno attiva della precedente influenzando su ciò Parigi che da qualche giorno si mostra alquanto incerto; malgrado ciò se gli affari furono limitatissimi i prezzi si mostrarono assai sostenuti, e quel che preme il fondo del mercato è buono.

La situazione monetaria si conserva inalterata e l'abbondanza di danaro si riscontra dappertutto.

Da noi al solito, il titolo meglio trattato è stato il nostro 5 per cento che ha avuto scambi vivaci sul corso medio di 102.45; oggi in chiusura fa 102.42 con un distacco fra il contante ed il fine settembre di 40 centesimi circa. Il 4 1/2 per cento si trova fermo a 111.10 e così pure il 3 per cento a 65.

Parigi dopo le ottime disposizioni dell'ottava, scorsa, si presenta attualmente più calmo; il nostro consolidato 5 per cento è andato leggermente ribassando da 98.65 a 98.50, segnante oggi in chiusura 98.60. Le rendite interne francesi si trovano alquanto depresse: il 3 1/2 per cento a 101.80, il 3 per cento antico a 101.82.

Gli altri titoli di Stato a Parigi si trovano sui soliti prezzi compreso l'*Esterieure* spagnolo che troviamo per l'intera ottava a 71.35.

I Consolidati inglesi accennano alla fermezza intorno a 94.40; Berlino è pesante, e Vienna debole.

| TITOLI DI STATO | Sabato 24 Agosto 1901 | Lunedì 26 Agosto 1901 | Martedì 27 Agosto 1901 | Mercoledì 28 Agosto 1901 | Giovedì 29 Agosto 1901 | Venerdì 30 Agosto 1901 |
|---|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Rendita italiana 5 % | 102.40 | 102.47 | 102.40 | 102.45 | 102.45 | 102.42 |
| » » 4 1/2 » | 111.15 | 111.15 | 111.10 | 111.10 | 111.10 | 111.30 |
| » » 3 » | 63.— | 63.— | 63.— | 63.— | 63.— | 63.— |
| Rendita italiana 5 %: | | | | | | |
| a Parigi | 98.85 | 98.65 | 98.70 | 98.60 | 98.50 | 98.60 |
| a Londra | 97.50 | 97.50 | 97.50 | 97.50 | 97.50 | 97.50 |
| a Berlino | 98.70 | 98.80 | 98.70 | 98.80 | 98.70 | 98.60 |
| Rendita francese 3 % ammortizzabile..... | — | — | — | — | — | — |
| Rend. franc. 3 1/2 %..... | 101.70 | 101.65 | 101.65 | 101.62 | 101.62 | 101.80 |
| » 3 % antico..... | 101.65 | 101.60 | 101.62 | 101.60 | 101.60 | 101.82 |
| Consolidato inglese 2 3/4 | 94.35 | 94.40 | 94.40 | 94.30 | 94.45 | 94.45 |
| » prussiano 2 1/2 | 100.90 | 101.— | 100.90 | 100.80 | 100.90 | 101.— |
| Rendita austriaca in oro | 118.90 | 118.85 | 118.95 | 118.85 | 118.80 | 118.75 |
| » in arg. | 98.85 | 98.80 | 98.75 | 98.65 | 98.60 | 98.70 |
| » in carta | 98.85 | 98.85 | 98.80 | 98.75 | 98.80 | 98.80 |
| Rendita spagn. esteriore: | | | | | | |
| a Parigi | 71.45 | 71.40 | 71.35 | 71.35 | 71.35 | 71.40 |
| a Londra | 70.30 | 70.40 | 70.40 | 70.50 | 70.45 | — |
| Rendita turca a Parigi. | 25.20 | 25.10 | 25.05 | 25.05 | 25.05 | 25.05 |
| » a Londra | 24.15 | 24.10 | 24.50 | 24.60 | 24.45 | 24.35 |
| Rendita russa a Parigi. | 86.50 | 86.45 | 86.40 | — | 86.25 | 86.— |
| » portoghese 3 % a Parigi | 26.10 | 26.10 | 26.10 | 26.05 | 26.— | 26.— |

VALORI BANCARI

| | 24 Agosto 1901 | 31 Agosto 1901 |
|------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Banca d'Italia..... | 850.— | 860.— |
| Banca Commerciale..... | 656.— | 668.— |
| Credito Italiano..... | 521.— | 524.50 |
| Banco di Roma..... | 120.— | 120.— |
| Istituto di Credito fondiario..... | 497.— | 498.— |
| Banco di sconto e sete..... | 153.— | 155.— |
| Banca Generale..... | 56.— | 56.— |
| Banca di Torino..... | 90.— | 89.— |
| Utilità nuove..... | 162.— | 165.— |

Buono il contegno dei valori bancari.

Notiamo in sensibile aumento le azioni Banca d'Italia, Commerciale e Credito italiano. Fermo il resto.

CARTELLE FONDIARIE

| | | 24 Agosto 1901 | 31 Agosto 1901 |
|---------------------------------------|---------|----------------------|----------------------|
| Istituto italiano..... | 4 % | 498.— | 498.— |
| » | 4 1/2 % | 515.— | 515.— |
| Banco di Napoli..... | 3 1/2 % | 445.— | 445.— |
| Banca Nazionale..... | 4 % | 502.50 | 502.50 |
| » | 4 1/2 % | 512.50 | 512.— |
| Banco di S. Spirito..... | 5 % | 493.— | 493.— |
| Cassa di Ris. di Milano | 5 % | 512.— | 512.— |
| Monte Paschi di Siena.. | 4 % | 507.50 | 507.50 |
| » | 5 % | 496.— | 496.— |
| Op. Pie di S. P. ¹⁰ Torino | 4 1/2 % | 512.50 | 512.50 |
| » | 4 % | 518.50 | 518.50 |
| » | 4 1/2 % | 500.— | 500.— |

Nessun affare in cartelle fondiari, che si mantengono ferme a prezzi convenienti.

PRESTITI MUNICIPALI

| | | 24 Agosto 1901 | 31 Agosto 1901 |
|-----------------------|-----|----------------------|----------------------|
| Prestito di Roma..... | 4 % | 516.25 | 516.50 |
| » Milano..... | 4 % | 100.25 | 100.30 |
| » Firenze..... | 4 % | 69.75 | 69.50 |
| » Napoli..... | 4 % | 98.75 | 98.75 |

VALORI FERROVIARI

| | | 24 Agosto 1901 | 31 Agosto 1901 |
|-----------------------|-----|----------------------|----------------------|
| Meridionali..... | | 709.50 | 711.— |
| Mediterranee..... | | 533.50 | 537.— |
| Sicule..... | | 680.— | 680.— |
| Secondarie Sarde..... | | 242.— | 240.— |
| Meridionali..... | 3 % | 332.— | 330.50 |
| Mediterranee..... | 4 % | 485.50 | 486.— |
| Sicule (oro)..... | 4 % | 516.— | 516.— |
| Sarde C..... | 3 % | 322.— | 322.— |
| Ferrovie nuove..... | 3 % | 314.25 | 313.50 |
| Vittorio Eman..... | 3 % | 348.— | 350.25 |
| Tirrene..... | 5 % | 501.— | 504.— |
| Costruz. Venete..... | 5 % | 498.— | 498.— |
| Lombarde..... | 3 % | — | — |
| Marmif. Carrara..... | » | 248.— | 248.— |

I valori ferroviari sono stati in generale assai trattati con posizioni all'aumento. Fra le azioni notiamo il progressivo miglioramento delle Meridionali e Mediterranee (533-537). Fra le obbligazioni ebbero il primato le Tirrene da 501 a 504, e le Vittorine da 348 a 350.25.

VALORI INDUSTRIALI

| | 24 Agosto 1901 | 31 Agosto 1901 |
|------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Navigazione Generale..... | 437.— | 448.— |
| Fondaria Vita..... | 253.75 | 254.— |
| » Incendi..... | 126.50 | 127.— |
| Acciaierie Terni..... | 1557.— | 1548.— |
| Raffineria Ligure-Lomb..... | 393.— | 391.— |
| Lanificio Rossi..... | 1310.— | 1310.— |
| Cotonificio Cantoni..... | 480.— | 481.— |
| » veneziano..... | 181.— | 180.— |
| Condotte d'acqua..... | 264.— | 266.— |
| Acqua Marcia..... | 1050.— | 1055.— |
| Linificio e canapificio nazionale. | 138.— | 134.— |
| Metallurgiche italiane..... | 162.— | 165.— |
| Piombino..... | 60.— | 55.— |
| Elettr. Edison vecchie..... | 428.— | 429.— |
| Costruzioni venete..... | 78.50 | 79.— |
| Gas..... | 801.— | 806.— |
| » | 76.— | 76.— |
| Molini..... | 252.— | 250.— |
| Molini Alta Italia..... | 303.— | 302.— |
| Ceramica Richard..... | 115.— | 115.— |
| Ferriere..... | 81.— | 82.— |
| Officina Mec. Miani Silvestri.... | 185.— | 186.— |
| Montecatini..... | — | — |

| | | |
|-----------------------|--------|--------|
| Banca di Francia..... | 3735.— | 3720.— |
| Banca Ottomanna..... | 527.— | 528.— |
| Canale di Suez..... | 3738.— | 3742.— |
| Credit Foncier..... | 666.— | 675.— |

I valori industriali hanno seguito anche nell'ottava attuale il loro andamento apatico e privo di miglioramento. Notiamo fra i titoli meno abbandonati le Rubattino, le Condotte, l'acqua Marcia, le Metallurgiche ed il Gas di Roma.

SOCIETÀ COMMERCIALI ED INDUSTRIALI

Rendiconti di assemblee

Cantina cooperativa in Milano. — Il bilancio dell'esercizio scorso presenta, dopo gli ammortamenti, un utile netto di L. 984.02, che si propone di mandare per L. 147.60 alla riserva e per L. 836.42 a beneficio del nuovo esercizio.

Le vendite del 10° esercizio ammontarono a L. 357,447.74, inferiori di circa L. 30,000 a quelle del 1900.

NOTIZIE COMMERCIALI

Grani. — Mercati molto calmi in specie per i grani; avene e frumentoni aumentati di frazioni. A *Rovigo* frumento da L. 23 a 24.10, frumentoni da L. 16 a 16.50, avene da L. 18 a 18.25. A *Varese* frumento nostrano da L. 24.50 a 25, segale da L. 19.50 a 20.50, melgone da L. 16.50 a 17.50, avena da Lire 19.50 a 20.50; a *Cremona* frumento da L. 23 a 23.60, granturco da L. 14 a 16, avena da L. 17 a 18 al quintale. A *Soresina* frumento da L. 23.50 a 24, granturco da L. 16.50 a 17.75, avena da L. 17.50 a 18; a *Alessandria* frumento a L. 24.50, granturco a L. 16.50, segale a L. 18.50; avena a L. 19.50 al quintale. Ad *Alba* frumento a L. 24, melgone a L. 16.60; a *Ferrara* frumento da L. 24.50 a 25, frumentone da Lire 15.50 a 16, avena da L. 18 a 18.80. A *Verona* frumento fino da L. 23.75 a 24, id. mercantile da Lire 23.25 a 23.50, granturco da L. 17.50 a 17.75, segale da L. 17.50 a 18, avena da L. 18.50 a 18.75. A *Venezia* frumento veneto fiorentino da L. 24 a 25, frumentone da L. 15.50 a 17 al quintale. A *Reggio Emilia* frumento di prima qualità da L. 26 a 26.50, id. nuovo da L. 24.50 a 25, granturco da L. 17.25 a 17.75, avena a L. 21 al quintale. A *Modena* frumento fino da L. 24.25 a 25, id. mercantile da L. 23.50 a 24, formentone da L. 17 a 18. A *Roma* frumento tenero da L. 23.50 a 23.75, avena nostrale di prima qualità da L. 18.50 a 18.75 al quintale. Ad *Odessa* frumento Oluca da copecchi 84 a 86, frumento d'inverno da copecchi 86 a 91, orzo da copecchi 64 a 66 segale da copecchi 65 a 65.50 al pudo. A *Parigi* frumento per corr. a fr. 21.60, id. per prossimo a fr. 21.50, segale per corr. a fr. 15.25, avena a fr. 10.60.

Sete. — La nota dominante sul nostro mercato resta la medesima: fermezza invariabile dei detentori che conservano tutta la speranza dell'avvenire e di un miglioramento dei corsi. Questa medesima tendenza domina pure sui mercati asiatici, ove le quotazioni sono sovente in anticipo sulle nostre.

Prezzi praticati:

Gregge. Italia 9|11 1 fr. 46, 2 fr. 44; Siria 9|11 1 fr. 43 a 44, Brussa 16|18 *extra* fr. 43, 1 fr. 41 a 42; Cévennes 13|16 *extra* fr. 47 a 48; China fil. 11|13 1 fr. 44 a 45; *tsatlès* 4 1|2 fr. 29.25, 5 fr. 25.75; Canton fil. 10|12 1 fr. 25, 13|15 2 *best* fr. 33.50; Giappone fil. 10|12 1 1|2 fr. 44.50.

Trame. Francia 24|26 2 fr. 47; China giri contati 40|45 1 fr. 41; Canton fil. 20|22 1 fr. 41; Giappone fil. giri contati 24|26 2 fr. 47 a 48.

Organzini. Francia 18|20 1 fr. 51; Brussa 28|32 2 fr. 45 a 46; Siria 18.20 1 fr. 49.50, China fil. 22|26 1 fr. 50; id. giri contati 40|45 1 fr. 42; Canton fil. 20|22 1 fr. 44 a 45; 24|26 2 fr. 41 a 42; Giappone giri contati 30|36 2 fr. 46; id. fil. 22|24 1 fr. 49, 28|32 2 fr. 46 a 47.

Olii. — Un po' più sostenuti a *Modena* olio di oliva da ardere da L. 1 a 1.05 ai chilogramma. A *Napoli* olio Gallipoli da L. 77 a 78, olio Gioia a Lire 74 al quintale. A *Trieste* olio di Levante da cor. 70 a 72, id. di Dalmazia da cor. 61 a 67 al quintale. A

Tunisi olio *extra* fino di Stax da fr. 140 a 141, olio di Sansa da L. 125 a 126, olio di Masseri da fr. 71 a 72 i 100 chilogrammi.

Metalli. — Ad *Ancona* acciaio in fasci da L. 50 a 53, id. in casse da L. 55 a 56, ferro Germania da L. 43 a 46, ferro da chiodi da L. 22 a 24; lamiere da L. 32 a 46; piombo in pani inglese da L. 38 a 39, pallini da caccia da L. 42 a 43. Rame in pani inglese da L. 215 a 220, stagno id. da L. 355 a 260, zinco in pani da L. 60 a 64, id. in lastre da L. 71 a 73, bande stagnate da L. 97 a 99. A *Napoli* ghisa inglese a L. 132 la tonnellata, ottone in lamine a Lire 215 al quintale. filo di ottone a L. 220, rame in pani a L. 210, lamine a L. 245, ferro sciolto comune a L. 30.50, ferro per chiodi a L. 46, id. in lamiere a L. 42.50 al quintale. A *Nuova York* rame a dollari 16.50, stagno a dollari 26.12, ghisa dollari 14.75.

Zolfi. — Ad *Ancona* zolfo in pani raffinato da L. 12 a 13.25, id. in polvere da L. 14.75 a 15.25, id. *extra* da L. 16.75 a 17.25, id. Ventilato da L. 18.75 a 19.75 al quintale, solfato di rame nazionale 98|99 da L. 68 a 69, id. inglese 98|99 da L. 71 a 71.50, solfato di rame americano 98|99 da L. 70 a 70.50 al quintale.

Foraggi. — Il commercio del fieno è piuttosto sostenuto ed i prezzi pur rimanendo invariati, pare che accennino a qualche velleità di rialzo. Intanto si va quasi ovunque compendosi il raccolto del terzolo che lo si negozia digià in campagna da L. 6 a 7 senza essere ancora mercantile perchè non stagionato. Il maggengo e l'agostano si vendono facilmente perchè i compratori sono sempre pronti. Prevediamo quindi possibile per la futura invernata un rialzo di prezzo. La paglia non può mantenersi in così buona disposizione come il fieno perchè è sempre abbondante sul mercato ed i compratori sono piuttosto scarsi. Ad *Alessandria* fieno a L. 12 e paglia a L. 4.50, a *Piacenza* fieno da L. 8.50 a 9 e paglia da L. 3 a 3.50 al quintale. A *Torino* fieno maggengo da L. 8.75 a 9.75, paglia di frumento da Lire 5.25 a 5.75; a *Lugo* fieno da L. 5 a 5.50, paglia da L. 3 a 3.50, sementi: medica da L. 80 a 85, trifoglio da L. 120 a 130, lupinella da L. 85 a 90 al quintale.

Prodotti diversi. — *Conserva di pomodoro.* — Mercati calmi con limitati affari e prezzi tendenti al ribasso, mancano le domande per l'esportazione. Quotansi da L. 31 a 32 le provenienze di Sardegna e Sicilia e da L. 37 a 38 la Napoli i 100 chilogr. in darsena Genova.

Funghi secchi. — In settimana si presentarono varie partite del nuovo raccolto, che si venderono a L. 6 per chilogr. la prima qualità in darsena Genova e a L. 4 la seconda.

Prodotti chimici. — Perdura la calma in generale con domanda limitatissima; i prezzi declinarono alquanto per il ribasso del cambio.

Soda cristalli L. 9.70. Sali di soda alkali prima qualità 30° 10.50, 45° 16.35, 50° 16.90, 52° 17.35, Ash seconda qualità 48° 15.25, 50° 15.70, 52° 16.30. Bicarbonato di soda in fusti a L. 19.50. Carbonato soda ammoniacale 58° in fusti L. 14.25. Cloruro di calce in fusti legno dolce chilogr. 250|300 15.—, id. duro 350|400 16.20, 500|600 16.40, 150|200 17.—. Clorato di potassa in barili di chilogr. 50, 105.—, id. chilogr. 100, 99.—. Solfato di rame prima qualità per cons. 55.25, id. di ferro 6.80. Sale ammoniacale prima qualità 107.—, seconda qualità a 8.85. Carbonato di ammoniaca 92.75. Minio L B e C 43.70. Prussiato di potassa giallo 194.—. Bicromato di potassa 99.—, di soda 69.—. Soda caustica 70° bianca 27.15, 60° id. 24.15. 60° crema —.—. Allume di rocca 12.75. Arsenico bianco in polvere 64.50. Silicato di soda 140 T 12.60, 75° 10.—. Potassa caustica Montreal 67.50. Magnesia calcinata Pattinson in facon 1 lib. inglese 1.43, in latte id. 1.23; il tutto per 100 chilogr. cif. bordo Genova.

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

CESARE BILLI, *Gerente-responsabile.*